



HAL
open science

Naviguer en temps de Révolution : le Chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'Indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire.

Florence Prudhomme

► **To cite this version:**

Florence Prudhomme. Naviguer en temps de Révolution : le Chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'Indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire.. Histoire. Sorbonne Université, 2019. Français. NNT : . tel-02376640

HAL Id: tel-02376640

<https://theses.hal.science/tel-02376640v1>

Submitted on 22 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE 2

Laboratoire de recherche FED 4124

T H È S E

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

Discipline : Histoire moderne et contemporaine

Présentée et soutenue par :

Florence PRUDHOMME

le vendredi 13 septembre 2019

**Naviguer en temps de Révolution :
le chevalier de L'Espine (1759-1826),
de l'Indépendance américaine
au service de l'Autriche
Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire**

Sous la direction de :

M. Olivier CHALINE - Professeur, Sorbonne Université

Membres du jury :

M. Michel FIGEAC - Professeur, Université Bordeaux-Montaigne, président

Mme Caroline LE MAO - Maîtresse de conférences, Université Bordeaux-Montaigne, rapporteure

Mme Sylviane LLINARES - Professeure, Université Bretagne Sud Lorient, rapporteure

M. Patrick VILLIERS – Professeur émérite, Université du Littoral Côte d'Opale Boulogne

SORBONNE UNIVERSITÉ

École Doctorale 2

Florence PRUDHOMME

Naviguer en temps de Révolution : le chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'Indépendance américaine au service de l'Autriche

Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire

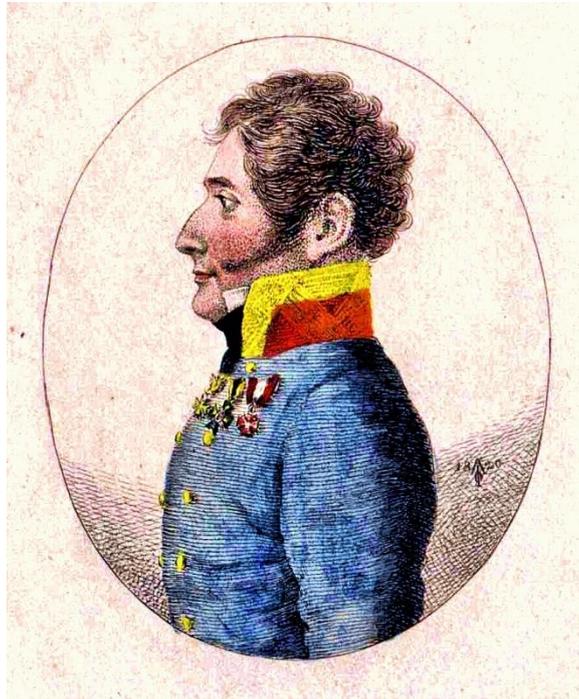


Fig. C0-001. Chevalier Joseph de L'Espine en 1820.

[Österreichisches Nationalbibliothek (ÖNB), PORT_00096269_02,
portrait gravé en 1820 par le peintre allemand Ferdinand von Lütgendorff-Leinburg (1785-1858)]

Partie 1

Au Chevalier Joseph de L'Espine (1759-1826).



Fig. C0-002. Feldmarschall-Leutnant Graf Joseph Chevalier de L'Espine (1759-1826).
[Heeresgeschichtliches Museum (HGM), Vienne, inv. n° 1934/15/BI13227.
Portrait anonyme daté de 1859. Huile sur toile, 72 x 60 cm¹.]

¹ Courtoisie du *Dr. Walter Kalina*, chef du département des Arts au Musée de l'armée autrichienne (*Heeresgeschichtliches Museum*). Ce portrait est censé représenter le maréchal Joseph de L'Espine vers 1815. Il arbore ici trois croix (de gauche à droite) : commandeur de l'ordre de Malte, officier de l'ordre des Saints-Maurice-et-Lazare (Maison de Savoie), ordre de la Croix de Juillet. On notera deux anachronismes : la Croix de Juillet qui est créée par ordonnance française du 30 avril 1831, et la forme triangulaire des rubans qui n'est adoptée en Autriche qu'en 1848.

REMERCIEMENTS

Cette thèse n'aurait pas vu le jour sans l'aide précieuse de nombreuses personnes qui nous ont soutenue en permanence ou aidée ponctuellement au cours de nos recherches. Nous souhaitons leur témoigner ici toute notre reconnaissance.

Nos remerciements s'adressent tout d'abord aux professeurs de Sorbonne Université qui nous ont suivie tout au long de notre parcours universitaire. Notre directeur de thèse, le professeur des universités Olivier Chaline, nous a toujours guidée avec bienveillance, patience et exigence. Dans le cadre du séminaire du professeur Chaline, nous voulons souligner la générosité et la disponibilité de l'inspecteur général de l'Éducation nationale Tristan Lecoq. Dans le cadre du Comité de suivi, le professeur des universités Olivier Forcade et le maître de conférences Jean-Marie Kowalski nous ont fait partager leur grande expérience.

La connaissance de la vie du chevalier Joseph de L'Espine a été grandement facilitée par monsieur Fabien Lejeune qui nous a ouvert ses archives familiales et par madame Fabienne Martin qui nous a accueillie à la médiathèque d'Arles et nous a guidée dans le domaine de la généalogie provençale des fonds patrimoniaux.

Toujours en France, le personnel des Archives nationales nous a été d'un grand secours en la personne de madame Brigitte Smauch conservatrice du fonds Marine, ainsi que de monsieur Emmanuel Rousseau et de madame Françoise Adnes. En outre, nous avons souvent été aiguillée sur place par un familier des lieux, le professeur émérite Patrick Villiers. Au Service historique de la Défense, nous avons été orientée par le capitaine Benoît Lagarde pour la période postrévolutionnaire, par monsieur Gilles Roussel pour le fonds Marine, et par monsieur Vincent Berne pour les inventaires. À la Bibliothèque nationale de France, nous avons bénéficié au département des manuscrits des conseils avisés de madame Sylvie Bourel, afin de ne pas nous perdre dans le labyrinthe du fonds maçonnique du Grand Orient de France. Aux archives départementales de Loire-Atlantique, messieurs Pierre Charon et Lionel Block nous ont particulièrement aidée.

Dans le vaste domaine de l'émigration militaire faisant suite à la Révolution française, outre la collaboration du personnel de la bibliothèque du musée Condé de Chantilly, nous avons trouvé un soutien très actif au sein de la société française d'études militaires *La Sabretache*. Nous y avons reçu l'aide de messieurs Gérard Battuz (président), Hughes de Bazouges, Jean-Philippe Ganascia, et Yves Martin.

Hors de France, nous avons bénéficié de l'expertise de plusieurs spécialistes. Ainsi, aux États-Unis d'Amérique, nous tenons à souligner l'aide apportée à Washington par le personnel d'*Anderson House*, siège de la Société patriotique américaine des Cincinnati. Toujours dans la capitale américaine, nous avons été reçue

au *Naval Heritage Command* par deux historiens de renom de la Marine, les docteurs Michael J. Crawford et John B. Hattendorf.

À Malte, nous avons eu la chance de rencontrer le professeur des universités Alain Blondy. Aux Archives nationales de Malte, nous avons apprécié l'aide de sa conservatrice principale, madame Camilleri Maroma. Au musée de la Marine de Malte, son conservateur monsieur Liam Gauci nous a consacré beaucoup de son temps pour nous faire visiter les différentes salles en nous faisant revivre l'aventure maritime des chevaliers de l'Ordre. L'un des fondateurs du musée, historien et donateur, monsieur Joseph Muscat, a répondu sur place à nos nombreuses interrogations. Notre séjour à Malte faisait suite à notre visite à Paris de la Société de l'histoire et du patrimoine de l'Ordre de Malte.

En Autriche, les conseils avisés des docteurs Christoph Tepperberg et Michael Hochedlinger nous ont permis de retrouver la trace et la correspondance du chevalier de L'Espine, au sein des archives de guerre à Vienne. Le docteur Walter Kalina nous a permis de retrouver le portrait officiel du *Feldmarschall-Leutnant Joseph Graf von L'Espine* au musée de l'Armée à Vienne.

Dans le domaine de l'archéologie sous-marine, nous remercions les docteurs Simon Spooner et François Gendron, nos binômes de plongée sur les chantiers de fouille de l'épave de la corvette royale française *Dragon* en République Dominicaine. Au niveau de la Commission du patrimoine subaquatique de la République Dominicaine, nous tenons à souligner la coopération active de messieurs Juan Lopez et Francis Soto.

Nous exprimons notre gratitude à monsieur François le Goarant de Tromelin pour son soutien moral et logistique sans faille, ainsi qu'à nos parents Daniëlle et Gérard, et à notre fille Camille, étudiante toujours présente à nos côtés avec sa complice *Princesse Shawarma*.

Nos remerciements les plus sincères vont également à celles et ceux qui ont toujours répondu favorablement à nos sollicitations au cours des années passées : Freddy Van Daele (ex-voto d'Ostende), Frans Sonnevillè (recteur de l'église des Capucins à Ostende), Jean-Pierre Joncheray, Michel Huet, Thierry Lauriol, Jean Lecompte, Alain Dugny, Pierre-Yves Le Marec, John de Bry, Gérard Chenivèsse, Alain Simon, Jean-Claude Lemineur, Daniëlle Fauque, André Miossec, Monica Mele (traductions), Marion Delcamp (relecture), Ghislaine et Marc, ainsi que Mary Moné pour ses traductions.

Enfin nous remercions le colonel Thierry Moné, compagnon de route de l'université Paris IV, que nous avons détourné de ses Spahis de 1940 après sa soutenance de 2016, pour le plonger dans la Marine royale de Louis XVI. Qu'il soit ici remercié pour ses conseils dans de nombreux domaines, ses relectures et ses études historiques poussées présentées sous forme d'aquarelles.

DÉDICACES

À Bob Maloubier (1923-2015), créateur des nageurs de combat, à qui nous avons promis de sauvegarder la mémoire de tout combattant de la liberté.

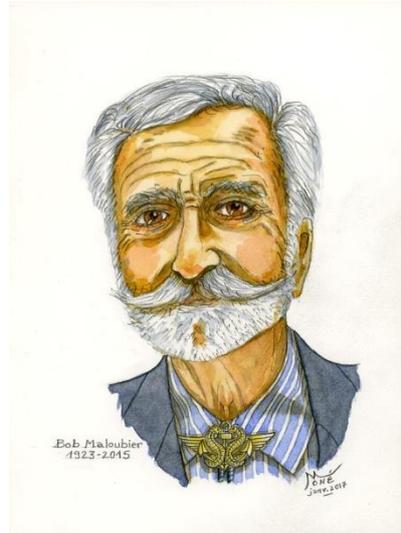


Fig. C0-003. Bob Maloubier.
[Aquarelle 13 x 18 cm, Thierry Moné 2017. Collection Florence Prudhomme.]

À notre oncle Jacques Prudhomme (1949-2016), plongeur-démineur (brevet n° 466), qui nous a fait chausser nos premières palmes

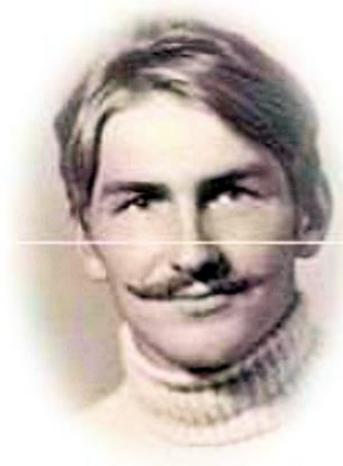


Fig. C0-004. Jacques Prudhomme.
[Collection Famille Prudhomme.]

SOMMAIRE

PARTIE 1 - LE CHEVALIER DE L'ESPINE

Remerciements	7
Dédicaces	9
Sommaire	11
INTRODUCTION	13
CHAPITRE I	
LA MER : L'ORIENTATION FAMILIALE D'UNE LIGNÉE CONTADINE 1759-1781	31
CHAPITRE II	
UNE PRISE ET DES OPÉRATIONS SPÉCIALES : UNE GUERRE D'AMÉRIQUE HORS-NORME 1781-1783	89
CHAPITRE III	
LA FORCE DU DESTIN : DES CARAVANES À L'ÉMIGRATION SANS RETOUR 1784-1826	219
CONCLUSION	367
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	379
TABLE DES MATIÈRES	
D 1. Table des matières	450
D 2. Table des figures	454
D 3. Table des Cartes-Plans-Études	458
D 4. Table des Documents Annexés	460
D 5. Index des noms de personnes et de navires	462

PARTIE 2 - ANNEXES

ANNEXE I	
Cartes-Plans-Études	472
ANNEXE II	
Documents Annexés	591

« Pour que vive la liberté, il faudra toujours que des hommes se lèvent et secouent l'indifférence ou la résignation »².

INTRODUCTION

Objets de fascination dans l'imaginaire collectif, les épaves ont toujours suscité le plus vif intérêt de la part des archéologues, des scientifiques ou encore des pilliers en quête d'un trésor sous-marin. Capsule temporelle immergée dans l'eau, elle recèle les derniers moments de la vie à bord, de son capitaine et de son équipage, avant le naufrage. C'est cette capsule de temps que nous allons analyser grâce à la découverte d'une épave située sur la côte nord de l'actuelle République dominicaine, qui va nous faire revivre le destin d'un officier de la Marine royale française, celui du chevalier Joseph de L'Espine.

Connue pour être un véritable cimetière à bateaux en raison de sa zone récifale soumise aux cyclones, cette côte nord n'abrite pas moins de trois cents épaves³. La plus célèbre est la *Santa Maria* de Christophe Colomb, perdue le 25 décembre 1492⁴. Ce dernier en a tracé les contours sur une carte où figurent deux mots : *Hispaniola* pour désigner l'île, et *Montechristi*, un nom de lieu donné en l'honneur du Christ⁵. Très peu de fouilles ont été conduites dans la zone caraïbe et l'étude de cette épave constitue un véritable jalon dans la recherche archéologique sous-marine. En effet, même si la République dominicaine n'a pas ratifié la convention de 2001 avec l'Unesco⁶ sur la préservation du patrimoine subaquatique⁷, elle reste consciente des

² Citation attribuée au marquis de La Fayette (1757-1834).

³ Dr. Lubos Kordac, *Historic Shipwrecks of the Dominican Republic and Haiti: Their Locations and Provenance*, Createspace Independent Pub., second edition, 2011, 228 p.

⁴ Le fameux navire amiral de Christophe Colomb mesure 25 m de long, 8 m de large, jauge 102 tonneaux et son grand-mât s'élève à 23 m. En 2003, les ruines d'un fort construit par l'équipage après son naufrage ont été mises à jour dans les environs.

⁵ Cf. annexe AI.CPE.001. Carte d'Hispaniola de Christophe Colomb.

⁶ La convention apporte un instrument juridique pour lutter au niveau international contre les pillages et la destruction et l'exploitation commerciale du patrimoine subaquatique. La France a ratifié la convention de l'Unesco en février 2013. En ligne (consulté le 18.11.2017) :

<http://www.unesco.org/eri/la/convention.asp?KO=13520&language=E&order=alpha>

⁷ Collectif, *Le patrimoine culturel subaquatique, Histoires sous l'eau*, Icomos nouvelles, vol. 12, n° 1, avril 2003.

enjeux de la protection des vestiges de son passé colonial et accorde des autorisations de fouilles.

Ainsi, une campagne de fouilles a pu être organisée par l'association *Admat*⁸ en partenariat avec l'*Onpcs*⁹, au cours de l'année 2000. Localisée dans le port de pêche de Buen Hombre¹⁰, nichée dans une petite crique entre deux pointes rocheuses, une épave repose à faible profondeur dans la zone des 4 à 5 mètres. Située dans les eaux territoriales dominicaines à quelques mètres du rivage, l'épave gît sur un fond de sable, entourée de patates de corail. Lors de son exploration, notre équipe de plongeurs se heurte à deux difficultés majeures : d'une part les courants qui balaient les sédiments recouvrant de limon le site à peine dégagé, d'autre part la visibilité souvent réduite qui limite le nombre de plongées.

Malgré ces difficultés, nous parvenons à étudier les quelques vestiges préservés qui nous fournissent des indications précieuses quant à la possible origine de l'épave. Parmi ces vestiges, trois indices d'origines différentes : un bouton d'uniforme français du 90^e Régiment de Dillon, une pièce d'artillerie de calibre 9 d'origine écossaise, estampillée « Carron » et utilisée par la *Royal Navy*, et une coque de conception et de structure américaines. Identifier une épave demeure un processus complexe selon George Bass, précurseur des techniques d'archéologie sous-marine dans les années soixante-dix¹¹. Toute identification implique de répondre à une multitude de questions concernant la provenance, la destination, la cargaison, la fonction du navire (de commerce ou militaire), le tonnage, l'armement ou encore l'équipage. Les artefacts nous guident pour répondre à de telles interrogations mais, paradoxalement, dans notre cas, l'effet inverse s'est produit. En effet la « lisibilité » de l'épave est brouillée par la présence de trois objets répondant à trois nationalités différentes. De ce fait, nous avons suivi plusieurs fausses pistes, imaginant par exemple un bâtiment anglais transportant des prisonniers français.

De tous les vestiges, le bouton, porté uniquement sur les uniformes français dans une période comprise entre 1776 et 1783, s'est finalement révélé un point de

⁸ *Anglo Danish Maritime Archaeological Team*, association du type loi de 1901, ayant une entité française basée à l'Institut de Paléontologie Humaine ; François Gendron et Simon Spooner.

⁹ *Oficina Nacional de Patrimonio Cultural Subacuatico*, organisme culturel dominicain en charge de la gestion du patrimoine subaquatique ; Juan Lopez et Francis Soto.

¹⁰ Cf. annexe AI.CPE.002. Vue oblique de la baie de Buen Hombre.

¹¹ George Bass, *Archaeology under water*, Praeger, New York, 1966, 224 p. Créateur de l'INA (*Institute of Nautical Archaeology*) en 1973, George Bass et son équipe furent les premiers archéologues à réaliser une fouille méthodique sous l'eau, sur une épave datant du XII^e siècle avant Jésus-Christ, au Cap Gelydonia en Turquie.

départ décisif pour nous orienter dans le dépouillement du fonds ancien « Marine » aux Archives nationales. Dans la sous-série intitulée « Campagne aux Amériques » se trouve une source primaire cruciale¹². En effet, elle contient un rapport du chevalier de L'Espine en date du 23 janvier 1783¹³, relatif à la perte de son bâtiment, et correspond à la période historique délimitée par le bouton. Véritable fil d'Ariane, ce précieux document nous permet de relier la zone du naufrage à l'emplacement de l'épave explorée. L'Espine y relate la destruction de sa corvette entre la *Pointe Isabellique* et la *Pointe de la Grange*, deux amers connus des navigateurs longeant la côte nord de la République dominicaine, alors sous domination espagnole et réputée pour sa dangerosité¹⁴.

À la lecture de son rapport, une première surprise nous attend : une mission confiée au chevalier de L'Espine par le Roi Louis XVI refait soudainement surface nous découvrons également le nom de sa corvette : le *Dragon*¹⁵. L'Espine doit convoier le capitaine du génie de Courrejeolles de Brest à Saint-Domingue où ce dernier doit délivrer au gouverneur Guillaume de Bellecombe les missives secrètes dont il est porteur¹⁶. En outre, Courrejeolles doit prendre ultérieurement sur zone le commandement d'une opération spéciale¹⁷. Dorénavant nous pouvons associer à cette mission le nom du chevalier de L'Espine.

Cette biographie surgie des eaux soulève alors de nombreuses questions et notamment celle du parcours de L'Espine. Hormis deux notices succinctes qu'aucun historien de la marine de Louis XVI n'irait chercher, l'une en français dans le

¹² Archives nationales, Marine, B⁴266. Cf. annexe All.DA.202. Campagne aux Îles d'Amérique.

¹³ Archives nationales, Marine, B⁴266, f° 204-206.

¹⁴ Cf. annexe AI.CPE.003. Carte de la Grange au XVIII^e siècle.

¹⁵ Archives nationales, Marine, B⁴220, f° 311-312, instructions au chevalier de L'Espine.

¹⁶ H. de Bellecombe, *Essai biographique sur Guillaume-Léonard de Bellecombe, maréchal des camps et armées du Roy, grand-croix de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, commandant général des établissements français dans l'Inde, 1728-1792*, imprimerie veuve Lamy, Agen, 1896, 83 p.

Myriam-Idelette Garnier, *Histoire d'une famille protestante et de ses alliances en Périgord - Quercy - Dordogne*, Poitiers, 1990.

Guillaume de Bellecombe a été gouverneur de Saint-Domingue jusqu'en 1785.

¹⁷ Dr. John de Bry (*Center for Historical Archaeology*), « The French Connexion, the ill-fated *Coquette* Expedition », in : *Time of the Islands, sampling the soul of the Turks & Caicos Islands*, n° 119, mars 2017. L'action de Courrejeolles est évoquée dans cet article. En ligne (consulté le 02.01.2018) :

<http://www.timespub.tc/2017/03/the-french-connection/>

Blanche Maurel (1886-1982), « Une société de pensée à Saint-Domingue, le *Cercle des Philadelphes* au Cap Français », in : *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 48, n° 171, deuxième trimestre 1961, p. 234-266. Cet article paraît initialement dans la *Franco-American Review*, 2, 1938, p. 143-167.

L'article évoque l'ingénieur du roi, issu de la promotion de 1763 de l'École Royale du Génie de Mézières, chevalier de l'Ordre royal de Saint Louis et membre du Cercle des Philadelphes. En ligne (consulté le 18.11.2017) :

http://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1961_num_48_171_1335

dictionnaire biographique des généraux autrichiens de K. H. von Enzenthal¹⁸, et l'autre en allemand dans l'ouvrage d'Artur von Kuepach¹⁹, il n'existe aucune biographie du chevalier de L'Espine. Son nom n'est même pas mentionné dans l'*Österreichisches biographisches Lexikon*²⁰ qui comporte pourtant une notice sur l'un de ses compatriotes émigré en Autriche, l'officier de marine Louis-Charles Folliot de Crenneville²¹. D'où l'intérêt d'étudier la vie et la carrière d'officier de Joseph de L'Espine, de sa naissance en 1759 à Carpentras²², à son décès survenu à Milan en 1826.

Une autre surprise nous attend en découvrant que ce jeune officier prometteur d'origine provençale s'est illustré dans des missions spéciales dont on perd la trace avec la Révolution française, et qu'il s'avère être Chambellan de la cour d'Autriche, le « Feldmarschall-Leutnant Graf de L'Espine²³ », connu seulement de rares spécialistes de la marine autrichienne, par ailleurs peu au fait de ses états de services français.

Par rapport aux campagnes de fouilles traditionnelles, l'originalité de notre démarche repose sur l'inversion des étapes habituelles. Généralement, une fois le navire perdu, des expéditions sont lancées pour retrouver l'épave. Dans ce cas de figure, le nom du capitaine est connu d'emblée puisque celui-ci a lui-même préparé et consigné son départ pour un motif militaire ou scientifique. Mais dans notre cas de figure, le chantier de fouilles est consécutif à la découverte d'une épave totalement inconnue et pour laquelle aucune expédition n'avait été organisée. Dans de telles conditions sans indice particulier, il est impossible de trouver le nom du capitaine et de son bâtiment dans les archives.

À titre d'exemple, les épaves de la « Natière », deux frégates corsaires perdues à l'entrée de Saint-Malo – la *Dauphine* et l'*Aimable Grenot* – ont fini par révéler le nom des capitaines, respectivement Michel Dubocage et Hugon du Prey²⁴. Les vestiges

¹⁸ K. F. von Enzenthal, *Dictionnaire biographique des généraux autrichiens sous la Révolution et l'Empire 1792-1815*, t. 1 et 2, librairie historique Teissèdre, Paris, 2013, 1 142 p.

¹⁹ Artur von Kuepach, *Geschichte der K.u.K. Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847*, Böhlau, Graz, Köln, 1966, 346 p.

²⁰ *Österreichisches biographisches Lexikon*, 1815-1850, 3 vol., Gratz-Köln, 1957, 335 p.

²¹ Voir sa notice biographique en ligne (consultée le 12.12.2017) :

http://www.napoleonseries.org/research/biographies/Austria/AustrianGenerals/c_AustrianGeneralsF.html#F23

²² Cf. annexe All.DA.001. Extrait d'acte de naissance de Joseph de L'Espine.

²³ Portrait de L'Espine en 1820, en uniforme autrichien. En ligne (consulté le 18.11.2017) : <http://www.bildarchivaustralia.at/Preview/7748717.jpg>

²⁴ Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth, *Archéologie sous-marine : pratique, patrimoine, médiation*, Presses universitaires de Rennes, 2013, 305 p., p. 107 : bilan du projet de fouilles des épaves de la Natière.

retrouvés sous l'eau ont en effet indiqué d'emblée une origine française, de par leur architecture, le type d'artillerie, et des dates de naufrage comprises entre 1702 et 1705 pour le premier, 1748 et 1750 pour le second. Toutefois, l'identification de ces deux épaves baptisées « Natière 1 » et « Natière 2 » de 1999 à 2008, a nécessité de longues et difficiles recherches dans les archives²⁵. Finalement, l'identité des frégates est le résultat du recoupement des données du registre de l'Amirauté, des minutes du greffe et des rapports des capitaines corsaires.

Dans le cas de notre problématique, trois pistes nous orientaient vers trois nationalités différentes, entretenant du même coup une certaine confusion. C'est finalement le bouton d'uniforme qui est venu établir un lien avec la période de la guerre d'Indépendance américaine.

À cette difficulté de la traçabilité de l'épave, vient s'ajouter celle de l'étude des opérations secrètes et du renseignement naval au XVIII^e siècle. Comment étudier ce qui par nature essaie de ne laisser aucune trace ? Comment déchiffrer les missives de nature secrète apportées par le chevalier de L'Espine ? Car aborder l'étude du renseignement implique de s'interroger à la fois sur les structures, les acteurs et les enjeux. Dans notre cas, nous avons pu reconstituer pratiquement l'ensemble de la chaîne.

De même dans son rapport, le chevalier de L'Espine fait état de l'escadre du contre-amiral britannique Samuel Hood, composée de 18 vaisseaux²⁶. Muni de ses instructions au départ de Brest en décembre 1782, L'Espine connaît les risques encourus face à cette escadre anglaise dont le rôle est d'assurer le blocus de Cap-François en interceptant tout bâtiment ennemi dans sa zone d'action²⁷. Le journal de bord (logbook) du *HMS Barfleur*, le navire amiral de l'escadre anglaise, nous révèle le

²⁵ Michel L'Hour (dir.) et Élisabeth Veyrat (dir.), *Un corsaire sous la mer : les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo, Campagne de fouille 1999*, édit. Adramar, 2000, 96 p.

Id., *Campagne de fouille 2000*, édit. Adramar, 2001, 108 p.

Id., *Campagne de fouille 2001*, édit. Adramar, 2002, 84 p.

Id., *Campagne de fouille 2002*, édit. Adramar, 2003, 131 p.

Id., *Campagne de fouille 2003*, édit. Adramar, 2004, 128 p.

²⁶ Samuel Hood 1724-1816. Voir Andrew Lambert, *Admirals: The Naval Commanders who made Britain Great*, Faber & Faber, 2008, 360 p.

Michael Duffy, « Samuel Hood, First Viscount Hood 1724-1816 », in: *Precursors of Nelson British Admirals of the Eighteenth Century*, Peter Le Fevre & Richard Harding (ed.), Chatham Pub., Londres, 2000, p. 248-277.

²⁷ L'amiral Samuel Hood tient une comptabilité précise des prises effectuées lors du blocus, dans le journal de bord de son navire amiral, le *HMS Barfleur* (National Archives Greenwich, ADM/L/B/20).

Sir William Laird Clowes (1856-1905), Sir Clements Robert Markham (1830-1916), Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Herbert Wrigley Wilson (1866-1940), *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present*, Marston & Co., 6 vol., 1897-1903.

subterfuge utilisé par L'Espine pour faire face à l'escadre : sa corvette bat initialement pavillon britannique, avant d'arborer au dernier moment le pavillon de la Marine de Louis XVI. Ce faisant, sa corvette passe immédiatement du statut de navire suspect à celui de navire ennemi²⁸.

C'est en partant de ses instructions écrites émanant du Secrétaire d'État de la Marine, que nous avons pu découvrir l'enjeu de sa mission²⁹. Puis, par le biais d'une clé de déchiffrement, nous avons pris connaissance du courrier chiffré dont son passager le capitaine de Courrejeolles est porteur et qu'il doit remettre coûte que coûte au gouverneur de Bellecombe. Une des missives ordonne à Bellecombe de mettre à la disposition de Courrejeolles les moyens nécessaires à la prise des Îles Turques au nord d'Hispaniola³⁰. En effet, ces îles revêtent un caractère stratégique de par la présence de la *Grande Saline*³¹ dont la saisie aurait permis au roi de France de s'assurer le monopole du sel dans la zone caraïbe³². En outre, le contrôle de l'archipel aurait permis de mieux protéger le commerce maritime, eu égard à sa position sur un axe de sortie de l'espace caraïbe³³.

Enfin, quelques difficultés supplémentaires sont apparues à la lecture des archives éparpillées dans de nombreux fonds européens, nous confrontant à une biographie à rebondissements et à la question majeure de l'émigration militaire sans retour en France en 1814 au moment de la Restauration. Mais comment suivre une destinée qui bascule d'un pays à un autre, d'une loyauté à une autre³⁴ ?

²⁸ National Archives Greenwich, ADM/L/B/20.

²⁹ Archives nationales, Marine, B⁴220, f° 311-312, Copie des instructions données à L'Espine.

³⁰ Aujourd'hui les Îles Turques-et-Caïques (*Turks and Caicos Islands*) qui sont un territoire britannique d'outre-mer.

³¹ Cf. annexe AI.CPE.004. Plans des Îles Turques en 1783.

³² Le mot *salaire* vient du latin *salarium*, qui désigne à l'origine la ration de sel donnée aux soldats romains. La définition du mot s'est transformée ensuite en « somme donnée aux soldats pour acheter leur sel » ; le terme « solde » est un dérivé de sal. Mollat, M. *Le rôle du sel dans l'histoire*. Paris, Puf 37, 1968, 338 p.

Charles-Pierre Claret de Fleurieu, *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769 à différentes parties du monde pour éprouver en mer les horloges marines inventées par M. Ferdinand Berthoud*, Imprimerie Royale, Université de Gand, 1773, p. 479-485 : description très détaillée des Îles Turques.

Collectif, *Routier des îles Antilles, des côtes de terre ferme et de celles du Golfe du Mexique*, rédigé à la direction des travaux hydrographiques de Madrid, traduit de l'espagnol par Chaucheprat, imprimerie Royale, 1829.

³³ Lucien-René Abenon, « Le rôle des Antilles dans la politique internationale au XVIII^e siècle : de la paix d'Utrecht à la guerre d'Indépendance des États-Unis », in : Lucien Abenon (dir.) et Nenad Fejic (dir.), *La Caraïbe et son histoire, ses contacts avec le monde extérieur*, actes du colloque, Université des Antilles, juin 1999, L'Ibis rouge, Paris-Matoury, 2001, 199 p., p. 69-75.

³⁴ Bernard de Bryé qualifie l'historiographie de l'émigration, d'historiographie de l'absence, in : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 40, octobre-décembre 1993.

Même si l'apport archéologique nous a conduit sur de fausses pistes en raison de la diversité de l'origine des vestiges, nous sommes parvenue à identifier cette épave. Parmi les différentes campagnes de fouilles entreprises sur des bâtiments du XVIII^e siècle, peu ont été réalisées sur un type de bâtiment similaire à celui du *Dragon*. Il s'agit en fait d'un brick corsaire de construction anglaise (le *Privateer Dragon*) transformé en corvette et incorporé à la Marine royale française fin 1781³⁵. À Saint-Malo par contre, les épaves de la « Natière » témoignent de la guerre de course avec deux frégates de conception et de construction françaises³⁶. De même, la *Boussole* et l'*Astrolabe*, deux flûtes converties en frégates de 500 tonneaux dans le cadre de l'expédition *La Pérouse*, sont difficilement comparables à notre épave qui ne jauge qu'une centaine de tonneaux³⁷. Enfin, les trois missions archéologiques sur l'île de Tromelin s'attachent à la fouille de l'*Utile*, une flûte de la Compagnie française des Indes Orientales, partie de Bayonne en 1760 et trop éloignée de notre période³⁸. Seule l'épave du *Privateer Defence*, objet d'une campagne de fouilles organisée en 1972 par l'Académie de marine du Maine et le *Massachusetts Institute of Technology (MIT)*, présente des éléments de comparaison au niveau de l'architecture navale³⁹. Michelle Vanhorn y fait référence dans sa thèse, tant sur le plan de la construction que du mobilier archéologique retrouvé⁴⁰. Armé de 16 canons, comme le *Dragon*, le corsaire *Defence* fait partie d'une flotte américaine commissionnée par la *Continental Navy*. Tout comme le *Dragon*, le *Defence* a une coque d'origine américaine, et son capitaine a dû le faire exploser pour ne pas le laisser tomber aux mains des Anglais.

Quant à la question du renseignement, autant les études sur le XX^e siècle sont pléthoriques, autant celles portant sur le XVIII^e siècle sont rares. Dans sa thèse de 2010 sur les *Espions des Lumières*, Stéphane Genêt souligne qu'il n'existe aucun

³⁵ Archives nationales, Marine, F²68, registre des prises capturées par les bâtiments de guerre et les corsaires français de 1778 à 1781.

³⁶ <http://www.epaves.corsaires.culture.fr/>

³⁷ Collectif, Association Salomon, *Le mystère Lapérouse ou le rêve inachevé d'un roi*, Alain Conan, de Conti éditions, 2008, 399 p.

³⁸ Max Guérout et Thomas Romon, *Tromelin, l'île aux esclaves oubliés*, éditions du Cnrs, 2010, 200 p. Max Guérout, *Tromelin, Mémoire d'une île*, éditions du Cnrs, 2015, 278 p.

³⁹ D.C. Switzer, "Nautical Archaeology in Penobscot Bay: The Revolutionary War Privateer Defence", in: *New Aspects of Naval History, Selected Papers Presented at the Fourth Naval History Symposium*, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1981.

⁴⁰ Kellie Michelle Vanhorn, *Eighteenth-century colonial American merchantship construction*, Indiana University, 2004, 235 p., p. 112-116.

ouvrage évoquant la question de l'espionnage militaire au XVIII^e siècle⁴¹. La plupart des écrits historiques s'intéressent soit à la période antérieure, comme l'ouvrage de Lucien Bély consacré aux espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV⁴², soit à la période postérieure, comme l'article d'Olivier Forcade axé sur les XIX^e et XX^e siècles⁴³. En outre, les principales études relatives au XVIII^e siècle se focalisent sur le *secret du Roy*⁴⁴ et la double personnalité du chevalier d'Éon (1728-1810)⁴⁵. Techniquement, le *Secret du Roy* fait entrer la France dans l'ère du renseignement moderne : réseaux nombreux, strictement cloisonnés, à vocation européenne, poursuivant des objectifs à long terme⁴⁶. On sait aujourd'hui que ce sont les anciens du Secret du Roi qui ont organisé le premier voyage de La Fayette aux États-Unis⁴⁷. L'existence de ce cabinet occulte, sorte de ministère des affaires étrangères clandestin confié par le roi Louis XV au comte de Broglie, à l'insu des ministres, est relativement facile à reconstituer⁴⁸. En effet, la quasi-totalité des archives est parvenue jusqu'à nous : ordres de Louis XV, directives de Broglie, rapports des agents, etc. Broglie s'assure que ses agents possèdent des codes efficaces pour crypter leurs correspondances. Ces codes nous

⁴¹ Stéphane Genêt, *Renseignement militaire et actions secrètes de la guerre de Succession d'Autriche au traité de Paris 1740-1763*, université de la Sorbonne Paris IV, 2010, sous la direction de Lucien Bély. Cette thèse a été suivie de l'ouvrage *Les espions des lumières : actions secrètes et espionnage militaire au temps de Louis XV*, Nouveau Monde éditions et Ministère de la Défense, 2013, 511 p.

⁴² Lucien Bély, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Fayard, Paris, 1990, 908 p.

⁴³ Olivier Forcade, « Considération sur le renseignement, la défense nationale et l'État secret en France aux XIX^e et XX^e siècles », *Revue historique des armées*, n° 247, 2007. En ligne (consulté le 17.11.2017) : <https://rha.revues.org/2013>

⁴⁴ L'histoire de ce Secret a été rendue publique dès 1866 par l'archiviste-paléographe Edgar Boutaric (1829-1877) dans son ouvrage *Correspondance secrète inédite de Louis XV sur la politique étrangère avec le Comte de Broglie, Tercier, etc., et autres documents relatifs au Ministère secret, précédés d'une étude sur le caractère et la politique personnelle de Louis XV*, publiée d'après les manuscrits originaux conservés aux archives de l'empire, H. Plon, Paris, 1866, 2 vol., 501 et 527 p.

Pierre Chaunu, Didier Ozanam et Michel Antoine, « Correspondance secrète du comte de Broglie avec Louis XV », in : *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 13^e année, n° 4, 1958, p. 789-790. En ligne (consulté le 17.11.2017) :

http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1958_num_13_4_2788_t1_0789_0000_1

⁴⁵ Les archives personnelles de Charles de Beaumont chevalier d'Éon, sont conservées aux Archives nationales sous la cote 277AP.

Frédéric Gaillardet, *Mémoires sur la chevalière d'Éon : la vérité sur les mystères de sa vie, d'après des documents authentiques, suivis de douze lettres inédites de Beaumarchais*, E. Dentu, Paris, 1866.

Louis de Loménie, *Beaumarchais et son temps*, tome 1, Michel-Lévy, Paris, 1858, p. 405-440.

⁴⁶ Julien Louis Vieillard, « Le Secret du Roi, tentative de bureaucratisation des services secrets », in : *Perspectives internationales*, janvier 2012, n° 1, p. 151-160. En ligne (consulté le 18.11.2017) :

<https://perspectivesinternationales.files.wordpress.com/2011/10/le-secret-du-roi-tentative-de-bureaucratisation-des-services-secrets1.pdf>

⁴⁷ Voir la synthèse due à Patrick Villiers, « Désinformations et contrevérités, le financement du navire la *Victoire* de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis », in : *Revue d'histoire maritime*, 26, à paraître.

⁴⁸ Duc Albert de Broglie, *Le secret du Roi correspondance de Louis XV avec ses agents diplomatiques*, Calmann Lévy, Paris, 1878, 2 vol., 630 p.

intéressent au premier chef, dans le cadre d'un chevalier de L'Espine amené à convoyer en 1782-1783 un agent porteur d'importantes missives cryptées. Les archives nous fournissent des éléments de réponse dans ce domaine et les missives secrètes en question ont pu être décryptées grâce à une clé du chiffre retrouvée sous forme de microfilm aux Archives nationales⁴⁹. L'étude d'autres codes, celui de Rochambeau en particulier, permet de définir les contours d'un socle commun à la présentation et à l'utilisation desdits codes⁵⁰.

Le même constat s'applique à la bibliographie relative au chiffre au XVIII^e siècle : les ouvrages de référence sont absents. Le premier ouvrage sur la cryptologie date de 1518 et s'intitule *Polygraphiae*, écrit par Johann Trithemius à l'Abbaye de Würzburg en Allemagne⁵¹. Le deuxième suit en 1526, écrit par l'italien Jacopo Silvestri Vatia. En 1586, dans son traité des chiffres, Vigenère définit le renseignement comme « un inestimable rompement de cerveau »⁵². Du côté français, Antoine Rossignol et son fils Bonaventure ont développé le *grand chiffre* après 1626 pour encoder les documents secrets de Louis XIV. Ce code n'a été cassé qu'en 1893 par Étienne Bazerie⁵³. L'entrée en scène de la logique rend enfin la cryptographie respectable, au point que les gouvernements lui consacrent des « cabinets noirs » au sein de leur administration. Outre-Atlantique, l'historien Edward Lengel, spécialiste du général Washington, déplore la rareté des témoignages relatifs à l'espionnage pendant la guerre d'Indépendance américaine : « Records of American espionage during the Revolutionary War are scarce »⁵⁴. Ces publications lacunaires, nous ont fait privilégier les sources primaires afin de comprendre les méthodes de chiffrement et de déchiffrement des espions du XVIII^e siècle. Même si l'exemple du parcours du chevalier de L'Espine ne permet pas à lui seul de dresser un catalogue exhaustif des

⁴⁹ Archives nationales, Marine B⁴195, tableau et clé de déchiffrement.

⁵⁰ *Nathanael Greene Papers*, université du Michigan, département des manuscrits, 57 :25, « Comte de Rochambeau to Nathanael 6 April 1782 ». Ce code était utilisé entre G. Washington et R. Morris. Cf. annexe AII.DA.002. Code du général de Rochambeau.

⁵¹ Le chiffre de Trithemius est une méthode de chiffrement polyalphabétique. Ce code est une suite de décalages : la première lettre n'est pas décalée, la deuxième est décalée d'un cran dans l'alphabet, la troisième de deux crans. Pierre-Vicenti Piobb, *Clef universelle des sciences secrètes : D'après les indications de la Polygraphie de Jean Trithème, élucidation complète des traditions en magie, alchimie, astrologie, mythologie et symbolisme, avec un glossaire explicatif des principaux termes employés en ésotérisme* (1942), 2013, 486 p.

⁵² Le Chiffre de Vigenère est un système de chiffrement par substitution polyalphabétique, élaboré par Blaise de Vigenère. Utilisant généralement une clé et un tableau à double entrée, il permet de remplacer une lettre par une autre qui n'est pas toujours la même.

⁵³ Cryptanalyste militaire français, actif entre 1890 et la Première Guerre mondiale.

⁵⁴ Edward Lengel, "Patriots under cover", in: *American History*, June 2016, vol. 51, issue 2, p. 26-31.

modes opératoires, il apporte néanmoins un témoignage réel et concret des missions de renseignement naval de l'époque.

Enfin, pour ce qui concerne la bibliographie relative à l'émigration militaire au moment de la Révolution française, la majorité des écrits retracent une histoire générale de l'émigration comme celle de Jean Tulard dans son *Histoire et Dictionnaire de la Révolution Française* en 1998 ou encore dans le fascicule édité en 1989 par la direction des archives du ministère des Affaires étrangères *Les Français à l'étranger et la Révolution*.

Quant à l'étude du phénomène de l'émigration, elle se heurte à une situation paradoxale due au fait que l'analyse ne peut se limiter aux seules causes du départ (émigration d'origine urbaine, économique, confessionnelle ou politique), mais doit être élargie au type de migration⁵⁵ : une migration de rupture et une migration de maintien⁵⁶. Dans le premier cas, le migrant ne garde aucun lien avec son milieu de départ, alors que dans le second cas, le pays d'accueil devient un refuge temporaire⁵⁷. Le cas particulier de L'Espine s'apparente à la première catégorie puisqu'il reste au service des Habsbourg jusqu'à sa mort. Subissant comme tous les émigrés de rupture, le traumatisme de l'exil, de la séparation, de l'arrachement au pays natal et au service de la patrie, L'Espine est toutefois une exception parmi ce type d'émigrés. À l'instar d'un chevalier de Traversay en Russie, le chevalier de L'Espine s'épanouit dans le cadre de ses nouvelles responsabilités de haut niveau, en l'occurrence au service de la Maison d'Autriche⁵⁸. Contraint de s'enfuir dans la plus grande précipitation du village

⁵⁵ Jean-Pierre Poussou, « Les mouvements migratoires en France et à partir de la France de la fin du XV^e siècle au début du XIX^e siècle, approches pour une synthèse », in : *Annales de démographie historique*, 1970, p. 11-78 ; Ghislain de Diesbach, *Histoire de l'émigration 1789-1814*, Perrin, Paris, 1984 ; Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse (dir.) *Les migrations internationales : de la fin du XVIII^e siècle à nos jours*, Cnrs, Paris, 1980.

⁵⁶ Paul-André Rosental, « Maintien/Rupture : un nouveau couple pour l'analyse des migrations », *Annales ESC*, n° 6, 1990, p. 1403-1431. En ligne (consulté le 17.11.2017) :

http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1990_num_45_6_278916

Jean Pierre Poussou, « L'enracinement est le caractère dominant de la société rurale française d'autrefois », in : *Histoire, économie et société*, 2002, 21^e année, n° 1, *Religion et culture dans les sociétés et les états européens de 1800 à 1914*, Varia, sous la direction de Jean-Pierre Chaline, p. 97-108. En ligne (consulté le 17.11.2017) :

http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_2002_num_21_1_2268

⁵⁷ Il faut noter que Jean Pierre Poussou a vertement critiqué Paul-André Rosental à propos de cette catégorisation. Il lui a reproché d'effectuer une rationalisation *a posteriori*, éloignée des préoccupations qui sont celles de ceux qui partent. Cette catégorisation constitue néanmoins un outil pratique pour étudier aujourd'hui les différents types de migrations.

⁵⁸ « [...] la réinsertion dans le pays d'accueil est souvent fort difficile et correspond rarement aux positions économiques et sociales que le réfugié avait dans son pays d'origine ». Jean-Pierre Poussou, « Les réfugiés dans l'histoire de l'Europe à l'époque moderne », In : *Les réfugiés en Europe du XVI^e au*

de Caromb en juillet 1793 au moment de la terreur – à l’instar de trente-sept autres Carombais de diverses conditions –, L’Espine part avec l’espoir d’un prompt retour, une fois le péril révolutionnaire conjuré⁵⁹. À cette époque, fort peu d’émigrés quittent la France avec la conscience de l’éventualité d’un départ sans retour. Son départ est certainement consécutif à la loi du 27 mars 1793 qui déclare les émigrés « morts civilement », attribue leurs biens actuels à l’État, et déclare ce dernier apte à recueillir, pendant cinquante ans, leurs successions échues ou à échoir. De surcroît, le clan familial s’est réduit : son frère aîné est mort de ses blessures à Boston en 1782 et son père est décédé en 1785. Quant à sa mère Eugénie de Grille, elle est emprisonnée en 1794 au simple motif d’être la parente d’un émigré. Privé alors de tout droit civique, de moyens financiers et de toute activité professionnelle, L’Espine n’a pour ultime recours que l’émigration, tout comme la majorité des officiers de marine, partis rejoindre l’armée de Condé⁶⁰. À cette émigration militaire s’ajoute également une émigration nobiliaire, ecclésiastique et civile (magistrats, propriétaires terriens), sorte de constellation complexe à aborder. L’âge moyen d’un émigré d’après le dictionnaire de Jean Pinasseau est de 47 ans en 1792. Le chevalier de L’Espine au moment de sa fuite n’est âgé que de 30 ans.

L’ouvrage de Jean Pinasseau, comporte l’organisation et l’ordre de bataille des unités de l’Armée des Princes, ainsi que des notices biographiques d’officiers émigrés sous forme de tableaux nominatifs⁶¹. Pour approcher les multiples dimensions de cet objet historique complexe et mal connu, il faut puiser dans les dossiers d’émigrés des séries F⁷ et O³ des Archives nationales ou encore dans le fonds Bourbon aux archives des Affaires Étrangères. Toutefois, les historiens ne s’accordent pas sur le nombre approximatif des émigrés sortis de France entre 1789 et 1813. Il serait inférieur à 100 000 selon Jean Vidalenc, et plutôt proche de 150 000 selon Donald Greer et Jacques Godechot⁶². La difficulté réside dans l’éparpillement des documents en raison

XX^e siècle, actes du colloque du centre d’histoire des sociétés, des sciences et des conflits, université de Picardie, Olivier Forcade (dir.) et Philippe Nivet (dir.), Amiens, 23-24 mars 2007, Nouveau Monde Editions, 2008, 351 p., p. 53.

⁵⁹ Cf. annexe AII.DA.003. Commune de Caromb sous la Terreur, 1793.

⁶⁰ René Bittard des Portes (1854-1910), *Histoire de l’armée de Condé*, Perrin, Paris, 2016, 420 p.

⁶¹ Jean Pinasseau, *L’émigration militaire, campagne de 1792 : Armée des Princes*, Picard, Paris, 1971, 95 p.

⁶² Robert Marquant et Jean Vidalenc, *Les émigrés français 1789-1825, Publications de la Faculté des lettres et sciences humaines de l’Université de Caen*, 1963, 472 p.

Jean Pinasseau, *L’émigration militaire, Campagne de 1792, Armée royale, Composition, Ordres de bataille, 1^{re} partie : notices A à C, 2^e partie, notices D à Z*, Picard, Paris, 1957-1964, in *Bibliothèque de l’École des chartes*, 1965, tomes 1, 2, 3, livraison 1, p. 270-273.

de la présence de groupes disparates d'émigrés dans de nombreux pays européens. Cette difficulté tient également au fait qu'il ya différentes vagues de départs, ainsi que des retours éphémères. Robert Grouvel prend en compte cette dimension internationale en consacrant différents volumes à l'émigration en Angleterre, en Espagne, en Suisse et en Italie⁶³. Dans cette pléthore de parutions, aucun ouvrage ne traite spécifiquement de l'émigration en Autriche⁶⁴. Mis à part le fonds Pinasseau aux archives du Shd, qui contient quelques notices individuelles sur les officiers émigrés ayant choisi cette destination, un article sur « La Marine royale et le régiment d'Hector en 1794 et 1795 » fait état de la composition de ce groupe, mais uniquement en Grande-Bretagne⁶⁵. Même constat pour l'Allemagne où un article de Karine Rance sur « L'émigration nobiliaire en Allemagne de 1789 à 1815 », souligne la difficulté induite par les sources parcellaires⁶⁶. Son étude repose essentiellement sur l'exploitation d'un corpus d'une centaine de Mémoires écrits par les migrants à la fin de leur vie après leur retour en France. En revanche, un article de Raoul Brunon fait état du manuscrit d'un jeune Provençal originaire d'Aix et ayant rejoint l'Autriche, comme le chevalier de L'Espine⁶⁷. Ce jeune Aixois rejoint le corps des chevaliers de la couronne, formé en 1791 par le comte de Bussy. Ce corps recueille 400 jeunes gens, principalement originaires du Dauphiné, de la Provence et de l'Auvergne, qui apportent avec eux chevaux et équipements sans recevoir aucune solde⁶⁸.

⁶³ Vicomte Robert Grouvel (1900-1965), vice-président de *La Sabretache, Les Corps de troupe de l'émigration française 1789-1815*, tome 1, Services de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas.
Jean-Jacques Oechslin, *Le Mouvement ultra-royaliste sous la Restauration : son idéologie et son action politique 1814-1830*, Librairie générale de droit et de jurisprudence, R. Pichon et R. Durand-Auzias, Paris, 1960, 218 p.

⁶⁴ Kristy Carpenter (dir.) et Philip Mansel (dir.), *The French Émigrés in Europe and the Struggle against Revolution 1789-1814*, Palgrave MacMillan, Royaume-Uni, 1999, 260 p.

Karine Rance, *Mémoires de nobles émigrés dans les pays germaniques pendant la Révolution française*, thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne, 2001.

Les noblesses françaises dans l'Europe de la Révolution, actes du colloque international de Vizille, 10-12 sept. 2008, Philippe Bourdin (dir.), Rennes, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires de Rennes et Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2010.

⁶⁵ Robert Grouvel (vicomte, 1900-1965), *Les Corps de troupe de l'émigration française 1789-1815*, illustrations du baron Louis de Beaufort, éditions de la Sabretache, Paris, 1957-1964, 3 vol., t. 1, Services de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, 374 p. Voir p. 133-134, le « Régiment de la Marine ou d'Hector 1794-1795 ».

⁶⁶ Karine Rance, « L'émigration nobiliaire française en Allemagne : une migration de maintien 1789-1815 », in : *Genèse*, Année 1998, volume 30, n° 1, p. 5-29.

Matthias Winkler, *Die Emigranten der Französischen Revolution in Hochstift und Diözese Bamberg*, Bamberg, University of Bamberg Press, 2010, 214 p.

⁶⁷ Raoul Brunon (1931-1998), « Un Provençal en émigration : le comte d'Arbaud-Jouques », *La Sabretache*, sans date, 14 p. En ligne (consulté le 17.11.2017) :

<http://lasabretache.fr/wp-content/uploads/2016/08/Arbaud-Jouques-VCr.pdf>

⁶⁸ Baron Eugène de Vitrolles, *Souvenirs autobiographiques d'un émigré : 1790-1800*, Émile-Paul Frère, Paris, 1924, 255 p. En ligne (consulté le 17.11.2017) :

Les archives autrichiennes ne livrent pas plus d'informations sur ces officiers français émigrés et les sources ne sont que fragmentaires, allusives ou quasiment absentes. Certains historiens contribuent pourtant à une vision synthétique de cette noblesse européenne en proie à la Révolution⁶⁹. Hormis une liste établie à Fiume en 1809 – pouvant servir de point de départ d'un corpus – et recensant le nom des capitaines français émigrés, aucune publication ne traite de manière approfondie du cas des émigrés français au service des Habsbourg. La seule exception est un article du professeur Olivier Chaline sur les migrants militaires francophones au service de l'Empereur, article dans lequel il constate que leur dénombrement est rendu difficile par la fragmentation des sources et la diversité des parcours⁷⁰. Face à ce constat, nous n'avons d'autre solution que de nous appuyer sur une liste qui répertorie dès la première colonne le nom du chevalier de L'Espine, suivi du nom d'autres officiers ayant subi le même sort. Il semble que le chevalier a emmené dans sa fuite son neveu Louis-Étienne de L'Espine⁷¹ que l'on retrouve inscrit chez les cadets en 1802, une institution venant d'être créée par l'archiduc Charles à Venise⁷². Dans cette période trouble, l'Autriche est friande d'officiers émigrés français surtout de ceux issus de la Marine car elle ne dispose pas de personnel formé. Cette situation perdure tant que l'archiduc Charles les protège et que Londres ne s'en émeut pas. Ceci s'explique par la création encore récente de cette marine autrichienne devenue nécessaire après l'acquisition du Royaume de Naples à la paix d'Utrecht en 1713. Elle demeure à un niveau très modeste en dépit de l'essor de Trieste. C'est pour elle que l'empereur Joseph II choisit un pavillon autrichien de couleur rouge et blanche en 1786⁷³. Mais la paix de Campoformio en 1797 fait de l'Autriche l'héritière de Venise avec sa flotte et des ports sur l'Adriatique. Officiellement c'est la date du 4 septembre 1786 qui marque

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k468473>

⁶⁹ Tel fut le cas de l'ouvrage collectif Ronald G. Asch, *Der europäische Adel im Ancien Régime, von der Krise der ständischen Monarchien bis zur Revolution 1600-1789*, Köln, Weimar, Wien, 2001.

⁷⁰ « Les migrants militaires francophones au service de l'empereur fin XVI^e - moitié XIX^e siècle », dans Olivier Chaline ; Jaroslav Dumanowski ; Michel Figeac (sous la dir. de), *Le rayonnement français en Europe centrale du XVII^e siècle à nos jours*, Pessac, Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2009, p. 55-69.

⁷¹ Pierrefitte, AB/XIX/3953, dossier Louis-Etienne de L'Espine, sous-dossier 1. États de services et note biographique, 12 pièces, 1806-1812 ; collection complète des ordres et notes de service du chef de l'Indépendance américaine des mouvements de la marine militaire du royaume d'Italie [Eugène de Beauharnais] adressées à M. de L'Épine, commandant la division de croisière sur les côtes de la Romagne, 89 pièces, 13 janvier 1812 au 10 janvier 1814.

⁷² Peter Salcherr, *Geschichte der K.u.K Marine Akademie*, Pola, 1902, p. 7. En 1798, L'Espine rédige un essai sur la marine, préconisant la création d'une telle académie pour 120 élèves.

⁷³ Cf. annexe All.DA.004. Pavillon de marine autrichien de 1786.

l'avènement de la marine impériale de guerre désignée par le terme *K.u.K. Kriegsmarine* (*Kaiserlich und Königlich : impériale et royale*). À cette occasion deux cotres de 20 canons acquis à Ostende – le *Ferme* et le *Juste* – rejoignent les premiers bâtiments de la flotte⁷⁴.

Nos recherches ont en outre pour but de combler deux lacunes historiographiques. D'une part, concernant l'échelle hiérarchique, peu d'études sur les officiers de la Marine du XVIII^e siècle s'intéressent aux jeunes officiers, alors que celles sur certains amiraux et sur des personnalités marquantes foisonnent⁷⁵. Pour le seul Bougainville, plus d'une quinzaine de biographies ont été publiées⁷⁶, tout comme pour Suffren surnommé *l'amiral Satan* par les Britanniques⁷⁷. Force est de constater que les historiens ont souvent négligé cette génération française de jeunes officiers de la Marine prometteurs, engagés dans la guerre d'Indépendance américaine, et dont on perd la trace au moment de la « rupture » de la Révolution française.

D'autre part, en ce qui concerne la tactique navale, la période de la guerre d'Indépendance américaine est favorable à la multiplication des affrontements à petite échelle. À côté des affrontements navals classiques entre grandes formations, comme par exemple celui de la Chesapeake en septembre 1781, d'autres combats s'apparentent à un duel entre navires de classe souvent plus modeste⁷⁸. C'est le cas du combat naval opposant pendant quatre heures en juin 1778 la frégate de 30 canons la *Belle Poule* à la frégate de 32 canons *HMS Arethusa*⁷⁹. Mais d'autres engagements mineurs n'eurent pas le même retentissement, à l'instar de celui opposant en janvier

⁷⁴ Cf. annexe All.DA.005. Cotres (*cutters*) *Juste* et *Ferme*.

⁷⁵ Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la Marine royale 1715-1774 : origines, conditions, services*, Librairie de l'Inde, Paris, 1990, 7 vol., 3008 p.

⁷⁶ Philippe Prudhomme, *Le mystère Bougainville*, the Book edition, 2011, ouvrage publié à l'occasion du bicentenaire de la disparition de Louis-Antoine de Bougainville.

Just-Jean-Étienne Roy, *Bougainville*, Alfred Mame et fils, éditeurs, Tours, 1880, 192 p.

Étienne Taillemite, *Bougainville*, Perrin, Paris, 2011, 478 p.

Richard de Montbrahan, *Bougainville ou l'étoile des lumières*, EDM éditions, 2012, 270 p.

⁷⁷ Amiral François Caron, *La guerre inconnue ou Le mythe de Suffren : la campagne en Inde, 1781-1783*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1996, 497 p.

Rémi Monaque, *Suffren : un destin inachevé*, Tallandier, « Hors collection », 2009, 496 p.

Roderico Cavaliero, *Admiral Satan, The life and campaigns of Suffren*, IB Tauris, 1994, 224 p.

⁷⁸ Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », in : *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, M. Acerra, J. Merino, J. Meyer (éd.), Paris, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 1985, rééd. 1998, p. 211- 247.

⁷⁹ Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec (1734-1797), *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778 entre la France et l'Angleterre, mêlée de réflexions sur les manœuvres des généraux : précédée d'une adresse aux marins sur la disposition des vaisseaux pour le combat: et terminée par un précis de la guerre présente, des causes de la destruction de la marine, et des moyens de la rétablir*, impr. de Patris, 1796, 403 p., p. 27-28.

1783 la *Royal Navy* à la corvette *Dragon* commandée par L'Espine. Alors chargé de convoyer des instructions de niveau stratégique au gouverneur de Saint-Domingue, l'enseigne de vaisseau de L'Espine tente d'échapper à plusieurs vaisseaux de l'escadre du contre-amiral Samuel Hood⁸⁰.

Une biographie bien comprise du chevalier Joseph de L'Espine doit assurément passer par le développement des trois phases principales de sa vie : le cadre familial de son enfance et ses premières armes dans la Marine du roi, sa participation active à la guerre d'Indépendance américaine, et son surprenant épanouissement professionnel au service des Habsbourg suite à son émigration forcée en Autriche due à la Révolution française.

Dans une première partie, notre réflexion se porte sur ses origines provençales et sur le rôle joué par la tradition familiale sur sa vocation d'officier de la Marine. L'étude de l'arbre généalogique du chevalier de L'Espine, tant du côté paternel que maternel, montre le rôle joué par sa famille au sein de la noblesse locale dont la première mention remonte au XIII^e siècle. Les preuves de noblesse font l'objet d'une attention particulière car elles constituent une condition *sine qua non* de son admission au sein de l'Ordre de Malte en qualité de chevalier, dès l'âge de six ans⁸¹. De même, sa formation de garde de la Marine à l'arsenal de Toulon qu'il rejoint à l'âge de quinze ans, lui permet d'espérer consacrer le reste de sa vie au service de la Marine. Ses premiers embarquements à bord de la frégate *Aimable* de l'escadre de l'amiral d'Estaing en 1778, puis à bord de la frégate *Friponne* en 1781, illustrent son engagement dans la Marine royale française.

Une deuxième partie est tout entière consacrée à la participation du chevalier Joseph de L'Espine à la guerre d'Indépendance américaine, en sa qualité de commandant de la corvette royale *Dragon*. De façon inattendue, c'est l'étude d'une épave non identifiée, explorée en 2000 sur la côte nord de la République dominicaine, qui nous ramène indirectement à la biographie du chevalier de L'Espine. Après une longue recherche dans les archives françaises et britanniques, l'épave s'avère être celle de la corvette royale française *Dragon*, commandée par l'enseigne de vaisseau

⁸⁰ Ce combat fait écho à la morale « on a souvent besoin d'un plus petit que soi », concluant la fable de Jean de La Fontaine, *Le lion et le Rat*, Livre II, fable 12.

⁸¹ Le dossier de ses preuves de noblesse se trouve à la *Bnf* sous la cote DMS/FR31788 : 413. Le procès-verbal pour son admission à Malte est conservé au grand prieuré de Saint-Gilles sous la cote AD 13, dossier 56H551, f° 120-125.

de L'Espine. À partir de cette découverte, nous nous intéressons aux instructions reçues par L'Espine pour mener à bien sa mission. Nous abordons également les multiples facettes du renseignement naval français de l'époque. Il faut garder à l'esprit que le *Dragon* est l'avant-dernier bâtiment français perdu au cours de la guerre d'Indépendance américaine⁸². L'analyse de la genèse du *Dragon* nous réserve plusieurs surprises. Ce navire a servi sous deux pavillons différents et trois capitaines se sont succédé à son bord. De surcroît, un ex-voto marin est suspendu dans la nef de l'église des Capucins d'Ostende, en Belgique. Or, cette maquette d'un trois-mâts présente de troublantes similitudes avec la corvette *Dragon*⁸³.

Dans une troisième partie, nous nous intéressons à la manière dont le chevalier de L'Espine quitte la France révolutionnaire en juillet 1793 et, via l'émigration militaire, rejoint l'armée de Condé et trouve en Autriche l'avenir que sa patrie lui refuse désormais⁸⁴. Disparaissant des sources françaises, il devient ce *Heinrich Graf von l'Espine* bien connu des historiens de la marine des Habsbourg et quasiment inconnu des historiens français. Son parcours fait immédiatement penser à celui de son *alter ego* le chevalier de Traversay, émigré français devenu ministre de la Marine des tsars de Russie⁸⁵. On ne peut pas établir une biographie sérieuse de L'Espine sans prendre en compte le lien ténu qui relie sa carrière de jeune officier de la Marine royale française à celle d'officier supérieur au service des Habsbourg⁸⁶. On peut se demander pourquoi il a choisi de se réfugier en Autriche et si d'autres officiers ont suivi le même parcours. En effet cette émigration militaire constitue une véritable hémorragie pour la Marine française⁸⁷. Toujours est-il que son ascension au sein de la toute naissante

⁸² La *Concorde*, frégate française de 36 canons lancée en 1777, est capturée le 16 février 1783 par le *HMS Magnificent* de 74 canons.

⁸³ Cf. annexe AI.CPE.204a. L'ex-voto d'Ostende (Étude).

Freddy Van Daele, *l'énigmatique corvette d'Ostende, le Dragon 1783*, brochure de 23 p.

⁸⁴ Michel Vergé-Franceschi, « Marine et Révolution, Les officiers de 1789 et leur devenir », in : *Histoire, économie et société*, 1990, 9^e année, n° 2, p. 259-286, p. 266. L'auteur constate que l'émigration devient massive en 1792.

⁸⁵ Madeleine du Chatenet, *L'Amiral Jean-Baptiste de Traversay, un Français, ministre de la marine des Tsars*, Tallandier 1996, 476 p.

⁸⁶ Artur von Khuepach (1869-1951), *Geschichte der K.K. Kriegsmarine während der Jahre 1802-1814*, Staatsdruckerei, Wien 1942, 468 p.

⁸⁷ Coblenz devient le centre politique et le centre d'organisation des activités diplomatiques et militaires des émigrés français, avec l'arrivée des frères de Louis XVI à l'été 1791.

- Pierre de Vaissière (1867-1942), *À Coblenz, ou les Émigrés français dans les pays Rhénans de 1789 à 1792*, Les Belles Lettres, collection « Les Cahiers Rhénans 1 », Paris, 1924, 220 p.

- Ernest Daudet (1837-1921), *Coblentz 1789-1793*, E. Kolb, Paris 1889, 382 p.

- Charles Hainchelin (1901-1944), *Coblence 1789-1792 Des Français au service de l'Étranger*, H.Chassagne, impr. L'Émancipatrice, Éditions sociales internationales, 1939, 230 p.

- Franz Liesenfeld, *Klemens Wenzeslaus, der letzte Kurfürst von Trier, seine Landstände und die französische Revolution 1789-1794*, Lintz, Trier (Trèves), 1912, 283 p.

marine austro-vénitienne, débouche sur des postes à responsabilités et des commandements dans les ports de Venise et de Trieste. Nous analysons enfin son choix de rester en Autriche lors de la Restauration et du retour de Louis XVIII au pouvoir en France.

Faire sortir de l'oubli la personnalité du chevalier de L'Espine au travers d'une biographie surgie des eaux, reste l'objectif de la présente étude qui s'attache également à esquisser le portrait d'un homme de l'ombre au siècle des Lumières.

-
- Hubert Telöken, *Die kurtrierische Politik zur Zeit der französischen Revolution*, Bonn, 1951.
 - René de La Croix duc de Castries (1908-1986), *La vie quotidienne des Émigrés*, Genève, Suisse, 1979, 355 p., p. 78.
 - Ghislain de Diesbach, *Histoire de l'émigration 1789-1814*, Perrin, Paris, 2007, 635 p., p. 192.

« Nul conseil n'est plus loyal que celui qui se donne sur un navire en péril...⁸⁸ »

CHAPITRE I

LA MER : L'ORIENTATION FAMILIALE D'UNE LIGNÉE CONTADINE 1759-1781

Aussi surprenant que cela puisse paraître, le nom de L'Espine n'est même pas mentionné dans de nombreux ouvrages spécialisés⁸⁹. Le nom de L'Espine figure en revanche dans la liste publiée en 1996 par Christian de la Jonquière, intitulée *Les marins français sous Louis XVI*, où une courte notice d'à peine trois lignes lui est consacrée, à l'instar des autres personnes citées⁹⁰. Ces lacunes flagrantes justifient d'autant plus les recherches effectuées sur cet officier de la Marine dont on ignore jusqu'aux états de services.

C'est pourquoi nous nous intéresserons dans ce premier chapitre aux racines provençales de Joseph Philibert de L'Espine par une étude de la généalogie familiale, tant du côté paternel que maternel. Nous examinerons d'autre part les modalités de son admission dans l'Ordre de Malte dès l'âge de six ans. Nous mesurerons ensuite le poids des traditions familiales, au travers des services à la mer de son père Antoine et de son frère Joseph-Guillem, tous deux officiers de la Marine royale⁹¹. Puis, l'exploitation aux Archives nationales du dossier militaire du lieutenant de vaisseau Joseph Philibert de L'Espine⁹², nous permettra enfin d'étudier ses premiers pas dans

⁸⁸ Citation attribuée à Léonard de Vinci.

⁸⁹ Thomas Balch, *Les français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis 1777-1783*, Sauton, 1872, 237 p.

Charles Mullié, *Biographie descélébrités militaires des armées de terre et de mer de 1789 à 1850*, Éditions Poignavant, 1851, 2 vol., 574 p. et 559 p.

Léon Guérin, *Les marins illustres de la France*, Belin-Leprieur, Paris, 1846, 630 p.

Joseph François Gabriel Hennequin (1775-1842), *Biographie maritime etnotices historiques de marins célèbres français et étrangers*, Éditions Regnault, Paris, 1835, 735 p.

⁹⁰ Christian de la Jonquière, préface du contre-amiral Kessler, *Les marins français sous Louis XVI, Guerre d'Indépendance Américaine*, Muller, Issy-les-Moulineaux, 1996, 294 p.

⁹¹ Michel Vergé-Franceschi, « Marine et naissance », in : Josette Pontet, Michel Figeac, Marie Boisson (éd.), *La noblesse de la fin du XVI^e au début du XX^e siècle : un modèle social ?*, Atlantica, 2002, 800 p., p. 43-65.

⁹² Archives nationales, Marine, C1183, dossier individuel.

la Marine et ses deux premiers embarquements à bord des frégates *Aimable* et *Friponne*⁹³.

1.1. Une famille entre Comtat et Provence

Malgré la prédominance au XVIII^e siècle des officiers venant de Bretagne, de nombreux officiers de la Marine sont originaires de Provence, le plus connu étant Suffren, chevalier de Malte. Au cours du XVIII^e siècle, la Provence donne 1 140 officiers de la Marine au Royaume de France, soit un officier sur cinq ou six⁹⁴. À la veille de la Révolution française, on estime à 21 % l'effectif des officiers de la Marine d'origine provençale⁹⁵. Sur ce total, 539 officiers provençaux de la Marine sont chevaliers de Saint-Louis, 72 admis dans l'ordre de Cincinnati, et 220 reçus comme chevaliers de Malte⁹⁶. Ces officiers sont souvent peu connus, comme dans le cas du chevalier Joseph Philibert de L'Espine, originaire du Comtat Venaissin. Toutefois, Frédéric d'Agay lui consacre deux pages dans son ouvrage relatif aux officiers des vaisseaux et des galères⁹⁷. Il fait partie des 1 250 officiers provençaux de la Marine répertoriés, issus de familles nobles ou roturières et ayant servi entre 1700 et 1792. Frédéric d'Agay réserve une place à part aux officiers du Comtat Venaissin qui, au cœur de la Provence, est terre pontificale de 1229 à 1791, avant d'être officiellement rattaché à la France⁹⁸. Pour administrer ce territoire, le pape désigne un évêque venant de Rome, qui prend le nom de « recteur »⁹⁹. Dans le Comtat Venaissin, de 1274 à 1791, nombreux sont ceux qui sont devenus nobles de par les charges qu'ils ont

⁹³ Archives nationales, Marine, C⁷181, dossier individuel.

⁹⁴ Thèse de Frédéric d'Agay sous la direction de M. Meyer, Université Paris IV, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle : vers la formation d'un corps homogène de la noblesse provençale à la fin de l'ancien régime*, 1996, 5 vol.

⁹⁵ Monique Cubells, « Les horizons de la liberté, naissance de la Révolution en Provence (1787-1789) », in : *Dix-huitième Siècle*, n° 21, *Montesquieu et la Révolution*, 1989, p. 506-507.

⁹⁶ Valérie Piétri, « Bonne renommée ou actes authentiques : la noblesse doit faire ses preuves (Provence, XVII^e-XVIII^e siècles) », *Genèses*, vol. 74, n° 1, 2009, p. 5-24.

⁹⁷ Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi 1637-1831 : Officiers des vaisseaux et des galères*, Honoré Champion, Paris, 2011, 2 vol., 1 466 p., t. 2, voir p. 394-395 la carrière et les embarquements du chevalier de L'Espine.

⁹⁸ Jean-Jacques Clere, « Le rattachement d'Avignon et du Comtat à la France : approche juridique (1789-1791) », in : *Annales historiques de la Révolution française*, n° 290, 1992, p. 571-587.

Le rattachement n'intervient cependant que par un décret daté du 13 septembre 1791, l'annexion du Comtat étant reconnue par le pape au Traité de Tolentino, signé le 9 février 1797.

⁹⁹ Les évêques s'installent successivement à Venasque, à Pernes, et enfin à Carpentras en 1320 où ils demeurent jusqu'au rattachement du Comtat à la France, le 14 septembre 1791.

occupées dans les États pontificaux ou par le bon vouloir des papes¹⁰⁰. En 1274, le roi Philippe le Hardi, héritier de son oncle Alphonse de Poitiers, mort sans descendance, fait définitivement don du Comtat Venaissin à l'Église, comme promis par Saint-Louis. Le Comtat comprend alors deux noblesses bien distinctes. La *noblesse d'épée* est d'origine plus ou moins ancienne et doit son titre directement au souverain, généralement pour services militaires rendus en France. La *noblesse de robe* quant à elle, résulte de certaines fonctions publiques, administratives ou judiciaires auxquelles le titre de noble est attaché dans certains cas. Bien qu'issue d'un territoire pontifical comme le Comtat, la famille de L'Espine se met au service du roi de France en rejoignant sa Marine de guerre depuis le XVI^e siècle¹⁰¹. Sous l'Ancien Régime, Carpentras, ville natale du chevalier de L'Espine, est le chef-lieu du Comtat Venaissin¹⁰². La ville abrite alors le siège de diverses juridictions : la Cour suprême du Comtat-Venaissin, la Cour des premières appellations, et le Tribunal de la Révérende chambre apostolique (sorte de chambre des comptes)¹⁰³.

En réalité, toute la politique de l'administration française vise à étouffer l'économie comtadine pour pouvoir l'intégrer, car elle ne supporte pas l'existence de cette enclave au milieu du territoire français. En juin 1768, sur ordre de Choiseul, les troupes françaises occupent pour la troisième fois Avignon et le Comtat¹⁰⁴. Le roi reproche au Comtat d'être un refuge de déserteurs, de contrebandiers, de Jésuites et d'imprimeurs chassés de France. L'occupation du Comtat a un impact direct sur le fonctionnement du collège local où le chevalier de l'Espine doit être scolarisé. Généralement les familles aisées envoient leurs enfants dans le collège le plus voisin tenu presque toujours par des prêtres ou des religieux. Or en 1768 les pères jésuites

¹⁰⁰ Henri Dubled, *Histoire du Comtat Venaissin*, Petit Marcel, 1981, Carpentras, 245 p.

¹⁰¹ En effet quelques rares Provençaux originaires du Comtat choisissent de servir dans la Marine pontificale par idéal religieux. À Lépante en 1571, quatre Comtadins servent sur les galères pontificales : Jean Grillet, Claude de Jarente, Girard de Berton et Louis de Berton.

Hervé Aliquot et Robert Merceron, *Armorial d'Avignon et du Comtat Venaissin*, Aubanel, 1987, 160 p., p. 21. En ligne (consulté le 14.05.2019) :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k48023041/f31.image.textelimage>

Carlo Randaccio, *Storia delle Marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della Marina militare italiana dal 1860 al 1870*, 2 vol., Forzani, Roma, 1880, 100 p.

¹⁰² Sous la suzeraineté des comtes de Toulouse (1125-1320), Pernes (aujourd'hui Pernes-les-Fontaines) est la capitale du Comtat Venaissin, avant de céder la place à Carpentras.

¹⁰³ Louis Loubet, *Carpentras et le Comtat Venaissin*, Monographie des villes et villages de France, Res Universis, 2004, 139 p. ; Claude-François Achard, *Description historique, géographique et topographique des villes, bourgs, villages et hameaux de la Provence ancienne et moderne, du Comté Venaissin, de la Principauté d'Orange, du Comté de Nice, etc.*, Aix-en-Provence, 1787-1788.

¹⁰⁴ Louis Loubet, *Carpentras et le Comtat-Venaissin avant et après l'annexion : étude historique*, Tourrette, 1891, 141 p.

sont chassés du collège à Carpentras et remplacés par les bénédictins qui enseignent la grammaire, le latin et l'arithmétique¹⁰⁵. En France, ce sont les bénédictins qui prennent en charge les collèges royaux formant les futurs officiers.

C'est donc d'une instruction classique que bénéficie le jeune chevalier. Même si nous ne disposons que de peu d'éléments sur son enfance, nous savons qu'il vit dans le giron familial jusqu'au jour où il le quitte pour entrer dans la Marine, à l'âge de seize ans. Il suit ainsi les traces de son père Antoine et de son frère aîné Joseph-Guillem, également dévoués au service du roi, dont nous allons étudier les états de services au sein de la Royale. En 1775 il rejoint l'arsenal de Toulon pour revêtir l'uniforme de garde-marine.

Il faut remonter à juin 1783 pour trouver une référence notable au chevalier de L'Espine dans une publication française, dans le *Mercure de France* en l'occurrence. Un article y relate sa conduite exemplaire comme commandant de la corvette royale *Dragon* qui tente vainement de forcer le blocus anglais de Cap-François. Obligé de drosser sa corvette à terre, L'Espine évacue tout son équipage avant de faire sauter son navire. L'article se termine ainsi : « Il [le chevalier Joseph de L'Espine] n'a pas perdu dans ces trois terribles journées un seul homme, et n'a pas eu un seul blessé, malgré le feu prodigieux qu'il a reçu. Une conduite aussi habile dans un jeune officier, permet de lui présager la carrière la plus brillante ». Malgré un style très élogieux, sans doute lié au fait que le *Mercure de France* était aussi lu par l'ennemi anglais, les faits relatés sont bien réels, comme vont le montrer nos développements ultérieurs¹⁰⁶.

Au vu de ces rares mentions, on ne peut que déplorer le manque d'intérêt des historiens pour les officiers subalternes de la Marine. Ce constat rejoint la réflexion d'Étienne Taillemite qui note que les marins demeurent fort maltraités dans les dictionnaires et encyclopédies parus ces dernières années : « C'est souvent en vain qu'on les y recherche et quand on les y trouve, c'est souvent sous la forme d'une notice réduite à quelques lignes sommaires très insuffisantes pour rendre compte de carrières fort longues et bien remplies.¹⁰⁷ »

¹⁰⁵ Marie-Madeleine Compère, Dominique Julia, « Les collèges français, 16^e-18^e siècles », in : *Compère 1 - France du Midi*, Institut national de recherche pédagogique, Paris, 1984, p. 194-201.

¹⁰⁶ Relation du *Mercure de France* du 28 juin 1783. A partir de juin 1778, le journal est constitué d'un volet littéraire (*Le Mercure*) suivi d'un et d'un volet politique (le *Journal politique de Bruxelles*). L'extrait retranscrit ici est tiré du supplément politique du *Mercure de France* du samedi 28 juin 1783, p. 28 à 30. Cf. annexe All.DA.101. Le combat naval de janvier 1783 dans le *Mercure de France*.

¹⁰⁷ Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002, 572 p., p. 5.

Retrouver sa trace semble *a priori* une tâche aisée. Mais en raison de nombreux homonymes et de l'orthographe changeante (« L'Espine » ou « L'Epine » ou « Lespine »), cette tâche s'avère assez complexe. Pour notre part, nous avons choisi d'adopter l'orthographe « L'Espine » utilisée par le chevalier pour signer ses diverses correspondances comme illustré ci-dessous.

A handwritten signature in cursive script, likely in French, on a yellowish paper. The signature is written in dark ink and appears to read 'Joseph de L'Espine'.

Fig. C1-001. Signature du chevalier Joseph de L'Espine.
[*Geschichte der KuK Marine*, p. 60.]

L'origine du nom de famille assez répandu « L'Espine » viendrait du nom occitan de *l'épine-vinette*, un arbre caractéristique des abords de la ferme d'où est issu le porteur du nom, ou bien du nom *espin blanc* qui désigne l'aubépine. Le nom de la famille de L'Espine (en latin *de Spina*) est connu depuis le XII^e siècle à Malaucène, petite ville du Comtat Venaissin¹⁰⁸. Ce nom est souvent associé à celui de *du Puy* (*Poët* en occitan), nom d'une très ancienne famille du Haut-Comtat et du Dauphiné, comprenant plusieurs branches dont certaines implantées à Caromb, Malaucène et Carpentras¹⁰⁹. Le chevalier Joseph Philibert de L'Espine est d'ailleurs souvent appelé « marquis du Puy » dans les documents officiels.

1.1.1. Trajectoire familiale

Dès 1207, Reynuardus et Johan de Spina figurent au nombre des gentilshommes de cette ville qui prennent part à la croisade contre les Albigeois. Guy Allard en fait la généalogie depuis l'an 1290 en distinguant deux branches : celle des seigneurs d'Aulan à laquelle appartiennent Louis et Philibert de L'Espine

¹⁰⁸ Jean Antoine Pithon-Curt (1705-1780), *Histoire de la noblesse du Comté-Venaissin, d'Avignon et de la principauté d'Orange, dressée sur les preuves*, 4 vol., Paris, 1743-1750, t. 1, p. 397-407, voir famille de L'Espine.

Cf. annexe AI.CPE.101. Carte du Comtat d'Avignon et Venaissin en 1640.

En ligne (consulté le 19.11.2017) : <http://www.e-corpus.org/notices/9206/gallery/101628>

¹⁰⁹ Leur maison de Caromb est connue sous le nom de *Clos du Puy*, où se trouve le *Manoir de la Préfantasti*.

(respectivement chevaliers de Malte en 1550 et en 1600), et celle des seigneurs du Poët Sigillat issue de la première¹¹⁰.

Les seigneurs d'Aulan possèdent un château éponyme. Situé en Drôme provençale et bâti au XII^e siècle sur l'emplacement d'un oppidum romain, il domine la vallée du Toulourenc depuis un éperon rocheux perché à 777 mètres d'altitude. En 1635, François-Marie de Suarez épouse Isabeau de L'Espine qui apporte le château en dot à son mari. Grâce à l'aimable accès aux archives familiales, nous pouvons présenter une huile sur toile de 1653 du peintre Nicolas Mignard, qui décore aujourd'hui une pièce du château familial d'Aulan. Il s'agit d'un portrait d'Isabeau de L'Espine (Elisabeth), dame d'Aulan, baptisée à Malaucène en avril 1620. On devine, en haut à droite de la toile, le blason de la famille de L'Espine¹¹¹.



Fig. C1-002. Portrait d'Isabeau de L'Espine.
[Archives familiales.]

¹¹⁰ En 1669, l'historien du Dauphiné Guy Allard fait paraître un prospectus pour annoncer son œuvre généalogique sous le titre : *Projet de l'Histoire généalogique des familles nobles de Dauphiné*. Ce n'est qu'en 1672 que paraît le premier volume de la série. Toujours soucieux de se placer sous le patronage des puissants du moment, Guy Allard consacre sa première publication à la famille de François de Bonne de Créquy, comte de Sault, duc de Lesdiguières (1600-1677), gouverneur du Dauphiné. *Bibliographie de l'œuvre généalogique de Guy Allard*, par Joseph Roman, Grenoble, Allier, 1905, 24 p.

¹¹¹ Armoiries des familles contenues dans l'armorial général de J.B. Rietstap, Paris, 1903, institut héraldique universel, 6 volumes avec les planches de nombreux blasons.

Détruit et pillé à la Révolution, remanié sous le Second Empire, abandonné et dévasté, le château est reconstruit à partir de 1933 par Charles de Suarez qui y consacre sa vie entière. Aujourd'hui propriété de la famille Suarez d'Aulan, le château est inscrit à l'inventaire des monuments historiques¹¹². On ne sait si cette maison a donné son nom à la terre de L'Espine en Dauphiné, ou si elle l'a tiré de cette seigneurie.



Fig. C1-003. Château d'Aulan.
[DR.]

Pour retracer l'histoire familiale avant le XVIII^e siècle, nous avons étudié les recueils de généalogie provençale, les biographies d'autres officiers provençaux, les articles de sociétés savantes locales, les fonds d'archives départementaux, et le Nobiliaire du Dauphiné incluant le blason des armoiries¹¹³. En ce qui concerne les preuves de noblesse du chevalier de L'Espine, nous avons privilégié trois sources : les pièces fournies pour son entrée aux gardes de la Marine, les pièces fournies au prieuré de Saint-Gilles pour son admission en qualité de chevalier de l'Ordre de Malte¹¹⁴, et le répertoire des séries généalogiques du Cabinet des Titres¹¹⁵.

¹¹² Base Mérimée, PA00116885 : immeuble protégé au titre des monuments historiques.

Jean Giono fit plusieurs séjours au château où il écrivit plusieurs pages du roman *L'eau vive*. On trouve une description du château dans son ouvrage *Promenade de la Mort*.

¹¹³ Rivoire de la Batie, *Armorial de Dauphiné, contenant les armoiries figurées de toutes les familles nobles et notables de cette Province accompagnées de notices généalogiques complétant les nobiliaires de Chorier et de Guy Allard*, Auguste Brun, Lyon, 1867.

¹¹⁴ A. D. 13, Marseille, fonds Malte, 56H551, f° 111-125, microfilm.

¹¹⁵ Bnf, L'Espine, PO 1070, Carrés d'Hozier 240, Cabinet d'Hozier 129, Nouveau d'Hozier 126. Département des manuscrits, Grille, PO 1409, Dossiers bleus 333, Carrés d'Hozier 314, Cabinet d'Hozier 174, Nouveau d'Hozier 165, Chérin 99.

En tout état de cause, le premier nom qui apparaît sur l'arbre généalogique de la famille est celui de Rican, seigneur de L'Espine et d'Aulan, chevalier et pair du Dauphiné en 1300¹¹⁶. Marié à Philippine d'Argensson dont il a sept enfants, il assure ainsi la descendance de la lignée avec son fils Raibaud de L'Espine. De son premier mariage, Raibaud a un fils Bertrand de L'Espine, seigneur du Pouet Sigillat et seigneur d'Aulan qui a deux garçons : Antoine qui se tourne vers la religion et Guy qui assure la continuité de la famille avec trois enfants dont un seul garçon, Elzéar de L'Espine¹¹⁷.

Elzéar est le père de Michel de L'Espine, seigneur d'Aulan et de la Rochette, qui a par la suite neuf enfants, tous nommés dans son testament rédigé en 1540 à Carpentras auprès du notaire Romain Filleul. Des neuf enfants, Louis de L'Espine est le premier de la lignée à être reçu chevalier de Saint-Jean de Jérusalem en 1526 au grand-prieuré de Saint-Gilles. Au Comtat Venaissin, il devient gouverneur de Malaucène en 1562. On trouve également un Hubert de L'Espine¹¹⁸ né en 1514 à Avignon, auteur en 1558 d'un ouvrage très difficile à trouver aujourd'hui¹¹⁹.

Puis, c'est Rainaud de L'Espine, le troisième fils de Michel de L'Espine qui est légataire de son père en 1540. Il se marie avec Françoise du Puy le 12 juin 1565 à Malaucène. Son fils Jacques de L'Espine du Puy en devient l'héritier de par le testament du 4 mai 1599 déposé à l'étude du notaire Faulquet Gaudibert, à Malaucène. Marié par contrat passé devant le même notaire le 22 novembre 1612 avec Marguerite de Panisse, Jacques devient père de Guillaume de L'Espine du Puy qui épouse Charlotte Catherine d'Alleman en 1636. Jacques meurt le 26 novembre 1688, des suites de blessures reçues au cours d'une chasse au sanglier. Son fils Joseph Philibert de L'Espine assure alors la descendance en épousant Marguerite de Lopés de La Salle dont il a, entre autres enfants¹²⁰, Paul-Jean-François Joseph (reçu

¹¹⁶ Cf. annexe All.DA.102. Arbre généalogique. Bibliothèque Méjane.

¹¹⁷ Jean Gallian, *Histoire de Caromb, suivi d'une chronologie du Comtat Venaissin, d'Avignon, de la Principauté d'Orange et des terres adjacentes de Provence, qui constituent, aujourd'hui, le Vaucluse*, éd. Le Cannet, 2009, t. 2, 236 p.

Jean Gallian, en ligne (consulté le 21.11.2017) :

http://jean.gallian.free.fr/comm2/fam_fich/l/lespine.html

¹¹⁸ Casimir François Barjavel, *Dictionnaire historique, biographique et bibliographique du département de Vaucluse*, L. Devillario, 1841, p. 459.

¹¹⁹ Hubert de L'Espine, *Description des admirables et merveilleuses régions lointaines et estranges nations payennes de Tartarie et de la principauté de leur souverain seigneur : Avec le voyage et pérégrination de la fontaine de vie (autrefois nommée jouvence)*, pour Barbe Regnault, Paris, 1558, 289 p. Un exemplaire est conservé par la Bnf, département Réserve des livres rares, RESP-O2-2292.

En ligne (consulté le 20.11.2017) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8623243g>

¹²⁰ Cf. annexe All.DA.103. Preuves de noblesses de Philibert Joseph, 1765.

chevalier de Malte en 1703), Jean-Baptiste de L'Espine du Poët¹²¹ et Louis François, enseigne des galères et enseigne de la compagnie des gardes par brevet du 5 mai 1728. Son troisième fils, Guillaume-Antoine, épouse Marie-Elisabeth Aimini de la famille des Chiavari–Montredon et donne naissance à deux fils : Ignace Eustache (chevalier de Malte en 1737) et Antoine-Joseph Guillaume, le père de notre chevalier.

1.1.2. Blasons et preuves de noblesse

Au sein des nobles originaires de la Provence, la famille de L'Espine fait partie de celles servant la Marine du Roi de France. Avignon, Orange¹²² et le Comtat Venaissin forment trois territoires séparés depuis le Haut Moyen-Âge jusqu'à la Révolution française¹²³. C'est la noblesse de ces trois États qu'étudie l'abbé Pithon-Curt, originaire de Carpentras¹²⁴. Alors que ce dernier recense 265 familles, Frédéric d'Agay se limite à 200 familles subsistant au XVIII^e siècle¹²⁵. Par ailleurs, il précise que sur les 700 familles de Provence, seulement 68 ont donné de un à trois officiers de la Marine au XVIII^e siècle¹²⁶. Or, la famille de L'Espine se distingue en offrant quatre officiers au service de la Marine du Roi de France.

Ainsi 10 % des officiers provençaux de la Marine sont d'origine comtadine et sont considérés comme nobles dans leur État¹²⁷, même s'ils ne correspondent pas totalement aux critères de preuves exigées en France¹²⁸. Gilles André de la Roque explique dans son traité de noblesse que le roi exige dès 1664 que tous ceux qui se

¹²¹ Malta Study Center, microfilm cote AoM 2703, grand prieuré de Saint-Gilles (France), procès-verbal de preuves pour Malte, de L'Espine du Poët, Jean-Baptiste, 1662 (Saint-Gilles). En ligne (consulté le 21.11.2017) :

<https://www.geneanet.org/archives/registres/view/?idcollection=20163&page=1>

Cf. annexe All.DA.104. Preuves secrètes de Jean-Baptiste de L'Espine, 1662.

¹²² La principauté d'Orange a été rattachée à la France en 1713.

¹²³ Dans le Comtat Venaissin, seules quatre baronnies remontent au Haut Moyen Âge : Serignan, Baume, Thor et Oppède.

¹²⁴ Abbé Jean Antoine Pithon-Curt (1705-1780), *Histoire de la noblesse du Comté Venaissin, d'Avignon et de la principauté d'Orange*, David jeune et Delormel, Paris, 1743-1750, 4 vol. Plus de 1400 blasons y sont décrits.

¹²⁵ Frédéric d'Agay, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, *op. cit.*, p. 557.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 563.

¹²⁷ Louis Nicolas Hyacinthe Chérin (1762-1799), *Abrégé chronologique d'édits, déclarations, règlements, arrêts et lettres-patentes des rois de France de la troisième race, concernant le fait de noblesse*, Royez, Paris, 1788, 620 p. Voir p. 477, « Règlement sur les formalités dont les Citoyens d'Avignon & du Comté Venaissin doivent faire revêtir les expéditions qu'ils représentent en preuves de noblesse, Lett. Pat. du 30 avril 1784, p. 412 ».

¹²⁸ Frédéric d'Agay, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, *op. cit.*, p. 574.

prétendent nobles justifient leur noblesse « par contracts depuis et au dessous de 1560 ». Puis François I^{er}, dans les ordonnances « de Villiers Costerets art. 51 » et Henri III « en l'ordonnance de Blois art. 181 » veulent que pour la preuve des naissances on ait « recours aux registres des baptesmes & que ces actes fassent pleine foy ». Il se fait une autre preuve par la filiation qui s'établit sur des titres et enseignements ; celle-ci est spécialement fondée sur les contrats de mariage. Une autre preuve se fait par « la voye de Testaments »¹²⁹.

Dans les États du pape, il y a plusieurs façons d'être ou de devenir noble. Outre la noblesse de souche pourvue de titres fort anciens, les autres ont trois façons de parvenir à la noblesse : soit en obtenant le grade de docteur à l'université, soit en étant élevé par le pontife pour ses services, soit en exerçant une charge anoblissante¹³⁰. Que ce soit par les charges ou par les fiefs, il est relativement aisé de devenir noble sous l'autorité des papes. Cependant, un durcissement s'opère sous le roi Louis XVI qui édicte un règlement au sujet des preuves de noblesse exigées au Comtat Venaissin, par lettres royales du 30 avril 1784. Ce règlement exige la présentation des grosses notariales ou des titres originaux prouvant les titres de noblesse. À défaut, il faut présenter une requête à l'écu de la noblesse pour le Comtat afin qu'il nomme deux commissaires du corps de la noblesse pour aller chez le notaire en présence d'un juge pour retrouver les actes justifiant de cette noblesse et en faire faire des expéditions¹³¹.

Aujourd'hui, nous ne savons pas, qui de son père Antoine-Joseph ou de son frère Joseph-Guillem est à l'origine de la fascination du chevalier Joseph Philibert de L'Espine pour la mer. Intégrer « le grand Corps » relève d'une véritable aubaine pour lui, un adolescent de la noblesse provençale. À titre d'exemple, la famille de Beaussier, connue en Provence dès le XIII^e siècle, a fourni pendant l'Ancien Régime dix-huit officiers à la Marine royale, dont trois au service des vaisseaux, deux à celui des ports, huit gardes de la Marine et cinq officiers de la Marine¹³².

¹²⁹ Gilles André de la Roque, *Traité de la noblesse en ses différentes espèces*, 1678, chapitre LVIII, p. 233 à 235.

¹³⁰ Hervé Aliquot, Robert Merceron, *Armorial d'Avignon et du Comtat Venaissin*, Avignon, 1987, 160 p., p. 28.

¹³¹ L'écu de la noblesse est une spécificité comtadine et le premier élu apparaît en 1560. Il s'agit d'une charge triennale. Il est chargé de nommer les commissaires pour vérifier les titres de noblesse.

¹³² Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi 1637-1831 : Officiers des vaisseaux et des galères*, *op. cit.*, t. 2, voir p. 86-95 où 16 officiers du nom de Beaussier sont répertoriés.

Jacques Aman, *Les officiers bleus de la marine française au XVIII^e siècle*, Droz, Genève, 1973, 208 p., voir p. 177-178 les gardes de la Marine du nom de Beaussier.

Pour intégrer la Marine, le tout jeune garde de la Marine doit fournir, outre un extrait baptismaire, les contrats de mariage de son père, grand-père et arrière-grand-père prouvant qu'il est noble depuis quatre générations du côté paternel, lui compris. Le dossier est ensuite analysé par le généalogiste et historiographe des ordres du roi qui établit un certificat contresigné par le ministre de la marine. Cette règle obligeant les jeunes gens désireux de devenir des gardes de la marine à faire la preuve de quatre quartiers de noblesse remonte à 1683.

La qualité de noble du chevalier de L'Espine est répertoriée par de nombreux généalogistes qui indiquent l'origine, le blason et la devise de la famille¹³³. Le blason familial figure parmi les illustrations de l'ouvrage du comte de Magny, assorti de la description héraldique suivante : « D'argent, à la croix de gueule, cantonnée, au premier canton, d'une aubépine arrachée de sinople.¹³⁴ »

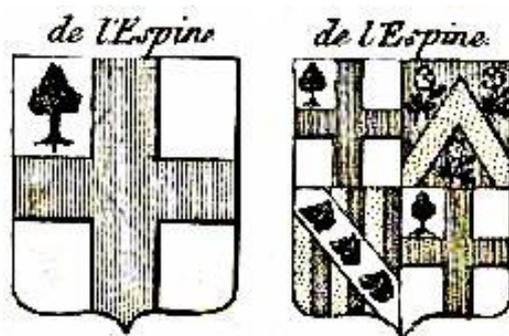


Fig. C1-004a. Blasons de la famille de L'Espine.
[Domaine public.]

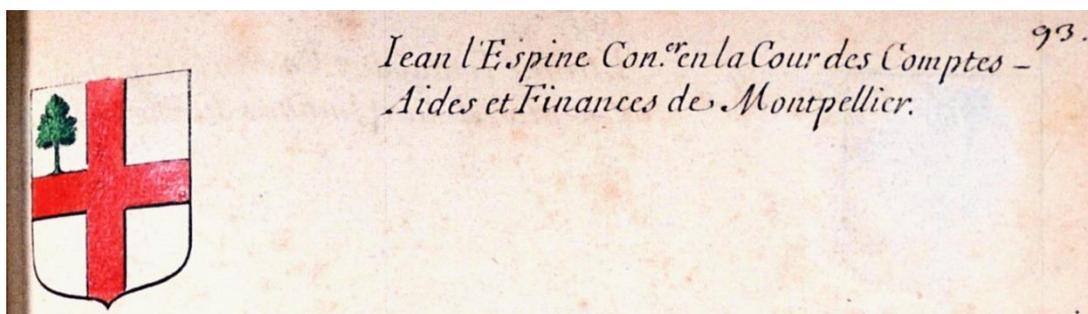


Fig. C1-004b. Blason de la famille de L'Espine.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k111467n/f96.image>

¹³³ Cf. annexe All.DA.105. Blasons et généalogie de la Famille de L'Espine.

¹³⁴ Vicomte de Magny, *La science du blason, accompagnée d'un armorial général des familles nobles de l'Europe*, A. Aubry, Paris, 1858, 470 p., p. 216. En ligne (consulté le 22.11.2017) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1159645/f45.image.langFR>

Gaston Saffroy, *Bibliographie généalogique héraldique et nobiliaire de la France des origines à nos jours*, Librairie Saffroy, Paris, 1968, t. 1, 734 p. Voir le chapitre consacré aux armoiries.

Quant à la devise de sa famille « *Decus et Tutamen* » elle reprend une phrase de Virgile dont la signification se résume en deux termes « *un ornement et un garde* » tirée de l'Enéide, Chant V, ligne 262.

On trouve dans les carrés d'Hozier un procès-verbal des preuves de noblesse que Louis de L'Espine, né à Malaucène, fils de noble Michel de L'Espine, seigneur d'Aulan et de noble Marguerite d'Artaud, fait le 29 juin 1526¹³⁵. En outre, La Bibliothèque nationale de France détient les preuves de noblesse enregistrées par Louis-Pierre d'Hozier conseiller du roi qui certifie en date du 13 juin 1763 que Jean-Baptiste Guillaume de L'Espine du Puy a la noblesse nécessaire pour être admis au nombre des pages du roi dans sa petite écurie¹³⁶. Pour être admis au nombre des pages, il faut faire partie d'une noblesse ancienne et militaire depuis au moins l'an 1550¹³⁷. On trouve dans l'ouvrage de Benoît de Fauconpret une introduction générale sur la façon dont se font les preuves de noblesse (en particulier devant les généalogistes royaux) suivie d'une étude qualitative et quantitative sur l'évolution des places nobles et du recours aux preuves de noblesse tout au long du XVIII^e siècle¹³⁸.

Jean-Baptiste est l'aîné de la famille. Il est né en 1747, soit douze ans avant le chevalier Philibert Joseph de L'Espine. Ce dernier doit donc fournir ses preuves pour son adhésion à l'ordre de Malte en 1765. Ce remarquable document remonte jusqu'au septième degré en s'appuyant sur l'extrait des registres des baptêmes de l'église paroissiale de Caromb, diocèse de Carpentras, ainsi que sur les contrats de mariage et testaments. La dernière branche au septième degré s'appuie sur le testament de noble Michel de L'Espine fait le 15 janvier 1540 par lequel il lègue à Marguerite Artaud son épouse l'usufruit d'une maison qu'il possède à Malaucène. Une clause précise

¹³⁵ Cinq membres de la famille d'Hozier ont été titulaires de cette charge de 1641 à la Révolution. Ces archives conservées au département des Manuscrits (site Richelieu) constituent une source unique et indispensable à toute recherche généalogique relative à une famille de la noblesse française.

¹³⁶ Le dossier des preuves de noblesse se trouve à la Bnf sous la cote DMS/FR31788 413.

Cf. annexe AII.DA.106. Preuves de noblesse de Jean-Baptiste Guillaume, juin 1763.

Étienne Léger, *Les preuves de noblesse des pages de la petite écurie*, op. cit.

¹³⁷ L'extrait baptistaire du gentilhomme qui se présente doit être « légalisé » : « pour prouver indispensablement, et établir les degrés de sa filiation, qui doivent remonter au moins jusqu'à son quatrième ayeul et jusqu'en l'an 1550, sans aucun anoblissement, relief de noblesse ou privilège attributif de noblesse, depuis ladite année 1550. » En ligne (consulté le 16.05.2019) :

<http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fwww.memodoc.fr%2Farticles-num-52.html>

¹³⁸ Benoît de Fauconpret, *Les preuves de noblesse au XVIII^e siècle*, du Puy éditeur, 1999, 272 p.

qu'après le décès de cette dernière, cette demeure échoit à son fils noble Reynaud de L'Espine.



Fig. C1-005. Preuves de noblesse de Jean-Baptiste Guillaume de L'Espine.
[Bnf, DMS/FR31788 : 413.]

Ces preuves fournies par la famille de L'Espine respectent la liste des documents demandés à savoir l'extrait baptistaire du gentilhomme qui se présente et que cet extrait baptistaire soit légalisé. Ceci pour prouver et établir les degrés de sa filiation, qui doivent remonter au moins jusqu'à son quatrième aïeul et jusqu'en l'an 1550, sans aucun anoblissement, relief de noblesse ou privilège attributif de noblesse, depuis ladite année 1550.

À cet extrait baptistaire, il faut joindre les contrats de mariage de chaque degré, y ajouter encore deux autres actes¹³⁹, tels que testaments ou créations de tutelle afin que les filiations et les qualifications soient suffisamment justifiées dans chacun des degrés à prouver.

Enfin, dernière règle impérative, il faut que les titres demandés soient tous en original et authentiques, car aucune copie n'est admise. Le blason des armes de la famille du gentilhomme qui se présente ainsi que les armoiries doivent être figurées et peintes en couleur, afin qu'on ne s'y trompe pas. Puis s'ajoutent les blasons des armes de la mère, de l'aïeule, de la bisaïeule, de la trisaïeule et au-delà même, afin de rendre sa preuve plus exacte et plus complète. En effet il n'était pas rare sous l'Ancien Régime, de recourir à la falsification des documents d'état civil pour s'inventer une

¹³⁹ Autres documents valables : garde-nobles, partages, transactions, arrêts, sentences, lettres de chancellerie, hommages, aveux, contrats d'acquisitions, de vente ou d'échanges, brevets, provisions ou lettres de retenues de charges, commission, procès-verbaux de preuves dans l'Ordre de Malte.

ascendance noble qui devait permettre d'accéder aux privilèges matériels ou symboliques que procurait ce statut social¹⁴⁰. Dans un article de Reynald Abad, plusieurs types de falsification sont décrits, comme de faux nobles se faisant passer pour de vrais nobles, ou encore de vrais nobles s'ajoutant de faux titres. Le comte de la Motte est connu pour avoir épousé celle qui allait être le cerveau de *l'affaire du collier de la reine* : elle était bien noble mais son titre était imaginaire¹⁴¹. Monique Cubells rapporte également cette usurpation dans un article publié en 1970 dans la revue *Provence Historique*¹⁴².

Comme nous venons de le voir, la noblesse du chevalier de L'Espine du côté paternel ne fait aucun doute. Mais dans le processus de validation des preuves, il faut également communiquer celles de sa mère Eugénie de Grille dont le blason figure ci-après¹⁴³.



Fig. C1-006. Blason de la famille de Grille.

[Bnf, volumes reliés du Cabinet des titres : recherches de noblesse, armoriaux, preuves, histoires généalogiques, Armorial général de France dressé en vertu de l'édit de 1696, Charles D'Hozier (1697-1709), XXIX Provence, I.]

¹⁴⁰ Régis Valette (de son vrai nom Jean-Paul Marie Alexis), *Catalogue de la noblesse française au XXI^e siècle et Catalogue provincial sous Louis XVI et au XIX^e siècle*, 5^e édition, Robert Laffont, Paris, 2007, 413 p. Il s'agit d'un répertoire de 3 600 familles nobles, dont 600 éteintes. 15 000 noms sont répartis par province et comprennent avec les souverains du XIX^e siècle, les familles anoblies par Napoléon. La mise à jour de 2007 a été motivée par la publication en 2003 de l'armorial de l'A.N.F., levant le secret sur les preuves des familles nobles, et l'entrée de nouvelles familles à l'A.N.F.

¹⁴¹ Reynald Abad, « La falsification d'identité en France du règne personnel de Louis XIV à la veille de la Révolution », in : *French Historical Studies*, vol. 39 n° 3, août 2016, p. 471-508.

¹⁴² Monique Cubells, « À propos des usurpations de noblesse en Provence sous l'Ancien Régime », in : *Revue Provence historique*, t. 20, fascicule 81, 1970, 78 p.

¹⁴³ Bnf, Collection Chérin Grégoire Griveau, mémoire généalogique de la famille de Grille, dossier n° 2016. En ligne (consulté le 17.05.2019) :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10080067r/f118.item.r=cherin%2099.zoom>

Le blason de gueules à la bande d'argent présente un grillon de sable¹⁴⁴. Quant à leur devise *nitimur in vetitum*, elle fait référence à un écrit d'Ovide tiré de la quatrième élégie du Livre III des *Amours* : *Nitimur in vetitum, semper cupimusque negata*, qui signifie « Nous nous efforçons vers l'interdit, toujours nous désirons ce que l'on nous refuse ». Les Grille font partie des riches commerçants génois qui ont des relations suivies entre leur ville natale et la Provence¹⁴⁵. Le généalogiste Louis Artefeuille a établi une lignée très complète de la famille de Grille. Elle descend de Pierre Grillo, l'un des cent nobles qui gouvernaient Gênes en 1100¹⁴⁶. Les Grille font partie des familles nobles du parti Gibelin au commencement du XVI^e siècle. En 1528, ils sont la neuvième des vingt-huit maisons d'Albergue¹⁴⁷.

1.1.3. Famille de Grille, l'ascendance maternelle arlésienne

Au milieu du XV^e siècle, Arles est l'un des premiers ports provençaux d'exportation de céréales. Vers 1450, les Génois y établissent plusieurs comptoirs commerciaux dédiés à l'importation de céréales, et Nicolas Grillo s'installe dans l'un d'eux. Son héritier, le petit-fils Jacques Grillo, est créé noble de la ville d'Arles le 11 avril 1452, une date qui marque le début officiel de la noblesse des Grille. Jacques Grillo meurt entre le 7 septembre et le 22 octobre 1472 ; il est alors inhumé dans la chapelle bâtie par lui dans l'église des Frères prêcheurs où il avait fait poser le 3 janvier précédent, quatre vitraux avec son portrait et ses armes¹⁴⁸. C'est un homme riche qui fait de son neveu Simon Grillo son héritier, par un testament daté du 17 janvier 1471.

¹⁴⁴ Nicolas Viton de Saint-Allais (1773-1842), *Dictionnaire encyclopédique de la noblesse de France*, Paris, 1816, 535 p.

¹⁴⁵ Volumes reliés du Cabinet des titres : recherches de noblesse, armoriaux, preuves, histoires généalogiques. Armorial général de France, dressé, en vertu de l'édit de 1696, par Charles d'Hozier, volume XI, Dauphiné, 543 p.

¹⁴⁶ Cf. annexe AII.DA.107. Généalogie de la famille de Grille à Gênes.

Cf. annexe AII.DA.108. Armoiries de la famille de Grille.

¹⁴⁷ *Les Meyran et leurs alliances généalogiques provençales d'après les documents publiés par le Baron du Roure*, Champion, Paris, 1907. Baron du Roure de Beaujeu (1859-1924) généalogiste ayant un fonds déposé à la médiathèque d'Arles, comprenant plusieurs milliers de manuscrits, pièces et chartes du XIII^e au XVIII^e siècle concernant les familles provençales, documents qui ont servi de base aux publications du donateur. Bibliothèque de travail du Baron Du Roure : collections d'imprimés et de périodiques spécialisés en généalogies et familles, dont un certain nombre sont des éditions privées et un énorme lot de chartes (depuis le milieu du XII^e siècle), de papiers de famille, de livres de raison et de mémoires et 920 biographies, fonds 1123.

¹⁴⁸ Cf. annexe AI.CPE.102. Plan du couvent des Frères prêcheurs à Arles. Vaste édifice gothique méridional construit dans la seconde moitié du XV^e siècle, l'église des Dominicains est désaffectée à la Révolution. Servant ensuite d'entrepôt pendant de nombreuses années, elle est rachetée et restaurée par la ville d'Arles. Depuis le début des années 2000, elle accueille les expositions des *Rencontres internationales de la photographie*.

Simon Grillo (de son vrai nom Barthélémy Grillo) poursuit les opérations fructueuses de son oncle. Il meurt sans avoir rédigé de testament, le 23 mai 1510.

Le 31 août 1489, Barthélémy de Grille se porte acquéreur de la propriété de Montpaon qui sert de résidence principale aux Grille, seigneurs de Robiac et d'Estoublon, jusqu'à sa vente en 1774. C'est Pierre de Grille qui hérite de Montpaon ; capitaine de la ville d'Arles en 1512 et 1535, il meurt le 25 août 1558 en laissant huit enfants dont Valentin de Grille qui avait acquis les seigneuries de Robiac et surtout la juridiction d'Estoublon, le 15 novembre 1563¹⁴⁹. Valentin assure les fonctions de viguier d'Arles de 1576 à 1602¹⁵⁰. Il meurt à l'âge de 95 ans, le 18 mai 1612. Son héritier Jacques de Grille fonde à Arles une « Académie du bel esprit et de la galanterie », précurseur de l'Académie d'Arles. Son petit-fils prénommé également Jacques devient consul d'Arles de 1639 à 1673. Il obtient, grâce au duc de Saint Aignan, l'érection en marquisat de la terre d'Estoublon. Membre de l'Académie d'Arles fondée en 1686, il est maintenu noble en 1667 par le Roi-Soleil.



Fig. C1-007. Blason de la famille de Grille.
[Musée Réattu d'Arles.]

Le dépouillement des archives nous amène à constater que du côté maternel, la famille de Grille compte aussi plusieurs chevaliers de Malte. En effet, pas moins de sept membres de cette famille sont reçus chevaliers entre 1543 et 1788.

Honoré de Grille fait figure de pionnier en accédant à l'Ordre de Malte le 15 mai 1543, après enquête du 6 mai 1540. Mais il meurt en 1552 au cours du bombardement

¹⁴⁹ Village de 500 habitants provenant de la vente des biens de l'église accordée au roi par le Pape.

¹⁵⁰ Dans le midi de la France, le viguier est un juge rendant la justice au nom d'un comte ou d'un roi.

de Zoare, ville d'Afrique située en Barbarie, sur la côte du royaume de Tripoli¹⁵¹. Au XVIII^e siècle, c'est Gaspard Hyacinthe de Grille qui fait l'objet d'une enquête en 1702 pour la réception dans cet ordre sur la légitimité de sa noblesse, en sa qualité de fils de Gaspard de Grille et Dame Jeanne d'Antonelle, mariés à Arles¹⁵². Le 20 avril 1735, Gaspard Hyacinthe de Grille fait profession dans l'Église du Temple à Paris, devant le commandeur de Tambonneau, économiste au Grand Prieuré de France¹⁵³. En 1684, la ville d'Arles le charge d'apporter à Louis XIV la Vénus d'Arles mise au jour dans le théâtre antique en 1651 et destinée à décorer une galerie du château de Versailles¹⁵⁴. Il meurt le 23 novembre 1767¹⁵⁵.

André de Grille, commandeur de Golfech, est né à Arles le 2 mars 1681 de l'union de Charles de Grille avec Isabeau de Coriolis. Devenu lieutenant général des galères à Malte, le chevalier André de Grille rend compte de ses aventures en mer dans un document en date du 7 décembre 1725 : « le 24 novembre 1725 nous fumes obligés par un coup de vent de sud sud-est de relâcher à Favignana où nous mouillâmes le même soir. Nous y avons essuyé pendant quatre jours un orage de pluie et grêle qui n'a presque pas discontinué. Le 29 au soir, nous eûmes un coup de tonnerre qui nous gâta notre petit hunier et fit éclater en deux ou trois endroits notre mât de misaine. L'orage finit sur le minuit, nous travaillâmes d'abord à dégarnir notre mât et dès le point du jour nous changeâmes notre petit hunier.¹⁵⁶ » Figure connue à Arles, André de Grille préside les assemblées du Chapitre des 2 mai et 8 novembre 1734. Au cours de l'assemblée du 8 novembre, il demande à faire la vérification et l'inventaire de tous les titres des vieilles archives pour les envoyer à Malte. Il est nommé lieutenant du Grand Prieur en remplacement du bailli d'Oppède, révoqué le 30 décembre 1733. Frappé d'apoplexie, il meurt le 28 février 1752 et est enterré le lendemain dans la chapelle du Grand Prieuré¹⁵⁷.

¹⁵¹ NLM, AoM 2629, procès-verbal des preuves pour Malte du marquis d'Estoublon.

¹⁵² AD 13, cote 56H557/205, Procès-verbal des preuves pour Malte au Prieuré de Saint-Gilles, 52 p.

¹⁵³ Dictionnaire généalogique, héraldique, historique et chronologique contenant l'origine [et] l'état actuel des premières maisons de France, des maisons souveraines et principales de l'Europe, chez Duchesne, 1761, 808 p.

¹⁵⁴ Rémi Venture, « L'affaire de la Vénus », in : *Le goût de l'Antique*, catalogue, musée d'Arles, 1991, p. 44-45.

¹⁵⁵ Cf. Bulletin de la Société des amis du vieil Arles, 1906, p. 54.

¹⁵⁶ NLM, Arch 28, f° 41.

¹⁵⁷ Archives municipales d'Arles, GG, Registres de catholicité de Sainte Anne, vol. 1750-1765. Le Bulletin de la Société des amis du vieil Arles a édité son acte de décès dans le n° 6 d'octobre 1907, p. 387.

Lui succède alors un autre membre de la famille, Honoré François Xavier de Grille, né le 18 octobre et baptisé le 3 décembre 1705. Il est présenté à Malte le 14 février 1719 et reçu le 6 mai suivant. Page du grand-maître, lieutenant de galères, dit le commandeur de Grille, il décède à Avignon en 1767¹⁵⁸.

Enfin, l'un des derniers à être reçu chevalier de Malte en 1788 est le marquis d'Estoublon, Anne Joseph Louis Marie de Grille (1746-1825). Le marquis rejoint les gardes de la Marine à Toulon en 1762 et devient enseigne de vaisseau en 1771. Il effectue de nombreux embarquements sur l'*Hippopotame*¹⁵⁹, la *Pléiade*, et la frégate *Sultane* sur laquelle il reçoit en 1769 la mission de ramener de Constantinople Charles Gravier, comte de Vergennes (1719-1787), alors ambassadeur et futur Secrétaire d'État des Affaires étrangères de Louis XVI pendant la guerre d'Indépendance américaine. Il se marie en mars 1773 avec Marie Rosalie de Castellane et perd son père en septembre de la même année, ce qui explique sans doute son départ de la Marine en 1774. Fait baron d'Empire par simple décret du 5 février 1813, il est le maire d'Arles en 1808 et décède le 1^{er} avril 1825¹⁶⁰.

766. 7. Sur le Chebeck le *Resaid* par M. Desmichele à Champorin. L'esc. de Toulon. et M. le P. de Souffronier successeur de M. de Chabot de la Tour.

767. à Toulon.

768. 6. Sur la frég. le *Sultane* par M. de Saie Cap. de T. Escadre de M. de Broche en croisière devant l'île de Corse, ensuite à Constantinople pour ramener M. de Vergennes, ambassadeur au Roi de France le 12 avril 1769.

Fig. C1-008. États de services du marquis d'Estoublon.
[Archives nationales, Marine, microfilm C¹ 184.]

¹⁵⁸ AD 13, cote 56H557/206, Procès-verbal des preuves pour Malte au Prieuré de Saint-Gilles.

¹⁵⁹ L'*Hippopotame* est une frégate de 50 canons (24 canons de 18 livres et 26 de 12 livres), construite à Toulon en 1748, sur les plans de François Coulomb.

¹⁶⁰ Jean Tulard, *Napoléon et la noblesse d'Empire*, Tallandier, coll. « Bibliothèque napoléonienne » Paris, 1979, 420 p. Napoléon I^{er} souhaite constituer une élite stable, issue de la Révolution française, en attribuant des titres inspirés directement de la noblesse de l'Ancien Régime. Natalie Petiteau, *Les anoblis du Premier Empire et leur postérité 1808-1914 : une identité perdue ?*, thèse de doctorat sous la direction de Claude-Isabelle BreLOT, université de Tours, 1995.

La vocation du chevalier de L'Espine pour la Marine du Roi de France trouve peut-être son origine du côté maternel. Ainsi, il aurait pu subir l'influence du marquis d'Estoublon ou plus vraisemblablement du frère¹⁶¹ de ce dernier pour lequel il a une certaine fascination, Charles Gaspard Hyacinte de Grille, né le 8 novembre 1751 et reçu chevalier de Malte le 7 juin 1755 à l'âge de 4 ans¹⁶². Aux yeux du jeune L'Espine, la personnalité de son cousin Charles Gaspard est particulièrement captivante et illustre parfaitement la vie d'un officier de la Marine de cette époque¹⁶³. Grâce à lui, on comprend mieux l'attrait que pouvait exercer le monde maritime sur un gentilhomme. Il nous a laissé un témoignage pour le moins original de ses campagnes à la mer, sous la forme d'un recueil de dix-huit lettres envoyées à sa mère et à un ami chevalier¹⁶⁴. Ce recueil se présente sous la forme d'un journal en deux parties : la première est constituée d'énigmes¹⁶⁵ et de jeux d'esprit où le lecteur doit reconnaître un mot pour lequel on donne une définition énigmatique à partir d'un autre mot dont on utilise les lettres en partie ou en totalité appelé logogryphes dont voici un exemple :

« *En quatre pieds, je suis un songe, en somme [rêve]*
Je deviens sans ma tête la mère de tous les hommes. » [Ève]¹⁶⁶.

À cette première partie distrayante, s'ajoute tout un chapitre consacré à de nombreuses lettres nous intéressant plus particulièrement. Le début de la correspondance remonte à 1775, lors de ses premiers voyages en Méditerranée ; il y raconte ses campagnes en mer et montre ainsi le parcours d'un jeune chevalier de Malte en formation. On peut suivre à travers ses pérégrinations son parcours de port en port où il décrit ses impressions tant sur la navigation que sur la beauté des paysages ou ses craintes. Le 25 avril 1775 à Syracuse, il évoque son envie d'aller voir l'Etna, le 12 mai 1775 à Livourne il parle de son intention de se rendre à Genève. Puis

¹⁶¹ Jean-Baptiste Marie-Achille de Grille Robiac, marquis d'Estoublon est né le 23 mars 1719. Il devient consul en 1768 et meurt à Arles le 29 septembre 1773. Il est inhumé dans l'église des Dominicains.

¹⁶² Artefeuil, *Histoire héroïque et universelle de la noblesse de Provence avec huit grandes cartes armoriales*, tome 1, F. Seguin, Avignon, 1776-1786, p. 524-529.

Jean-Jacques Lartigue, *Dictionnaire et armorial des familles françaises admises dans l'Ordre souverain de Malte*, Patrice du Puy éditions, 2006, 456 p. L'ouvrage recense 6 000 familles.

¹⁶³ Successivement officier au *Régiment de Custine dragons*, puis maréchal de camp, il est chevalier de Saint-Louis et de la Légion d'honneur. Il meurt à Lyon le 16 novembre 1837. En 1763, le *Régiment d'Aubigné dragons* est renommé *Régiment de Custine dragons* qui sera lui-même renommé *Régiment de Lescure dragons* en 1780.

¹⁶⁴ Fonds patrimoniaux de la médiathèque d'Arles, cote M 2298.

¹⁶⁵ « Lecteur que mon sort est funeste toujours je promets le bonheur, on me désire avec ardeur quand on me tient souvent l'on me déteste ».

¹⁶⁶ La particularité du logogriphe est sa forme présentée comme un animal, possédant des *pieds*, une *tête*, un *cœur* et une *queue* : les pieds sont les lettres qui composent le mot à trouver, la tête est la première lettre de ce mot, le cœur est la lettre centrale et la queue est la dernière lettre.

la majeure partie des lettres est écrite de Genève à partir de juillet 1775 où il fait part de son désir de rencontrer le philosophe Voltaire à Verney. Il prend soin de dépeindre la ville où il note qu'il est dans l'enchantement et voit de jolies maisons. Il y fait des promenades charmantes et ajoute le commentaire suivant : « le lac à qui Genève a donné son nom est bordé des deux côtés de maisons de campagne plus ou moins ornées suivant le gout et l'opulence du propriétaire. »

Il évoque même sa rencontre avec Voltaire à Fernay, où il relate cette anecdote plutôt cocasse : « Je suis parti sans le revoir Je lui ai envoyé des oranges. Un billet très court de ma part les accompagnait. Voici sa réponse : « Vous avez dépouillé pour moi Monsieur le Chevalier, le jardin des Hespérides, vos pommes d'or sont excellentes. Vous joignez la force d'Hercule aux grâces d'Adonis. Avec ses avantages on soumet les dragons et l'on charme les belles. Je ne suis ni l'un ni l'autre, cependant vous m'avez séduit. Pourquoi ne viendrez-vous pas encore consoler un vieillard qui descend au tombeau. »

Au vu d'une telle correspondance, si riche d'aventures en mer, de plaisir à découvrir d'autres pays, de rencontrer des personnalités de renom et de cette invitation permanente au voyage, on comprend le désir du chevalier de L'Espine d'embrasser une carrière tournée vers la mer. On peut l'imaginer rendant visite à ce cousin dans la ville d'Arles où la famille de Grille a laissé des vestiges à la postérité. De nos jours un hôtel particulier, situé rue de Grille à Arles, témoigne de l'importance de cette famille et de son enrichissement par le commerce du blé¹⁶⁷. Sur la façade du bâtiment on peut encore voir les armoiries de la famille avec le grillon sculpté dans la pierre. Comme l'écrit Robert Descimon, « la noblesse est avant tout affaire de transmission : transmission patrimoniale, filiale et morale »¹⁶⁸. C'est bien cette notion de transmission patrimoniale aux générations suivantes qui transparait dans la préservation des biens immobiliers.

¹⁶⁷ Jacques de Grille, marquis d'Estoublon est nommé conseiller d'État par brevet de Louis XIV du 10 mai 1655. Pour récompenser ses services, le roi érige en marquisat la terre d'Estoublon par lettres patentes du 4 août 1674. François-Alexandre de La Chesnaye des Bois, *Dictionnaire de la noblesse, contenant les généalogies, l'histoire et la chronologie des familles nobles de France*, Schlesinger Frères, 1866, 19 vol., vol. 9, p. 817-823.

¹⁶⁸ Robert Descimon, Élie Haddad (éd.), *Épreuves de noblesse : les expériences nobiliaires de la haute robe parisienne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Les belles lettres, Paris, 2010, 459 p.



Fig. C1-009. Armoiries de la famille de Grille à Arles.
[Musée Réattu d'Arles.]

Un manuscrit conservé à la médiathèque d'Arles contient la description de cet hôtel, faite par l'historien arlésien Louis Aubert¹⁶⁹. Le bâtiment possède encore trois niveaux. Au-dessus d'une belle porte classique, la fenêtre située au milieu de l'étage noble est encadrée par deux doubles colonnes ornées de chapiteaux supportant une forte corniche qui sépare les deux premiers niveaux.



Fig. C1-010. Hôtel particulier de la famille de Grille à Arles.
[Cliché de l'auteur.]

C'est François de Grille qui est à l'origine de la construction de ce bel hôtel particulier voisin de l'église Saint-Julien, paroisse de la famille¹⁷⁰. La façade principale de l'hôtel

¹⁶⁹ Médiathèque d'Arles, fonds patrimoniaux, M 1407, Louis Aubert, « Arles, vieux logis et maisons historiques ».

¹⁷⁰ Abbé Marcelin Chailan, curé d'Albaron, « Hôtel du grand prieuré de Saint-Gilles à Arles », in : *Bulletin*

donne sur la rue de Grille, trop étroite pour mettre en valeur le caractère monumental de l'édifice.



Fig. C1-011. Plaque de la rue de Grille à Arles.
[Cliché de l'auteur.]

Le cadastre d'Arles, de la fin du XVII^e siècle, indique qu'en plus de ce bâtiment François de Grille avait deux mas et leurs terres attenantes d'une valeur de 95 000 livres : le mas de Tortolen en Camargue et un mas au Trébon, plus deux maisons évaluées à 5 470 livres. À ce patrimoine immobilier important vient s'ajouter encore ses domaines de Fontvieille et la seigneurie d'Estoublon en Haute-Provence.

À Fontvieille, vingt-cinq personnes émigrent pendant la Révolution française, dont le marquis de Grille, alors conseiller municipal¹⁷¹. Comme le chevalier de L'Espine, il émigre en 1793 mais nous ne savons pas où. Quant à la mère du chevalier de L'Espine, Eugénie de Grille (qui a eu neuf grossesses), elle est arrêtée sur ordre du commissaire Maignet à Carpentras en mai 1794 au motif qu'elle est mère et parente d'émigrés. Son nom figure dans le registre des suspects de la commune de Carpentras, où son arrestation est indiquée à la date du 15 floréal an II (4 mai 1794)¹⁷². Dans la colonne des membres de la famille, il est précisé qu'elle a cinq enfants séparés d'elle dont un est émigré (son fils Joseph Philibert parti en Autriche). Elle est détenue dans la maison de réclusion de la Visitation où elle meurt et est inhumée au champ de repos, le 10 août 1794 à l'âge de 76 ans¹⁷³.

de la société des amis du vieil Arles, n° 3, 4 et 5, 1904.

Abbé Marcelin Chailan, *L'Ordre de Malte dans la ville d'Arles*, imprimerie générale du Sud-Ouest, 1908, 387 p.

¹⁷¹ Montpaon et son territoire furent incorporés définitivement et directement à la commune de Fontvieille en 1790. De par sa topographie, ce territoire réglait des droits à l'abbaye de Montmajour et des impôts à la ville d'Arles comme la taille, la ferme sur la boucherie et le subside sous forme de vins du pays.

¹⁷² Cf. annexe AII.DA.109. Liste des suspects de la commune de Carpentras.

¹⁷³ Aujourd'hui musée lapidaire, l'ancien couvent de Carpentras est classé aux monuments historiques depuis 2004. La chapelle de l'ancien couvent est également appelée « chapelle des Pénitents gris ». Cf. annexe AII.DA.110. Acte de décès de la mère du chevalier de L'Espine.

Après la Révolution française, la famille de Grille récupère ses possessions fontvieilloises et quelques responsabilités municipales. Ainsi, en mars 1818, le marquis Anne-Joseph de Grille fait partie du conseil municipal ; il quitte ensuite cette fonction du fait de ses responsabilités dans la ville d'Arles. Quant au domaine du château d'Estoublon, il est vendu en 1921 et morcelé en vignes, oliveraies et garrigues¹⁷⁴. Situé entre Arles et Avignon en plein cœur des Alpilles, ce château a incarné la réussite de cette famille durant des générations.

1.2. Servir Dieu et le roi sur mer : la Marine royale et celle de l'Ordre

Parmi les lignées nobles originaires de la Provence, la famille de l'Espine fait partie de celles servant la Marine du Roi de France. Du fait de sa proximité géographique avec le bassin méditerranéen, la noblesse provençale est une grande pourvoyeuse de l'Ordre de Malte : 220 officiers provençaux de la Marine sont reçus chevaliers de Malte, soit 18 %¹⁷⁵ et « plus des deux-tiers des revenus de l'Ordre de Malte viennent du midi de la France »¹⁷⁶. De son côté, la noblesse comtadine fournit deux grands maîtres à l'Ordre : l'hospitalier Juan Fernández de Heredia de 1377 à 1396, et Didier Thollon de Saint-Jalle en 1535. Certaines familles ont établi de véritables dynasties au sein de l'Ordre. Les Forbin comptent quarante chevaliers entre 1584 et 1786, les Puget trente-huit entre 1644 et 1768, les Simiane vingt-six entre 1526 et 1786, et les Galléan vingt-six dont un grand prieur.

N'oublions pas qu'à Malte si les vaisseaux sont à l'origine plutôt confiés aux Italiens, les galères relèvent principalement de la langue de Provence. Pour les familles provençales, l'admission dans l'Ordre de Malte relève du prestige social et constitue une preuve de noblesse éclatante, témoignant d'une pureté maximale. Ce sont donc les familles pratiquant l'endogamie sociale la plus stricte qui sont favorisées pour accéder à l'Ordre de Malte¹⁷⁷. L'Ordre assure aux fils cadets un placement avantageux. C'est surtout la particularité des preuves de noblesse exigées par quartiers qui contribue à faire apparaître l'Ordre comme le refuge ou le sanctuaire de la noblesse la plus pure. Après les dépositions des témoins et la vérification du

¹⁷⁴ Cf. annexe All.DA.111. Domaine du château d'Estoublon aujourd'hui.

¹⁷⁵ Frédéric d'Agay, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 765.

¹⁷⁶ Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988, 285 p, p. 115.

¹⁷⁷ Valérie Piétri, « Bonne renommée ou actes authentiques : la noblesse doit faire ses preuves : Provence XVII-XVIII^e siècle », *in* : *Genèse*, Belin, 2009, n° 74, p. 5-24, p. 11.

baptistaire, les procès de preuves procèdent à l'inventaire détaillé des titres présentés qui doivent prouver les huit quartiers de noblesse du postulant¹⁷⁸.

C'est grâce à des courriers d'introduction auprès de la cour à Versailles que l'on peut obtenir une place de garde de la Marine. Dans le cas du chevalier de L'Espine, on peut supposer que c'est grâce à sa famille maternelle – les Grille d'Estoublon – qu'il a bénéficié d'un appui en raison de leur alliance avec les Riquetti de Mirabeau, une famille bien introduite dans les affaires maritimes¹⁷⁹.

Pour le chevalier de L'Espine, la Marine du roi offre donc un statut enviable et d'autant plus recherché qu'il conjugue les trois critères requis pour y accéder : sa naissance noble et provençale, son état de cadet, et son affiliation à l'Ordre de Malte. En outre, sa famille a bien conscience que l'appartenance à l'Ordre sert de tremplin pour une belle carrière dans la Marine royale. Les parents de L'Espine n'attendent pas qu'il atteigne ses seize ans pour solliciter son admission dans l'Ordre car ils savent que la date d'admission joue un rôle clé pour un futur officier. En effet, l'ancienneté dans l'Ordre étant prise en compte, L'Espine peut espérer obtenir assez rapidement une commanderie.

À peine âgé de six ans, l'admission de Joseph Philibert de L'Espine au sein du grand prieuré de Saint-Gilles se fait en remplacement de son frère Pierre Annibal, en raison du décès prématuré de ce dernier. Cette admission se base sur les mêmes preuves que celles de son frère, lui permettant ainsi d'accéder au rang des chevaliers de justice de minorité¹⁸⁰.

Mais rejoindre l'Ordre signifie l'adhésion à un ordre monastique et militaire dont les membres doivent faire vœux d'obéissance, de pauvreté et de chasteté¹⁸¹. Des devoirs en découlent : une pratique stricte de la religion catholique, assortie de prières journalières¹⁸². Dans son ouvrage, l'abbé de Vertot consacre son septième volume aux

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 9.

¹⁷⁹ *Ibid.*, p. 575.

Jean-Elzéar Riquetti de Mirabeau, dit le bailli de Mirabeau, gouverneur de la Guadeloupe, grand-croix de Malte et général des galères. En ligne (consulté le 08.05.2018) :

http://data.bnf.fr/fr/atelier/11350048/jean_antoine_joseph_charles_elzear_riqueti_mirabeau

¹⁸⁰ Cf. annexe AII.DA.103. Dossier de preuves de Joseph Philibert de L'Espine.

¹⁸¹ Le quatrième vœu de l'Ordre : « *celui de défendre le Saint Sépulcre jusqu'à la dernière goutte de sang et de combattre l'Infidèle partout où on le rencontrerait.* » Toutefois, l'Ordre de Malte admet dès son origine des membres honoraires laïcs dits *par dévotion* car ils ne prononcent pas de vœux de religion.

¹⁸² Luc de Boyer d'Argens, *Réflexions politiques sur les devoirs des chevaliers de Malte*, La Haye, 1739, 108 p.

membres de l'Ordre et en particulier aux chevaliers, répertoriés par langue¹⁸³. Dans cette liste de la *langue de Provence* figurent les ancêtres du chevalier, tant du côté maternel que paternel : Louis de L'Espine d'Aulan (1526), Philibert de L'Espine, André de Grille, et Honoré-François de Grille d'Estoublon (1719)¹⁸⁴. À ces références, s'ajoute aux Archives nationales françaises le fonds de l'Ambassade de Malte qui comprend une section affaires militaires et maritimes avec la liste des officiers français au service de l'Ordre de 1711 à 1761 où l'on retrouve les ancêtres du chevalier¹⁸⁵.

Enfin, parallèlement à l'ouvrage de l'Abbé de Vertot, notre recherche s'appuie sur les fonds d'archives de la *National Library of Malta* et sur divers documents issus du Grand prieuré de Saint-Gilles. Rappelons que l'essentiel du fonds de Malte provenant du Grand prieuré de Saint-Gilles est conservé à Marseille aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône¹⁸⁶. On trouve aussi des documents de ce grand prieuré dispersés dans les archives départementales de tous les départements languedociens, ainsi qu'aux Archives municipales d'Arles.

Le fonds que nous a laissé l'ordre des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, appelé par la suite ordre de Malte, conservé aux Archives départementales de la Haute-Garonne, représente environ 450 mètres linéaires, pour près de 8 000 articles. Il regroupe les archives de la première commanderie-hôpital, établie à Toulouse dès le début du XII^e siècle et devenue grand prieuré deux siècles plus tard (1315), les fonds des vingt-six commanderies qui en dépendent, et surtout l'essentiel des fonds de dix-sept commanderies rattachées au grand prieuré de Saint-Gilles. Ces fonds de l'Ordre de Malte nous permettent de reconstituer le cadre de vie du chevalier de L'Espine.

¹⁸³ Abbé René Aubert de Vertot, *Histoire des chevaliers hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem*, chez Claude Jacques Charles Durand, 7 vol., Paris, 1778. Ce travail a été rédigé à la demande de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, désireux de valoriser ses annales chevaleresques.

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 32.

¹⁸⁵ Archives nationales, fonds Malte, M 996, 85 pièces, officiers français au service de l'Ordre.

¹⁸⁶ Édouard Baratier et Madeleine Villard, *Répertoire de la série H*, Marseille, Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 1966 (Arch. dép. Haute-Garonne, BH inv. 1348). 56 H : Grand prieuré de Saint-Gilles des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem.

1.2.1. Ordre de Malte : une institution navale en Méditerranée

« *Ce rocher héroïque en hauts faits si fertile, [...]
Les lauriers seuls semblaient y croître sans culture ;* »¹⁸⁷

Après la suppression de l'ordre des templiers par Philippe IV le Bel, les hospitaliers reçoivent et intègrent progressivement les possessions des templiers, à partir de 1308. Cet héritage est à l'origine d'une profonde réorganisation. Les chevaliers sont répartis en huit langues dont trois françaises (Provence, Auvergne, France) et cinq étrangères (Italie, Aragon, Angleterre, Allemagne, Castille)¹⁸⁸.

Jusqu'à sa chute en 1798, l'Ordre reste la grande école de guerre où de génération en génération, l'on se prépare à servir en faisant des caravanes¹⁸⁹. Nos plus illustres capitaines sont souvent issus de cet ordre où ils doivent accomplir quatre expéditions réglementaires contre les Barbaresques, expéditions appelées « caravanes ». Les avis des historiens divergent sur la nature et la qualité de l'enseignement fournis par l'ordre de Malte¹⁹⁰.

Des chefs de mer aussi célèbres que Suffren, Tourville, ou Grasse (à 12 ans) sont d'anciens élèves de cette école. Fra Pierre André de Suffren est ambassadeur de l'Ordre de Malte en 1786¹⁹¹. À ce titre, il est chargé d'un dossier d'ordre technique : le doublage en cuivre d'une des galères dont le grand maître lui a confié la négociation auprès du Ministre de la marine à Versailles¹⁹².

La langue de Provence d'où est originaire le chevalier de L'Espine, se compose du Duché de Gascogne, du comté de Toulouse, de la Narbonnaise et du Gévaudan, de la Provence, du Diois, du Valentinois et du Bas-Dauphiné¹⁹³. Elle se divise en deux

¹⁸⁷ Jacques Delille (1738-1813), *L'homme des champs ou, Les géorgiques françaises*, poème en IV chants, L. G. Michaud libraire, Paris, 1820 [première édition, Levrault, 1800], 205 p., chant II, p. 52.

¹⁸⁸ Représentées symboliquement sous forme de flèche à l'extrémité de la croix.

¹⁸⁹ D'origine provençale, l'ordre de Malte est fondé par le bienheureux Pierre-Gérard de Martigues en 1113, suite à une bulle papale de Pascal II. D'abord établis à Jérusalem puis à Rhodes puis à Malte, les chevaliers de Saint Jean sont les derniers représentants des croisades ; voir la Charte constitutionnelle et code de l'ordre souverain militaire et hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte, Rome, 1998, 147 p.

Cf. annexe AII.AD.112. Portrait de Pierre-Gérard de Martigues.

¹⁹⁰ Pour Claire-Éliane Engel, Malte sert d'école navale aux cadets de la noblesse de France. À l'issue de leurs caravanes, soit ils restent au service de la marine de l'Ordre, soit ils entrent dans la marine royale française.

¹⁹¹ Ferréol de Ferry, *Le bailli de Suffren, ambassadeur de l'Ordre de Malte à Paris de 1786 à 1788*, Provence historique, fascicule 180, 1995, 17p.

¹⁹² Archives nationales, Ambassade de Malte, série M, fonds existant depuis 1934 dont l'inventaire manuscrit a été établi par l'inspecteur général Léonce Celier. Une dizaine de cartons totalisant environ 2 000 pièces originales regroupent la correspondance de Suffren ambassadeur de l'Ordre.

¹⁹³ À chaque langue était associé le nom d'un saint : par exemple Saint-Michel pour la Provence, Saint-

prieurés : celui de Saint-Gilles comprenant cinquante-quatre commanderies¹⁹⁴, et celui de Toulouse avec trente-cinq commanderies¹⁹⁵. Le bailli de Suffren est d'ailleurs titulaire de trois commanderies du grand prieuré de Saint-Gilles : Jalès, Puimoisson et Trinquetaille¹⁹⁶. Chaque nation possède dans son pays d'origine des domaines d'inégale importance dont la communauté tire l'essentiel de ses revenus. À la base, les exploitations agricoles portent le nom éponyme de commanderies, d'après le nom du commandeur qui les dirige¹⁹⁷.

Dans sa thèse intitulée *Économie et société en France méridionale*, Gérard Gangneux s'attache à montrer l'influence économique de l'Ordre et les différents rouages mis en place pour récolter les revenus issus principalement de l'exploitation agricole¹⁹⁸. En 1789, les revenus de l'Ordre en France se chiffrent à huit millions de livres tournois dont un quart – sous le nom de *responsions* – passe à Malte pour les besoins généraux et les frais de sa guerre permanente contre les barbaresques¹⁹⁹. Dans la troisième partie, nous examinons le rôle joué par L'Espine dans le cadre de cette collecte de fonds. Les trois autres quarts demeurent en France, soit sous le nom de don gratuit offert chaque année au roi pour les nécessités de l'État soit pour le service des pensions aux membres français de l'ordre récompensés de leurs services militaires à Malte.

Les dépenses de l'Ordre pour sa Marine représentent 47 % de son budget total en 1741 dont presque la moitié dédiée à l'entretien de la flotte. Pour la période de 1779 à 1788, le pourcentage de dépenses sur le budget annuel tombe à 37 %. Dès 1786, le gouvernement de l'Ordre rencontre en effet de sérieuses difficultés économiques. C'est pourquoi, Paul-Julien de Suffren de Saint-Tropez lance un plan d'austérité pour

Sébastien pour l'Auvergne et Saint-Paul pour la France.

¹⁹⁴ La famille Beuf de Gorsse de Nîmes possède deux gros volumes manuscrits des visites des 54 commanderies dépendant du prieuré de Saint-Gilles de 1761 à 1762, ainsi que de nombreux documents relatifs à ce prieuré, de la fin du XVIII^e siècle à la Révolution française.

¹⁹⁵ Cf. annexe AI.CPE.103. Carte du diocèse d'Arles.

¹⁹⁶ J. Maurel, *Histoire de la commune de Puimoisson et de la commanderie des chevaliers de Malte, langue de Provence (1120-1792), avec la chronologie de ses commandeurs et de ses magistrats municipaux*, A. Picard, Paris, 1897.

¹⁹⁷ On en compte environ 250 au XIII^e siècle, puis leur nombre augmente régulièrement : 604 au début du XVI^e siècle et 671 (dont 13 protestantes) à la veille de la Révolution française. L'ensemble de ces domaines fonciers est regroupé en baillages ou en grands prieurés.

¹⁹⁸ Gérard Gangneux, « L'Ordre de Malte en Camargue aux XVII^e et XVIII^e siècles », in : *Courrier du Parc naturel régional de Camargue*, n° 35, mars 1990, 8. p.

Gérard Gangneux, *Économie et société en France méridionale, XVII^e-XVIII^e siècles : les grands prieurés de Saint-Gilles et de Toulouse de l'Ordre de Malte*, thèse de doctorat, Université de Lille, 1973, 1393 p.

¹⁹⁹ Ancien terme d'ordre militaire signifiant charge, redevance.

économiser 7 000 scudi par an sur le budget de la marine. Son plan limite le nombre de personnes employées à 1 000 et le nombre de campagnes à deux par an²⁰⁰. De 150 000 scudi par an, le budget annuel tombe à 95 000 scudi, ne permettant d'entretenir qu'un nombre limité de personnel naviguant : 731 marins pour quatre mois de sorties en mer²⁰¹.

C'est dans ce contexte chahuté que le chevalier de L'Espine fait sa demande de congés auprès du Roi, pour rejoindre Malte de 1784 à 1786 et y accomplir ses caravanes dites « a dano d'Infedele » c'est à dire pour porter dommage à l'Infidèle. Tout butin matériel, humain et financier rapporté au cours des caravanes appartient exclusivement au Trésor de l'Ordre. À cette période, c'est le grand maître Emmanuel de Rohan-Polduc²⁰² qui veille sur l'arsenal et ses galères de 1775 à 1797²⁰³. Il entreprend la rédaction d'un code qui porte son nom, énorme travail de compilation, de fusion et de révision de toutes les règles régissant l'Ordre. Ce code « Rohan » joue un rôle important car il traite du droit maritime pour les navires de l'Ordre sur les galères et les vaisseaux (*delle Galere e gli vascelli*)²⁰⁴.

Redoutées, les « galères de la Religion » ont longtemps écumé la Méditerranée, en véritables « gendarmes ». Peu à peu, leur effectif redescend à six unités, leur activité se limite à surveiller la Méditerranée entre la Barbarie et l'Italie. Mais elles s'adonnent aussi volontiers à la guerre de course, attaquant les bateaux de commerce dont elles s'approprient les marchandises et capturent les équipages pour les enrôler sur leurs galères ou les vendre comme esclaves²⁰⁵. Il s'agit d'une véritable plaque tournante du commerce entre le Levant et le Ponant²⁰⁶. Alain Blondy décrit dans son ouvrage le type de marchandises venant du Levant : dattes, figues, raisins secs, huile et coton²⁰⁷. Ces nombreuses activités portuaires de l'île apportent avec

²⁰⁰ NLM, AoM 163, f° 322. Généralement, 150 000 scudi sont attribués chaque année par le trésor, pour le bon fonctionnement de la congrégation.

²⁰¹ Parallèlement, d'autres sources de revenus proviennent des prises faites en mer ou des esclaves faits prisonniers. Les profits retirés au moment de leur vente viennent remplir les caisses de l'administration. À titre d'exemple, la capture de 19 esclaves rapporte 9 235 scudi.

²⁰² Cf. annexe AII.DA.113. Portrait d'Emmanuel Rohan-Polduc.

²⁰³ Ce dernier succède à François Jimenez de Tejada, le 12 novembre 1775, mettant fin à une longue série de grands maîtres espagnols ou portugais.

²⁰⁴ NLM, 1759, Congrégation des vaisseaux et des galères.

²⁰⁵ Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, Classiques Garnier, Paris, 2010, 425 p.

²⁰⁶ Jacques Godechot, *La France et Malte au XVIII^e siècle*, Revue historique, juillet-sept. 1951, 72 p. Xavier Labat Saint Vincent, *Malte et le commerce français au XVIII^e siècle*, thèse sous la direction de Jean-Pierre Poussou, Université Paris IV-Sorbonne, 2000, 564 p.

²⁰⁷ Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle*, Editions Bouchène, Paris, 2002, 523 p.

elles un risque de contagion à une époque où la peste n'est pas complètement éradiquée. Malte pratique également la quarantaine²⁰⁸. Il n'est pas rare de voir imposer une quarantaine simple pour les passagers et une quarantaine double pour la cargaison²⁰⁹. En raison de sa situation géographique, de son dynamisme commercial et de la qualité de sa formation, Malte reste donc attractive pour tout jeune chevalier souhaitant faire ses caravanes après avoir demandé son admission auprès de l'Ordre. Les documents transmis pour l'admission du jeune de L'Espine contiennent un acte de constitution de pension annuelle établi à Caromb devant le notaire apostolique Louis Bellier. Cet acte nous intéresse particulièrement car il fournit l'une des rares descriptions physiques du chevalier de L'Espine : « très bien fait de corps, bien disposé de sa personne et paraît devenir très propre pour le service de la Religion. »

1.2.2. Procédure d'admission de L'Espine

L'usage général veut que l'on se présente au siège du prieuré le plus proche de son lieu de naissance. Le chevalier Joseph de L'Espine ne déroge pas à cette règle puisque la carte montre que le prieuré de Saint-Gilles inclut bien le Comtat Venaissin, sa région d'origine²¹⁰. Ainsi sa famille dépose dès 1765 une demande d'admission comme chevalier pour Joseph Philibert²¹¹. On imagine aussi l'influence de la famille de Grille au moment de cette procédure car au sein du prieuré de Saint-Gilles, Arles occupe une position importante avec sa commanderie de Sainte-Luce, actuellement musée Réattu, située géographiquement près de l'hôtel de Grille.

Selon la liste de 1756 des chevaliers des langues de France, dans la langue de Provence sur un total de 84 chevaliers, 15 sont admis en dessous de l'âge de 10 ans, et 32 entre 10 et 15 ans²¹². L'autre différence entre majorité et minorité concerne le montant des droits de passage : 250 écus de Malte pour les chevaliers de majorité et

²⁰⁸ Carmen Depasquale, « La quarantaine à Malte aux XVII^e et XVIII^e siècles dans les mémoires, journaux et récits de quelques voyageurs », *The Northern Mariner*, XIX, n° 2, avril 2009, p. 149-170. Xavier Labat Saint Vincent, « Les Français à Malte au XVIII^e siècle : étude de l'utilisation du lazaret, de la pratique de la quarantaine et des relations commerciales avec les Régences de Tunis et de Tripoli », *in* : *Journal of Mediterranean Studies*, vol.13, n° 1, 2003, p. 75-88.

²⁰⁹ NLM, 6527, f° 64, 88, 190.

²¹⁰ Le grand prieur à cette époque est le Frère Christophe de Baroncellis.

²¹¹ Premier lieu d'implantation des hospitaliers dans le royaume de France, Saint-Gilles (département du Gard) reçoit dès le XII^e siècle le titre de grand prieuré. Son vaste ressort s'étend de l'Atlantique aux Alpes, et de l'Auvergne aux Pyrénées et à la Méditerranée.

²¹² MAE, Pierrefitte, doc 26, Notes sur les ordres religieux et militaires.

1 000 écus pour les chevaliers de minorité²¹³. Le chevalier de l'Espine appartient aux chevaliers dits de minorité en raison de leur jeune âge.

À cette époque en France, l'Ordre est divisé en six grands prieurés²¹⁴. Le dossier complet de son admission – dit dossier *de preuves* – est conservé dans les archives du Prieuré de Saint-Gilles²¹⁵. Ce dossier dont les six premières pages sont rédigées en latin, est envoyé à Malte au cabinet du grand maître et à son conseil, qui prononcent le 6 décembre 1761 son admission définitive dans l'Ordre, comme le précise la liste des chevaliers de Provence publiée à Malte en 1783²¹⁶. Quoique l'ancienneté des chevaliers reçus de minorité date du jour de l'enregistrement de leurs brefs²¹⁷ à la chancellerie ils sont cependant tenus par le dernier chapitre Général d'avoir fait leurs preuves à 15 ans, attendu que leur réception n'est consommée qu'après l'acceptation des preuves dans les langues respectives. Et pour ceux qui ont été reçus avant la publication du dernier chapitre Général, ils doivent faire leurs preuves à 25 ans révolus.

Pour être reçu chevalier selon les statuts de l'Ordre, une enquête doit être menée et un procès-verbal dressé pour établir la légitimation et la descendance du « présenté » avec les preuves testimoniales, littérales, locales et secrètes de ses père, mère, aïeuls aïeules, bisaïeuls, et bisaïeules, au-dessus de cent ans avec la peinture des huit quartiers de noblesse²¹⁸. Parallèlement, deux commissaires sont nommés par le chapitre pour l'examen des preuves : l'un d'eux doit être commandeur et tous les deux doivent avoir au moins dix ans d'ancienneté. Ces commissaires examinent le mémoire remis par le candidat et rédigent leur rapport. Si le rapport est favorable, une commission est désignée pour rédiger un procès-verbal signé par les deux commissaires et déclarant le demandeur reçu.

En l'occurrence, pour le chevalier Joseph de L'Espine, ce sont les frères Joseph d'Isnard et Louis Jean Baptiste de Latier la Touche et qui sont les commissaires désignés, figurant sur le décret du Grand maître Emmanuel Pinto. Ces derniers

²¹³ Quatre écus de Malte équivalent à dix livres de France.

²¹⁴ Cf. annexe AI.CPE.104. Limites des six prieurés de l'Ordre de Malte en France.

²¹⁵ NLM, AoM, 3635 F, 12 p.

²¹⁶ Jean Malla, *Liste des chevaliers de Provence*, Malte, 1783, p. 14.

²¹⁷ « Bref, substantif masculin, qui se dit d'une lettre que le Pape adresse aux Souverains et aux Magistrats, pour affaires publiques. [...] Bref, se dit, en plusieurs Coutumes de France, des lettres qu'on obtient en Chancellerie, à l'effet d'intenter une action. *Il a obtenu un bref de rescision* [...]. Bref, se dit, en Bretagne et en certains termes de Marine, du congé ou permission qu'on est obligé de prendre pour naviguer [...]. » *Le grand vocabulaire françois*, C. Panckoucke, 1768, vol. 4, p. 290.

²¹⁸ Joseph Delaville Le Roux, « Les statuts de l'ordre de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem », in : *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1887, t. 48, p. 341-356.

attestent, en date du 15 avril 1765, avoir vu les preuves de son frère Jean-Baptiste et déclarent que ce dernier a obtenu le bref de dispense pour prouver la noblesse d'Anne Marguerite de Montgrand, son aïeule maternelle. Ils précisent également que toutes les pièces nécessaires leur ont été remises pour faire les dites preuves.

Parmi ces pièces, on trouve l'extrait de baptême du prétendant tiré du registre de l'église cathédrale et paroissiale de Carpentras, signé et légalisé en bonne et due forme. En ayant confronté cet extrait avec celui du noble chevalier Jean-Baptiste Antoine Thomas de L'Espine du Puy, inséré dans le procès-verbal de ses preuves conservées dans les archives de la noble langue de Provence, les deux commissaires ont vérifié qu'ils sont bien frères du même père et de la même mère. À cela s'ajoute le certificat de quatre gentilshommes qui constatent cette fraternité.

Une autre pièce ajoutée est celle de la quittance de son passage. Il s'agit d'une déclaration signée par le secrétaire du trésor qui affirme avoir reçu de noble bailli de Grille en date du 7 mai 1761 une somme de 333 pistoles d'Espagne, laquelle somme a dit devoir servir au passage de minorité de noble Pierre Annibal du Puy de L'Espine avec la clause expresse que si ledit noble venait à mourir avant l'échéance du terme à lui accorder par son bref de minorité, la même somme devait être destinée pour payer le passage de noble Philibert Gabriel son autre frère immédiat qui est le prétendant.

Cette clause est fondamentale puisque ledit noble Pierre Annibal est mort le 15 août 1761 et permet ainsi à Joseph Philibert de prendre sa place au sein de l'Ordre de Malte²¹⁹. Par ailleurs, il faut noter que ce n'est pas son père qui verse la somme pour son admission mais bien le bailli de Grille, un parent du côté maternel, tout aussi soucieux de voir le jeune L'Espine prétendre au titre de chevalier. À ces deux documents, vient s'ajouter un acte d'attribution de pension reçu par notaire apostolique et secrétaire de l'Ordre, en date du 14 janvier 1765. Par cet acte, le père du prétendant lui assigne une pension annuelle et viagère de 300 livres tournois, qu'il devra augmenter en cas de maladie ou de blessures ; en outre, le fonds demeure hypothéqué sur tous les biens du père et de la mère, afin de payer sa rançon en cas d'esclavage²²⁰.

²¹⁹ Nicolas Viton de Saint Alais, *Nobiliaire universel de France ou recueil général historique des généalogies des maisons nobles de ce royaume*, t. 4, Paris, 1815, p. 114. On y trouve la date de réception du chevalier de L'Espine dans la liste de la langue de Provence.

²²⁰ On exige le versement immédiat de la somme que le chapitre estime nécessaire pour couvrir les frais de vérifications de preuves de noblesse mais l'on ne devient réellement membre de l'Ordre

Les preuves servent à vérifier les conditions suivantes, imposées par les statuts de l'Ordre : être né d'un mariage légitime, être issu d'une race parfaitement pure (ne pas compter dans sa famille quelque ancêtre juif ou mahométan), et ne pas être marié car les chevaliers de Malte sont voués au célibat.

Pour faire partie définitivement de l'Ordre, il faut ensuite « y faire profession », c'est-à-dire prononcer devant les membres ecclésiastiques ses trois vœux. Cette cérémonie autrefois importante n'est plus qu'une formalité au XVIII^e siècle. Une fois les vœux prononcés, on arme *chevalier* le nouveau membre au cours d'une cérémonie encore pratiquée en France au XVIII^e siècle et que Joseph de L'Espine a sans doute connue. L'épée de novice est bénie par le prieur-curé, puis le novice est revêtu d'un manteau noir avec la croix blanche à huit pointes et le cordon où sont désignés les mystères de la passion. Le commandeur le plus ancien déclare : « Je vous ceins de cette épée, la mettant à votre côté, au nom de Dieu tout puissant, de la Bienheureuse Vierge Marie de Monsieur Saint Jean-Baptiste notre patron, du glorieux Saint Georges à l'honneur duquel recevrez l'Ordre de Chevalerie. [...]»²²¹ Un autre commandeur lui attache les éperons dorés et lui remet la croix blanche émaillée à huit pointes, attachée à un ruban moiré noir.

Sur le portrait de profil du chevalier de L'Espine en uniforme militaire, on distingue cette croix qu'il porte autour du cou comme décoration principale²²². Nous disposons d'un précieux témoignage d'une cérémonie tenue le 21 juillet 1746 au sein de la chapelle Saint Jean pour la profession du chevalier novice Louis François de L'Espine. C'est Honoré François Xavier de Grille qui chausse les éperons d'or au nouveau profès²²³. Quelques gentilshommes arlésiens assistent à cette cérémonie, parmi lesquels messieurs de Cays et de L'Estang Parade, et le marquis de Grille. Le notaire Guillaume Beuf rédige le procès-verbal de cette consécration²²⁴.

Né à Caromb dans l'ancien diocèse de Carpentras, Louis François de L'Espine est baptisé le 6 décembre 1688 dans l'église de cette localité²²⁵. Il devient commandeur à Nice, au sein du Prieuré de Saint-Gilles. Dans son étude prosopographique sur les officiers de marine provençaux, Frédéric d'Agay consacre

qu'après s'être acquitté d'un droit de passage.

²²¹ Pierre Hélyot (1660-1716), *Histoire des ordres monastiques religieux et militaires*, J.B. Coignard, Paris, 1715, chap. XIII, p. 109.

²²² Cf. Fig. C0-002. *Feldmarschall-Leutnant Graf Joseph Chevalier de L'Espine* (1759-1826), p. 6.

²²³ Bulletin de la Société des amis du vieil Arles, Pourcel, juillet 1906, p. 25.

²²⁴ Archives des Bouches du Rhône, Ordre de Malte, 1668-1774, vol. XXV.

²²⁵ AOM, dossier 122.

une fiche à la carrière et au caractère de Louis François de L'Espine décrit comme très honnête homme, fort sage, et d'une conduite irréprochable qui sert depuis 1713²²⁶. Selon une apostille de 1728, il est noté qu'il lui convient mieux une enseigne de galère que de l'avance à la compagnie²²⁷.

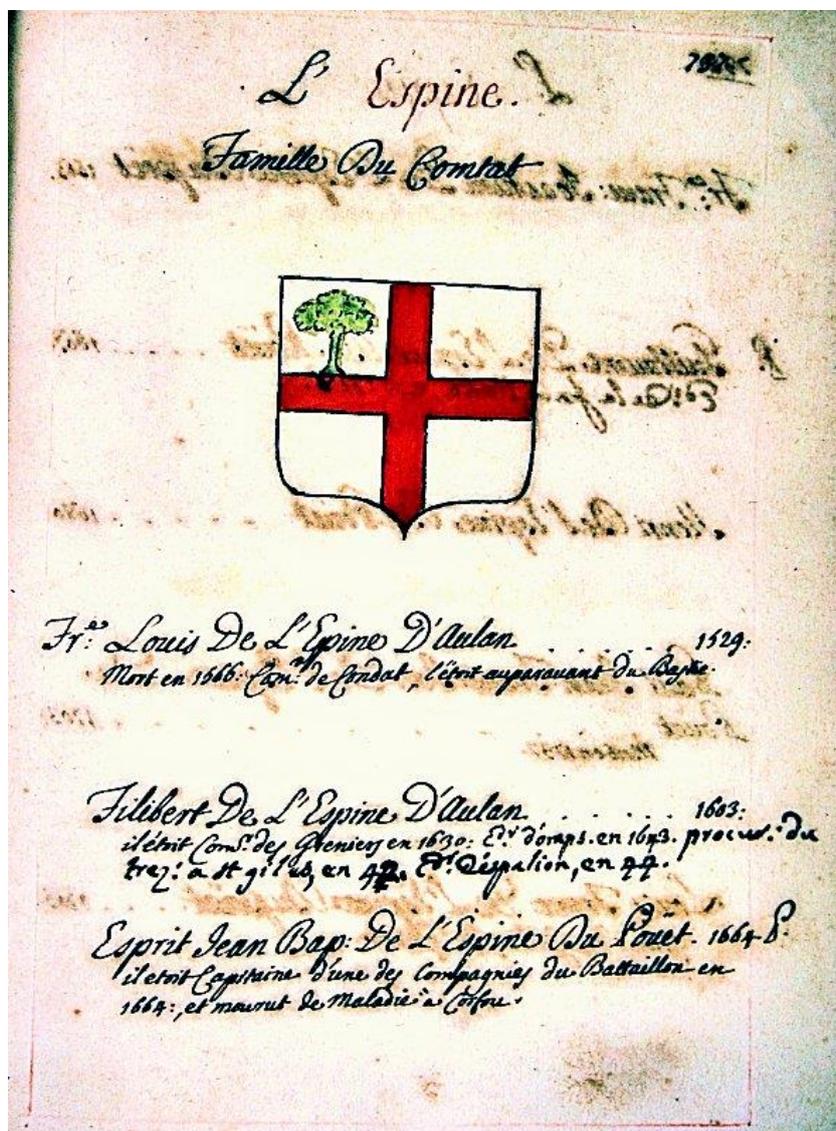


Fig. C1-012. Chevaliers de Malte de la famille de L'Espine.
 [National Library of Malta, 279.]

Servir l'Ordre de Malte fait bien partie de la tradition familiale. La première mention d'un chevalier de Malte date de 1550 avec Louis de L'Espine. Il est suivi en 1600 du chevalier Philibert de L'Espine dont il existe un portrait en armure, peint en 1603 (Fig. C1-016). Sur le tableau, l'appartenance à l'Ordre est marquée en haut à gauche de la toile par l'insertion du blason familial dans les huit pointes

²²⁶ Frédéric d'Agay, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle*, op. cit., annexes, fiche 712.

²²⁷ Archives nationales, Marine, C116.

Franceschi, l'examen des preuves ne semble pas excessivement rigoureux, l'Ordre se montrant plutôt complaisant en la matière. En effet, certains chevaliers produisent de faux titres de noblesse pour leur admission. Françoise Riou-Pérennes cite notamment l'exemple des familles Bellefontaine et Colbert²³¹. La Langue d'Auvergne commande même un ouvrage pour harmoniser la méthode de présentation des preuves de noblesse. Cet ouvrage paraît à Lyon en 1755 sous la plume du chevalier Antoine-Joseph de Laube et s'intitule *Modèle pour servir à la réception de Messieurs les chevaliers de Malte*²³².

Quant au chevalier de L'Espine, il a bénéficié des preuves fournies par son ancêtre Paul-Jean-François. Une enquête portant sur les quatre branches maternelles et paternelles était obligatoire comme le montre l'arbre généalogique ci-après, sur lequel figure au sommet, le nom du prétendant à l'Ordre, Paul-Jean-François Joseph de L'Espine.

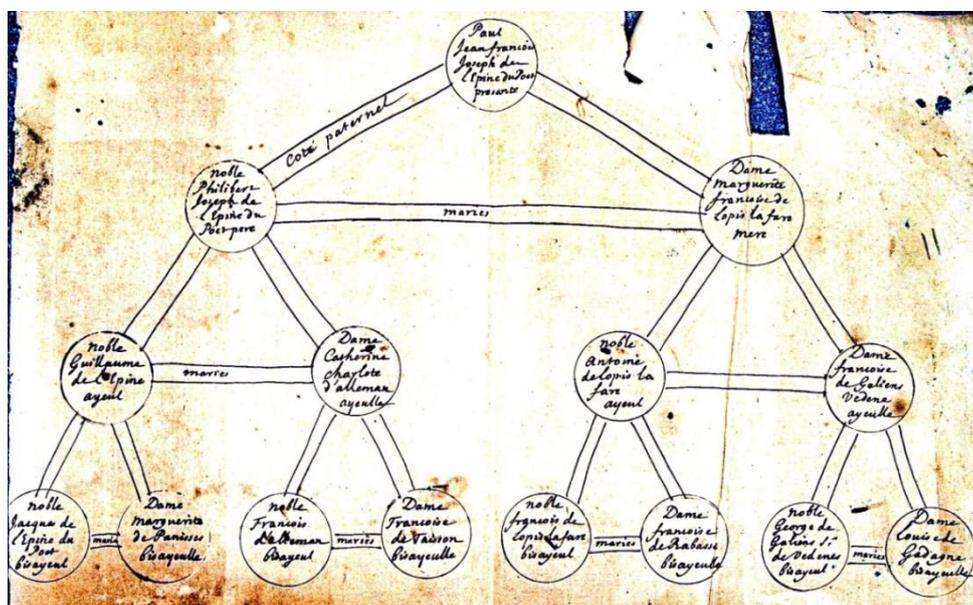


Fig. C1-014. Quartiers de noblesse de Paul-Jean-François de L'Espine. [National Library of Malta, ARCH 3601.]

Les deux quartiers inférieurs contiennent les noms de ses deux parents, son père Joseph Philibert de L'Espine et sa mère, Marguerite Françoise de Lopis la Fare. Les deux cercles sont reliés par une ligne mentionnant le mariage. Puis s'ajoutent les quartiers de ses grands-parents : son grand-père paternel Guillaume de L'Espine

²³¹ Françoise Riou-Pérennes, *Marins du roi et chevaliers de Malte (1626-1715)*, thèse de doctorat sous la dir. du professeur Vergé-Franceschi, Université de Tours, 2003, 976 p., t. 4, p. 577.

²³² Le chevalier Antoine-Joseph de Laube, né le 24 avril 1686 à Cluny en Maconnais, est reçu dans la langue d'Auvergne en 1703.

marié à Catherine Charlotte d'Alleman et son grand-père maternel Antoine de Lopis la Fare marié à Françoise de Galiens Vedene. Enfin les arrière-grands-parents de part et d'autre sont aussi mentionnés et l'on arrive ainsi aux huit quartiers de noblesse demandés.

Les preuves de noblesse utilisées pour l'admission dans l'Ordre servent ensuite à intégrer une des compagnies des gardes de la Marine qui exige la preuve de quatre quartiers de noblesse du côté paternel (intéressé compris)²³³. Les pièces justificatives fournies pour l'entrée chez les gardes comprennent généralement un extrait baptistaire, les contrats de mariage du père, de l'aïeul et du bisaïeul, prouvant filiation et qualification caractéristique de noblesse. Ces documents étayés par des actes civils divers, sont examinés par le généalogiste et historiographe des Ordres du roi qui établit alors un certificat sous le contreseing du ministre. C'est certainement la démarche effectuée par les parents du jeune chevalier de L'Espine lorsqu'il intègre la compagnie de Toulon en 1775.

1.2.3. États de services de son père Antoine-Joseph

Nous avons pu retracer la carrière de son père Antoine-Joseph grâce à son dossier militaire conservé aux Archives nationales, qui détaille ses campagnes et affectations au sein de la Marine²³⁴. Né le 28 juillet 1716 à Caromb, il intègre le 4 décembre 1733 le corps des gardes de l'étendard à Marseille, mis en place par l'ordonnance du 20 septembre 1712. Les compagnies des gardes de l'étendard jouent le même rôle que les garde-marines pour le corps des galères créé en 1669. Ce corps subsistera jusqu'à la suppression des galères en 1748 ; la compagnie était encadrée par un capitaine, un lieutenant, un maréchal-des-logis, deux brigadiers et deux sous-brigadiers²³⁵. Dans la liste de 24 gardes répertoriés au 15 mars 1728, on trouve deux brigadiers : le chevalier [Louis François] de L'Espine et M. de Châteauneuf. Après avoir occupé cette fonction pendant huit ans, Louis François est nommé enseigne des galères en 1742 et se retire en 1749 avec une pension annuelle de 300 livres. Un courrier de Versailles signé le 1^{er} janvier 1749 stipule bien qu'en raison de ses services

²³³ L'ordonnance de 1689 stipule que les gardes de la Marine doivent prouver qu'ils sont nobles pour être admis aux compagnies de Toulon, Brest et Rochefort.

²³⁴ Archives nationales, Marine, C7181.

Cf. annexe All.DA.114. États de services du père du chevalier de L'Espine.

²³⁵ Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, préface de Jean Meyer, éd. du Cnrs, Paris, 1991, 471 p.

rendus, sa Majesté lui accorde ces appointements sur le trésor royal comme marque de satisfaction²³⁶.

Le dossier d'Antoine-Joseph contient aussi des annotations sur sa personnalité : « *Bon caractère, de bonnes mœurs, appliqué à tout, aimé de ses camarades, taille médiocre.* » Ses différents embarquements correspondent à au moins sept campagnes navales, dont celle de 1734 avec le grand prieur comte de Clermont, celle de 1739 avec le marquis de Levis sur des brigantins en Corse, et celle de 1742 sur la galère de M. de Bargaenon à Tunis. Il rejoint en 1744 le bataillon des galères à Toulon, puis commande une barque en 1747, pour conduire des troupes à Gênes. Enfin, il sert à bord du chebek du chevalier de Grille au siège des îles Lérins en 1747²³⁷. Antoine-Joseph, marquis de L'Espine du Puy et seigneur du Pouët Sigillat, décède en 1785. Assez curieusement, il n'obtient aucune distinction particulière pour ses services distingués auprès du roi. Ce n'est pas le cas de son fils Joseph Philibert de L'Espine qui reçoit quant à lui trois distinctions prestigieuses²³⁸.

Le 25 mai 1745 à Carpentras, Antoine-Joseph prend pour épouse Lucile de Grille d'Estoublon, née le 7 janvier 1718. De cette union naissent neuf enfants dont trois meurent en bas-âge²³⁹. Les six enfants survivants comptent trois filles²⁴⁰ et trois garçons. Notre chevalier fait partie de ces derniers :

- l'ainé Jean-Baptiste Guillaume (1756-1819) est reçu chevalier en 1760 à Caromb, marquis de L'Espine et seigneur du Poët, de Saint Martin et de Beaumont, ancien officier de dragons au régiment de Custine, il se marie en 1774 avec Marie-Françoise Félicité de Fallot de Beaumont et assure la continuité de la lignée avec deux fils ;

- le deuxième garçon Joseph-Guillem né le 22 avril 1754 et meurt à Boston en 1782, des suites des blessures reçues au cours d'un combat naval ;

- le troisième garçon Joseph Philibert Gabriel – notre chevalier – naît le jour de Noël 1759 à neuf heures du matin et il est baptisé le 27 décembre à Carpentras,

²³⁶ Cf. annexe All.DA.115. Louis François de L'Espine, appointements, 1^{er} janvier 1749.

²³⁷ Ces îles constituent un archipel dans la Méditerranée, dont l'une est plus connue pour avoir abrité le Masque de fer.

²³⁸ Cincinnati en 1784, chevalier de Saint-Louis en 1816 et grand-croix de l'ordre de Saint-Maurice et Saint-Lazare en 1822.

²³⁹ Archives du département de Vaucluse, État-civil 1735-1758, dossier C 627. Née le 15 septembre 1749, Delphine et décédée et inhumée en la chapelle Saint-Joseph le 17 septembre 1754, Pierre-Annibal né le 15 février 1757 et décédé le 15 août 1761, Amélie née le 18 juin 1758 et décédée le 27 août de la même année.

²⁴⁰ Elisabeth née le 12 septembre 1748, Delphine née en 1749, et Marguerite née en 1751.

comme l'indique un extrait du registre de baptême : « L'an 1759 et le 27 décembre, Je soussigné Jean-Baptiste d'Aurel, prévôt de cette église cathédrale, ai baptisé en présence de Monsieur le Curé, Philibert, Sylvestre fils naturel et légitime du noble illustre Seigneur Antoine Joseph Guillaume de L'Espine et de noble et illustre Dame Eugénie de Grille mariés, né avant hier à 9 heures du matin.²⁴¹ »

La descendance de la famille de L'Espine est assurée essentiellement par Jean-Baptiste Guillaume, l'aîné de la fratrie car le deuxième fils, dont nous allons examiner les états de services, meurt au combat en 1782 à l'âge de 28 ans et le chevalier de L'Espine fait vœu de chasteté en devenant chevalier de Malte. Du mariage de l'aîné avec Marie-Françoise Félicité de Fallot de Beaumont, naissent deux garçons et quatre filles.

Son premier fils Jean Joseph Guillaume marquis de L'Espine, chevalier de dévotion de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, est admis sur preuves *page de la Grande écurie* du Roi Louis XVI en 1788²⁴². Demeuré à ce poste jusqu'au 10 août 1792, il fait ainsi partie des quatre derniers pages du roi et demande à être enfermé au Temple avec son maître. Sa demande étant refusée, il reste à Versailles jusqu'à la parution fin décembre 1792 d'un décret de l'Assemblée, ordonnant aux quatre derniers pages de quitter Versailles. On leur propose de servir comme capitaines de cavalerie ou de bénéficier d'une somme d'argent pour retourner dans leur famille. Le marquis Guillaume de L'Espine décline ces offres et assure pendant plus de dix ans la charge d'administrateur de l'hospice d'Avignon. Il se marie en 1812 avec Joséphine Elisabeth de Campredon. À l'été 1814, il demande au roi la Légion d'honneur et sa demande est agréée²⁴³.

Son second fils, Louis Étienne Marie de L'Espine, chevalier de dévotion de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, est lieutenant de vaisseau dans la marine royale. Marié en 1818 avec Clara Chaubry, fille de Nicolas Joseph Chaubry de Blottières, il finit sa carrière comme maire de Toulon.

Enfin les quatre filles se marient toutes, sans pour autant quitter la Provence²⁴⁴.

²⁴¹ Cf. annexe All.DA.001. Extrait d'acte de naissance de baptême de Joseph de L'Espine.

²⁴² Voir les preuves à la *Bnf*, cote Fr 31788/415.

Étienne Léger, *Les preuves de noblesse des pages de la Grande écurie*, du Puy éd., 2012, 960 p.

²⁴³ Jean-Baptiste-Pierre Courcelles, *Dictionnaire universel de la noblesse de France, au Bureau général de la noblesse de France*, 1822, p. 117.

²⁴⁴ Marie Rose Alexandrine de L'Espine, mariée en 1795 avec Joseph marquis d'Anglesy, d'Avignon ancien seigneur de Motteville, diocèse de Vaison. Marie Antoinette Isabelle de L'Espine, mariée en

1.2.4. États de services de son frère Joseph-Guillem

Les états de services de Joseph-Guillem de L'Espine proviennent également des Archives nationales, fonds Marine, section des officiers²⁴⁵. La voie suivie par Joseph-Guillem influence sans aucun doute celle prise ultérieurement par son frère Joseph Philibert, de cinq ans son cadet. Joseph-Guillem débute comme garde-marine en 1771 à Toulon, puis passe garde du pavillon en 1773 et enseigne de vaisseau en 1777. Il sert à bord de la *Sultane* (1774-75), la *Chimère* (1775-76), l'*Aurore*, la *Sardine* (1777-78), le *Séduisant* (1778), la *Flèche* (1779), le *Terrible* (1780), et enfin l'*Amazonne*.

Le 28 juillet 1782, la frégate française *Amazonne*, une frégate de 36 canons du type *Iphigénie*²⁴⁶, s'apprête à rejoindre l'escadre de Vaudreuil quand elle rencontre, à l'entrée de la Chesapeake, la frégate anglaise *HMS Santa Margarita* de 44 canons²⁴⁷. Le combat naval s'engage et le commandant de l'*Amazonne*, le lieutenant de vaisseau de Montguyot de Cambronne, est tué. Joseph-Guillem de L'Espine prend alors le commandement de la frégate mais est blessé grièvement à la tête et à l'épaule ; fait prisonnier et transbordé sur la *Santa Margarita*, il est envoyé à Boston où il meurt des suites de ses blessures, le 31 octobre 1782²⁴⁸. Il est fait chevalier de Saint-Louis pour sa conduite lors du combat naval. Dans un rapport rédigé le 4 août 1782, Guillem de L'Espine explique au marquis de Vaudreuil le détail du combat de l'*Amazonne*²⁴⁹. Selon

1804 avec Felix marquis de Florans. Marie Antoinette Joséphine de L'Espine, mariée en 1806 avec Louis Antoine baron du Plessis ancien seigneur du Pousillac demeurant à Avignon. Marie Xavière Sydonie de L'Espine.

²⁴⁵ Archives nationales, Marine, C⁷181.

²⁴⁶ Naufragée en 1797, l'*Amazonne* jauge 620 t pour une longueur de 44,20 m.

²⁴⁷ Münchner staats-, gelehrte, und vermischte Nachrichten, 1782, p. 698.

²⁴⁸ Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec (1734-1797), *Relation des combats et des évènements de la guerre maritime de 1778 entre la France et l'Angleterre, mêlée de réflexions sur les manœuvres des généraux : précédée d'une adresse aux marins sur la disposition des vaisseaux pour le combat: et terminée par un précis de la guerre présente, des causes de la destruction de la marine, et des moyens de la rétablir*, Impr. de Patris, 1796, 403 p., p. 280-281 : « Le 28 Juillet 1782. L'Amazonne [sic], frégate française de 32 canons, commandée par M. le vicomte de Montguyot, lieutenant de vaisseau, est prise à la hauteur du cap Henry, après 2 heures d'un combat opiniâtre, par la frégate ennemie la Margarita, de 44 canons. MM. Le vicomte de Montguyot, commandant l'Amazonne [sic] ; de Gazan, officier auxiliaire, et le chevalier de l'Épine, lieutenant de vaisseau, furent tués, ainsi que 19 hommes de l'équipage, en défendant la frégate du Roi. MM. Oillie et la Villeberno, officiers auxiliaires ; Guilhem, officier au régiment du Cap, et 93 hommes d'équipage, furent blessés. »

Archives nationales, Marine, B⁴185, Campagnes, Rapport du chevalier de Cappelis, commandant la frégate la *Danaé* : « À l'aurore le 29 juillet [1782], nous vîmes une frégate française suivie de six grands vaisseaux anglais. L'ennemi commença le feu à 5 heures. Enfin la frégate française amena et nous trouvâmes que c'était l'*Amazonne* de 36 canons de 12 et de 6, et de 301 hommes d'équipage commandée par le brave Vicomte de Montguyon qui a été tué en commandant l'action ». Récit du chevalier de Cappelis, commandant la *Danaé*. « L'*Amazonne* fut prise par les Anglais et resta en leur possession deux jours, du 28 au 30 juillet ».

²⁴⁹ Cf. annexe AII.DA.116. Combat de l'*Amazonne* rapporté par Guillem de L'Espine.

Léon Guérin, *Histoire maritime de France*, Dufour, Mulat et Boulanger Éditeurs, Paris, 1856, vol. V, 555

l'historien de la Marine Léon Guérin, Guillem de L'Espine n'a pas hésité à brûler la cervelle de l'officier auxiliaire de Gazan « qui parlait de se rendre avant que toutes les ressources fussent épuisées »²⁵⁰.

Les archives contiennent le compte de la succession de Joseph Guillem de L'Espine. On y apprend qu'il a été soigné pendant trois mois à Boston par un mousse de l'*Amazone*, qui recevra à ce titre 76 livres et 5 sols pour ses services²⁵¹. Le décès de Joseph-Guillem figure dans l'ouvrage de Christian de la Jonquière qui fait état de plus de 2 550 notices de marins français combattants pour les Américains. Ce décès est également évoqué dans la *Gazette de France* de 1782, qui souligne l'âpreté du combat²⁵². Un tableau anglais peint environ un an après les faits, offre une vue d'artiste de ce combat du 29 juillet 1782, opposant l'*Amazone* à la *Santa Margarita*²⁵³.



Fig. C1-015. 28 juillet 1782, la frégate *Amazone* affronte la *Santa Margarita*.
[Domaine public, National Maritime Museum, Londres, extrait.]

Enfin, un article en anglais datant de 1783, relate les obsèques catholiques de Joseph-Guillem de L'Espine à Boston, en présence du marquis de Vaudreuil : « Boston, le 4 novembre [1782]. Vendredi dernier à midi, la dépouille du chevalier de la Pine [sic], chevalier de l'ordre de Malte, et enseigne de la frégate l'*Amazone* de sa majesté très chrétienne, fut inhumée avec les honneurs. La procession débutait par une compagnie de soldats de marine, l'arme sous le bras et les tambours voilés de noir, suivie par un prêtre portant un crucifix en argent. Juste derrière, la dépouille sur une civière de toile portée par quatre soldats de la Marine, le drap mortuaire tenu par

p., p. 125, 514, 516-518.

²⁵⁰ *Ibid.*, p. 125.

²⁵¹ Cf. annexe All.DA.117. Succession du frère du chevalier de L'Espine, mort en 1782.

²⁵² Cf. *La Gazette de France*, 1782, p. 399-400, extraits d'une lettre écrite au marquis de Castries par le marquis de Vaudreuil commandant l'escadre du roi, rade de Boston, le 31 août 1782. Cette lettre relate les phases du combat naval. En ligne, la *Gazette de France* 1782 (consultée le 22.11.2017) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64415180/f403.item.r=amazone>

²⁵³ Le tableau peint vers 1783 est l'œuvre des frères Robert Dodd (1748-1815) et Ralph Dodd (1756-1822). Il s'intitule *The capture of the Amazone by HMS Santa Margarita, 29 July 1782*. Huile sur toile, 77,5 cm x 122 cm. National Maritime Museum, Londres, cote BHC0449.

six officiers, chacun étant porteur d'un cierge allumé. Puis, deux prêtres tenant chacun un cierge, dont l'un en aube blanche lisant le service funèbre. Derrière eux, son excellence le marquis de Vaudreuil, son honneur le lieutenant-gouverneur, l'honorable conseil, le révérend clergé, les conseillers municipaux et plusieurs des plus respectables gentilshommes de la ville, accompagnés par des administrateurs civils et des officiers en uniforme du régiment de Boston. L'ensemble était escorté par un certain nombre d'officiers français. La cérémonie a fourni une nouvelle preuve de la cordialité, de la sympathie et de l'amitié qui subsistent entre les sujets de la France et de l'Amérique. »²⁵⁴

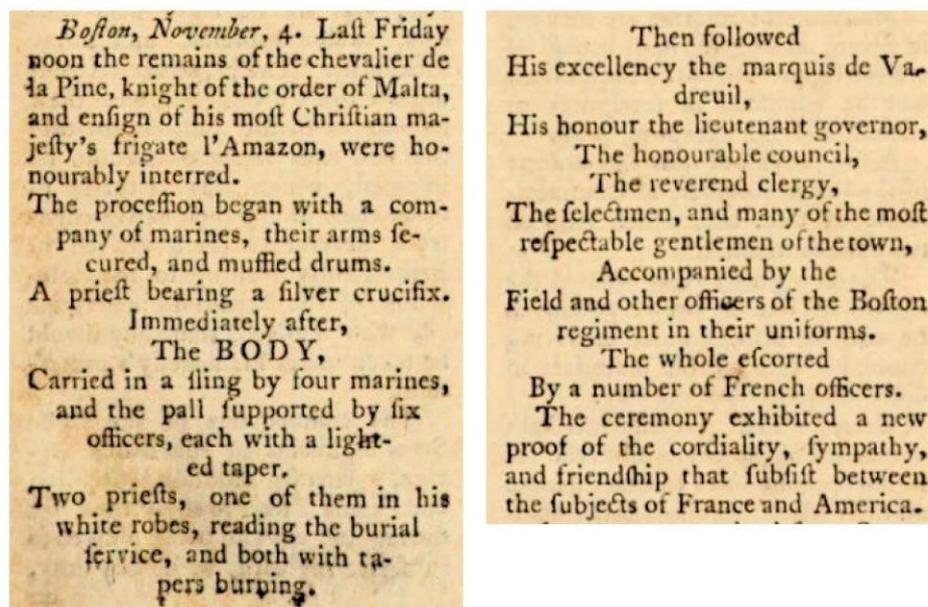


Fig. C1-016. Relation de l'inhumation de Joseph Guillem de L'Espine à Boston.
[*Domaine public.*]

Le lieu exact de l'inhumation à Boston n'est pas précisé mais l'on peut supposer qu'il s'agit du cimetière de la *King's Chapel* de la *Tremont street* à Boston. En effet, c'est là qu'a été inhumé le chevalier de Saint-Sauveur, enseigne de vaisseau sur le *Tonnant*, tué par des émeutiers le 15 septembre 1778 à l'âge de 28 ans. La mort de cet officier en de telles circonstances embarrassait les autorités américaines car il était le premier chambellan du comte d'Artois, le frère cadet du roi de France. Aussi, à la demande du général Washington, la *General Court of Massachusetts* vota dès le 16 septembre l'édification d'un monument à sa mémoire. Mais ce monument de granite

²⁵⁴ *The new annual register or general repository of History, Politics and Literature for the year 1783* [avec un rappel des événements de la fin de l'année 1782], London, Robinson, 1784, Principal occurrences in the year, p. 3, page en ligne (consultée le 22.11.2017) : <https://hdl.handle.net/2027/njp.32101067949022?urlappend=%3Bseq=259>

ne verra le jour que 139 ans plus tard, en 1917, au moment où les États-Unis et la France s'allient à nouveau, dans le cadre d'une autre guerre²⁵⁵.



Fig. C1-017. Monument à la mémoire du chevalier de Saint-Sauveur.
[Copyright Forrest Milder.]

1.3. Le garde de la Marine de L'Espine : Toulon 1775-1781

1.3.1. Premier port d'attache : Toulon 1775

En 1775, le ministre de la Marine Antoine de Sartine supprime l'École royale de marine du Havre, créée deux ans plus tôt et censée former tous les officiers de la Marine²⁵⁶. En lieu et place, Sartine rétablit les trois compagnies de gardes de la Marine, chargées à Brest, Rochefort et Toulon de la formation des futurs officiers, en y renforçant la sélection et l'enseignement des mathématiques²⁵⁷.

Centre maritime de premier ordre, Toulon est à la fois un port de construction, de réparation et d'armement²⁵⁸. Doté d'un arsenal de qualité, les agents du ministère

²⁵⁵ Fitz-Henry Smith, *The memorial to the Chevalier de Saint-Sauveur; the history of the monument and of the votes to erect it, and an account of the ceremonies at the dedication, May 24, 1917*, T. R. Marvin & son, Boston, USA, 1918, 38 p., p. 9. En ligne (consulté le 21.11.2017) : <http://www.archive.org/stream/memorialtocheval00smit#page/8/mode/2up>

Christian M. McBurney, "Why did a Boston Mob kill a French officer?", in: *Journal of the American Revolution*, 23 octobre 2014. En ligne (consulté le 21.11.2017) :

<https://allthingsliberty.com/2014/10/why-did-a-boston-mob-kill-a-french-officer/>

²⁵⁶ Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Cnrs, 1991, 471 p., p. 439.

Liliane Alfonsi, « Une expérience de remise en question du critère de noblesse : l'École Royale de Marine du Havre (1773-1775) », in : *Annales historiques de la Révolution française*, 2016/2 n° 384.

²⁵⁷ Jean Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons*, collection archéologie navale française, tome IV, L'équipage et la conduite du vaisseau, Édition des quatre seigneurs, Grenoble, 1977, 392 p. Voir p. 8 le chapitre sur les gardes de la marine et l'enseignement des premières règles d'arithmétique.

²⁵⁸ Bernard Cros, *Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale*. En ligne (consulté le 17.11.2017) : <https://insitu.revues.org/275>

de la Marine, ingénieurs et intendants construisent, réparent, approvisionnent et arment sans relâche les bâtiments de guerre. Ateliers pour la mâture, la voilure, la clouterie de fer, l'artillerie, le laminage du cuivre, cales de construction, bassins de radoub et spacieux magasins destinés au matériel pour l'immersion des bois, rien ne manque à cette immense infrastructure. C'est dans ce cadre que le chevalier Joseph de L'Espine fait ses débuts. Son dossier militaire mentionne tout d'abord son entrée en service comme aspirant-garde de la marine, le 9 juin 1775. Un an après, il est intégré comme garde-marine à Toulon, le 27 juillet 1776. À cette époque, avant de devenir garde de la marine il faut avoir été aspirant-garde pour suivre l'instruction préparatoire à l'examen de garde de la marine. C'est le Roi qui choisit les aspirants-gardes, l'âge minimal étant fixé à quatorze ans²⁵⁹. Les élèves reçus et admis en qualité d'aspirant-garde de la marine sont répartis entre les trois ports de Brest, Rochefort et Toulon. L'effectif des compagnies des gardes de la marine est fixé à 50 hommes et celui des compagnies des gardes du pavillon à 80 hommes. Le tableau ci-après récapitule les différentes étapes de la carrière d'un officier de marine en 1765 avec les spécifications pour chaque grade²⁶⁰.

Laurent Manoeuvre et Éric Rieth, *Joseph Vernet (1714-1789), Les ports de France*, Arcueil Anthèse, 1994, 168 p. ; Laurent Mongin, *Toulon, sa rade, son port, son arsenal, son ancien bagne*, Toulon, André Lions, 1904, 294 p. ; Solange Ami, « Les maîtres-constructeurs de la marine à Toulon au XVIII^e siècle », in : *Cahiers de la Méditerranée*, n° 10, 1975, *Officiers de marine et maîtres-constructeurs à Toulon aux XVIII^e et XIX^e siècles*, p. 69-77. ; Michel Vergé-Franceschi, « Toulon dans les guerres des XVII^e et XVIII^e siècles », In *Méditerranée, Mer ouverte*, Fondation internationale-Malte, 1997, t. 1, p. 181-191.

²⁵⁹ Le 17 septembre 1792 est publié un décret relatif aux aspirants entretenus de la marine, dans lequel il est précisé d'une part que les titres d'élèves et de volontaire de la marine demeurent supprimés, et d'autre part que le nombre des aspirants de la marine sera illimité.

²⁶⁰ Tableau réalisé par l'auteure d'après : Louis XV (1710-1774), *Ordonnance du roi, du 14 septembre 1764, concernant les Officier de la Marine*, impr. royale, Paris, 1764, 8 p., p. 4-5.

Grades de la Marine Royale en 1765 (Ordonnance du Roi du 14 septembre 1764)	
Grades dans l'ordre hiérarchique	Conditions d'accès
Aspirant Garde de la Marine ou du Pavillon	Doit être âgé de 14 à 18 ans et être noble.
Garde de la Marine ou du Pavillon	Après examen.
<i>Capitaine de flûte</i>	Grade accordé aux maîtres d'équipage et pilotes du roi, ainsi qu'aux capitaines marchands ayant servi le roi (art. XVI).
<i>Lieutenant de frégate</i>	Grade accordé aux capitaines des bâtiments marchands ou des corsaires, auteurs d'une action d'éclat à la guerre (art. XV).
Enseigne de vaisseau	Après des études et au moins 2 ans et demi de navigation depuis le grade de Garde du Pavillon ou de la Marine (art. X).
<i>Capitaine de brûlot</i>	Grade accordé aux capitaines des bâtiments marchands ou des corsaires, auteurs d'une action d'éclat à la guerre (art. XV).
Lieutenant de vaisseau	Après 2 ans au moins de navigation depuis le grade d'Enseigne (art. XI).
<i>Capitaine de frégate</i>	Grade rétabli par ordonnance du 14 septembre 1764 et qui sera supprimé en février 1772. S'obtient après 2 ans de navigation et 2 commandements depuis le grade de Lieutenant.
Capitaine de vaisseau	S'obtient après 1 an et demi comme Capitaine de frégate ou après 4 ans comme Lieutenant de vaisseau et 2 commandements (à partir de février 1772) (art. XII-XIII).
Chef d'escadre	Doit avoir commandé une division de 2 ou 3 vaisseaux ou frégates comme Capitaine de vaisseau (art. XIV).
Lieutenant général des Armées navales	Au choix.
Vice-amiral	Au choix.

Le corps des Gardes de la Marine et du Pavillon correspond à notre actuelle École navale. A l'origine, cette école pour futurs officiers de marine n'avait pas du tout été créée dans ce but. La chronologie suivante résume l'histoire des Gardes de la Marine et du Pavillon amiral. Les Gardes de l'étendard qui étaient l'équivalent de ceux du Pavillon amiral mais pour le compte du général des galères, ne sont là qu'à titre documentaire car ils ont été supprimés en 1749, en même temps que le corps des galères, comme indiqué précédemment. Le tableau de la page suivante indique les étapes à franchir par un jeune aspirant qui souhaite gravir les échelons de la hiérarchie²⁶¹.

On peut imaginer l'arrivée à Toulon de L'Espine en possession du certificat mentionnant qu'il remplit bien les conditions prescrites aux articles 26, 27 et 28 de l'ordonnance du 2 mars 1775 pour ce qui concerne la noblesse, la pension et les actes à fournir. Si la première condition est la noblesse, la seconde est la fortune puisque sa

²⁶¹ Ce tableau et celui de la page suivante ont été réalisés par l'auteure d'après : Louis XV (1710-1774), *Ordonnance du roi, du 25 mars 1765, concernant la Marine*, impr. royale, Paris, 1765, 344 p. En ligne (consulté le 14.12.2017) :

https://books.google.fr/books?id=FJ8_AAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=Grades+de+la+Marine+Royale+en+1765&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwj7Zu1oYfYAhXFIMAKHQ_dCaQQ6AEIMjAC#v=onepage&q&f=false

famille doit s'engager à payer une pension de 600 livres par an à son bénéficiaire, en attendant une nomination d'officier et la première solde.

Gardes de la Marine	Gardes du Pavillon amiral	Gardes de l'Étendard
1626 ou 1627. Création d'un corps de « Jeunes Gentilshommes » pour être instruits sur le fait de la Marine.	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
1664. Création des « Archers Gardes » par le Duc de Vendôme pour sa garde personnelle. Cette compagnie servit auprès du Duc de Beaufort (dernier « Grand Maître de la Navigation ») pour sa garde personnelle.	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>	1668. Création des « Gardes de l'Étendard » à la demande du Général des Galères qui voulait disposer d'une compagnie équivalente à celle des « Archers Gardes » du « Grand Maître de la Navigation ».
15 février 1669. Lettre de Colbert qui licencie les 49 « Archers Gardes » à la suite du décès de Beaufort. Par cette même lettre, il crée une compagnie de « Gardes de la Marine » avec 25 Gentilshommes issus de la compagnie des « Archers Gardes » pour entrer au service du nouvel amiral, le comte de Vermandois.	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
22 avril 1670. Règlement qui divise les « Gardes de la Marine » en 2 détachements : Brest et Toulon.	<i>Nil.</i>	22 avril 1670. La compagnie comprend 40 personnes.
18 décembre 1671. Dissolution de la compagnie des « Gardes de la Marine ».	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
22 juin 1682. Création de 6 compagnies de « Cadets de Marine » et de 3 compagnies de « Gardes de la Marine » (Toulon, Brest et Rochefort). Les « Gardes » ne sont plus des soldats mais de futurs officiers.	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
<i>Nil.</i>	18 novembre 1716. Création d'une compagnie de 80 « Gardes du Pavillon amiral » au service de l'amiral. Ils sont choisis parmi les « Gardes de la Marine ». La compagnie est divisée en 2 détachements : Toulon et Brest.	<i>Nil.</i>
<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>	1749. Dissolution des « Gardes de l'Étendard » en même temps que le Corps des Galères.
14 septembre 1764. Les « Gardes » sont réduits au nombre de 80 par compagnie, soit un total de 240 Gardes.	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
29 août 1773. Les « Gardes » sont réduits au nombre de 80 pour l'ensemble des 3 compagnies.	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
1^{er} janvier 1786. Dissolution des compagnies des « Gardes de la Marine ».	1^{er} janvier 1786. Dissolution des « Gardes du Pavillon amiral ».	<i>Nil.</i>
1^{er} janvier 1786. Création des « Élèves de la Marine » pour remplacer les « Gardes de la Marine » et les « Gardes du Pavillon amiral ».		<i>Nil.</i>

C'est certainement auprès de Louis Armand, marquis de La Poype de Vertrieu (1721-1801), chef d'escadre et commandant de la compagnie des gardes Marine du port de Toulon de 1775 à 1781²⁶², que L'Espine accomplit les formalités

²⁶² Il avait débuté lui-même 37 ans auparavant, comme garde de marine à Toulon. Pour une courte

d'incorporation²⁶³. Le jeune élève-officier reçoit un bel uniforme à boutons dorés, un justaucorps (vêtement étroit à manches qui serre le corps et descend jusqu'aux genoux), une veste de drap bleu doublée de serge écarlate, avec des revers de même couleur, un chapeau et une paire de souliers ornés aussi de boucles dorées, ainsi qu'une épée à poignée dorée.

L'aspirant-garde de L'Épine peut à présent suivre la formation qui mêle cours théoriques et cours pratiques avec des évolutions en mer. D'après Patrick Geistdoerfer, les bases de la formation font l'objet d'une révision constante pour tenir compte du progrès des sciences²⁶⁴. Il s'agit pour le jeune garde-marine d'acquérir des connaissances maritimes, militaires, stratégiques et politiques lui permettant de mener à la victoire des forces organisées complexes. Ainsi son emploi du temps est réglé par les articles rédigés en 1689 par Colbert qui a réorganisé le corps. À titre d'exemple, voici quatre articles régulant la journée type des nouveaux incorporés :

« VI. Pendant le temps qu'ils resteront dans le port, les gardes de la Marine se rendront tous les matins à 6 heures en été et à 7 heures en hiver, dans le lieu qui sera marqué pour entendre la messe, et ensuite dans la salle de l'arsenal qui sera désignée pour leurs exercices où se trouveront les maîtres à écrire, à dessiner, ceux de mathématiques, de fortifications et d'hydrographie.

VII. Après avoir été deux heures dans cette salle, ils passeront dans une autre où seront les maîtres à danser, d'escrime et de la pique, desquels ils apprendront pendant deux autres heures, tout ce qui peut servir à les rendre adroits.

VIII. Ils se trouveront à une heure après-midi au lieu marqué de l'arsenal pour faire l'exercice du mousquet et apprendre les évolutions militaires et cet exercice se fera à porte fermée et sans tambour.

IX. « Après avoir quitté les armes, ils iront dans la salle des constructions où le maître charpentier du port et les plus habiles officiers leur expliqueront par règle la manière de construire les vaisseaux et les proportions de toutes les pièces qui les composent ; de là ils seront conduits à l'école du canon pour y faire l'exercice.²⁶⁵ »

biographie, voir l'article d'Henri Caburet « Un chef d'escadre au XVIII^e siècle : le Marquis Louis-Armand de la Poype de Vertrieu 1721-1801 », in : *Pages d'Histoire des communes*, Lyon, mars 1975, p. 207-215. En ligne (consulté le 16.11.2017) :

<http://www.commune-vertrieu.fr/histoire/histoire-caburet-poype.pdf>

²⁶³ Cf. annexe AI.CPE.105. Plan de la grande et de la petite rade de Toulon.

²⁶⁴ Patrick Geistdoerfer, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI^e siècle, des gardes aux bordaches », in : *Techniques et culture*, juin 2005, vol. 45. En ligne (consulté le 15.12.2017) : <http://journals.openedition.org/tc/1467>

²⁶⁵ Antoine Boudet, *Histoire générale de la Marine, contenant son origine chez tous les peuples du*

Ces articles illustrent donc bien la polyvalence de la formation des gardes et donnent une idée très concrète de leur emploi du temps et des matières enseignées. Au bout d'un an, un examen permet, en cas de réussite, d'être promu garde de la Marine. Les aspirants-gardes ayant échoué à l'examen sont autorisés à tenter leur chance une seconde fois, l'année suivante. Mais en cas de nouvel échec, ils sont renvoyés à leur famille. Le garde de la Marine obtient son premier grade d'officier – enseigne de vaisseau – après avoir réussi un second examen et avoir servi au moins deux ans et demi à la mer, en fonction de son ancienneté en service et des places disponibles²⁶⁶.

Grâce aux archives, on connaît relativement bien la formation scientifique dispensée aux gardes de la Marine et donc suivie par le garde-marine de L'Espine. Cette formation se base sur le cours dit *de Bézout*, rédigé tout spécialement par le mathématicien Étienne Bézout (1730-1783) sur les instructions du duc de Choiseul et intitulé *Cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la marine*. Ce cours comporte cinq parties en six volumes : un volume d'arithmétique, un de géométrie, un d'algèbre, deux de mécanique et un de navigation. Une fois acquis l'ensemble du cours *de Bézout* – ce que l'on appelle *étude d'obligation* –, le garde-marine poursuit sa formation par l'étude pratique de la construction, de l'arrimage, du gréement, de la manœuvre des vaisseaux ainsi que l'étude de l'artillerie et de la tactique des armées navales. Outre le manuel de mathématiques, les gardes-marine doivent étudier le traité standard sur les mâts et gréements, ainsi que l'ouvrage de Duhamel du Monceau sur l'architecture navale²⁶⁷.

Henri-Louis Duhamel du Monceau (1700-1782) est nommé Inspecteur général de la Marine en 1739. Il est à l'origine en 1741 de l'École de la Marine à Paris, école dont il assure la direction jusqu'à sa mort survenue en 1782²⁶⁸.

monde, ses progrès, son état actuel, & les expéditions maritimes, anciennes & modernes, publié chez Antoine Boudet, Paris, 1758, t. 3, 377 p. Voir le Code des armées navales, p. 248-249.

²⁶⁶ Michel Vergé-Franceschi, *la Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, la pensée universelle, 1977, 309 p., p. 81.

²⁶⁷ Henri-Louis Duhamel du Monceau, Nicolas-Marie Ozane (illustrations), *Éléments de l'architecture navale, ou Traité pratique de la construction des vaisseaux*, imprimeur-libraire. Jombert, Paris, 1752, 2^e édition augmentée, 1758, 1 vol., 482 p.

Claude Barthélémy Morisot, *Orbis Maritimi*, Dijon, Pierre Paillot, 1643, 725 p. Premier traité français sur les constructions navales et la navigation.

²⁶⁸ Nicolas de Condorcet, « Éloge de M. Duhamel », in : *Histoire de l'Académie royale des sciences année 1782*, impr. royale, Paris, 1785, p. 131-155.

Duhamel du Monceau : un Européen du siècle des Lumières, actes du colloque du 12 mai 2000, Académie d'Orléans, *Agriculture, Sciences, Belles Lettres et Arts*, 2000, 330 p.

Éric Rieth, « Duhamel du Monceau et la méthode des anciens constructeurs », in : *État, marine et*

Ayant remarqué que la plupart des constructeurs travaillent « au hasard et sans principe », l'auteur rédige son ouvrage avec le souci de lever « le secret des constructeurs » jusqu'alors protégé jalousement pour préserver les positions acquises par certaines familles. La première édition datée de 1752 comporte neuf chapitres qui traitent de la charpente, des proportions des vaisseaux, de la conception du navire, des méthodes suivies par les constructeurs, de la pesanté du vaisseau, du volume que doit posséder la carène de l'hydrostatique et enfin de l'hydrodynamique²⁶⁹. Le traité destiné aux jeunes constructeurs et aux gardes de la Marine (élèves-officiers) est essentiellement pratique car il a bénéficié du concours de constructeurs mais le grand mérite de Duhamel du Monceau est d'exposer, dans une publication imprimée et accessible à tous, les calculs fondamentaux permis par le plan, indispensable support graphique du raisonnement et du cheminement de la pensée. À ces études théoriques et pratiques s'ajoutent trois fois par semaine en été des visites de l'atelier et chantiers de l'arsenal. Une fois toutes ces étapes franchies et l'assurance que les connaissances ont bien été acquises, le garde-marine peut enfin embarquer. À bord, les gardes prennent le quart comme les officiers auxquels il doit présenter son journal de mer²⁷⁰.

Quant au garde de la Marine de L'Espine²⁷¹, il embarque le 21 novembre 1776 sur la frégate *Aimable* où il passe garde du Pavillon en 1777²⁷². Il n'existe à cette époque qu'une compagnie de gardes du pavillon, partagée entre Brest et Toulon. Les gardes du pavillon ont été créés par les ordonnances de 1716 et de 1732, la compagnie assurant un service de garde personnelle de l'amiral ou des vice-amiraux. Les gardes du Pavillon sont toujours issus des gardes de la Marine mais ce passage ne constitue pas vraiment une promotion malgré une solde plus élevée. En ce début de carrière, L'Espine progresse rapidement en grade puisqu'il est promu enseigne de vaisseau dès le 1^{er} avril 1778. Par contre, en dépit de brillants états de services, il n'est promu lieutenant de vaisseau que huit années plus tard, en mai 1786.

société : hommage à Jean Meyer, Presses Université Paris-Sorbonne, Paris, 1995, p. 351-363.

Patrick Villiers, « Duhamel du Monceau et Maurepas, une rencontre inattendue », in : *Chronique d'histoire maritime*, n° 61, déc. 2006, p. 23-40.

²⁶⁹ Le succès est immédiat et considérable et l'ouvrage est rapidement traduit en anglais. Du coup, cette première édition est rapidement suivie d'une seconde publiée en 1758, à laquelle l'auteur ajoute un dixième chapitre consacré à la stabilité du navire.

²⁷⁰ Au retour leur journal est examiné par le commandant de leur compagnie et le professeur d'hydrographie.

²⁷¹ Cf. annexe All.DA.118. Exemple de Certificat de Garde de la Marine.

²⁷² Archives nationales, Marine, C⁷183, dossier individuel.

Le jeune enseigne de vaisseau poursuit sa formation dans la Marine royale en servant brièvement en temps de paix à bord du chébec *Séduisant*, et en temps de guerre à bord de la frégate *Aimable*²⁷³, puis de la frégate *Friponne*. En l'espace de huit ans, six mois et vingt-cinq jours, L'Espine sert sur cinq bâtiments²⁷⁴. Les journaux de bords de l'*Aimable* et de la *Friponne* (32 canons) sont conservés aux Archives nationales²⁷⁵. Du côté des plans, ceux de la *Friponne* sont conservés au service historique de Rochefort²⁷⁶, ceux du *Séduisant* au service historique de Toulon²⁷⁷ et ceux de la *Proserpine* au service historique de Vincennes. C'est sur cette dernière frégate de 40 canons que L'Espine embarque en 1787 pour la Jamaïque²⁷⁸.

1.3.2. À bord de la frégate *Aimable*

Comme l'indiquent ses états de services, le chevalier de L'Espine embarque à deux reprises sur la frégate *Aimable* : du 21 novembre 1776 au 27 septembre 1777, puis du 9 avril 1778 au 24 octobre 1779²⁷⁹. Entre ces deux embarquements, il sert moins d'un mois à bord du chébec *Séduisant*.

Un courrier daté de 1777 écrit par Saint Cosme de Sainte Eulalie, lieutenant de vaisseau à bord de l'*Aimable*, nous révèle les conditions de la traversée : « L'assiduité et le zèle de mes officiers à suivre leur service me fait espérer d'avoir à rendre d'eux le compte le plus avantageux, je m'empresse d'en rendre un particulier de Monsieur le chevalier de la Rochebonet. Je n'ai qu'à me louer de l'activité et de la capacité du lieutenant premier maître qui a été bien secondé par tous les officiers marinières. Tous les maîtres en général ont rempli avec intelligence et assiduité les fonctions de leurs rôles respectifs.²⁸⁰ » On peut donc supposer à cette lecture que le premier

²⁷³ En 1779, l'enseigne de vaisseau de L'Espine occupe les fonctions de lieutenant de compagnie sur la frégate *Aimable*, frégate sur laquelle il avait réalisé son premier embarquement en novembre 1776.

²⁷⁴ Archives nationales, Marine, C⁷181.

Cf. annexe AII.DA.119. État succinct des services du chevalier de L'Espine.

Cf. annexe AII.DA.120. État des services du lieutenant de vaisseau de L'Espine au 17 nov. 1788.

²⁷⁵ Archives nationales, Marine, 4JJ, 144F, journal de la *Friponne*.

Archives nationales, Marine, 4JJ, 144N, journal de l'*Aimable*.

²⁷⁶ Shd, Vincennes, 2G^{41bis} n° 6, Plan et élévation d'une frégate de 24 canons *Friponne*, signé par Pierre Morineau le 12 janvier 1747 à Rochefort.

²⁷⁷ Shd, Vincennes, 8 DD1¹⁴ n° 19, plan du chébec *Séduisant* de 20 canons de 8.

²⁷⁸ Shd, Vincennes, D1/69 n° 66, frégate de 40 canons *Proserpine* par Collet, Brest, vu et approuvé par le maréchal de Castries.

Shd, Vincennes, D1/65 n° 30, frégate *Proserpine* « Ornaments de la proue », lavis.

²⁷⁹ Archives nationales, Marine, C⁷181.

²⁸⁰ Archives nationales, Marine, B⁴132, f° 183.

embarquement du chevalier a été des plus satisfaisants et que le départ de sa carrière débute sous de bons auspices.

Mais avant d'évoquer sa deuxième mission, toujours à bord de l'*Aimable*, cette fois-ci au sein de l'escadre du vice-amiral d'Estaing²⁸¹, voyons les caractéristiques de cette frégate de 26 canons de 8 livres. Le succès des frégates de 8²⁸² construites par l'ingénieur constructeur Antoine Grognard²⁸³ incite le Ministre de la Marine Bourgeois de Boynes à lui demander en 1772 le plan modèle de ce type de bâtiment. En 1774, deux frégates conformes au plan sont construites à Toulon : l'*Alcmène* et l'*Aimable*²⁸⁴, toutes deux capturées ultérieurement par les Anglais²⁸⁵. Ce sont les dernières frégates portant des pièces de 8 livres à être construites car le calibre de 12 livres se généralise pour ce type de navire. C'est le cas pour l'*Hermione*, la frégate transportant La Fayette. Les pièces de 8 livres passent alors aux corvettes²⁸⁶.

L'*Aimable* peut accueillir jusqu'à 141 hommes à bord avec un tonnage compris entre 500 et 966 t et porte 26 canons de 8 livres. Or, le rôle d'équipage retrouvé dans les archives répertorie 240 hommes embarqués, soit un sureffectif d'une centaine. On les retrouve répartis selon les catégories suivantes : outre le lieutenant de vaisseau de Saint Cosme Sainte Eulalie, 4 enseignes de vaisseau, 1 chirurgien entretenu, 1 aumônier, 2 gardes-marine dont L'Espine, 16 officiers-mariniers de manœuvre, 8 officiers-mariniers de pilotage, 16 officiers-mariniers de canonnage, 2 officiers-mariniers de charpentage, 2 officiers-mariniers de calfatage, 3 officiers-mariniers de voilerie, 9 gabiers, 8 timoniers, 105 matelots, 16 novices, 3 volontaires, 11 surnuméraires, 25 moussettes et 7 domestiques²⁸⁷.

²⁸¹ Jacques Michel, *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri comte d'Estaing*, Michel, 1976, 455 p. Voir la campagne de 1778 p. 157-180, et l'analyse du caractère de d'Estaing, p. 197-201.

²⁸² En 1740, est construite à Brest la *Médée*, frégate de 26 canons de 8 livres en une seule batterie. Blaise Ollivier a développé à partir de la frégate légère, un nouveau concept de frégate à un pont percée de 13 sabords et armée de canons de 8 livres avec une hauteur de batterie de 5 pieds 2 pouces (environ 1,70 m).

²⁸³ Antoine Grognard (1727-1799). Formé à l'École des ingénieurs-constructeurs des vaisseaux royaux créée par Duhamel du Monceau en 1765, il est responsable au cours de sa carrière de la construction de 39 vaisseaux, 18 frégates et plus de 280 petits bâtiments. Les documents personnels d'Antoine Grognard sont conservés aux Archives nationales sous la cote 41 AP.

²⁸⁴ Cf. annexe AI.CPE.106. Plan de l'*Aimable*, levé à Woolwich en 1781 (échelle 1:72).

²⁸⁵ Rif Winfield et Stephen S. Roberts, *French Warships in the Age of Sail 1786-1861: Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth Publishing, 2015, 464 p.

²⁸⁶ À son retour en France en 1782, l'*Hermione* continue ses missions de frégate avant de sombrer le 20 septembre 1793, suite à une mauvaise manœuvre de son capitaine, en pleine Révolution française. Jean-Claude Lemineur, avec la participation de Patrick Villiers, *L'Hermione, une frégate au service de l'indépendance américaine, frégate de 12, 1779-1793*, Éd. Ancre, Nice, 2015, 144 p., 34 pl.

²⁸⁷ Cf. annexe AI.DA.121. Rôle d'équipage de l'*Aimable*, tiré de l'ouvrage *Les combattants français de la guerre américaine 1778-1783*, publié par le ministère des affaires étrangères, Washington, 1905.

Cette frégate accomplit plusieurs types de missions, notamment en escadre le long des côtes françaises de Méditerranée mais aussi en escorte de convois rentrant en France. Elle est démantelée en 1814, deux ans après sa capture au large de Saint-Domingue par l'escadre anglaise de Samuel Hood. Toutefois, le souvenir de la frégate *Aimable* perdure aux États-Unis, sous la forme d'une plaque qui porte son nom²⁸⁸ parmi les soixante autres navires français ayant participé à la guerre d'Indépendance américaine et servant dans les quatre escadres aux ordres des comtes d'Estaing²⁸⁹, de Grasse, de Guichen et de Ternay.

L'exploitation du journal de bord de la frégate *Aimable*²⁹⁰ permet de mieux comprendre son rôle au sein de l'escadre que le roi Louis XVI décide d'envoyer pour prêter main forte aux Insurgés américains. C'est le vice-amiral d'Estaing qui est désigné pour conduire cette escadre de Toulon en Amérique²⁹¹.

Cinq semaines après la signature du Traité d'amitié avec les États-Unis, le 13 avril 1778²⁹², l'escadre de l'amiral d'Estaing est la première à prendre la mer et quitte Toulon avec 12 vaisseaux et 4 frégates²⁹³. Parmi les frégates, la *Chimère* et l'*Engageante* sont des 30 canons, alors que l'*Alcmène* et l'*Aimable* sont des 26 canons. L'*Aimable* fait donc bien partie des frégates désignées pour cette traversée²⁹⁴. Alors âgé de 49 ans, le vice-amiral comte d'Estaing est perçu comme un « intrus »²⁹⁵. En effet, le comte est un officier de terre passé dans la Marine royale avec un grade d'officier général, sans être passé par la filière des gardes-marine²⁹⁶.

²⁸⁸ Cf. annexe All.DA.122. Plaque commémorative de Yorktown, en Virginie.

²⁸⁹ Archives nationales, Marine, B⁴144. L'escadre du comte d'Estaing comprend 10 542 hommes au départ de Toulon.

²⁹⁰ Archives nationales, Marine, 4JJ, 144N, journal de bord.

²⁹¹ Jean Baptiste Charles Henri Hector, comte d'Estaing, né au château de Ravel le 24 novembre 1729, il est guillotiné à Paris le 28 avril 1794. À ses juges du tribunal révolutionnaire, il déclare : « Quand vous aurez fait tomber ma tête, envoyez-la aux Anglais, ils vous la paieront cher ! »

Jacques Michel, *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing, 1724-1794*, J. Miche, Paris, 1976, 455 p.

²⁹² Signé le 7 février 1778 à l'hôtel Crillon, le traité établit une alliance commerciale entre ces deux nations, mais prévoit avant tout le soutien militaire du royaume de France à la guerre d'Indépendance américaine.

²⁹³ Le *Languedoc* de 90 canons, le *Tonnant* de 80 canons, le *César*, le *Zélé*, l'*Hector*, le *Guerrier*, le *Marseillais*, le *Protecteur* de 74 canons, le *Vaillant*, la *Provence*, le *Fantasque*, le *Sagittaire* de 64 canons, sont des bâtiments de construction récente, dotés des derniers perfectionnements nautiques et propres à effectuer de longues croisières.

²⁹⁴ Cf. annexe All.DA.123. Forces navales françaises engagées aux Amériques de 1778 à 1783. Le dessinateur et graveur Pierre Ozanne a immortalisé le départ de Toulon de l'escadre d'Estaing.

²⁹⁵ G. Lacour-Gayet, « La vieille France et la jeune Amérique : campagne du vice-amiral d'Estaing », in : *Revue des deux mondes*, t. 25, 1905.

²⁹⁶ Olivier Chaline Conférence sur les campagnes de mer au XVIII^e siècle : *l'exemple de l'escadre*

Le corps le déteste au point que les gardes-marine de Brest refusent de se rendre aux bals qu'il organise dans ce port lorsqu'il y commande. En véritable homme de guerre, il déclare : « La promptitude est la première des armes ; étonner, c'est presque avoir vaincu. » Fort de cette maxime, il s'empresse de quitter Toulon en ayant fait courir le bruit que son escadre doit rallier Brest.

Le 13 avril 1778 l'escadre quitte donc le port de Toulon avec des figures prometteuses comme Bougainville, Borda ou encore Suffren. Elle manœuvre d'abord longuement en Méditerranée et, le 3 mai, embarque vers Antibes de curieux passagers : le représentant américain en France Silas Deane²⁹⁷ et quelques officiers, ainsi que Gérard de Rayneval qui représentera le roi Louis XVI au congrès des Insurgents. Les instructions secrètes de d'Estaing lui enjoignent d'aller chercher directement l'ennemi jusqu'au-delà de l'Atlantique. Mais on lui reprochera justement sa lenteur à gagner le large puisque c'est seulement un mois après le départ de Toulon (le 20 mai) que le but de l'expédition est révélé aux commandants de navire, alors que l'escadre se trouve à 40 lieues à l'ouest du Cap Saint-Vincent.

L'escadre du comte d'Estaing se présente le 8 juillet 1778 à l'embouchure de la Delaware. Prévenue de l'arrivée des Français, l'escadre anglaise a quitté la zone le 28 juin et se retire à Sandy-Hook, près de New York. L'escadre française remet sous voiles le 9 juillet et vient mouiller devant New York le 11 juillet. Le 14 juillet, le jeune marquis de La Fayette adresse, dans le style si particulier qui est le sien, une vibrante lettre au comte d'Estaing, dont voici un extrait relatif aux Anglais : « [...] Puissiez-vous les battre, les couler à fond, les mettre aussi bas qu'ils ont été insolents ! Puissiez-vous commencer le grand œuvre de leur destruction, qui mettra leur nation sous les pieds de la nôtre ! Puissiez-vous leur prouver, à leurs dépens, ce que peut faire un Français et un Français auvergnat ! Puissiez-vous leur faire autant de mal qu'ils nous en souhaitent ! [...]»²⁹⁸ »

L'escadre de d'Estaing reste à son mouillage quinze jours durant, alors que l'escadre anglaise de l'amiral William Howe se trouve dans la rade de New York. Les

d'Estaing et de Grasse durant la guerre d'Indépendance américaine, 8 janvier 2013, École militaire.

²⁹⁷ Mark Allen Baker, « Silas Deane », in : *Spies of Revolutionary Connecticut from Benedict Arnold to Nathan Hale*, Arcadia Publishing, USA, 2014, 160 p., p. 61.

²⁹⁸ Archives nationales, Marine, B¹141, f^o 144 et suivants, Correspondance échangée entre La Fayette et d'Estaing.

Henri Doniol (1818-1906), *Correspondance inédite de La Fayette, lettres écrites au comte d'Estaing pendant la campagne du vice-amiral de la Delaware à Boston, du 14 juillet au 20 octobre 1778*, E. Leroux, Paris, 1892.

Français en profitent pour faire de l'eau et pour s'entendre avec le gouvernement des États-Unis. L'escadre française rallie New-Port le 28 juillet, afin de soutenir les opérations terrestres américaines contre Rhode Island. Le comte d'Estaing mouille à l'extérieur du port de manière à surveiller les trois voies d'accès qui y mènent. À cette occasion, la frégate *Aimable* entre en action. Son commandant est le lieutenant de vaisseau de Saint Cosme de Sainte Eulalie. Ses ordres précisent qu'il doit se méfier des Anglais, attaquer toute flotte allant ou venant de l'Amérique, et se rendre directement à Boston en cas de séparation²⁹⁹. Le 30 juillet 1778, les frégates *Aimable* et *Alcmène* attaquent la corvette anglaise *HMS Kingfisher* et deux bâtiments plus modestes, au mouillage dans la passe à l'est de la baie de Rhode Island. Afin qu'ils ne tombent pas aux mains des Français, les équipages anglais incendient les trois navires. Cet engagement figure dans le dossier militaire du chevalier de L'Espine³⁰⁰. Finalement, la frégate *Aimable* est le seul navire de l'escadre ayant participé à cette longue campagne à la mer sans avoir subi de pertes, et ce malgré de médiocres qualités nautiques : « c'est tout ce qu'elle peut faire que de suivre », précise un rapport fait sur l'état des vaisseaux et des frégates³⁰¹. Justement, la frégate *Aimable* va « suivre » le comte d'Estaing dans les Antilles où il remporte la bataille navale de la Grenade, le 6 juillet 1779, face à l'escadre anglaise du contre-amiral John Byron (1723-1786). Le comte d'Estaing connaît bien la zone pour avoir été gouverneur de Saint-Domingue de 1764 à 1766³⁰². Toutefois, ne mesurant pas à sa juste valeur l'importance de sa victoire navale tactique, d'Estaing néglige son exploitation en se contentant des quelque 350 km² de l'île de la Grenade. En fin de campagne, l'*Aimable* prend le chemin du retour avec l'escadre et arrive en France, la veille de Noël 1779.

²⁹⁹ Anonyme, *Extrait du journal d'un officier de marine de l'escadre de M le Comte de l'Estaing*, université de Gand, 1782, 93 p.

³⁰⁰ Archives nationales, Marine, C7181, dossier individuel.

³⁰¹ Archives nationales, Marine, B4141, f° 213-214, aperçu succinct des qualités des vaisseaux et des frégates de l'escadre, divisés en 3 classes.

³⁰² Pierrefitte, Correspondance de l'amiral d'Estaing, 55 cartons, 562AP/1-562AP/55-562AP/5-562AP/38, gouverneur général des Îles sous le Vent à Saint-Domingue en février 1764.

1.3.3. À bord de la frégate *Friponne*

De retour de son périple à bord de l'*Aimable*, le chevalier de L'Espine est affecté le 12 juin 1780 sur la frégate *Friponne* commandée par le capitaine de vaisseau de Macnemara.

Frégate de 8 de 600 tonneaux identique à la *Capricieuse*, la *Friponne* est doublée de cuivre. Elle mesure 34,60 m de long pour 17,60 m de large et peut accueillir 261 hommes d'équipage. Comme l'indique le plan d'origine daté du 12 janvier 1747, cette frégate est percée de douze sabords sur chaque bord. Elle possède un faux pont continu de l'avant à l'arrière, de 4 pieds et 6 pouces de hauteur de plancher, et un gaillard d'arrière terminé à 5,5 pieds en arrière du grand mât. Le plan mentionne qu'elle a été lancée le 15 décembre 1747, et que son tirant d'eau est de 9 pieds et 10 pouces à l'arrière et de 7 pieds et 5 pouces à l'avant. Cette frégate peut entreprendre de longues traversées³⁰³.

Alors que la plupart des embarquements concernent le convoi ou le transport de troupes, la première mission effectuée par L'Espine à bord de la *Friponne* est une mission de renseignement naval, donnée le 11 novembre 1780 par le comte d'Hector : « Il est ordonné à Macnemara, capitaine de vaisseau de la frégate du roi la *Friponne*, d'appareiller de cette rade le plus tôt possible avec les corvettes *Favorite*, *Alerte* et *Active* pour faire route vers Ouessant afin d'établir une croisière d'observation qui puisse le mettre à même de prendre connaissance de l'armée ennemie et d'éclairer tous ses mouvements³⁰⁴. M de Macnemara est prévenu que dans cette mission il ne doit en rien se compromettre, qu'il doit diriger ses bordées et sa navigation de manière à se conserver la faculté de rentrer à Brest, la mission dont il est chargé consiste à instruire Mr le Comte d'Estaing de la position de l'ennemi et nullement à chercher à faire des prises.³⁰⁵ »

³⁰³ Cf. annexe AI.CPE.107. Plans de la *Friponne* de 1747. Shd, 2G^{41bis} n° 6, Plan et élévation d'une frégate de 24 canons *Friponne*, signé par Morineau le 12 janvier 1747 à Rochefort.

Né en 1697, Pierre Morineau est le fils d'un maître-charpentier de l'arsenal de Rochefort. Élève de Masson, il sera le premier maître constructeur en chef de l'arsenal de Rochefort, de 1738 à sa mort en 1764. On lui doit par exemple la mise en chantier des frégates de 12 et la construction de l'*Hermione* lancée en 1750. Il est en outre l'auteur de plusieurs manuscrits de construction navale.

³⁰⁴ La corvette *Active* se trouve à Camaret, lorsque la frégate *Friponne* passera dans cette baie elle lui sera donner l'ordre par une de ses corvettes d'avoir à la suivre ces tous petits bâtiments recevront de M. Macnemara les ordres et les signaux nécessaires pour leur navigation, ils n'ont d'autres devoirs que de le suivre.

³⁰⁵ Archives nationales, Marine, B⁴¹³⁹, f° 197.

Il est ajouté dans les instructions que lorsqu'il est instruit de la position tenue par l'ennemi, il doit dépêcher deux de ses avisos pour donner avis à Mr le Comte d'Estaing de sa reconnaissance de la position et des forces de l'armée ennemie³⁰⁶. Puis il doit affecter les trois corvettes qu'il a sous ses ordres, de la manière la plus convenable et leur donner des points de rendez-vous pour leur rendre compte de ce qu'elles auraient pu découvrir³⁰⁷.

Macnemara doit continuer sa mission jusqu'à ce qu'une frégate aille le relever. Si avant cette époque il avait connaissance de la rentrée de l'armée et convoi aux ordres du comte d'Estaing, il doit revenir dans ce port, la saison où nous sommes ne permettant pas de tenir la mer constamment dans une croisière aussi limitée que celle-ci, la frégate *Friponne* peut aussitôt que les circonstances le permettent aller à Berthaume ou en rade de Brest ainsi que les corvettes sous ses ordres si les commandants de ces mêmes corvettes ne remplissaient pas avec exactitude et intelligence, la mission de Macnemara.

La mission dont est chargé cet officier ne permet pas d'indiquer ni de prévoir tout ce qu'il est nécessaire de faire pour la remplir connaissant l'intelligence de Macnemara, son zèle et sa connaissance, je l'autorise à prendre sur lui ce qu'il croira avantageux à l'exécution de l'objet qu'il a à remplir sans perdre de vue qu'il ne doit pas se compromettre par des chasses ou des bordées trop étendues, ses corvettes sont faites pour être sacrifiées à la réussite de ce qui lui est confié.

C'est le 22 décembre 1780, qu'un rapport de Macnemara, écrit à bord de la *Friponne* en rade de Brest, nous apprend le résultat de la mission donnée par le comte d'Hector³⁰⁸. Macnemara y explique qu'il a détaché le *Lutin* à trente lieues dans le nord-ouest où il était à supposer que cette armée pouvait avoir établi sa croisière, ce dernier n'aurait rien vu pendant qu'il était en station dans cette partie ; puis il a pris l'initiative d'étendre ses bordées jusqu'à 15 lieues au large d'Ouessant depuis le Sud-ouest jusqu'au nord-ouest et dans toute sa croisière, il n'a rencontré que des bâtiments neutres venant de la Manche.

Si le journal de bord apporte des informations capitales sur le déroulement de la mission, il convient de rappeler en premier lieu les instructions données par le roi au

³⁰⁶ L'un parcourant à peu près la latitude d'Ouessant et l'autre celle de Belle-Isle.

³⁰⁷ Elles doivent toujours être placées en avant de lui et leurs distances fixées par les vents qui règneront et la position qu'il aura lui-même prise qui pour la frégate *Friponne* ne doit guère être loin de la vue d'Ouessant afin d'éviter qu'il ne puisse être coupés par les bâtiments venant de la Manche.

³⁰⁸ Archives nationales, Marine, B⁴139, f^o 197.

capitaine de vaisseau Macnemara³⁰⁹. Ces dernières, soigneusement consignées dans un courrier de Versailles en date du 25 février 1781, précisent que le roi ayant fait venir au port de Brest les frégates *Friponne* et *Gloire*, en confie le commandement à Macnemara. Ce dernier peut appareiller dès que le vent le permet et ouvrir les instructions particulières cachetées une fois au large, afin de connaître la route à emprunter. Il doit tenir un journal de son voyage et l'envoyer à son retour au secrétaire d'État de la Marine³¹⁰. C'est précisément ce journal conservé aux Archives nationales, qui relate, jour après jour le parcours ô combien mouvementé de la *Friponne*, pendant sa campagne à la mer du 12 juin 1780 au 12 septembre 1781³¹¹. Il nous fournit de précieuses informations sur la vie quotidienne de L'Espine à bord de la *Friponne*³¹². Ainsi, le 23 juin à Lorient, Macnemara écrit dans un courrier : « J'ai l'honneur de rendre compte que la *Friponne* vient d'être mise en rade aujourd'hui, qu'il y a encore un peu de travail en menuiserie, charpente et peinture à finir, qu'il manque à l'équipage de cette frégate, 50 matelots. J'espère Monseigneur que dans 10 ou 12 jours je serai en état de mettre à la voile, je vais m'occuper d'exercer mon équipage pour me mettre en état de remplir vos ordres de façon à mériter la manifestation de vos bontés. » On apprend ensuite que la *Friponne* partie de Lorient se rend en rade de Pennamec où elle reste jusqu'au 10 juillet : c'est là que Macnemara prépare la frégate pour la haute mer en exerçant l'équipage à la manœuvre des voiles et au service du canon et de la mousqueterie. Il se rend ensuite à Groix pour embarquer un complément d'équipage.

Un second courrier de Macnemara, en date du 10 juillet 1780, nous révèle l'objet de sa mission : « En conséquence des ordres de M. le Comte d'Hector³¹³ portant

³⁰⁹ Le comte Henri Pantaléon de Macnemara est né à Rochefort en 1743 et meurt assassiné le 4 novembre 1790 à Port-Louis, au cours d'une émeute sur l'île de France (aujourd'hui Ile Maurice). Débutant sa carrière comme garde-marine en 1756, il participe à des missions d'escorte côtière, notamment à bord de la *Pomone*. En novembre 1759, il participe sur l'*Orient* au combat naval des *Cardinaux* dans la baie de Quiberon, avant d'être promu enseigne de vaisseau en janvier 1761. Lieutenant de vaisseau en 1772, aide-major en 1775, il commande la *Charmante* en 1778 et 1779. Promu capitaine de vaisseau en avril 1780, il prend le commandement de la frégate *Friponne* à bord de laquelle L'Espine embarque comme aide-major de Marine. Le 19 juin avec la *Friponne*, Macnemara capture deux frégates anglaises et trois corsaires anglais au large de Cadix.

³¹⁰ Archives nationales, Marine, B⁴188, Instructions du roi à Macnemara.

³¹¹ Archives nationales, Marine, cote 4JJ 144F.

³¹² Cf. annexe All.DA.124. Première page du journal de bord de la *Friponne*.

³¹³ Nommé chef d'escadre par ordonnance royale du 4 mai 1779, le comte d'Hector (1722-1818) devient le supérieur hiérarchique de Macnemara, lorsqu'il prend le commandement du port de Brest. On le surnomme le « valet de carreau » en référence au nom de la carte à jouer, ou encore le « fils de Priam ». Le comte d'Hector se distingue en Baie de Quiberon, en novembre 1759, au cours du combat naval dit « des Cardinaux » : avec le chevalier de Ternay, il parvient à sauver une partie des navires français réfugiés dans l'estuaire de la Vilaine, et devient chevalier de l'ordre de Saint-Louis.

d'aller croiser pendant trois semaines sur les Glénans et ensuite retourner à Brest pour y recevoir les ordres sur ma destination ultérieure, j'ai l'honneur Monseigneur de vous informer que je mettrai à la voile au premier vent favorable : l'objet de cette croisière étant de prendre et éloigner tous les corsaires qui croisent dans cette partie. »

À côté de l'aspect purement opérationnel, le journal de bord nous renseigne sur des aspects techniques de l'art de la construction navale de l'époque. Ainsi, sont décrites les différentes étapes du doublage en cuivre de la frégate, en rade de Brest : « Le 15 [octobre] un officier de port est venu, j'ai été amarré sur le ponton la réserve où j'ai trouvé des bâtiments tous prêts pour faire mon déchargement de vivres, ancres, câbles et canons. Le 17 à 4 heures de l'après midi, la frégate est entrée dans le bassin pour y être doublée en cuivre. On l'a d'abord doublé en toile on a peint cette toile en blanc et on a laissé sécher cette peinture jusqu'au 22 [octobre] au matin que l'on a commencé à la doubler en cuivre. Cette opération a été finie le 26 du même mois que j'ai recommencé mon armement qui a complètement été refait en 4 jours ; on ne m'a cependant mis en rade que le 30 octobre. » Alors que cette technique n'en est qu'à ses balbutiements, on constate la rapidité avec laquelle ce doublage est effectué car il ne nécessite que neuf jours pour une frégate de cette taille³¹⁴. Cet épisode montre la volonté de la marine française de vouloir rattraper la *Royal Navy* dans ce domaine stratégique.

Pour en revenir à l'aspect opérationnel de la mission, on peut noter qu'une mission à dominante renseignement n'interdit pas l'engagement éventuel du combat. Les états de services de L'Espine mentionnent d'ailleurs deux prises anglaises effectuées pendant qu'il sert sur la frégate *Friponne* : le corsaire *Royal Charlotte* le 15 avril 1781 et le corsaire de Liverpool *Patsey* le 9 mai suivant³¹⁵. Le journal de bord de la *Friponne* précise que le combat avec le *Patsey* débute à 15 h10 et se termine à 16 h 25. Le *Patsey* est doublé en cuivre et monte 24 canons de 6 livres. Au cours du combat, le capitaine irlandais Dooling, son lieutenant en premier et six de ses hommes sont tués et dix hommes sont mortellement blessés³¹⁶.

³¹⁴ Archives nationales, Marine, B³803, f^o 6, Mémoire du comte d'Hector sur le doublage en cuivre pratiqué par les Anglais.

³¹⁵ Williams Gomer, *History of the Liverpool privateers and letters of Marque with an account of the Liverpool slave trade*, London, Heinemann, 1897, 748 p., p. 284, quelques lignes décrivent l'engagement au cours duquel le capitaine Dooling et six officiers sont tués.

³¹⁶ The Scots Magazine, vol. 43, p. 445. En ligne (consulté le 23.06.2018) : <https://books.google.fr/books?id=IOERAAAAYAAJ&lpg=PA445&ots=TeFifzMy8U&dq=Irish%20captain%20Dooling%201781&hl=fr&pg=PA445#v=onepage&q=Irish%20captain%20Dooling%201781&f=false>

Les opérations s'intensifient le 29 juin 1781 devant Cadix, jour où la *Friponne* agit de concert avec la frégate *Gloire*. Les deux frégates françaises attaquent trois navires anglais : la frégate *HMS Flora* de 36 canons qui parvient à s'échapper, la frégate *HMS Crescent* de 28 canons³¹⁷, et la frégate *HMS Castor* de 36 canons (ex-hollandais). Cet épisode est relaté par William Laird Clowes dans son Histoire de la *Royal Navy*³¹⁸. Il explique l'état déplorable du *Crescent* et du *Castor* qui viennent d'affronter la frégate hollandaise *Brielle (Den Briel)* de 36 canons. Le capitaine de frégate Onésime Troude évoque également ce combat en précisant que le *Crescent* a perdu son grand-mât et son mât d'artimon³¹⁹. Au final, la campagne de la *Friponne* se révèle fructueuse avec 700 prisonniers ramenés en France³²⁰.

Une dernière prise est effectuée par la *Friponne*, le 12 septembre 1781 : le brick corsaire anglais *Dragon*³²¹. Cette prise va jouer un rôle déterminant dans la vie du chevalier de L'Espine au service de la Marine royale française et nous allons voir pourquoi dans la deuxième partie³²².

³¹⁷ *HMS Crescent*. Frégate anglaise construite à Bristol à partir d'août 1775 et lancée en mars 1779. Elle est prise par la *Friponne* et la *Gloire* devant Cadix le 19 juin 1781, poursuivie depuis Ouessant. Elle fait naufrage en janvier 1786 sur les récifs de la Petite-Goave à Saint-Domingue. Jean-Michel Roche, p.135. Cf. AE/B/I/290, f° 31-31v et AE/B/I/295, f° 101-101v.

³¹⁸ Sir William Laird Clowes, *The Royal Navy: the history from the earliest time to the present*, vol. IV, Loss of the *Castor* and the *Crescent*, Londres, Martson & Cie, 1899, p. 69. Un facsimilé montre la Lettre de marque du capitaine du *Castor* Daniel Brocklebank (1741-1801) de Whitehaven.

³¹⁹ Capitaine de frégate Onésime Joachim Troude (1807-1886), *Batailles navales de la France*, publié par Pierre Levot conservateur de la bibliothèque du port de Brest, 4 vol., Challamel aîné, Paris, 1867, tome 2, p. 119.

³¹⁹ Archives nationales, Marine, B⁴266, Campagnes, 1782-1784 Antilles, Amérique du Nord. Cf. annexe All.DA.125. Le combat naval de janvier 1783 rapporté par L'Espine. Archives nationales, Marine, B⁴266, f° 204-206.

³²⁰ Yves-Joseph de Kerguelen-Trémarec, *Relation des combats et de événements de la guerre maritime de 1778, entre la France et l'Angleterre, mêlée de réflexions sur les manœuvres des généraux*, imprimerie de Patris, Paris, 1796, 403 p.

³²¹ Traité des prises, ou Principes de la jurisprudence française concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de la marine du mois d'août 1681 avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard, ordonnance de la marine, La Rochelle : chez J. Legier ; et se trouve à Paris : chez Mérimot père, 1763.- 2 t. en 1 vol. (XXX-393 et XI-225 p.)

³²² Archives nationales, Marine, F²78-80. États par port des prises capturées par les bâtiments de guerre et les corsaires français, 1778-1782. Archives nationales, Marine, F²82. États des prises par port.

« C'est au bras de la noblesse de France que la démocratie américaine a fait son entrée dans le monde »³²³.

CHAPITRE II

UNE PRISE ET DES OPÉRATIONS SPÉCIALES : UNE GUERRE D'AMÉRIQUE HORS-NORME 1781-1783

Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce ne sont pas les recherches traditionnelles dans les dossiers ou sur les lieux de son enfance qui vont nous permettre d'accéder à la deuxième partie de la vie de Joseph Philibert de L'Espine, avec sa participation active à la guerre d'Indépendance américaine. En effet, c'est d'une première campagne de fouilles sous-marines menée sur une épave non identifiée, que va surgir des eaux cette partie de la biographie du chevalier servant dans la Marine de Louis XVI.

Cette campagne de fouilles archéologiques est organisée par l'*Admat* en novembre 2000, en face du village de pêcheurs de Buen Hombre, sur la côte nord de la République dominicaine³²⁴. L'épave n'est pas identifiée d'emblée et reçoit à titre provisoire le nom de baptême *Carron Wreck* (l'épave *Carron*), en référence au marquage des tourillons des pièces d'artillerie mises au jour au cours des plongées³²⁵.

2.1. L'identification de l'épave dite *Carron Wreck*

Le processus d'identification s'étale sur plus de cinq années, en raison de la nature des éléments découverts qui semblent provenir de trois pays différents. Selon Matthew Harpster, la recherche de l'origine de l'épave reste la première interrogation formulée lors d'une découverte³²⁶. Dans ces conditions, l'absence d'homogénéité

³²³ Paul Claudel (1868-1955) est ambassadeur de France près les États-Unis d'Amérique de 1927 à 1933. Cette phrase ferait partie de son allocution d'accueil des membres de la Société des Cincinnati, le 31 mai 1929. Cet événement est rapporté dans le *New York Times* du 1^{er} juin 1929, p. 29, col. 1.

³²⁴ *Admat* : *Anglo Danish Maritime Archaeological Team*, *op. cit.*

³²⁵ Tourillon : chacun des pivots situés de part et d'autre du tube d'un canon, grâce auxquels ce dernier repose sur l'affût et peut se déplacer dans un plan vertical (Larousse).

³²⁶ Matthew Harpster, "Shipwreck identity, Methodology and nautical archaeology", in: *Journal of Archaeological Method and Theory*, vol. 20, n° 4, déc. 2013, p. 588-622.

apparente de l'épave fait qu'une hypothèse chasse l'autre et qu'il faut du temps pour comprendre la logique de la présence en un seul lieu d'éléments *a priori* antagonistes : des canons écossais, une coque américaine, et des boutons d'uniformes français. Chacun de ces éléments constitue un axe de recherches au niveau des archives et permet de tirer une première conclusion partielle d'importance : l'épave n'est pas celle d'un navire de commerce civil, eu égard à la nature militaire des canons, de la coque et des boutons d'uniformes.



Fig. C2-001. Carroyage du *Dragon* par l'*Admat* en 2018.
[Copyright *Admat* 2018.]

Découverte dans les années soixante-dix, l'épave a visiblement été pillée au fil des ans, même si son accès est à la fois facile et compliqué. Peu éloignée du rivage, elle repose à faible profondeur, dans la zone des cinq mètres³²⁷ ; c'est ainsi que le safran du navire et divers autres objets ont été prélevés par des « chercheurs du dimanche ». En revanche, si l'accès à l'épave est aisé, cette dernière se trouve particulièrement bien protégée par une épaisse couche de sédiments que viennent renforcer boue et branchages charriés par un ruisseau qui termine sa course à cet emplacement. Cette situation complique d'ailleurs considérablement les fouilles des plongeurs de l'*Admat*, pour lesquels la visibilité sous l'eau est souvent fort réduite et dont les travaux d'excavation sont souvent comblés par la marée. La zone de fouilles n'est que partiellement dégagée après plusieurs semaines de labeur et les prétentions initiales réduites du même coup. À l'issue de la campagne de 2000, la portion dégagée mesure huit mètres sur dix suite à l'installation d'un carroyage délimitant la zone de fouilles.

³²⁷ Cf. annexe AI.CPE.002. Vue oblique de la baie de Buen Hombre.

Les plongeurs sont soumis au respect strict de procédures qui permettent d'établir une véritable « fiche d'identité » pour chaque artefact découvert : photographie sous l'eau, dimensions, position sur l'épave (par rapport au repère orthonormé du carroyage), état de conservation, etc. Le protocole scientifique se poursuit après la sortie de l'eau de mer des artefacts, leur méticuleux nettoyage et leur photographie à l'air libre. Les vestiges archéologiques sortis de l'eau de mer sont très sensibles au contact avec l'air libre, tant qu'ils n'ont pas subi un dessalement. Doucement nettoyés à l'eau de mer dès leur remontée en surface, les objets reposent plusieurs jours dans un premier bac de dessalement rempli pour moitié d'eau de mer et pour moitié d'eau douce. Les objets sont ensuite immergés dans un bac à l'eau douce régulièrement renouvelée. La mesure de la salinité du bain indique le moment où les objets peuvent affronter l'air libre sans subir de dégradations. La durée et la technique employée dépendent bien entendu de la matière traitée : bois, métal, céramique, etc. Les objets métalliques – bronze, argent, fer et plomb – subissent une corrosion rapide qui nécessite un dessalage suivi d'une électrolyse. Les photomosaïques ci-après montrent une partie des canons de fer mis au jour en 2000 et reposant sur des pierres de lest ou des briques de la cuisine de bord.



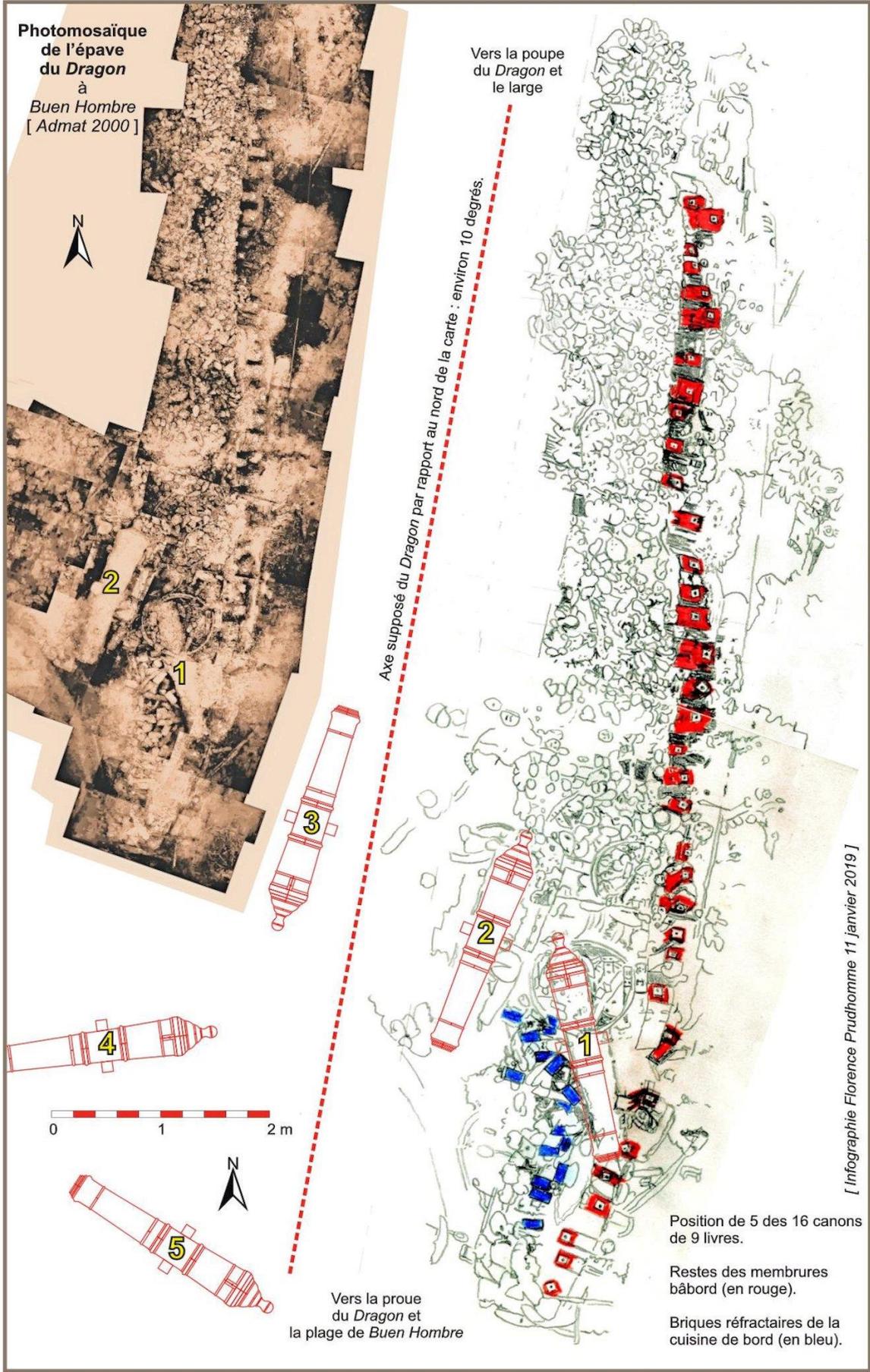
Fig. C2-002a. Canon n° 1 et briques de la cuisine de bord du *Dragon*.
[Copyright Florence Prudhomme, campagne Admat, 2000.]



Fig. C2-002b et d. Photomosaïques de l'épave du *Dragon* en 2000.
[Copyright clichés Admat 2000, infographie Florence Prudhomme 2019.]



Fig. C2-002c. Cliché pris en 2018 du canon n° 5 de l'épave du *Dragon*.
[Copyright Florence Prudhomme, campagne Admat, juillet 2018.]



2.1.1. Artillerie écossaise mise au jour

Les canons de fer trouvés dans l'épave sont marqués en creux au niveau des tourillons. Ces marquages nous apprennent que les canons ont été fondus en 1778 à Falkirk, par les fameuses forges écossaises *Carron*³²⁸. La firme est bien connue pour avoir mis au point la « caronade » au début des années 1770. Cette pièce d'artillerie de forme ramassée à tube court, tirant à boulet et à mitraille à bonne cadence, est beaucoup plus légère qu'un canon de marine classique de même calibre. La caronade est adoptée par les Anglais à partir de 1779 et par les Français à partir de 1795. Quel que soit son calibre, la caronade ne nécessite que quatre hommes pour la servir, contre 15 hommes pour une pièce classique de 36 livres³²⁹. Par contre, sa portée est plus limitée, n'excédant pas deux encablures (400 m).

Toutefois, il convient de ne pas se méprendre : malgré le nom évocateur figurant sur les tourillons, les canons trouvés sur l'épave ne sont en aucun cas des caronades, ce sont des canons de marine classiques en fer.

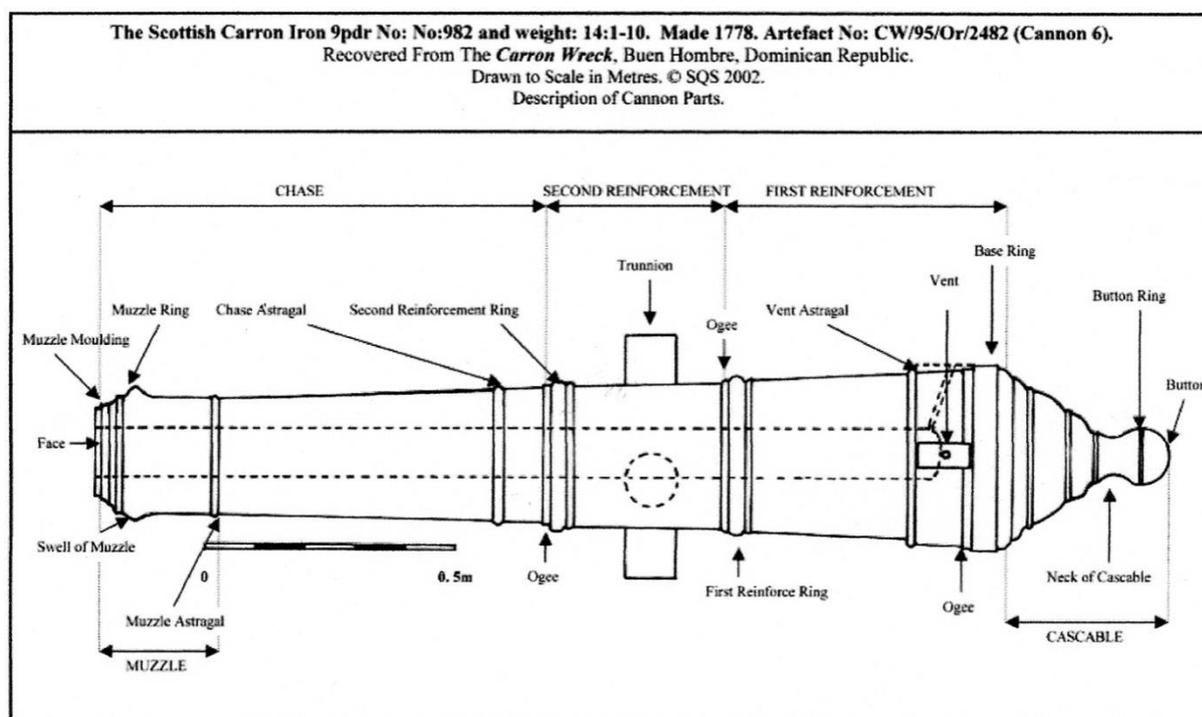


Fig. C2-003. Croquis du type de canon de fer retrouvé dans l'épave du *Dragon*.
[Copyright Admat 2002.]

³²⁸ La *Carron Company* s'installe en 1759 au centre de l'Écosse, à Falkirk, au bord de la rivière *Carron*.

³²⁹ Au fil du temps, les Britanniques déploient une gamme de caronades allant de 12 à 62 livres, mais les calibres les plus courants sont les 18, 24 et 32 livres.

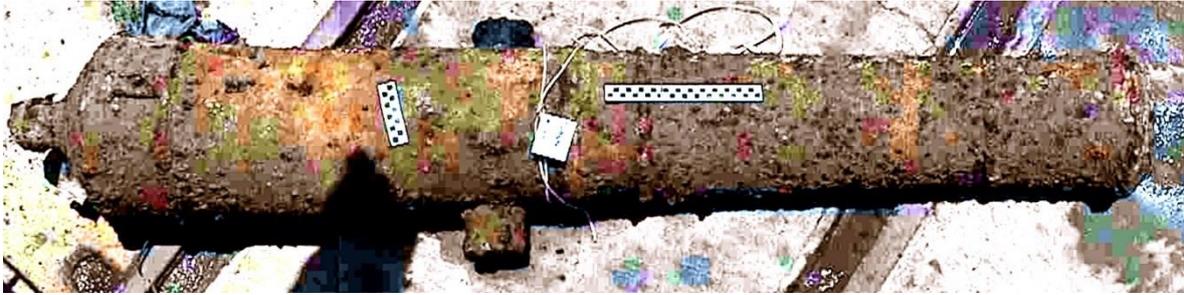


Fig. C2-004. Canon de fer concrétionné sorti de l'épave du *Dragon*.
[Copyright Admat 2000.]

Cinq canons identiques en fer sont découverts pendant la campagne de fouilles de 2000, portant à huit le total des pièces d'artillerie répertoriées. D'une longueur de 2,10 m, ils sont disposés vers la proue, juste à côté des pierres de lest recouvrant une bonne partie des membrures³³⁰. L'épave recèle peut-être d'autres canons, le chantier de fouilles n'ayant pas été exploré dans son intégralité pendant cette campagne. Si peu de boulets sont localisés, la fouille livre en revanche plusieurs munitions du type « paquet de mitraille » de calibre 9³³¹. Ce type de munition antipersonnel, communément nommée *grappe de raisin* à cause de sa forme, est apparu à la fin du XVII^e siècle.

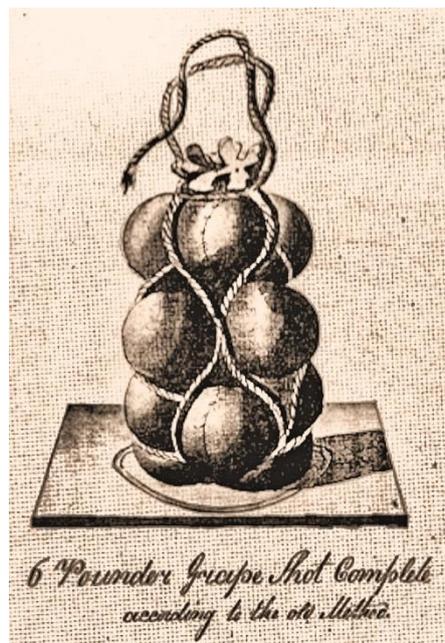


Fig. C2-005. Gravure montrant une grappe de raisin de 6 livres.
[D.R.]

³³⁰ Cf. annexe AII.DA.201. Rapport relatif à deux pierres de lest du *Carron wreck*, 2007.

³³¹ Un exemplaire très bien conservé de grappe de raisin, d'époque Restauration, est visible dans les collections du Musée national de la Marine. En ligne (consulté le 04.12.2017) : <http://mnm.webmuseo.com/ws/musee-national-marine/app/collection/record/9492>

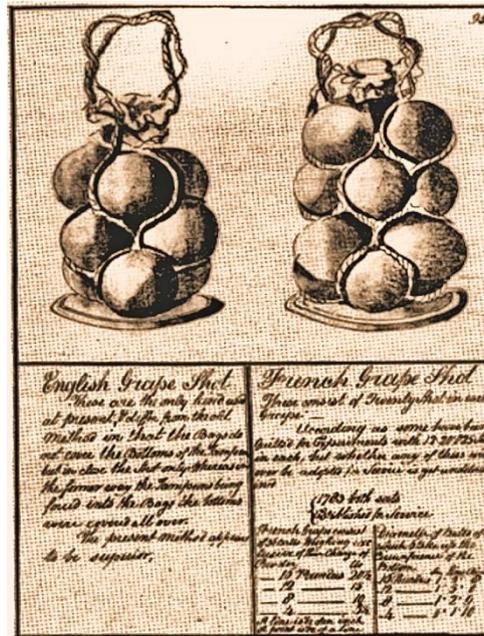


Fig. C2-006. Comparaison entre la grappe anglaise et la grappe française.
[D.R.]

Bien que de portée réduite, la *grappe de raisin* française ou son équivalent le *grape-shot* anglais sont avant tout destinés à tuer ou à blesser les membres d'équipage massés au niveau du pont et des sabords, surtout dans la phase – offensive ou défensive – précédant immédiatement un abordage³³². Une *grappe de raisin* comprend un sabot circulaire de bois ou de métal au calibre du canon, sur lequel est fixée une tige de fer. Autour de cette tige, solidement ligaturées dans un sac en toile légère, sont disposées des billes de fer dont le nombre et la grosseur dépendent du calibre du canon. Au départ du coup, la déflagration propulse l'ensemble tout en consumant tissu et ligatures ; les projectiles forment une gerbe à la sortie de la bouche à feu. Dans la *Royal Navy*, le sabot est en fer. Or, toutes les *grappes de raisin* mises au jour sur le *Carron Wreck* présentent un sabot en bois, correspondant aux normes françaises.

Un troisième type de munition d'artillerie, fortement concrétionné, a été mis au jour : un boulet ramé. Surnommé *ange à deux têtes*, cette munition coulée ou forgée peut revêtir différentes formes. Le plus souvent, deux demi-boulets sont reliés entre

³³² Initialement, la *grappe de raisin* (paquet de mitraille) et son homologue anglais le *grape-shot* sont des munitions typiques de l'artillerie navale. Les projectiles sont en fer et non pas en plomb, car ils doivent pouvoir percer tout obstacle en bois (sabord, bastingage, etc.) avant d'exercer leur effet antipersonnel. Il ne faut donc pas confondre ces munitions avec les *boîtes à mitraille* et autre *canister* des canons terrestres, qui contiennent généralement des balles de plomb destinées à neutraliser le personnel à découvert.

eux par une barre de fer ou par une chaîne. Le boulet ramé sert à couper les manœuvres, déchirer les voiles et briser le gréement de l'ennemi.



Fig. C2-007. Grappe de raisin de calibre 9 provenant de l'épave du *Dragon*.
[Copyright Admat 2000.]



Fig. C2-008. Détail d'un des 20 projectiles de la grappe de raisin.
[Copyright Admat 2000.]

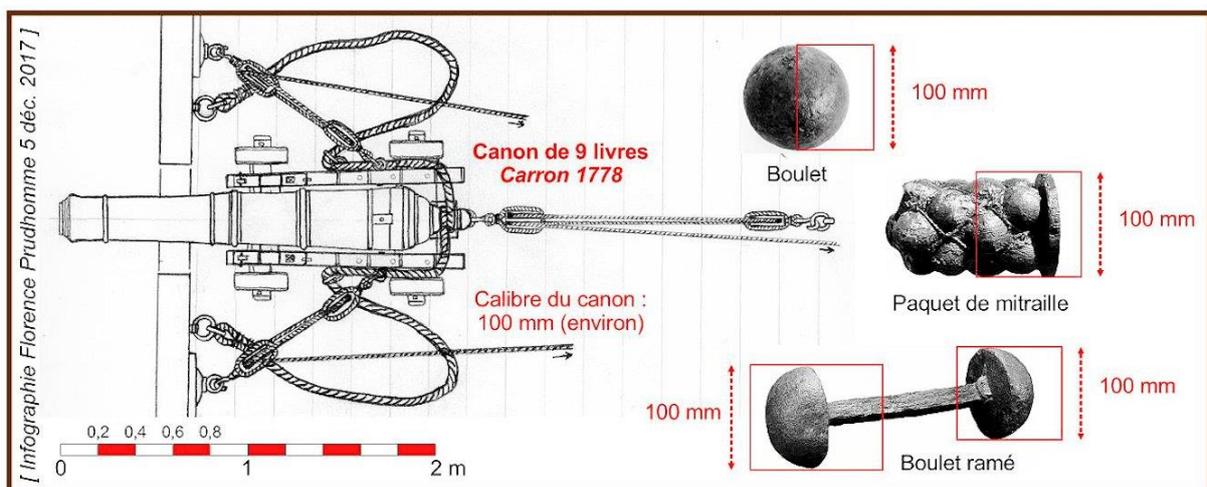


Fig. C2-009. Pièce de 9 livres et ses munitions.

Dans la pratique les tirs des canons de marine à boulets ramés sont rarement exécutés au-delà de deux encablures (400 m).

Après avoir étudié l'artillerie de bord de fabrication écossaise et ses munitions de fabrication française, notre équipe s'intéresse aux objets personnels de l'équipage et notamment les boutons d'uniformes.

2.1.2. Boutons d'uniformes français

Le bouton d'uniforme fait partie des objets personnels de l'équipage et constitue souvent un bon marqueur chronologique puisqu'il est normalisé par des règlements militaires. L'épave renferme deux types de boutons d'uniformes.

Un premier type de bouton est timbré « 90 ». Cet indice est important car c'est le règlement du 31 mai 1776, relatif à l'habillement et à l'équipement des troupes, qui précise quel numéro sera timbré sur les boutons des régiments français et étrangers du roi³³³. Cette pratique est ensuite remise en cause, au moment où la Convention Nationale succède à l'Assemblée législative, le 20 septembre 1792. Le lendemain, la République est proclamée. Dans le cadre du changement, les boutons numérotés des régiments sont proscrits le 4 octobre 1792 et remplacés par un modèle unique ne comportant pas de numéro. Ce bouton timbré « 90 » a donc été porté de 1776 à 1792.

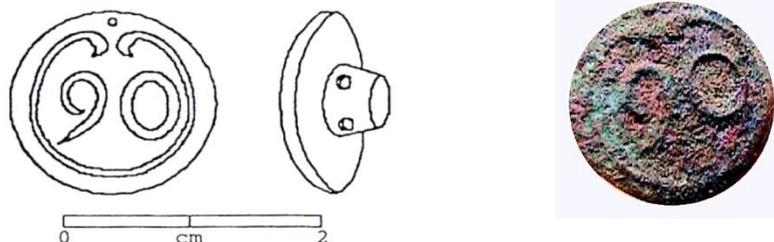


Fig. C2-010. Bouton d'uniforme de l'épave du *Dragon*, timbré « 90 ».
[Copyright Admat 2000.]

³³³ *Règlement arrêté par le roi concernant l'habillement et l'équipement de ses troupes du 31 mai 1776*, imprimerie royale, Paris, 1776, 118 p.

La consultation du Règlement du 31 mai 1776 permet d'identifier en quelques instants le régiment d'infanterie portant de tels boutons : le Régiment de Dillon³³⁴. Il s'agit d'un régiment privé irlandais mis au service du roi de France dès 1680.

D I L L O N .

Habit-veste de drap rouge-garance , paremens & revers de drap jonquille , collet droit de drap blanc ; le dessus de l'avant - bras & du parement garni de quatre boutonnieres en équerre & de quatre petits boutons ; la patte de la poche coupée en travers , liférée de drap de même couleur , marquée de trois boutonnieres , &c.

La Redingote de drap rouge-garance , garnie de douze gros boutons sur deux rangs , deux petits aux épaulettes : le bout des manches parementé de drap jonquille : collet de drap blanc.

Culotte de tricot blanc.

Boutons jaunes. N^o. 90.

Fig. C2-011. Extrait du Règlement du 31 mai 1776, page 55.

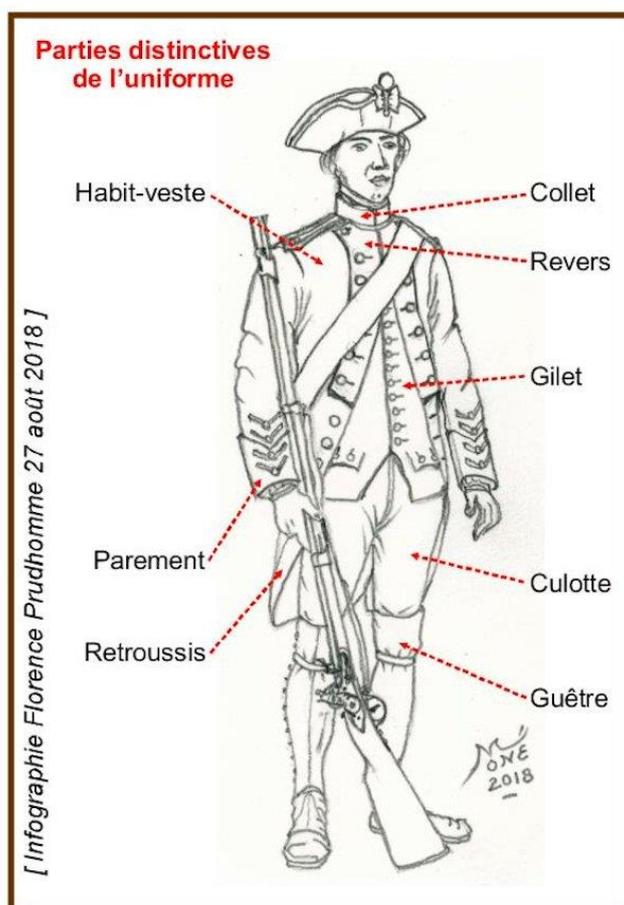


Fig. C2-012. Parties distinctives de l'uniforme.
[Collection Florence Prudhomme.]

³³⁴ *Règlement du 31 mai 1776, op. cit.*, chap. premier, Infanterie, art. 14, De l'uniforme affecté à la distinction particulière de chaque régiment d'Infanterie française et étrangère, p. 55.



Fig. C2-013. Régiment de Dillon : avers du drapeau en service de 1739 à 1791.
 [Aquarelle 18 x 24 cm, copyright Thierry Moné.]

Le bouton en métal cuivreux présenté plus haut mesure 17 mm de diamètre. C'est donc un petit module qui provient sans doute de l'habit-veste d'un soldat (qui en compte 28) ou peut-être de l'une des deux épaulettes de sa redingote qui comporte 18 gros modèles (25 mm) et 2 petits modèles pour les épaulettes³³⁵. Pendant la période considérée, le Régiment irlandais de Dillon sert aux Antilles en complément des effectifs et y remplit des missions diverses³³⁶.

³³⁵ *Règlement du 31 mai 1776, op. cit., p. 112-114.*

³³⁶ Cette présence temporaire du régiment irlandais de Dillon, n'en fait pas pour autant une troupe « coloniale ». Ceci explique pourquoi ce régiment ne figure pas dans les travaux de Boris Lesueur. Boris Lesueur, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat, dir. Michel Vergé-Franceschi, université François-Rabelais, Tours, 2007, 2 vol., 1 541 p. Boris Lesueur, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime. Fidelitate per Mare et Terras*, préf. Michel Vergé-Franceschi, SPM, Paris, 2014, 527 p.

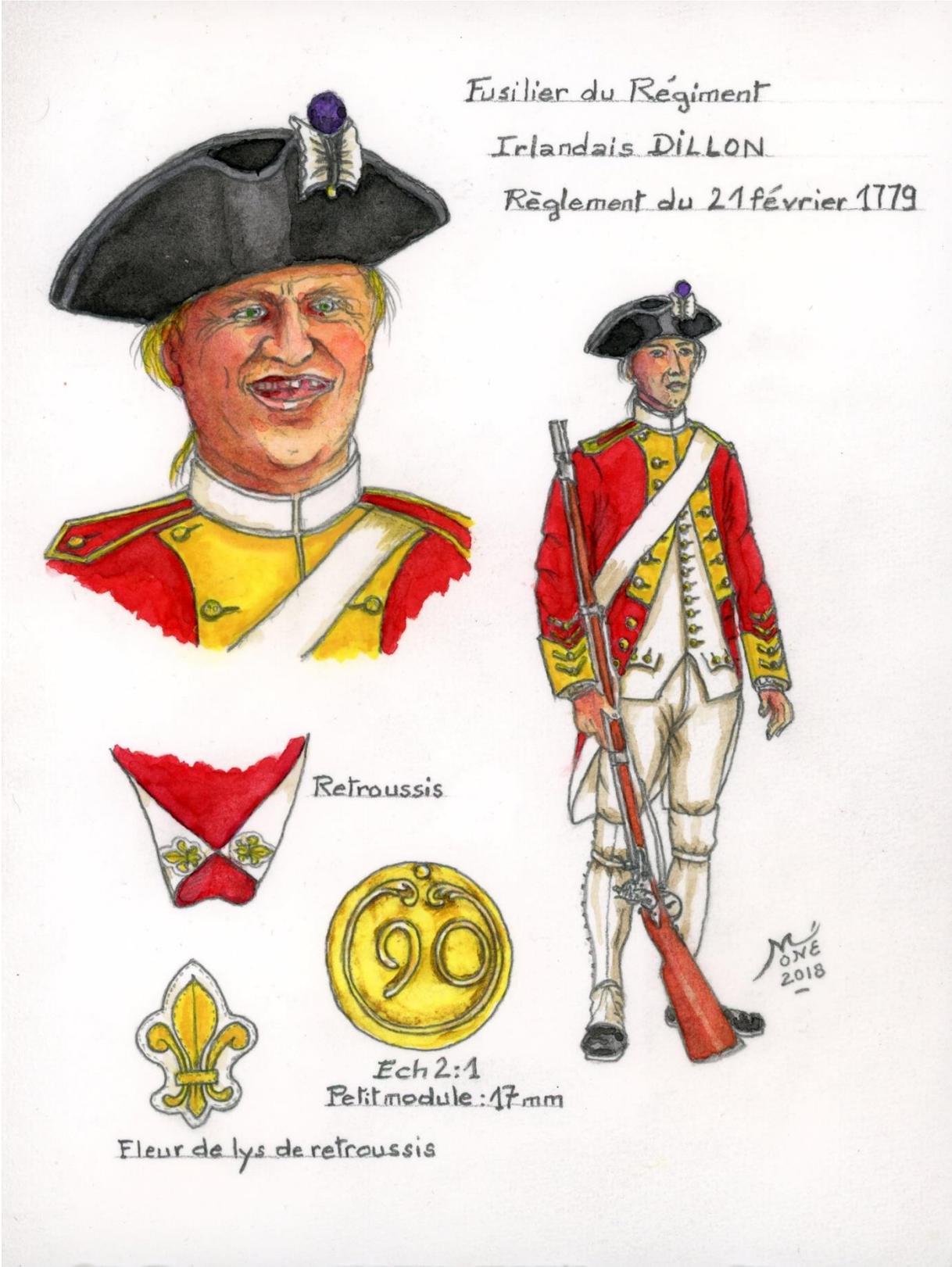


Fig. C2-014. Régiment de Dillon : fusilier en 1782.
[Aquarelle 18 x 24 cm, copyright Thierry Moné.]

Le second type de bouton trouvé sur l'épave est timbré d'une ancre de marine entourée par deux câbles. Il est difficile de déterminer quand le motif de l'ancre est apparu sur les boutons français et il est encore plus difficile, voire impossible, de trouver un texte réglementaire évoquant sous l'Ancien Régime la présence de câbles sur les boutons. L'ordonnance du 18 février 1772 crée le Corps royal de la Marine, divisé en huit régiments dont les officiers portent l'uniforme qui comporte des « boutons jaunes avec une ancre au milieu »³³⁷. De même, l'ordonnance du 29 août 1773 relative à l'établissement d'écoles royales de marine, prescrit « veste et culotte de drap écarlate, boutons de cuivre doré, timbrés d'une ancre »³³⁸. Toutefois, aucune de ces descriptions ne mentionne la présence d'un ou de deux câbles sur lesdits boutons. Et pourtant, toutes les collections de boutons de l'Ancien Régime regorgent de modèles timbrés d'une ancre et d'un ou deux câbles d'ancre. Dans son ouvrage paru en 1915, le spécialiste Louis Fallou les répertorie et les montre grâce à quelques-uns des 4 000 dessins réalisés par Jacques Hilpert³³⁹. Ces boutons se rapportent tous à la période 1772-1789 car par la suite, un bonnet phrygien viendra surmonter l'ancre.

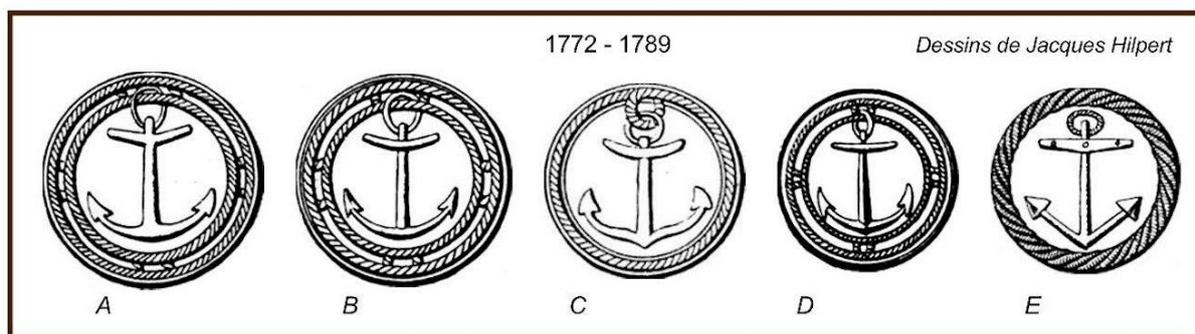


Fig. C2-015. Exemples de boutons à l'ancre et au(x) câble(s).
[Louis Fallou, 1915.]

Quatre régiments sont créés pour le service des colonies françaises d'Amérique, par une ordonnance royale de Louis XV, en date du 18 août 1772 :

« 1. Il sera créé quatre régiments, sous la dénomination de régiment du *Cap* [Français], du *Port-au-Prince*, de *la Martinique* & de *la Guadeloupe*. 2. Chaque régiment sera

³³⁷ Louis XV (1710-1774), *Ordonnance du roi, du 18 février 1772, portant création de huit régiments, sous la dénomination de Corps royal de marine*, impr. royale, Paris, 1772, 22 p., p. 19, art. 51. En ligne (consultée le 06.12.2017) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8625567j>

³³⁸ Louis XV (1710-1774), *Ordonnance du roi, du 29 août 1773, portant établissement d'Écoles royales de marine*, impr. royale, Paris, 1773, 7 p., p. 6, art. 14.

³³⁹ Louis Fallou, *Le bouton d'uniforme français de l'Ancien Régime à fin juillet 1914*, planches d'après des aquarelles de Maurice Orange (1868-1916), dessins Jacques Hilpert (1881-1952), La Giberne, Colombes, France, tiré à 325 ex., 1915, 329 p., B. Armées Navale et Coloniale, I. Ancien Régime, 1772-1789, Boutons. En ligne (consulté le 06.12.2017) : <http://detektorysty.pl/guziki-napoleonskie.html>

composé de deux bataillons, & chaque bataillon de neuf compagnies, dont une de Grenadiers & huit de Fusiliers.³⁴⁰ »

Dans son article 20, cette même ordonnance fixe les caractéristiques de l'uniforme : « 20. L'uniforme desdits régiments sera composé d'un habit de drap léger petit Lodève bleu [...]. Boutons de métal massif blanc à queue, timbrés d'une ancre.³⁴¹ »

Ces boutons timbrés d'une ancre et d'un ou deux câbles d'ancre, seront portés par les différents avatars des « troupes embarquées de la Marine » (Corps Royal de la Marine à partir de 1782), de 1772 à 1789.



Fig. C2-016. Exemples de boutons de la période 1772-1789.
[D.R.]

Après l'étude des boutons, l'analyse s'est portée sur les caractéristiques de l'architecture navale.

2.1.3. Coque américaine doublée en cuivre

En 1998-1999, l'Admat mène une campagne de fouilles archéologiques sur l'épave du *Casimir*, dans un secteur voisin du *Carron Wreck* qui a déjà fait l'objet de repérages³⁴². L'équipe en profite pour récupérer chez un particulier de Buen Hambre les vestiges du gouvernail du *Carron Wreck*. Sa fabrication s'avère très rudimentaire : une grosse toile de jute recouverte de poix ou de goudron est fixée à même le bois, et une feuille de cuivre est maintenue en surface par un cloutage irrégulier. Lors de la

³⁴⁰ Louis XV (1710-1774), *Ordonnance du roi, du 18 août 1772, portant création de quatre régiments pour le service des colonies de l'Amérique*, Impr. Royale, Paris, 1772, 14 p., art. 1 et 2, p. 1-2. En ligne (consulté le 06.12.2017) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b86255753/f1.image>

³⁴¹ *Ibid.*, art. 20, p. 8.

³⁴² Le *Casimir* est un brick de commerce havrais transportant des pots en faïence et des flacons en verre, qui fait naufrage le 27 avril 1829 à quelques miles à l'est de Monte Christi, après qu'il a percuté la barrière de corail.

François Gendron, Florence Prudhomme et Simon Q. Spooner, « Identification de l'épave du *Parfumeur* », in : *Neptunia*, n° 253, Association des amis du Musée de la Marine, mars 2009.

campagne de fouilles de 2000 sur le *Carron Wreck*, l'équipe parvient à exhumer le *brion* (partie de la coque située entre l'étrave et la quille), ainsi que la *carlingue* (pièce longitudinale fixant les couples sur la quille). De même, la portion explorée livre le bloc de bois – dit *massif d'emplanture* – dans lequel est fiché un mât, en l'occurrence le mât de misaine. Sa disposition et sa fixation fournissent de précieux renseignements en matière d'architecture navale.

Les vestiges montrent également que la carène du navire a été doublée en cuivre. Les feuilles de cuivre sont épaisses et fixées par des clous de bronze et non pas de fer, ce qui constitue un nouvel indicateur chronologique.



Fig. C2-017. « Rustine » de réparation du doublage en cuivre du *Dragon*.
[Copyright Admat 2000.]

Avec ce revêtement, le navire est protégé d'une manière générale contre les mollusques et autres organismes marins qui réduisent ses performances au niveau de la vitesse et de la manœuvrabilité, en venant se fixer en nombre sur sa carène. Au contact de l'eau de mer, le cuivre s'oxyde en produisant un vert-de-gris (chlorure de cuivre) particulièrement toxique pour les organismes vivants. Dans les mers chaudes, cette disposition augmente grandement la capacité opérationnelle des navires de guerre en les protégeant de la redoutable attaque des tarets capables de provoquer

d'importantes voies d'eau³⁴³. Apparue initialement en Angleterre, la technique est introduite en France, grâce à l'espionnage, peu de temps avant la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783). Mais les premiers essais ne sont pas satisfaisants, à cause du phénomène d'électrolyse s'opérant entre les plaques de cuivre et les clous de fixation en fer. La mise au point d'un bronze (alliage de cuivre et d'étain) assez dur, permet de supprimer progressivement toute fixation en fer (clous, broches, etc.) au niveau des œuvres vives des navires de guerre³⁴⁴. Sur le *Carron Wreck*, la présence de clous en bronze sur les plaques de cuivre et de broches en fer au niveau de l'assemblage de l'ensemble quilles-varangues-carlingue, milite donc pour un revêtement mis en place dans la période dite transitoire, entre 1760 et 1780.

2.1.4. Transformation du *Carron Wreck* en *Dragon*

À l'issue de la campagne de fouilles de 2000, l'équipe de l'*Admat* regagne l'Europe et débute alors un très long travail de report et de mise en forme des centaines de mesures prises sur le *Carron Wreck*. Le plan d'ensemble livre finalement une vision de l'épave avec sa forme générale, l'emplacement et la forme de toutes les pièces répertoriées, ainsi que l'emplacement des tubes des canons de l'artillerie de bord. Une première conclusion s'impose : il s'agit d'un petit navire de guerre de belle facture.

En 2004, le directeur britannique des fouilles, Simon Q. Spooner, élimine de nombreuses pistes de recherches et formule l'hypothèse d'un prototype de frégate américaine de la classe *Raleigh*. Cette frégate avait été construite en 1776 sur le quai Rodman à Portsmouth, dans le New Hampshire, sous la direction de John Landon. Mais c'est une archéologue française de l'équipe qui trouve la solution de l'énigme en juin 2006, en effectuant des recherches aux Archives nationales françaises³⁴⁵. En partant du bouton du Régiment de Dillon porté de 1776 à 1792 et du petit bouton à l'ancre et aux deux câbles d'ancre, porté dans la seule période 1772-1789, elle oriente logiquement sa recherche sur la période 1776-1783 qui correspond à la guerre

³⁴³ Le taret (*teredo navalis*) est une sorte de mollusque bivalve dont le corps s'étire tandis que sa double coquille se transforme en outil de perforation du bois. Voir Larrie D. Ferreiro, « Développements et avantages tactiques du doublage en cuivre des coques des navires français, britanniques et espagnols », dans Olivier Chaline (dir.), Philippe Bonnichon (dir.), Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine 1763-1783*, t. II, *L'opérationnel naval*, Pups, Paris, 2018, 457 p.

³⁴⁴ Les plaques de cuivre sont d'épaisseur variable en fonction de leur emplacement sur la carène et mesurent généralement 162 x 49 cm en France et 121 x 52 cm en Grande-Bretagne.

³⁴⁵ Il s'agit de l'auteure de la présente thèse.

d'Indépendance américaine. C'est finalement le dossier « Campagne aux Amériques » de la sous-série « Campagnes » du *Fonds Marine ancien* des Archives nationales de Paris³⁴⁶ qui livre un document déterminant : le rapport du chevalier de L'Espine en date du 23 janvier 1783, relatif à la perte de sa corvette *Dragon*, à l'emplacement exact de l'épave du *Carron Wreck*³⁴⁷. Toutefois, le rôle d'équipage du *Dragon* ne mentionne pas la présence à bord d'un détachement du Régiment irlandais de Dillon au bouton timbré « 90 » ; le détachement du *Dragon* appartient au Corps royal de la Marine et plus précisément au Régiment de Brest qui fournit pour la mission un sergent, un caporal et douze fusiliers³⁴⁸.

L'histoire maritime et l'archéologie sous-marine ont connu des progrès considérables sans pour autant toujours se rencontrer. Elles sont pourtant largement complémentaires, comme le montrent les recherches effectuées sur l'épave du *Dragon*³⁴⁹. Une seconde campagne de fouilles est donc lancée en juillet 2018, après délivrance des autorisations afférentes par l'*Onpcs*³⁵⁰.

La campagne de 2018 se déroule dans des conditions très difficiles : visibilité très limitée par des particules en suspension, panne de la suceuse, etc. Le plan de recherche doit être remanié en conséquence : le dégagement d'une éventuelle figure de proue située à 4 à 5 mètres sous le sable ne peut pas être mené à bien. Grâce à l'augmentation du nombre de plongées, le bilan de la campagne s'avère malgré tout positif puisque 206 nouveaux objets archéologiques viennent s'ajouter à l'inventaire du *Dragon*. Parmi ces objets, certains se rapportent à la vie courante à bord comme par exemple un tesson de faïence de Rouen blanc et bleu provenant d'une assiette ou

³⁴⁶ Cf. annexe All.DA.202. Campagne aux Îles d'Amérique : couverture.

³⁴⁷ Archives nationales, Marine, B⁴, f° 204-206.

³⁴⁸ Archives nationales, Marine, C⁶1010. La présence du bouton timbré « 90 » demeure inexpliquée en l'état actuel de la recherche. Par contre, le bouton à l'ancre était porté par les fusiliers du Régiment de Brest en 1782.

³⁴⁹ Cette complémentarité est largement décrite dans la Revue d'histoire maritime qui montre comment le chemin parcouru depuis un demi-siècle par l'archéologie sous-marine en termes scientifiques et techniques, a pu impacter l'histoire maritime par ses nombreuses découvertes.

« Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », in : *Revue d'histoire maritime* (collection dirigée par Olivier Chaline et Sylviane Llinares), n° 21, dossier présenté par Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015, 486 p.

³⁵⁰ *Onpcs* : *Oficina Nacional de Patrimonio Cultural Subacuatico*, organisme gouvernemental culturel dominicain en charge du patrimoine subaquatique.

d'un plat³⁵¹, une boîte de plomb et son couvercle³⁵², un cerclage de tonneau ou une boucle de chaussure.



Fig. C2-018. Tesson de faïence de Rouen d'environ 4 cm de largeur.
[Copyright Admat 2018.]



Fig. C2-019. Boîte en plomb découverte dans l'épave du *Dragon*.
[Copyright Admat 2018.]

³⁵¹ Audrey Gay-Mazuel, « Splendeurs de la faïence de Rouen », in : *Revue de la société des amis du musée national de la céramique*, p. 35-50.

André Pottier, *Histoire de la faïence de Rouen*, Éditions de Neustrie, Caen, 1986, 416 p.

³⁵² Magalie Veyrat, *Le mobilier en plomb dans la marine en bois XVI^e-XIX^e siècles : le cas du littoral français*, thèse de doctorat sous la direction de Martine Acerra, Université de Nantes, 2016, 630 p., p. 222, les artefacts en plomb de la *Boussole*, Brest 1785 : 2 boîtes en plomb dans l'inventaire.

La reconstitution d'un navire à partir de ses vestiges archéologiques est par définition un processus obligeant à travailler lentement et minutieusement. En l'occurrence, l'épave se résume à un fond de carène, les autres parties ayant disparu du fait de l'explosion provoquée de la corvette. En outre, même ce reliquat a été déformé par son long séjour dans l'eau de mer (237 ans en 2019), le poids des canons et des sédiments qui s'y sont accumulés. Pour l'heure, des restes de membrures ont été mis au jour de part et d'autre de la quille et numérotés³⁵³. Espacées de 10 cm, les membrures présentent une section variant de 15 à 25 cm de large³⁵⁴. Les mesures sont difficiles à prendre, le bois ayant tendance à s'effriter dès qu'il est manipulé.



Fig. C2-020. Vue montrant des restes de membrures numérotées.
[Copyright Admat 2018.]

La campagne de 2018 permet également d'examiner le doublage de la carène dans des secteurs non explorés en 2000. Alors que le doublage est majoritairement effectué en cuivre, certaines pièces de bois mises au jour sont doublées d'une feuille de plomb³⁵⁵. Toutes ces pièces se situent vers la poupe de la corvette, dans la partie

³⁵³ Une corvette de ce type compte une cinquantaine de ces membrures.

³⁵⁴ À ce jour, il n'existe dans les ouvrages d'architecture navale aucun tableau ou synthèse précisant la longueur de l'intervalle entre deux membrures (appelé *maille*) selon la typologie du navire ou sa nationalité.

³⁵⁵ Magalie Veyrat, *Le mobilier en plomb dans la marine en bois XVI^e-XIX^e siècles*, op. cit., p. 401 : « [...] le deuxième pôle d'utilisation du plomb comme renfort ponctuel à bord des navires. En effet, les risques d'infiltration d'eau dans certaines zones très exposées des ponts par exemple, nécessitent aussi une amélioration de leur étanchéité. De plus, certains contenants du bord, tels que les soutes à poudre ou à légumes, sont également à doubler de plomb afin de les rendre étanches à l'eau et à l'humidité. Le plomb peut également être utilisé pour protéger du poinçonnement et de l'usure une pièce de bois fragilisée par des chocs répétés. »

qui semble avoir été le centre de l'explosion provoquée, c'est-à-dire la soute aux poudres.



Fig. C2-021. Échantillon du doublage en plomb avec quelques clous d'origine.
[Copyright Admat 2018.]

Des fouilles ultérieures devraient permettre de déterminer la fonction de ce doublage en plomb qui pourrait avoir servi à tapisser la soute aux poudres, à calfater localement des zones endommagées de la carène, voire même – à l'instar de la méthode utilisée sur les galères à franc-bord – à assurer partiellement l'étanchéité de la coque³⁵⁶. Sur ces mêmes galères, le plomb posé à même les membrures fait également fonction de lest³⁵⁷.

Du côté du doublage en cuivre, les échantillons sortis de l'eau montrent la très faible épaisseur de la feuille de cuivre qui mesure à peine 0,5 mm. Ce matériau, rare et cher à l'époque, semble avoir été cloué directement sur la carène, sans couche intermédiaire³⁵⁸. Il faut souligner que cette technique est récente en France puisqu'au

³⁵⁶ Joseph Muscat, « The warships of the order of St John 1530-1798 », in : *Actes de la semaine d'Histoire de 1994*, Malta Historical Society, Malte, 1996, p. 77-113. En ligne (consulté le 26.11.2018) : <http://melitensiawth.com/incoming/Index/Proceedings%20of%20History%20Week/PHW%201994/06s.pdf>

³⁵⁷ NLM, Lib. 413, f° 182.

³⁵⁸ Généralement, on étend sur la carène une grosse toile très claire appelée *la serpillère* que l'on recouvre d'une couche épaisse de brai sec, sur laquelle on applique le doublage en cuivre. Ce doublage est composé de feuilles de cuivre de 162,4 cm de long sur 43,3 cm à 48,9 cm de large et 7,52 mm d'épaisseur. On estime le poids du doublage en cuivre au centième du port d'un vaisseau (cinq-sixièmes en feuilles et un-sixième en clous). Pour une description très détaillée, voir : Alexandre Sarrazin de Montferrier (dir., 1792-1863), *Dictionnaire universel et raisonné de Marine*, Bureau du dictionnaire de marine, Paris, 1841, 680 p. et 18 planches, p. 239-242. En ligne (consulté le

31 janvier 1780, 12 navires seulement ont été doublés en cuivre³⁵⁹. Le *Dragon* est doublé en novembre 1782, à la demande expresse du chevalier de L'Espine. Certaines parties de l'épave sont ainsi jonchées de dizaines de clous qui, lorsqu'ils reposent sous le sable la pointe en haut, constituent autant de pièges acérés pour les plongeurs évoluant avec une visibilité très souvent médiocre.



Fig. C2-022. Fixation du doublage de cuivre sur le bordage, vue côté bois.
[Copyright Admat 2018.]

23.11.2018) :

<https://books.google.fr/books?id=7elhAAAaAAJ&pg=PA240&dq=on+%C3%A9tendait+sur+la+car%C3%A8ne+une+grosse+toile+tr%C3%A8s+claire+appel%C3%A9e+la+serpill%C3%A8re&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiCgcWL8ureAhVix4UKHRIICzIQ6AEIMDAB#v=onepage&q=on%20%C3%A9tendait%20sur%20la%20car%C3%A8ne%20une%20grosse%20toile%20tr%C3%A8s%20claire%20appel%C3%A9e%20la%20serpill%C3%A8re&f=false>

³⁵⁹ À l'été 1778, la frégate française de 32 canons *Iphigénie* capture et ramène à Brest le *post ship* anglais *Lively* de 20 canons, bordé à plat et doublé en cuivre. Son doublage est fort mince et appliqué à nu sur le franc-bord simplement recouvert d'une couche de blanc de céruse. C'est justement sur l'*Iphigénie* qu'est aussitôt expérimenté le premier placage en cuivre de la marine française.



Fig. C2-023. Fine couche de cuivre et ravages du bois causés par les tarets.
[Copyright Admat 2018.]

Enfin, dans le domaine du lestage de la corvette *Dragon*, la campagne de 2018 permet de constater que les pierres et galets de lest d'origine normande, découverts en 2000 vers la proue, ne constituent pas l'intégralité du type de lest utilisé³⁶⁰. En effet, des barres de lest métalliques sont présentes dans la partie arrière de la corvette. Lestage et délestage des navires civils et militaires sont des opérations délicates soumises à contrôle. Dans les ports de commerce les opérations de lestage et de délestage des navires sont surveillées par les capitaines de port. Les mesures prises visent à empêcher les délestages sauvages de grandes quantités de pierres qui finiraient par modifier la profondeur des ports et des rades. Cette problématique fait l'objet de dispositions réglementaires très strictes, objet d'une partie de l'Ordonnance du 25 mars 1765³⁶¹. Dans les arsenaux de la marine, c'est généralement la Direction des mouvements du port qui est en charge de ces opérations sur les navires de guerre.

³⁶⁰ Cf. annexe All.DA.201. Rapport relatif à deux pierres de lest du *Carron Wreck*, 2007.

³⁶¹ Cf. annexe All.DA.203. Ordonnance du 25 mars 1765, Livre sixième, Titre XLIV, du lestage & délestage, p. 157-159.



Fig. C2-024. Lest de pierres et galets, et balles de fusil français en plomb.
[Copyright Admat 2000.]

Dans son récent et riche mémoire de master 2 sur les pratiques de lestage du XVI^e au XIX^e siècle, Guillaume Martins évoque une pratique courante au XVIII^e siècle, qui consiste à employer un lestage hétérogène (dit « mixte »), composé de pierres, de galets ou de briques, associés à des lingots de métal³⁶². Ces lingots de métal, souvent en fer, portent des noms divers tels que barres, saumons (de plomb) ou gueuses³⁶³.

Sur l'épave du *Dragon* du chevalier de L'Espine, les plongeurs de la campagne de l'été 2018 mettent au jour deux types de gueuse en fer.

Le premier type de gueuse est assez court et trapu. Il mesure 33 cm de long pour une section sensiblement carrée de 11,4 cm de côté. Une fois débarrassé de ses concrétions, ce type de gueuse n'a révélé aucune inscription. Il est donc difficile

³⁶² Guillaume Martins, *Les pratiques de lestage du XVI^e au XIX^e siècle : approche historique et archéologique*, sous la direction d'Emmanuel Nantet et Martin Galinier, master 2 Histoire-Civilisation-Patrimoine, spécialité Archéologie et préservation du patrimoine subaquatique, université de Perpignan Via Domitia, 2018, vol. 1 texte 193 p., vol. 2 catalogue des épaves 74 p.

³⁶³ Alexandre André Victor Sarrazin de Montferrier, *Dictionnaire universel et raisonné de Marine*, Bureau du dictionnaire de marine, Paris, 1841, 680 p., p. 319, définition de la gueuse : masse de mauvais fer coulé de la forme d'un parallélogramme et du poids de 25 à 50 kilogrammes. Pour faciliter l'emploi des gueuses on les perce par un bout d'un trou dans lequel on peut passer un petit croc.

d'établir une analogie quelconque avec des lingots aux multiples inscriptions, comme ceux trouvés au même emplacement (près de l'emplanture du mât d'artimon) sur la frégate l'*Aimable Grenot*³⁶⁴.



Fig. C2-025. Petit modèle de gueuse de lest en fer du *Dragon* (33 cm).
[Copyright Admat 2018.]



Fig. C2-026. Grand modèle de gueuse de lest en fer du *Dragon* (58 cm).
[Copyright Admat 2018.]

³⁶⁴ Sur la face supérieure des lingots prélevés, on peut lire les dates 1746 ou 1747, associées aux inscriptions *POTUXENT* ou *Stepn Onion*. Ces inscriptions ont permis d'y reconnaître la production de deux fonderies nord-américaines de l'état du Maryland : la *Patuxent Iron Works*, installée sur la rivière Patuxent au sud de Baltimore, et la fonderie de *Stephen Onion*, établie en 1745 sur la rivière Gunpowder au nord de cette même ville. Ces établissements s'étaient fait la spécialité de produire des barres de lest en fer pour les navires, particulièrement anglais, regagnant l'Europe avec des chargements de tabac de Virginie.

Le second type de gueuse se différencie tout d'abord du premier type par sa longueur de 58 cm, alors que sa section présente également un carré de 11,4 cm de côté. Cette gueuse se différencie ensuite par la présence d'un orifice de 2,5 cm de diamètre, percé à 4,4 cm de chacune des deux extrémités.

Ces dimensions se rapprochent beaucoup de celle trouvées sur l'épave de l'*Astrolabe* : longues de 59,5 cm pour une section de 9,8 x 10,8 cm, elles se présentent comme un long parallélépipède démunie de tout décor et de relief, à l'exception de deux trous, pratiqués d'une part et d'autre, sans doute pour en faciliter la préhension³⁶⁵. En outre, le lestage de l'*Astrolabe* comportait également des gueuses plus courtes. Dans le cas de l'*Astrolabe*, on note que les archives relatives au lest mentionnent avec une grande précision le nombre de saumons de plomb embarqués et les quelque 5 000 briques ; par contre, ces mêmes archives ne font aucun état numérique des gueuses de fer présentes en cale. D'aucuns en déduisent que lesdites gueuses en fer constituaient un élément indissociable du navire de guerre et n'ayant pas vocation à en être débarquées.

Ainsi, grâce aux archives et aux confirmations apportées par les deux campagnes de fouilles, le *Carron Wreck* laisse sa place à la corvette française *Dragon* que le chevalier de L'Espine commande effectivement à la mer, du début de l'année 1782 au début de l'année 1783. Le *Dragon* français n'a cependant pas été construit en France puisqu'il s'agit d'un navire corsaire (*privateer*) capturé. Afin de faciliter la compréhension du lecteur, nous allons reprendre une démarche chronologique en nous intéressant tout d'abord à l'origine de ce corsaire ennemi qui portait également le nom de *Dragon*.

³⁶⁵ Association Salomon, *Le mystère Lapérouse ou le rêve inachevé d'un roi*, éditions de Conti, 2008, 398 p., voir p. 290 la partie relative aux gueuses de fer.

2.2. La première vie du *Dragon*

2.2.1. Recherche du *Dragon* d'origine

La recherche des origines du *Dragon* s'avère particulièrement compliquée du fait du succès manifeste de ce nom auprès des marins en général, des armateurs anglo-saxons en particuliers. Même après avoir soigneusement trié les navires correspondant à la période objet de la recherche, deux navires restent en lice : un navire corsaire de Liverpool et un navire corsaire de Guernesey. Ces deux corsaires présentant des caractéristiques assez similaires et ayant tous deux été capturés par les Français à peu de temps d'intervalle en 1781, nous suivons initialement la piste prometteuse du corsaire de Liverpool³⁶⁶. Ce n'est qu'en découvrant une liasse relative à la prise du *Dragon* de Guernesey, aux archives départementales de la Loire-Atlantique à Nantes, que nous nous rendons compte de notre chronophage méprise³⁶⁷.

L'étude minutieuse d'une publication britannique d'époque nous permet finalement de bien différencier la geste du corsaire de Liverpool de celle de son homonyme de Guernesey. Cette publication n'est autre que la liste établie et mise à jour par la Compagnie maritime Lloyd depuis 1734. La petite liste des débuts, affichée dans un café de Londres, devient rapidement une véritable source de renseignement. Dans les années qui nous intéressent, la liste en question s'appelle la *New Lloyd's List* ; éditée en 1969 sous forme de fac-similés, elle est aujourd'hui consultable en ligne³⁶⁸. Nous y recherchons tout d'abord les corsaires (*privateers*) portant le nom de *Dragon* et basés en Angleterre ou dans les Îles Anglo-Normandes entre 1776 et 1782. Comme le montre le tableau ci-après, l'année 1778 n'est pas parvenue jusqu'à nous et les années 1776, 1777, 1782 et 1783 ne comportent aucune occurrence d'un corsaire *Dragon*. Par contre, on trouve deux corsaires *Dragon* entre mars 1779 et septembre 1781 : un *Dragon* de Liverpool (L) et un *Dragon* de Guernesey (G).

³⁶⁶ Cette piste séduisante nous a amenée à remonter la genèse dudit corsaire de Liverpool, qui pourrait trouver son origine dans un brigantin américain de prise, le corsaire *Washington* de l'État du Massachusetts.

³⁶⁷ En plus de la liasse proprement-dite, le carton consulté contient le journal de bord du corsaire capturé, pour la période du 9 février au 12 septembre 1781.

³⁶⁸ En ligne (consulté le 05.05.2018) : <https://catalog.hathitrust.org/Record/000549597>

1776 - 1783	Privateer	Remarques	Liste	Motif	
1776-janv.-déc.	Aucune occurrence « <i>Dragon</i> » Privateer.				
1777-janv.-déc.	Aucune occurrence « <i>Dragon</i> » Privateer.				
1778-janv.-déc.	Données non disponibles.				
1779-mars	<i>Dragon</i> (L)		1038	Prise la <i>Modeste</i> .	
1779-décembre	<i>Dragon</i> (G)	Cne Drew	1125	Re-prise le <i>Neptune</i> 23 déc.	
1780-février	<i>Dragon</i> (L)		1140	Arrive de Liverpool à Antigua.	
1780-février	<i>Dragon</i> (G)		1142	Arrive Guernesey 23 fév.	
1780-février	<i>Dragon</i> (L)	Cne Reed	1142	Arrive Antigua, prise marchand.	
1780-avril	<i>Dragon</i> (G)		1157	Re-prise du <i>King George</i> .	
1780-mai	<i>Dragon</i> (L)		1163	Arrive à Dartmouth.	369
1781-janvier	<i>Dragon</i> (L)		1236	Prise marchand hollandais.	
1781-mars	<i>Dragon</i> (L)		1252	Prise du <i>Liesde</i> .	
1781-mai	<i>Dragon</i> (G)		1268	Arrive à Torbay 13 mai, 2 prises.	
1781-août	<i>Dragon</i> (G)		1290	Prise la <i>Providence</i> et la <i>Mary</i> .	
1781-sept.	<i>Dragon</i> (L)	Cne Gardner	1299	Capturé et mené à Brest.	370
1782-janv.-déc.	Aucune occurrence « <i>Dragon</i> » Privateer.				
1783-janv.-déc.	Aucune occurrence « <i>Dragon</i> » Privateer.				

Un autre type de dossier de la Lloyd nous apporte également d'intéressants renseignements. Le brick corsaire *Dragon* de Liverpool y est enregistré pour les années 1778, 1779 et 1780 ; en revanche, il n'y figure pas encore en 1777 et n'y figure plus en 1781.

Extrait de la page 24 du registre de la Lloyd pour l'année 1778³⁷¹ :

250 *Dragon* Bg s Jas Briggs 110 Amer. 76 W W'dvil 11 Li Privt'r A I
78 10 NUW 78 14.6P 10

Extrait de la page 40 du registre de la Lloyd pour l'année 1779³⁷² :

4 | *Dragon* Bg s J. Briggs | 110 | Amer. | 76 | W W'dvil | 11 | Li Privt'r | A I | A. 1
78 | M. Reed | SD | NUW | 78 | 14-6 P. | | | | 10 | 4

Extrait de la page 74 du registre de la Lloyd pour l'année 1780³⁷³ :

8 | *Dragon* Bg | M. Reed | 110 | Amer. | 76 | W'dville | 11 | Li Privt'r | A I |
s C 78 | SD | NUW | 78 | 14-6 P. | | | | 4

Parmi les indications, on notera :

- colonne 2, le type de bateau (brick) et l'année de capture (1778) ;
- colonne 3, le nom du capitaine (Reed remplace Briggs en 1779) ;

³⁶⁹ 10 mai : « Also arrived the *Dragon* Privateer, of Topsham [Devon], having thrown some of her guns overboard. »

³⁷⁰ « The *Dragon* Privateer, of Liverpool [sic], Capt. Gardner, is taken by a French Frigate, and carried into Brest ».

³⁷¹ *Lloyd's register of shipping*, édité par Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, impr. Cox & Wyman, Londres, 1834. En ligne (consulté le 17.05.2018) :

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044020483467;view=1up;seq=79>

³⁷² *Ibid.*, en ligne (consulté le 17.05.2018) :

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044020483558;view=1up;seq=77>

³⁷³ *Lloyd's register of shipping*, op. cit., en ligne (consulté le 17.05.2018) :

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044020483533;view=1up;seq=69>

- colonne 4, tonnage (110 t), un seul pont (*Single Deck*) ;
- colonnes 5 et 6, fabrication américaine de 1776 (*American built*), aménagement des superstructures (*New Upper Works*) en 1778 ;
- colonne 7, propriétaire Woodville, 14 canons de 6 livres (14-6 pounder guns) ;
- colonne 8, tirant d'eau de 11 pieds (x 30,47 = 3,35 m) ;
- colonne 9, Liverpool Privateer (corsaire de Liverpool) ;
- colonne 10, classe A1/avril.

Le brick corsaire *Dragon* de Liverpool est un deux mâts, de 112 tonneaux. Il porte 14 canons sur son pont. Son équipage comprend de 75 à 80 hommes³⁷⁴. Les propriétaires du *Dragon* seraient messieurs Warren & Co³⁷⁵. Son commandement est confié successivement aux capitaines James Briggs, M. Reed, et Thomas Gardner. Le corsaire *Dragon* de Liverpool est pris le 27 août 1781 par la frégate française *Amphitrite*³⁷⁶ du chevalier Bonin de la Villebouquais. Conduit à Brest, le corsaire est déclaré « bonne prise » le 19 septembre 1781³⁷⁷.

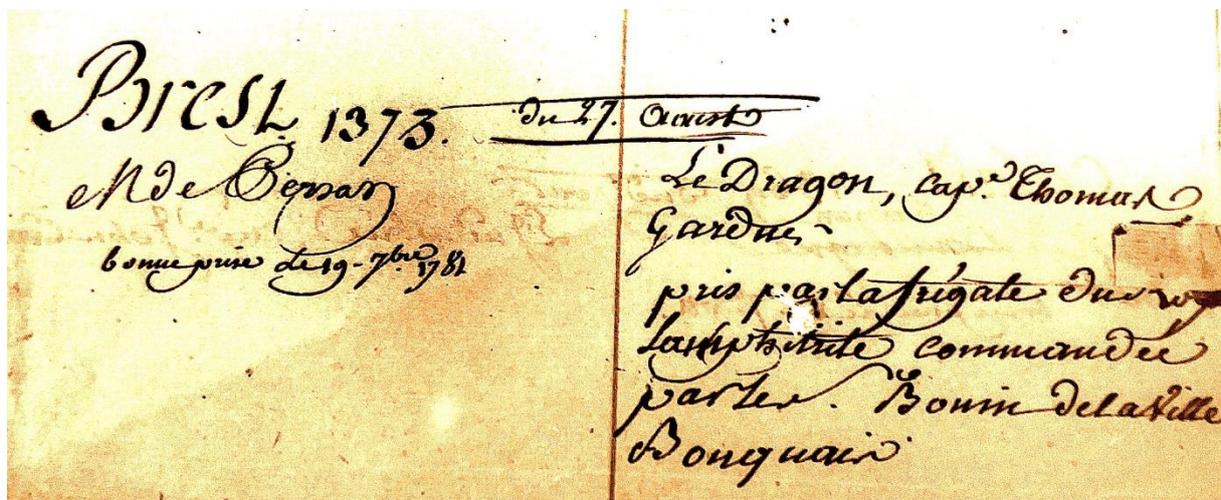


Fig. C2-027. Fiche d'enregistrement de la prise du corsaire *Dragon* de Liverpool.
[Archives Nationales, fonds Marine ancien, G⁵ 264]
Dépouillement des procédures de prises d'août 1778 à mars 1782.]

Quant au brick corsaire de Guernesey *Dragon*, il est capturé Le 12 septembre 1781 par la frégate française *Friponne* qui monte 32 canons et dont la coque a été doublée en cuivre à Brest en 1780³⁷⁸. La *Friponne* est commandée par le capitaine de Macnemara qui a sous ses ordres le chevalier de L'Espine. Le corsaire *Dragon* de Guernesey est conduit au port du Croisic.

³⁷⁴ Gomer Williams, HLP, p. 65 et 668.

³⁷⁵ *Ibid.*, p. 65.

³⁷⁶ La frégate *Amphitrite* est admise au service en 1768. C'est une frégate de quatrième rang de la classe *Dédaigneuse*. Elle porte 32 pièces : 26 de 12 livres et 6 de 6 livres. Son équipage compte 8 officiers et 260 hommes.

³⁷⁷ Le corsaire *Dragon* de Liverpool a été très souvent considéré à tort comme étant le navire transformé par les Français en corvette royale *Dragon*.

³⁷⁸ *Mercure de France*, samedi 7 octobre 1780, journal politique p. 33.

2.2.2. Naissance du *Dragon* de Guernesey

L'activité corsaire s'annonçant prometteuse avec la participation française à la guerre d'Indépendance américaine, les armateurs anglais mettent en chantier plusieurs navires corsaires dans les ports de la côte sud de la Grande-Bretagne. Ainsi, dans le Devon en 1778, le port de Teignmouth lance-t-il la construction de deux unités corsaires bien armées : le *Dragon* et le *Bellona*³⁷⁹.

C'est donc dans le port anglais de Teignmouth que débute la construction du navire corsaire *Dragon* de Guernesey, à une date non précisée de l'année 1778. Une affiche de recrutement de son équipage nous indique que le corsaire en question doit être lancé en mars 1779 à Teignmouth. Nous apprenons qu'il s'agit d'un cotre (cutter) qui porte 16 canons³⁸⁰, que son équipage compte 70 hommes, et qu'il doit partir en course fin mars pour six mois, après avoir rallié son port d'attache à Guernesey.

« *A new advantageous Plan of Privateering
For a Six Month Cruize*

*All Gentlemen Seamen and Able Landmen who delight in the
Music of Great Guns and distressing the Enemies of Great Britain
Have now a fine opportunity of making their Fortunes by entering
On board the Dragon Privateer...*

Now ready to be launch'd in the Harbour of Teignmouth...

*Apply Capt Joseph Drew at Stokeintinhead; Mr Andrew Cause at the London inn,
Newton Bushel, or Mr Manning, Sailmaker, Teignmouth. N.B. The Cutter will sail from
Teignmouth by the last of March for Guernsey to take in her Stores and proceed on
her Cruise against the Enemy.*

*Any Person capable of beating a Drum, or blowing a French horn,
Shall have great Encouragement »³⁸¹.*

« Un nouveau plan avantageux avec une course corsaire de six mois.
Tous les hommes, marins et terriens ayant l'aptitude, qui se délectent de la musique
des gros canons et qui aiment mettre à mal les ennemis de la Grande-Bretagne,
ont à présent une bonne occasion de faire fortune en montant
à bord du corsaire *Dragon*...

³⁷⁹ Harold Jay Trump, *Teignmouth : a Maritime History*, Phillimore, Chichester, Sussex, 1986, 160 p., p. 18 : « [...] *Teignmouth people fitted out two other strongly-armed privateers, the Dragon, 16 guns and 70 men, and the Bellona* [...] »

³⁸⁰ Les 16 canons du cotre corsaire *Dragon* de Guernesey sont très vraisemblablement des pièces de 4 livres car ce sont 16 pièces de ce type qui sont saisies sur le brick corsaire *Dragon* de Guernesey en septembre 1781.

³⁸¹ Harold Jay Trump, *Teignmouth : a Maritime History*, op. cit., p. 18-19.

qui est prêt à être lancé au port de Teignmouth...
Posez votre candidature auprès du capitaine Joseph Drew à Stokeintinhead,
de M. Andrew Cause à l'auberge *London* de Newton Bushel,
ou bien de M. Manning fabricant de voiles à Teignmouth.

N.B. Le cotre partira de Teignmouth fin mars pour Guernesey où il prendra
possession de ses entrepôts avant de débiter sa guerre de course contre l'ennemi.
Tous ceux qui sont capables de jouer du tambour ou de sonner du cor
seront particulièrement appuyés ».

Le cotre corsaire *Dragon* de Guernesey exécute plusieurs missions dans le cadre de la guerre de course, entre mars 1779 et sa capture en septembre 1781 par la frégate française *Friponne*. Mais au moment de sa capture, le *Dragon* de Guernesey n'est plus un cotre, c'est un deux-mâts brick. Lors de l'inspection de la prise au port du Croisic, le procès-verbal consulté par L'Espine indique : « le corsaire est construit à clain [sic], autrefois gréé en lougre mais actuellement gréé en bricq.³⁸² » La confusion entre cotre et lougre n'est pas étonnante car ces deux types de navire présentent souvent le même gabarit. La transformation du cotre en brick se trouve dans le journal de bord du *Dragon*, journal dont le capitaine John Row n'a pas eu le temps de se débarrasser et qui a été saisi par les marins de la *Friponne* : « *Our agent is coming and gives orders to haul her in to the pier and there to make her from Cutter to a Brig [...]* » (Notre agent arrive et donne des ordres pour le hâler [le corsaire *Dragon*] jusqu'à la jetée pour le transformer de cotre en brick)³⁸³. Au bout de deux mois, le *Dragon* de Guernesey reprend la guerre de course.

En 1779, la guerre de course n'est pas une nouveauté pour les armateurs des Îles Anglo-Normandes. Ils y ont d'ailleurs recours avec plus ou moins d'intensité pendant quelque cent-cinquante ans, du règne de Louis XIV à la fin du Premier Empire³⁸⁴.

³⁸² AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, Septembre 1781, Inventaire et apposition de scellées sur le corsaire *Dragon*, f° 4.

³⁸³ AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Journal de bord du *Dragon* de Guernesey, 5 mars 1781.

³⁸⁴ H.C. Timewell, « Guernsey Privateers », in : *The Mariner's Mirror*, vol. 56, 1970, n° 2, Cambridge University Press, p. 199-218, p. 199.

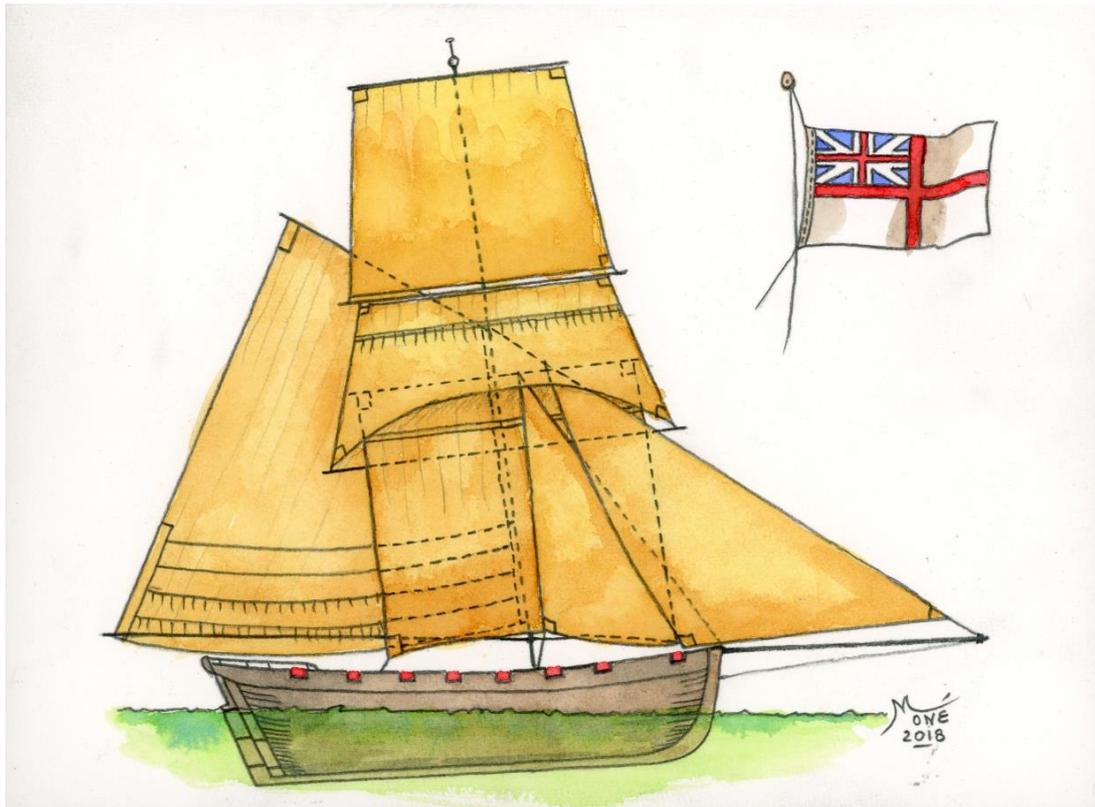


Fig. C2-028. Cotre (cutter) corsaire *Dragon* de Guernesey.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2018. Collection Florence Prudhomme.]

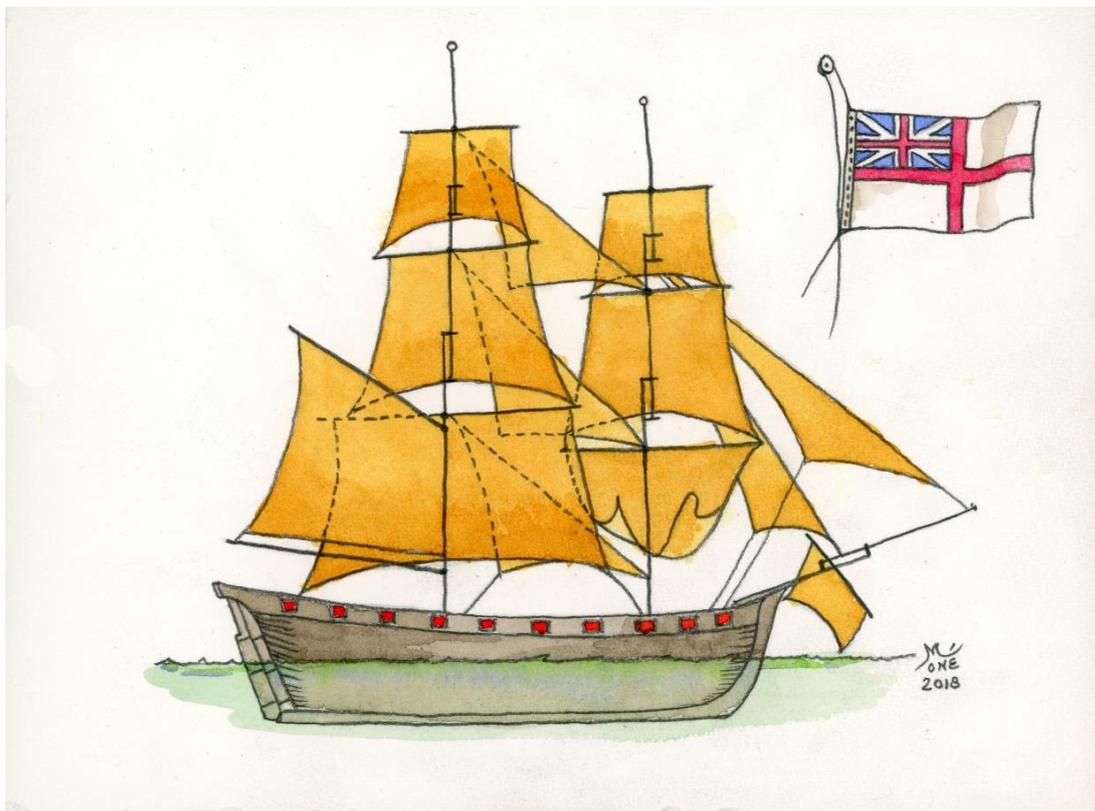


Fig. C2-029. Brick (brig) corsaire *Dragon* de Guernesey.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2018. Collection Florence Prudhomme.]

2.2.3. Statut et types des corsaires de Guernesey

Le corsaire de Guernesey répond à la définition de la Couronne britannique : « The Crown defined a privateer as a ship owned by a private individual which, with royal permission expressed as a letter of marque, made war upon the shipping of a hostile power. The letter was issued in the name of the ship's commanding officer giving him powers to sell and dispose of any enemy ship seized after it had been legally adjudged and finally condemned. » (La Couronne définit le corsaire comme un navire appartenant à un particulier qui fait la guerre à la flotte d'une puissance hostile, avec la permission royale sous forme d'une *Lettre de marque*. Cette dernière est émise avec le nom du commandant du navire, lui donnant le pouvoir de vendre et de disposer de tout navire ennemi saisi, après qu'il a été légalement jugé et finalement condamné)³⁸⁵. La rédaction de la Lettre de marque adopte le plus souvent le format suivant³⁸⁶ :

« [Name of Monarch], by the Grace of God [etc., etc.].

Whereas our said Commissioners for executing the office of our High Admiral have thought [name of privateer] fitly qualified who hath equipped, furnished and victualled a ship called [name of the ship], privateer, of the burhen of about ... tons, whereof the said [name of privateer] is Commander. Know ye therefore, that we do, by these presents grant Commission to, and do license and authorize the said [name of privateer] to set forth in warlike manner the said ship called [name of the ship], privateer, and by his own command and with force of arms to apprehend, seize and take the ships, vessels and goods belonging to France and other our enemies, their vessels and subjects or other inhabiting within any of their countries, territories or dominions.

Provided always that the said [name of privateer] keep an exact journal of his providings, and therein particularly take notion of all Prizes which shall be taken by him.

And we pray and desire all Kings, Princes, Potentates, Estates and Republics, being our friends and allies, to give the said [name of privateer] all aid, assistance and succour in their ports with his said ship.

Given at London ... day of [month] [year].³⁸⁷ »

³⁸⁵ H.C. Timewell, « Guernsey Privateers », *op. cit.*, p. 201.

³⁸⁶ Pour la traduction, l'auteur a utilisé le navire corsaire de Guernesey *Dragon* et son dernier commandant, le capitaine John Row.

³⁸⁷ L. James Marr (1918-2009), *A History of the Bailiwick of Guernsey*, Phillimore & Co, 1982, 320 p., p. 283, appendix XVI, Format of a Typical *Letter of Marque*.

[Nom du monarque], par la grâce de Dieu [etc., etc.].

Considérant que lesdits commissaires au service du bureau de l'Amiral en chef considèrent que le capitaine John Row est parfaitement qualifié et a équipé, meublé et avitaillé le navire nommé *Dragon*, corsaire, d'un tonnage d'environ ..., duquel ledit John Row est le commandant. Nous faisons savoir que par la présente nous commissionnons ledit John Row et lui donnons la permission d'engager en opérations ledit navire corsaire *Dragon* et, sous son propre commandement en employant la force de ses armes, d'appréhender, saisir et emmener les navires, vaisseaux et marchandises appartenant à la France, et à nos ennemis leurs vaisseaux et leurs sujets ou autres habitants de l'un de leurs pays, territoires ou possessions.

À condition que ledit John Row tienne en permanence un journal exact de ses approvisionnements et y mentionne toutes les prises qu'il effectuera.

Et nous prions et désirons que tous les rois, princes, potentats, États et républiques, qui sont nos amis et alliés, donnent audit John Row et à son navire toute aide, assistance et secours dans leurs ports.

Donné à Londres, le [jour] [mois] 1781. »

À cette époque à Guernesey, les navires corsaires appartiennent le plus souvent à des marchands qui se groupent à deux ou trois pour faire construire les plus belles unités (12 à 20 canons) en Angleterre. Il faut attendre 1815 pour que Guernesey se lance dans la construction de navires de ce gabarit³⁸⁸. En attendant, ce sont le plus souvent les chantiers anglais qui effectuent les grosses réparations³⁸⁹. Au moment de la guerre d'Indépendance américaine, les corsaires de Guernesey se répartissent entre les *Channel privateers* (corsaires de La Manche) dont le terrain de chasse se limite aux côtes françaises, et les *Deep water privateers* (corsaires hauturiers) au grand rayon d'action et n'hésitant pas à s'éloigner des côtes pour saisir les cargaisons coloniales en provenance des Caraïbes ou d'Amérique³⁹⁰.

Le cotre *Dragon* de Guernesey de 1779 fait donc partie des belles unités avec ses 16 canons de 4 livres. Il prend modèle sur les cotres anglais du Service financier et des douanes, adaptés à la navigation près des côtes et chargés de lutter contre les bateaux des contrebandiers de tout poil³⁹¹. Eu égard à sa transformation de 1781 en deux-mâts à voiles carrées, montant 16 canons de 4 livres et quatre obusiers de 6 livres, le brick *Dragon* passe du *Channel privateer* au *Deep water privateer*.

³⁸⁸ Ferdinand Brock Tupper (1795-1874), *The History of Guernsey and its Bailiwick with occasional notices of Jersey*, imprimerie Stephen Barbet à Guernesey, 1854, 528 p., p. 446-447. En ligne (consulté le 31.05.2018) :

<https://archive.org/details/historyguernsey00tuppgoog>

³⁸⁹ *Ibid.*, p. 447.

³⁹⁰ D. J. Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, 1990. Les annexes contiennent de nombreuses notes relatives aux Archives nationales de Kew, Greenwich, etc.

³⁹¹ Graham Smith, *King's Cutters : the Revenue Service and the war against smuggling*, Conway Maritime Press, Londres, 1983, 192 p.

Dans son article de 1970 consacré aux *Guernsey Privateers*, H.C. Timewell utilise des listes de *privateers* trouvées sous forme manuscrite dans *The papers of the late Osmond de Beauvoir Priaulx*, conservés à la Bibliothèque Priaulx du *St Peter Port* à Guernesey³⁹². Dans la liste de l'année 1780, le *privateer Dragon* figure sous deux dénominations : *Dragon Cutter* (16 canons et 65 hommes) et *Dragon Brig* (16 canons et 65 hommes). Il s'agit en fait du même navire, mais son classement est révélateur. En effet, le *privateer Dragon* est un cotre construit à Teignmouth (Devon) avec une particularité aidant à son identification : sa coque est construite à clin et non pas à franc-bord. Ce type de construction hérité des Vikings est très apprécié à cette époque pour sa robustesse³⁹³. La quille est en orme et les couples en chêne³⁹⁴. L'inconvénient de la coque à clin réside dans la difficulté à réparer une avarie du bordé car l'intervention est plus longue et plus délicate que sur une coque à franc-bord. Contrairement à une idée assez répandue, il était aussi possible de doubler de cuivre une coque à clin, même si le processus était là encore moins aisé que sur une carène à franc-bord³⁹⁵.

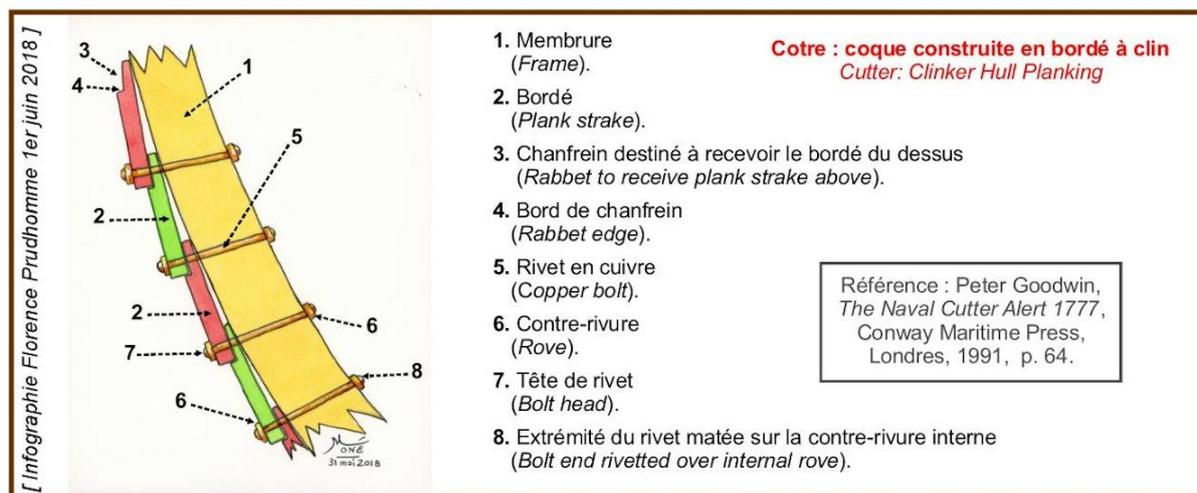


Fig. C2-030. Coque de cotre (*cutter*) construite en bordé à clin.

La transformation en brick (deux-mâts) d'un cotre construit en bordé à clin ne devrait pas avoir eu d'influence sur les dimensions de sa coque. Lors de l'expertise du

³⁹² H.C. Timewell, « Guernsey Privateers », *op. cit.*, p. 208.

³⁹³ Graham Smith, *King's Cutters : the Revenue Service and the war against smuggling*, Conway Maritime Press, Londres, 1983, 192 p., p. 110.

³⁹⁴ Peter Goodwin, *The Naval Cutter Alert 1777*, coll. Anatomy of the ship, Conway Maritime Press, Londres, 1991, 120 p., p. 12 et 64.

³⁹⁵ Voir à ce sujet l'*Encyclopédie méthodique Marine*, t. 2, Paris, 1786, 400 p., p. 91. En ligne (consultée le 30.05.2018) :

<https://books.google.fr/books?id=UblOAAAAMAAJ&pg=PA91&dq=doublage+des+car%C3%A8nes+en+cuivre&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiqq5LIq6HbA>

brick corsaire au Croisic en septembre et octobre 1781, on relève « 67 pieds et demi de teste à teste » soit environ 22 m de la proue à la poupe, et « 23 pieds et demi de bau de dehors en dehors » soit environ 7,5 m au maître-bau. Logiquement, ces deux dimensions sont déjà celles de la coque du cotre de 1779. Par contre, le passage en deux-mâts s'est accompagné d'une modification de l'artillerie du bord : le cotre à 16 canons cède la place à un brick à 20 canons que le capitaine de Macnemara de la *Friponne*²²² décrit comme un « brequantin construit en cutter montant 20 canons de 4 et de 6 [livres] »³⁹⁶. Une fiche de suivi du *Dragon* précise que le brick anglais a été pris avec 16 canons de 4 livres et 4 obusiers de 6 livres³⁹⁷.

2.2.4. Activités opérationnelles du *Dragon* de Guernesey

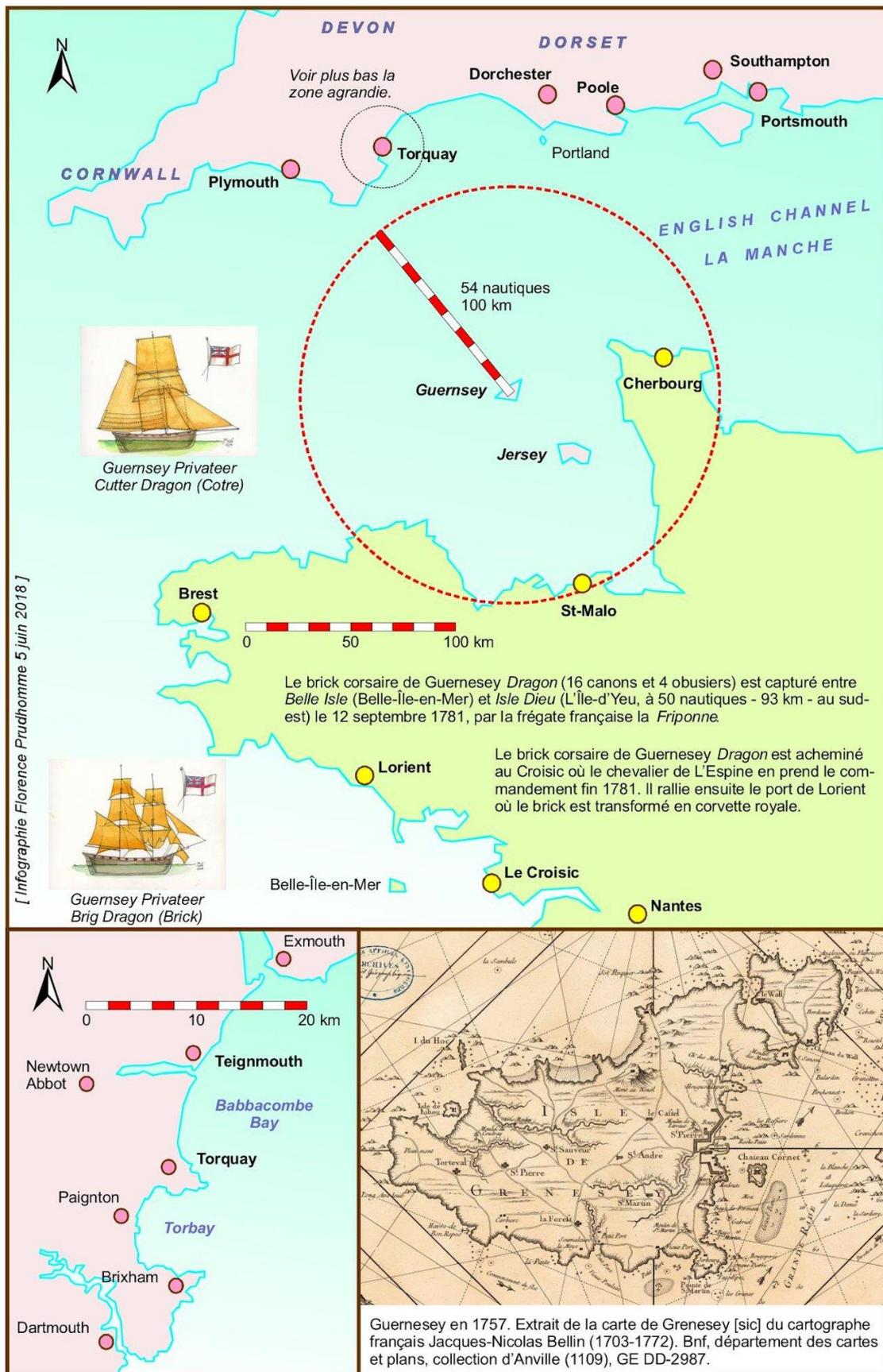
L'activité opérationnelle du corsaire *Dragon* de Guernesey peut être évaluée de différentes manières. Il est par exemple possible de replacer le *Dragon* parmi ses pairs de Guernesey en consultant de nouveau les archives de la *New Lloyd's List* consultables en ligne pour les années 1779, 1780 et 1781³⁹⁸.

1779	Privateer	Remarques	Liste	Motif
1779-janvier	<i>Lord Amberst</i> 1		1028	Prise : le <i>Jacques St Domingue</i>
1779-février	<i>Surprise</i> 1		1029	Prise : l' <i>Espérance en Dieu</i> .
1779-février	<i>Hector</i> 1		1036	Prise : le <i>Thetis</i> .
1779-mars	<i>Alarm</i> 1		1039	Prise : le <i>St Mark and St Philip</i> .
1779-mars	<i>Hero</i> 1		1043	Prise : l' <i>Empereur</i> .
1779-avril	<i>Shaftsbury</i>		1052	Prise : le <i>Nantes</i> .
1779-avril	<i>Surprise</i> 2	Cne Folly	1052	Prise : l' <i>Aimable</i> .
1779-avril	<i>Lifle</i> 1		1052	P : la <i>Gracieuse</i> , le <i>Jeune Aimé</i> .
1779-mai	<i>Hero</i> 2		1055	Capturé et envoyé à Brest.
1779-mai	<i>Active</i>		1064	Prise : la <i>Jeune Julie</i> , 21 mai.
1779-juin	<i>Guernesey</i> 1		1065	Prise : le <i>Kitty</i> , 4 juin.
1779-juin	<i>Lifle</i> 2		1067	Prise : la <i>Confiance</i> .
1779-juillet	<i>Dolphin</i>	Cne. Ross	1073	Cne Ross alias Palmer.
1779-juillet	<i>Swallow</i> 1		1077	Prise : la <i>Thetis</i> .
1779-juillet	<i>Revenge</i>	Cne Peivo	1077	Prise : le <i>Saint-Jacques</i> .
1779-sept.	<i>New Resolution</i>	Cne Gosselin	1091	Prise : 2 navires marchands.
1779-sept.	<i>Hector</i> 2	Cne Nastel	1093	Retour de croisière.
1779-sept.	<i>Surprise</i> 3		1097	Prise : le <i>Saint-James</i> .
1779-octobre	<i>Salisbury</i>		1098	Prise : <i>N.S. del Cora</i> .
1779-novembre	<i>Guernesey</i> 2		1113	Prise : le <i>Jean-Batista</i> .
1779-décembre	<i>Liel</i>		1123	Arrivée à Torbay.
1779-décembre	<i>Dragon</i> 1	Cne Drew	1125	Re-prise : le <i>Neptune</i> , 23 déc.

³⁹⁶ Archives nationales, Marine, 4JJ / 144F, journal de bord de la *Friponne*, 12 septembre 1781.

³⁹⁷ Cf. annexe All.DA.204. Suivi mensuel de la corvette *Dragon* en 1782.

³⁹⁸ En ligne, *op. cit.*, (consulté le 30.05.2018) : <https://catalog.hathitrust.org/Record/000549597>



Ca.201. Zone d'action du corsaire *Dragon* de Guernesey.

1780	Privateer	Remarques	Liste	Motif	
1780-janvier	<i>Hector 3</i>		1129	Prise : hollandais et suédois.	
1780-janvier	<i>Lord Amberst 2</i>		1129	Prise : navire hollandais.	
1780-février	<i>Surprise 4</i>		1136	Prise : le <i>Dugay-Trouin</i> .	
1780-février	<i>Surprise 5</i>		1137	Prise : le <i>Joseph</i> .	
1780-février	<i>Dragon 2</i>		1142	Arrive à Guernesey le 23 fév.	³⁹⁹
1780-avril	<i>Dragon 3</i>		1157	Re-prise : le <i>King George</i> .	
1780-avril	<i>Kite</i>		1157	Re-prise : le <i>King George</i> .	
1780-juillet	<i>Triumph</i>		1177	Prise : le <i>Spieringshoek</i> .	
1780-juillet	<i>Rambler 1</i>		1178	Prise : la <i>Vierge Maria</i> .	
1780-août	<i>Rambler 2</i>	Cne George	1189	Prise : un dogger prussien.	
1780-sept.	<i>Surprise 6</i>		1199	Prise : un Brig US de 14 canons.	
1780-décembre	<i>Hero 3</i>	Cne Lacheur	1220	Prise : 5 marchands.	
1780-décembre	<i>Hero 4</i>		1224	Re-prise : le <i>Two Friends</i> .	
1780-décembre	« a » <i>privateer</i>		1228	Prise : 4 marchands, Falmouth.	
1780-décembre	« a » <i>privateer</i>		1228	Idem, de concert.	
1780-décembre	<i>Hero 5</i>	Cne Lacheur	1228	Prise : marchand, le <i>Guernand</i> .	
1780-décembre	<i>Hero 6</i>		1228	Prise : le <i>Glouton</i> , arrive 23 déc.	

1781	Privateer	Remarques	Liste	Motif	
1781-février	<i>Rambler 3</i>		1240	Prise : le <i>Cornelia</i> .	
1781-mars	<i>Prince of Orange</i>		1249	Prise : 2 marchands.	
1781-mars	<i>Sprightly 1</i>		1251	Prise : 4 marchands.	
1781-mars	<i>Hero 7</i>		1251	Idem, de concert.	
1781-avril	<i>Hero 8</i>		1258	Prise : la <i>Valoise</i> .	
1781-avril	« a » <i>privateer</i>		1258	Prise : le <i>St Andrew</i> (suédois).	
1781-mai	<i>Resolution</i>		1267	Prise : un marchand.	
1781-mai	<i>Dragon 4</i>		1268	Arrive à Torbay 13 mai, 2 prises.	⁴⁰⁰
1781-mai	<i>Hero 9</i>		1271	Re-prise : le corsaire <i>Retaliation</i> .	
1781-juin	<i>Sprightly 2</i>		1274	Re-prise : la <i>Minerva</i> .	
1781-juin	<i>Gull</i>		1278	Prise : l' <i>Anna Maria</i> .	
1781-juin	<i>Swallow 2</i>		1279	Prise : le <i>Prince Van Staarberg</i> .	
1781-juillet	<i>Alert</i>		1285	Prise : la <i>Cordialité</i> .	
1781-août	<i>Dragon 5</i>		1290	Prise : la <i>Providence</i> , la <i>Mary</i> .	⁴⁰¹
1781-sept.	<i>Swallow 3</i>		1304	Prise : le <i>Papillon</i> chargé de sel.	
1781-sept	« a » <i>privateer</i>		1305	Re-prise : la <i>Providence</i> .	
1781-novembre	<i>Swallow 4</i>	Cne Strong	1311	Re-prise : le <i>Neptune</i> .	
1781-novembre	« a » <i>privateer</i>		1314	Prise : le <i>Little Porgey</i> .	

³⁹⁹ Le *Dragon* de Guernesey, de concert avec le *Bellona* (corsaire anglais), attaque un bateau français qui s'avère être une frégate. La frégate s'empare du *Bellona*.

⁴⁰⁰ « Torbay 13. Arrived the Dragon Privateer of Guernsey, with two retaken Ships, Part of the St Eustasia Fleet, which had been captured by the French. » (Torbay, 13 [mai 1781]. Le corsaire *Dragon* de Guernesey est arrivé avec deux navires repris, appartenant à la flotte de [l'île caribéenne hollandaise de] Saint-Eustache, qui avaient été capturés par les Français). La liste 1271 de mai 1781 indique le nom des deux prises : « The Gebroders and Zevart, from St Eustasia, are the Ships taken by the Dragon Privateer, and carried into Torbay » (*Gebroders* et *Zevart* sont les deux navires de Saint-Eustache capturés par le corsaire *Dragon* et acheminés sur Torbay).

⁴⁰¹ « The Dragon Privateer of Guernsey, has taken and sent into that Island, the French Brig Providence, from Painboeuf to Africa, and the French Snow Mary from Brest to Rochfort. » (Le corsaire *Dragon* de Guernesey a pris et envoyé dans cette île le brick français *Providence* parti de Paimboeuf vers l'Afrique, et le senau français *Mary* parti de Brest pour Rochefort).

Le cotre ou brick corsaire de 16 canons *Dragon* de Guernesey apparaît à cinq reprises dans le relevé de la *Lloyd*, que ce soit pour un simple mouvement (retour au port après une campagne à la mer) ou à l'occasion de prises. En comparaison, le corsaire de 10 canons *Hero* du capitaine Lacheur apparaît neuf fois, le corsaire *Surprise* six fois et le corsaire *Swallow* quatre fois.

Il est également possible d'évaluer le rendement du corsaire *Dragon* de Guernesey en consultant les archives de l'île détenues à la Bibliothèque Priaux (*Priaux Library*). Ces archives ont été exploitées par divers chercheurs parmi lesquels revient souvent le nom de l'historien des Îles Anglo-Normandes Ferdinand Brock Tupper (1795-1874) avec son ouvrage de 1854 sur l'histoire de Guernesey⁴⁰² qui fera référence jusqu'à la publication de James Marr en 1982⁴⁰³. Dans l'intervalle, comme nous l'avons vu précédemment, l'historien H.C. Timewell s'est intéressé en 1970 aux archives de la Bibliothèque Priaux. Nous avons repris les données brutes de H.C. Timewell en les classant pour l'année 1780 selon deux critères : le montant financier rapporté par les prises et le nombre de prises effectuées.

Classement pour 1780 au montant / au nombre	Nom du Privateer de Guernesey	Nombre De canons	Effectif de l'équipage	Nombre de prises	Montant rapporté en Livres
1 ^{er} / 4 ^e ex-aequo	<i>Tamer</i>	20	95	6	36 832 £
2 ^e / 3 ^e	<i>Dragon</i> (Cutter)	16	65	7	29 379 £
3 ^e / 1 ^{er}	<i>Hero</i>	10	50	13	28 497 £
4 ^e / 2 ^e	<i>True Briton</i>	12	40	11	22 553 £
5 ^e / 4 ^e ex aequo	<i>Tartar</i>	12	57	6	19 811 £
6 ^e / 7 ^e ex aequo	<i>Lurcher</i>	24	100	1	11 264 £
7 ^e / 7 ^e ex aequo	<i>Tiger</i>	10	30	1	7 604 £
8 ^e / 7 ^e ex aequo	<i>Jupiter</i>	22	92	1	6 000 £
9 ^e / 6 ^e	<i>Rambler</i>	10	45	3	4 992 £
10 ^e / 7 ^e ex aequo	<i>Royal Charlotte</i>	8	30	1	1 500 £
11 ^e / 7 ^e ex aequo	<i>Kite</i>	14	70	1	565 £
12 ^e ex aequo / 7 ^e ex aequo	<i>Gay</i> (Brig)	20	131	1	250 £
12 ^e ex aequo / 7 ^e ex aequo	<i>Mars</i> (Brig)	20	130	1	250 £
14 ^e / 7 ^e ex aequo	<i>Roebuck</i> (Row-boat)	0	26	1	80 £
Total	14	198	961	54	169 577 £

⁴⁰² Ferdinand Brock Tupper, *The History of Guernsey and its Bailiwick*, op. cit.

⁴⁰³ L. James Marr (1918-2009), *A History of the Bailiwick of Guernsey*, Phillimore & Co, 1982, 320 p., p. 152-153. Le très court chapitre VII consacré à l'ère des corsaires fournit des indications chiffrées sur l'évolution de la flotte corsaire de Guernesey au fil des conflits. Cette flotte compte 30 navires à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) marquée par la bataille navale de la Hougue (1692) au large du Cotentin. À la fin de la guerre de succession d'Espagne (1701-1714), la flotte corsaire est passée à 115 unités totalisant 608 prises. L'auteur évoque la guerre de Sept Ans (1756-1763) mais sans évaluer le volume de la flotte.

Dans ce classement apparaissent deux noms de navires corsaires faisant également partie des noms relevés dans les registres de la *Lloyd* explorés plus haut : le 10 canons *Hero* (50 hommes d'équipage) et le 16 canons *Dragon* (65 hommes d'équipage)⁴⁰⁴. Comme le montre le tableau, ces deux corsaires ont du rendement, tant pour le montant rapporté que pour le nombre de prises. Le corsaire *Dragon* présente un très bon rendement puisqu'il se classe deuxième au niveau du montant financier avec 29 379 livres rapportées, et qu'il figure à la troisième place au nombre de prises avec 7 navires capturés.

Il est enfin possible d'évaluer le rendement du corsaire *Dragon* de Guernesey en examinant sur une courte période le journal de bord du capitaine. Cette approche est plus intéressante qu'il n'y paraît de prime abord, puisque ledit journal ne recense pas uniquement les succès remportés mais également toutes les tentatives infructueuses. Il est donc possible d'évaluer, dans une certaine mesure, le niveau d'agressivité du capitaine et de son équipage. Toutefois, aucun livre de bord du corsaire *Dragon* de Guernesey ne figure aux archives britanniques et aucun fonds privé de Guernesey n'en fait état. Par contre, les Archives départementales de la Loire-Atlantique à Nantes détiennent le journal de bord du capitaine John Row, saisi au moment de sa capture par la frégate *Friponne* du capitaine Macnemara qui compte alors parmi ses officiers le chevalier de L'Espine. Il est donc probable que Macnemara et L'Espine ont eu en mains ce document exceptionnel transmis à l'Amirauté en 1781 et parvenu jusqu'à nous⁴⁰⁵.

Le journal saisi concerne la période qui s'étend du 9 février 1781 au 12 septembre 1781 jour de la capture par la *Friponne*. Sur la première page figure le titre « Jⁿ [sic] Jones's Journal Book for the Dragon » (Journal de bord de John Jones pour le *Dragon*)⁴⁰⁶. Ce titre est quelque peu trompeur puisque John Jones n'est en fait que l'écrivain du bord. La deuxième page précise que le commandant du corsaire *Dragon* de Guernesey est le capitaine John Row⁴⁰⁷. Parti de Guernesey le 9 février

⁴⁰⁴ H.C. Timewell, « Guernsey Privateers », *op. cit.*, p. 208.

⁴⁰⁵ AD 44, Greffe de l'amirauté, carton B 4931, *Dragon*, Journal de bord, p. 2 (le carton B 4931 contient trois dossiers de prises enregistrées en 1781 : le *Hoop*, le *Dragon* et le *Ranger*).

⁴⁰⁶ AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord, *op. cit.*, p. 1.

⁴⁰⁷ Une recherche relative à John Jones et John Row a été effectuée le 4 mai 2018 auprès de la responsable de la *Priaulx Library* de Guernesey. La réponse du 8 mai 2018 indique que ces deux noms ne figurent pas dans les registres (Susan C. Laker, Chief Librarian). Par contre, selon madame Laker, le propriétaire du cotre corsaire *Dragon* serait un certain Mathew Piton et l'avocat et futur Bailli de Guernesey (de 1810 à 1821) Peter De Havilland aurait possédé 1/64^e des parts du corsaire.

1781, le *Dragon* est au large de l'île de Portland le 18 et mouille dans la baie de Torbay le 20 février (Cf. carte 1)⁴⁰⁸. Mais le 27 février, alors que le *Dragon* est toujours ancré dans la baie, une tempête lui cause des avaries importantes : après avoir chassé sur ses ancres, le *Dragon* est drossé sur un récif de la baie, il fait beaucoup d'eau et John Row prend rapidement des décisions visant à sauver ce qui peut l'être : il débarque 29 hommes d'équipage sur le récif et décide de couper le mât du cotre pour ne pas couler⁴⁰⁹. À l'évidence, le cotre corsaire *Dragon* est alors en très fâcheuse posture : il n'a plus de gréement et 1,80 m d'eau dans la calle. Quand la tempête se calme, tout l'équipage s'active pour la survie du *Dragon* et les hommes réfugiés sur le récif regagnent le bord. Un seul homme manque à l'appel.

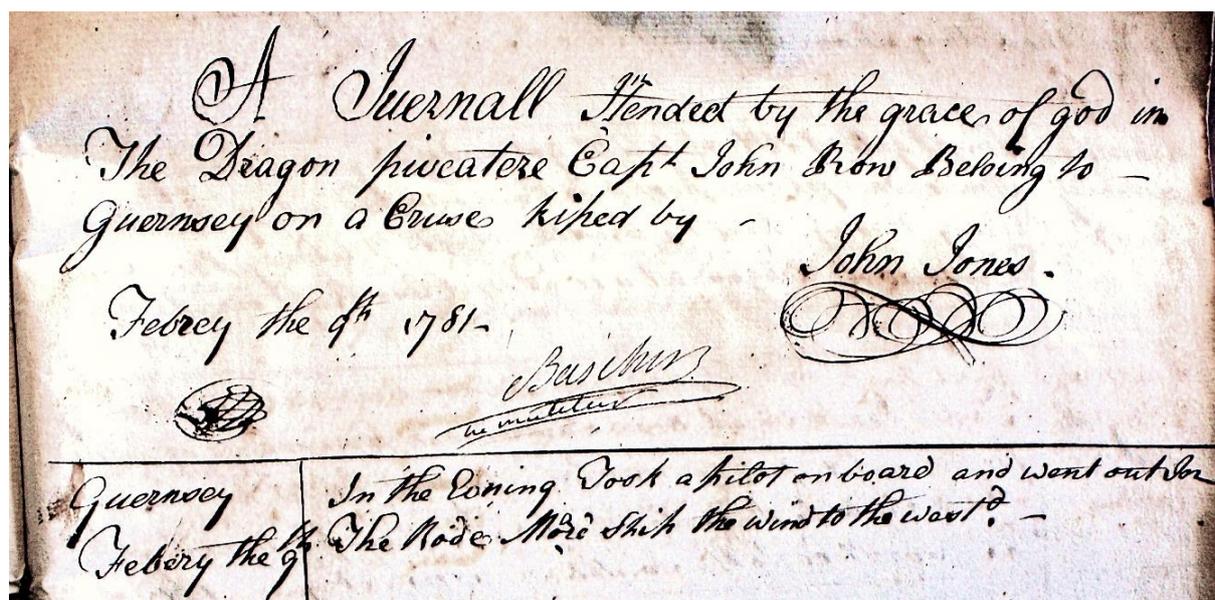


Fig. C2-031. Haut de la page 2 du journal de bord du corsaire *Dragon* de Guernesey.
[AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord, p. 2.]

Le *Dragon* est ensuite remorqué difficilement jusqu'à la côte voisine par trois embarcations⁴¹⁰. Un « agent » arrive de Guernesey le 5 mars et la décision est prise sur le champ de transformer le cotre (*Cutter*) en brick (*Brig*). Après deux mois de chantier, c'est un brick corsaire *Dragon* quasiment neuf qui reprend la guerre de course le 5 mai 1781⁴¹¹. Dès le 8 mai, le *Dragon* prend en chasse un navire qui, vérification

⁴⁰⁸ AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord, *op. cit.*, p. 3.

⁴⁰⁹ AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord, *op. cit.*, p. 4-5.

⁴¹⁰ La baie de Torbay est exposée à l'est, près du comté de Devon, entre les villes d'Exeter et de Plymouth (Cf. carte Ca.201.). Le journal de bord du *Dragon* ne précise pas à quel emplacement exact s'effectuent les deux mois de travaux nécessaires aux réparations du corsaire et à sa transformation de cotre en brick. On peut supposer qu'il s'agit du chantier naval de Torquay (*Torquay shipwright*), situé à 10 km au sud du chantier naval de Teignmouth qui a vu naître le cotre *Dragon* en 1779.

⁴¹¹ AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord, *op. cit.*, p. 5-6.

faite, se révèle être un neutre faisant route de Hambourg à Bristol⁴¹². Mais le lendemain, le mercredi 9 mai, c'est un navire marchand français en provenance de Bordeaux qui est intercepté après un tir de semonce. Le capitaine Row détache le lieutenant Nick et cinq hommes à bord pour acheminer la prise et sa cargaison de vin à Guernesey⁴¹³. Le 14 mai, le *Dragon* retourne à Torbay avec le navire *Greyhound* repris aux Français ; le capitaine de prise (*prise master*) désigné par Row est M. Mathews. Le 18 mai, le *Dragon* brise le mât de hune de son mât de misaine (*fore top mast*) et débarque ses prisonniers à Dartmouth⁴¹⁴. Il rejoint sa base de Guernesey et n'en repart que le 14 juin en direction de Dartmouth. À partir du 25 juin, le *Dragon* agit de concert avec le lougre (*Lugger*) de 6 canons *Greyhound* de Jersey et prend en chasse divers navires dans le secteur de l'Isle Dieu (L'Île-d'Yeu), qui se révèlent être des neutres⁴¹⁵. La chasse n'est pas fructueuse et le 9 juillet, le brick *Dragon* est obligé d'actionner sans discontinuer ses pompes de cale en raison du mauvais temps⁴¹⁶. Le 17 juillet, le *Dragon* est dans le secteur de Belle-Île où il intercepte tout d'abord un navire marchand français faisant route de Nantes à Bordeaux : M. Mathews et six hommes montent à bord de la prise et des prisonniers sont transférés sur le *Dragon*. À 17 heures, un autre navire français est pris en chasse par le *Dragon* qui l'oblige à amener ses couleurs après lui avoir lâché quelques bordées auxquelles le Français riposte par quelques coups de canons. Mais le Français s'échoue sur la côte et une frégate française s'approchant, le *Dragon* est obligé d'abandonner sa proie. À 22 heures, le *Dragon* capture le brick français *Entreprise* : M. Anstis et six hommes sont envoyés à bord de la prise et les prisonniers embarquent sur le *Dragon*⁴¹⁷. Le 9 août, le *Dragon* capture un navire marchand qui transporte du chanvre, de la poix et du fer⁴¹⁸. Mais le brick *Dragon* doit retourner à Guernesey suite à une avarie au niveau du mât de misaine. Le 10 août, l'expert décide de faire remplacer le mât de misaine au complet et le *Dragon* est indisponible pendant presque un mois.

La course reprend le mardi 4 septembre 1781⁴¹⁹. Le brick *Dragon* ne se met rien de bien intéressant sous la dent jusqu'au 10 septembre. Son journal de bord

⁴¹² *Ibid.*, p. 7.

⁴¹³ AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord, *op. cit.*, p. 8. Cette prise n'est pas comptabilisée dans les archives de la *Lloyd*.

⁴¹⁴ *Ibid.*, p. 11.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 19-25.

⁴¹⁶ *Ibid.*, p. 26.

⁴¹⁷ *Ibid.*, p. 30.

⁴¹⁸ *Ibid.*, p. 41-42.

⁴¹⁹ *Ibid.*, p. 43-44.

s'arrête alors brusquement et même la page du 11 septembre n'a pas été remplie par l'écrivain du bord John Jones. Le brick corsaire *Dragon* de Guernesey est capturé le 12 septembre par la frégate française *Friponne*. En toute fin du cahier servant de journal de bord, John Jones a utilisé deux pages, à un moment indéterminé. Ces deux pages ne sont pas écrites à l'encre comme le reste du journal mais à la mine de plomb très fine et très peu lisible. Un logiciel adéquat permet d'obtenir un document plus contrasté, au contenu assez surprenant.

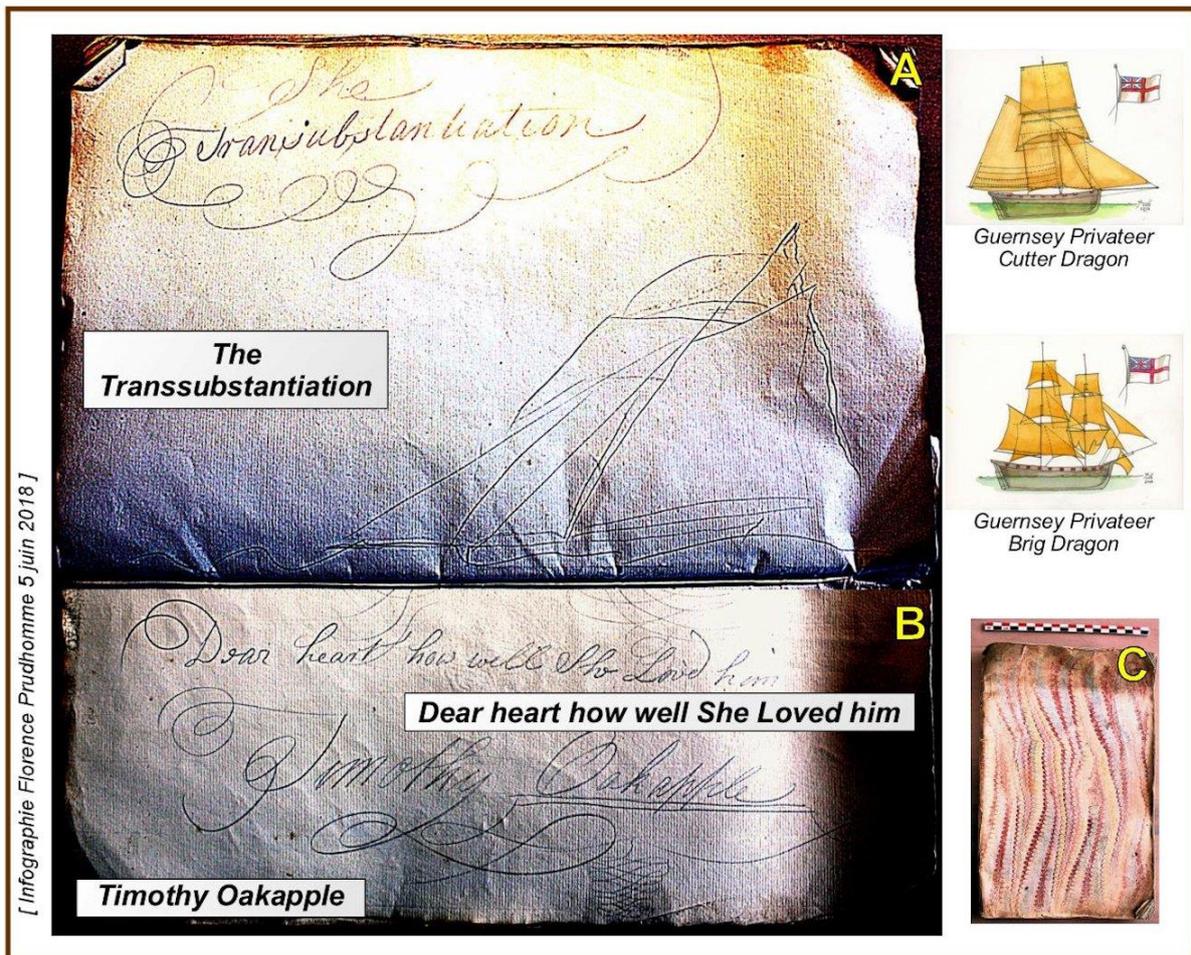


Fig. C2-032. Dernières pages du journal de bord du corsaire *Dragon* de Guernesey.
 [AD 44, B 4931, *Dragon*, Journal de bord.]

Sur les deux pages de fin de cahier (A et B) servant de support au journal de bord du *Dragon* (C), on découvre un dessin du navire dans sa version originelle de cotre (Cutter) avec au-dessus l'inscription *The Transsubstantiation*. Rappelée par l'Église catholique au concile de Trente en 1551, la doctrine de la transsubstantiation se rapporte à la consécration eucharistique du pain et du vin qui deviennent le corps et le sang du Christ. Mais c'est justement un élément central de la doctrine catholique rejeté par les Églises protestantes. Le mot ayant la même orthographe et le même

sens en français et en anglais⁴²⁰, on peut penser que l'écrivain de bord John Jones était catholique. En l'occurrence, outre la connotation religieuse très forte du terme, c'est peut-être à sa dénotation que fait aussi référence John Jones avec la notion de « transformation d'une substance en une autre ». Il pourrait alors s'agir d'une allusion à la transformation du *Dragon* de cotre en brick, à l'issue de la tempête. Quant à la dernière page marquée *Dear heart how well She Loved him. Timothy Oakapple* » (Cher cœur, à quel point il [le *Dragon*] l'a aimé. Timothy Oakapple), nous ne connaissons pas pour l'heure sa signification.

2.3. L'Espine reçoit le commandement du *Dragon* de prise

2.3.1. Recherche difficile dans les archives françaises

Retrouver le dossier de prise du corsaire *Dragon* de Guernesey a demandé du temps et un peu de chance. En partant de l'hypothèse optimiste que ledit dossier était parvenu jusqu'à nous, nous nous sommes tout d'abord heurtée à une série de déconvenues. En effet, aucun dossier du *Dragon* ne figure dans le carton des *Minutes de jugement de prise 1714-1782* des Archives nationales ; ce carton contient des archives lacunaires puisqu'après le mois de janvier 1781, les documents de février 1781 à janvier 1782 (inclus) sont manquants⁴²¹. De même, un document de Brest récapitulant les prises effectuées par la *Friponne* en 1781 et 1782 ne mentionne pas la prise du *Dragon*⁴²². Enfin, il n'existe aucune référence à la prise du corsaire *Dragon* par la *Friponne* dans les inventaires des Archives départementales du Finistère pour l'année 1781. Cet inventaire de la sous-série B dédiée à l'Amirauté, intitulé *Procédures relatives aux prises*, établit pourtant la liste annuelle de toutes les prises effectuées⁴²³.

⁴²⁰ Dictionnaire Webster : « The belief in some Christian religions that the bread and wine given at Communion become the body and blood of Jesus Christ when they are blessed » (La croyance, pour certaines religions chrétiennes, que le pain et le vin donnés à la communion deviennent le corps et le sang de Jésus-Christ quand ils sont bénis).

⁴²¹ Archives nationales, Marine, G⁵262. Minutes de jugements de prises, 1761, 1763, 1764, 1780, 1781, 1782.

⁴²² Archives nationales, Marine, F²79. État des prises par port, dossier 5, port de Brest, prises effectuées par la *Friponne* en 1781 et 1782.

⁴²³ Archives départementales du Finistère (AD 35), série B, cours et juridictions, Tome IV, Amirauté de Léon. En ligne (consulté le 24.05.2018) :

http://mnesys-viewer.archives-finistere.fr/accounts/mnesys_cg29/datas/medias/collections/inventaires/FRAD029_Q29AD_007_TXT.pdf

En effectuant des recherches plus poussées aux Archives nationales de Paris, nous trouvons enfin un document récapitulatif de 1787 rédigé à Brest et contenant le détail de la liquidation du *Dragon* de Guernesey. On y relève que le corsaire *Dragon* capturé le 12 septembre 1781 par la *Friponne*, est vendu à Nantes – en l’occurrence à la Marine royale – pour un « produit net » de 28 284 livres 15 sols et 9 deniers⁴²⁴. Sur cette somme, 707 livres 2 sols et 4 deniers sont versés aux Invalides de la Marine (soit environ 2,5 %) et le reliquat de 27 577 livres 13 sols et 5 deniers est réparti au profit des équipages preneurs (soit environ 97,5 %), à Brest le 24 novembre 1784, soit trois années après la prise⁴²⁵.

Enfin, après plusieurs correspondances échangées avec les Archives départementales de Loire-Atlantique à Nantes (AD 44), nous localisons la liasse du procès-verbal de prise du corsaire *Dragon* de Guernesey⁴²⁶. Cette liasse nous fournit, comme nous l’avons vu et comme nous allons le voir, de nombreuses données relatives au *Dragon*.

2.3.2. Prise « réglementaire » du corsaire de Guernesey *Dragon*

Le 12 septembre 1781, le capitaine John Row tente de glisser son brick corsaire *Dragon* dans la queue d’un convoi de navires français partis de Brest pour rallier Bordeaux. Le corsaire se trouve « entre Belle-Isle et l’Isle-Dieu » quand il est repéré et pris en chasse par la frégate d’escorte *Friponne* sur laquelle sert le chevalier de L’Espiné sous les ordres du capitaine de Macnemara⁴²⁷. L’affaire est rondement menée et, après que Macnemara eu fait tirer quelques coups de canon, le *Dragon* qui bat indument pavillon français, hisse le pavillon britannique, puis l’amène pour se rendre à 11 heures du matin. Le corsaire ennemi monte 16 canons et 4 obusiers, et 69 membres d’équipage sont capturés. Macnemara nomme l’aide-pilote Lambert Wex capitaine de prise et lui détache onze hommes pour convoyer la prise à Bordeaux⁴²⁸. Pour une raison peu claire, peut-être du fait de son manque d’expérience et des conditions météorologiques difficiles, Lambert Wex n’applique pas les ordres reçus et

⁴²⁴ À l’époque, la Livre équivaut à 20 sols ou à 240 deniers, le Sol équivaut à 1/20 de livre ou à 12 deniers, le Denier équivaut à 1/240 de livre ou à 1/12 de sol.

⁴²⁵ Archives nationales, Marine, F²⁸². État général de liquidation, prisonniers anglais, liquidation des prises 1778-1788, dossier 1, p. 10-11, Brest 1787, prises 1781, ordonnance n° 121, le *Dragon*.

⁴²⁶ AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, *op. cit.*

⁴²⁷ AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, *op. cit.*, p. 27.

⁴²⁸ *Ibid.*, p. 28.

rallie avec bien des difficultés le port français du Croisic, le plus proche de sa position. Ce changement déclenche la colère de Macnemara qui doit poursuivre de son côté sa mission d'escorte de convoi vers Bordeaux⁴²⁹.

En arrivant en vue du Croisic, Lambert Wex entre au port une heure trente avant l'heure favorable de la marée et le brick corsaire *Dragon* talonne à trois ou quatre reprises⁴³⁰. De surcroît, mal appuyé sur des béquilles, le *Dragon* verse sur le côté avant d'être submergé à la marée suivante... Il faut le désarmer pour le redresser. Dans sa cargaison, le *Dragon* transporte des bouteilles de vin confisquées précédemment à une prise. Alors qu'aucun pillage du *Dragon* n'a eu lieu au moment de sa capture, un pillage des bouteilles de vin et de divers équipements est organisé spontanément par des habitants du Croisic⁴³¹. Les autorités du port font de leur mieux pour sécuriser à terre l'artillerie et la cargaison du *Dragon*. Conformément à la législation en vigueur, une commission d'experts vient effectuer l'inventaire de la prise au port du Croisic, du 24 septembre au 6 novembre 1781⁴³². Cette commission agit dans le cadre de la procédure très contraignante qui s'applique aux navires de prise. En effet, la procédure débouche sur le versement de primes à tout l'équipage auteur de la prise. Mais la prise doit être déclarée « bonne » pour donner lieu à ces versements. L'auteur de la prise doit déclarer cette dernière dès son arrivée au greffe de l'amirauté du port, et respecter strictement les termes de l'ordonnance du 3 janvier 1760 relative aux prises⁴³³. Tous les documents trouvés sur le navire ennemi doivent être remis au greffe de l'amirauté et tous les détails des circonstances de la prise doivent être consignés, notamment en ce qui concerne le respect des lois de la guerre et le traitement des prisonniers⁴³⁴. Ces prises intéressent l'Amiral qui reçoit une rente en sa qualité de président du Conseil des prises⁴³⁵. Le brick corsaire de Guernesey

⁴²⁹ Archives nationales, Marine, 4JJ / 144F, journal de bord de la *Friponne* du 12 septembre 1781. Cf. annexe All.DA.205. La *Friponne* s'empare du *Dragon* anglais, le 12 septembre 1781.

⁴³⁰ AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, *op. cit.*, p. 35.

⁴³¹ *Ibid.*, p. 29.

⁴³² Jugées d'abord par les amirautés particulières, les affaires concernant les prises se font à partir de 1676 par une commission extraordinaire du Conseil, le Conseil des Prises, présidée après 1695 par l'Amiral. Cette juridiction ne fonctionne en principe qu'en période de guerre mais son activité est prolongée jusqu'au règlement des affaires en instance. Au début, le détail des prises se fait dans les bureaux du Ponant et du Levant, puis cette juridiction passe au bureau des polices en 1738 pour constituer ensuite un service particulier le 1^{er} juillet 1778 pour les prises lors de la guerre d'Indépendance américaine.

⁴³³ Louis XV (1710-1774), *Ordonnance du roi, du 3 janvier 1760, concernant les prises faites par les vaisseaux et autres bâtiments de Sa Majesté*, Paris, 1760, 16 p.

⁴³⁴ André Péju, *La course à Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de droit, Paris, 1900, 340 p.

⁴³⁵ Jusqu'en 1758, l'Amiral reçoit un dixième des prises. Par la suite, il reçoit une rente pour continuer de présider le Conseil des prises pendant la guerre d'Indépendance américaine. Ses archives

Dragon est finalement déclaré « bonne prise » à une date que pour l'heure nous n'avons pas déterminée et qui ferait l'objet d'une partie de l'Ordonnance n° 121 de 1781⁴³⁶.

Du même coup, les primes afférentes à la prise du brick corsaire *Dragon* de Guernesey peuvent être versées aux membres de l'équipage de la *Friponne*. Ces versements sont bien souvent effectués très tardivement : en l'occurrence, la prime de la prise de 1781 est régularisée en 1785. Le Service historique de la Défense à Brest conserve justement le *Rôle de prise du Dragon par la Friponne*⁴³⁷. Ce document de liquidation de prise comporte 31 pages qui indiquent, à l'exception des officiers, le montant de la prime versée aux 372 hommes présents à bord de la *Friponne* au moment de la prise du *Dragon*. Chaque part est soigneusement consignée en fonction de la catégorie d'appartenance du personnel : volontaires⁴³⁸, gabiers et timoniers, canoniers-servants, surnuméraires, matelots et mousses⁴³⁹, et même les domestiques dont celui de L'Espine, un certain Jean Roumain de Nantes⁴⁴⁰. Le commissaire de la marine chargé de la répartition des prises, le chevalier de Massac, signe le bordereau récapitulatif et valide le versement des primes. Selon Stéphane de la Nicollière, 305 bâtiments anglais sont ainsi pris par les Français pendant la seule année 1781⁴⁴¹.

Mais bien avant la distribution des primes relatives à la prise du brick corsaire *Dragon* de Guernesey, le capitaine de Macnemara a une idée très précise du sort à réserver à ce navire. Pour lui, il pourrait utilement rejoindre la flotte française moyennant quelques aménagements et son commandement pourrait en être confié à l'un de ses officiers qu'il a jaugé en opérations, le chevalier de L'Espine. Macnemara ne perd pas de temps et expose son idée au Chef d'escadre Jean Charles comte d'Hector, commandant la Marine au port de Brest. Le 27 novembre 1781, ce dernier ordonne à l'enseigne de vaisseau Joseph de L'Espine de se rendre à Nantes afin de

constituent aujourd'hui la série G⁵ aux Archives nationales.

⁴³⁶ Archives nationales, Marine, F²82, *op. cit.*, dossier 1, p. 10.

⁴³⁷ Shd, Brest, série 2Q6, *Rôle de prise du Dragon par la Friponne*.

⁴³⁸ Les volontaires ne sont pas des marins de profession mais des soldats détachés de différents régiments basés à terre. Leur rôle consiste à assurer le service de l'artillerie et de la mousqueterie.

⁴³⁹ Les matelots et mousses, enfants de 12 à 17 ans faisant leur apprentissage de matelot, sont des inscrits maritimes. Le novice âgé de 16 à 25 ans peut devenir matelot au bout d'un an.

⁴⁴⁰ Shd, Brest, série 2Q6, *Rôle de prise du Dragon*, *op. cit.*, f° 30.

⁴⁴¹ Stéphane de la Nicollière Teijeiro, archiviste de la ville de Nantes, *La course et les corsaires de la ville de Nantes*, Paris, 1896, 448 p., p. 34.

prendre le commandement du « Bricq du Roy *Dragon* ». La copie de cet ordre figure dans la liasse retrouvée aux Archives de Loire-Atlantique⁴⁴². Sur le même document figure l'ordre donné le 3 décembre 1781 aux autorités du port du Croisic de lever les scellés apposés sur les panneaux du *Dragon*, afin que L'Espine puisse prendre possession du navire⁴⁴³.

2.3.3. Transformation du brick *Dragon* en corvette *Dragon*

L'enseigne de vaisseau de L'Espine s'occupe activement du suivi des opérations de remise en état du navire dont il a le commandement mais qui pour l'heure est en très piteux état. Dans un rapport de cinq pages, L'Espine explique qu'il s'est rendu au port du Croisic pour demander à l'Amirauté la levée des scellés encore présents sur les échelles et les écoutilles du corsaire anglais. Il a en outre constaté le mauvais état du gréement, ainsi que celui de la carène dont de nombreuses chevilles de fixation du bordé (les gournables) sont sorties de leur logement. Du fait de la rareté et du prix des matériaux, il ne peut faire effectuer les réparations, d'autant qu'il lui faudrait disposer d'un bassin de radoub⁴⁴⁴. Un courrier en date du 20 décembre prend en compte l'expertise de L'Espine et lui enjoint de convoyer le navire à Lorient pour qu'y soient effectuées les réparations. Le courrier précise en outre que le commandement du navire de prise lui est bien réservé⁴⁴⁵. À Lorient, non seulement les réparations sont effectuées mais le deux-mâts corsaire de Guernesey *Dragon* est même transformé en corvette-brigantine par l'ajout d'un mât d'artimon. Il semble que l'artillerie récupérée intacte au Croisic a été conservée sur la corvette, sans que l'on puisse en être absolument certain. Si c'est bien le cas, la corvette royale *Dragon* monte 16 canons et 4 obusiers. Sa coque est toujours la coque initiale du cotre puis du brick, construite en bordé à clin. Son tonnage peut être évalué dans une fourchette allant de 90 à 110 tonneaux.

Il convient de prendre avec beaucoup de précautions les chiffres annoncés dans divers documents d'époque quant à la « taille » d'un navire, et de se garder de comparer entre eux des navires de nationalité différente. Dans les documents d'archives maritimes anciens, les chiffres sont exprimés en *tonneaux*, une unité de

⁴⁴² AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, *op. cit.*, p. 82, copie certifiée de cet ordre.

⁴⁴³ AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, *op. cit.*, p. 82, levée des scellés.

⁴⁴⁴ Archives nationales, Marine, B³800, f° 19.

⁴⁴⁵ Le nom de M. de Mainville avait été évoqué pour une prise éventuelle de ce commandement.

volume qui définit le *tonnage* (appelé également *port* ou *jauge* selon les époques), c'est-à-dire la capacité de cargaison du navire. En France, une ordonnance de 1681 définit le *tonneau* à 42 pieds cubes (l'équivalent du volume de 4 barriques de vin de Bordeaux), soit environ 1,44 m³. À la même époque, l'Angleterre utilise la *freight ton* qui correspond à environ 1,13 m³. Aujourd'hui, cette notion a été abandonnée au profit du *déplacement* du navire, qui correspond – pour simplifier – au poids du volume d'eau déplacé par la partie immergée de la coque, exprimé en *tonnes*⁴⁴⁶.

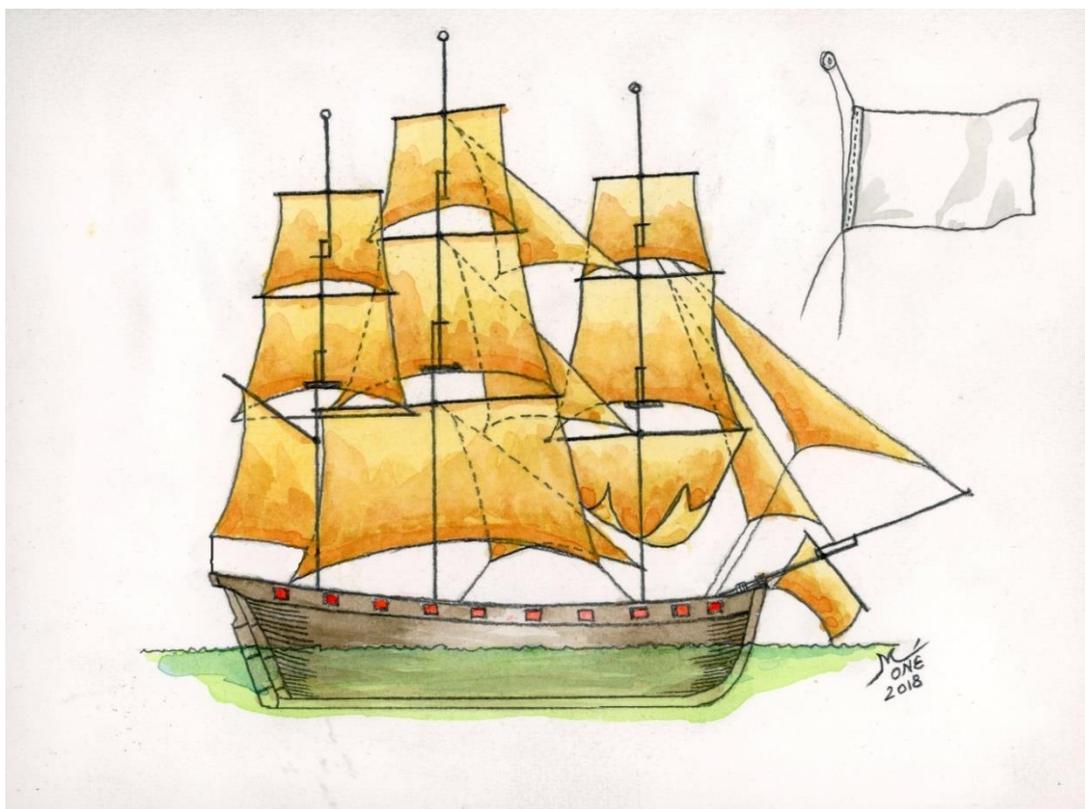


Fig. C2-033. Corvette royale française *Dragon*, coque à clin.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2018. Collection Florence Prudhomme.]

Le 1^{er} avril 1782, la corvette royale française *Dragon* est prête à faire voile sous les ordres de l'enseigne de vaisseau Joseph de L'Espine. Son équipage est complété par seize soldats fournis par le *Bataillon auxiliaire des régiments des colonies*, formé en juillet 1781 et composé d'une compagnie d'artillerie et de quatre compagnies de fusiliers⁴⁴⁷. Ce bataillon a pour mission d'alimenter en recrues les régiments des

⁴⁴⁶ Paul Gille, « Jauge et tonnage des navires », in : *Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècle*, actes du colloque d'histoire maritime tenu le 17 mai 1956 à l'Académie de Marine, éditions S.E.V.P.E.N., Paris 1957, 138 p., p. 85-102. ; Michel Morineau, *Jauges et méthodes de jauge anciennes et modernes*, Armand Colin, Paris, collection « Cahiers des Annales », n° 24, 1966, 120 p.

⁴⁴⁷ Louis XVI (1754-1793), *Ordonnance du roi, du 25 juillet 1781, portant réunion des dépôts de recrues des colonies, de celui de l'Inde & des trois compagnies d'infanterie affectées à la garde du port de*

colonies de la couronne. Sur leur uniforme, les soldats portent « des boutons blancs marqués d'une ancre », similaires à celui retrouvé dans l'épave du *Dragon*⁴⁴⁸.

2.3.4. Premières missions du commandant de L'Espine

À l'époque, la corvette est un petit navire rapide destiné principalement à porter des courriers urgents. C'est précisément dans ce cadre d'emploi que la corvette de L'Espine est envoyée dès le 5 avril 1782 à destination de Philadelphie, remettre des dépêches et des paquets au général de Rochambeau (1725-1807), à l'ambassadeur de France M. de La Luzerne (1741-1791), et au Congrès américain⁴⁴⁹.

Mais, peu de jours après avoir appareillé de Lorient « on s'est aperçu d'une voie d'eau peu considérable dans les commencements [...]. Les vents [...] sont devenus si violents [le 4 mai], qu'après avoir résisté aussi longtemps qu'il était possible, j'ai été obligé de fuir [...] et le vent a continué de fraîchir et la mer de grossir si fort qu'à trois heures après midi, une lame qu'il nous a été impossible d'éviter, nous est tombée dessus et a engagé le bâtiment sans qu'il ait pu se relever de quatre à cinq minutes. J'ai cru à propos dans cette situation d'alléger le pont du bâtiment qui se trouvait surchargé par les lames. J'ai fait jeter en conséquence à la mer tous les poids les moins utiles, entre autres 4 canons, 6 pierriers, la drisse, les avirons de galère etc. [...]. La voie d'eau devint dans ce moment si forte qu'on franchissait à peine avec toutes les pompes⁴⁵⁰. [...] Cette situation m'a engagé à faire route pour la baie de Boston, le coup de vent m'ayant mis plus à portée de ce port que d'aucun autre »⁴⁵¹. Le 16 mai 1782, la corvette de L'Espine, est amarrée au quai Ballard dans le port de Boston. Le navire n'est plus en état de naviguer. « J'ai fait en conséquence rassembler tous les officiers de l'état-major, les maîtres charpentiers et calfats de la corvette pour procéder à la visite. Les réparations considérables que nous avons trouvées m'ont engagé à

l'Orient pour ne former ensemble qu'un seul et même corps, sous la dénomination de Bataillon auxiliaire des Régiments des Colonies, Impr. Royale, Paris, 1781, 15 p., p. 2, art. 2. En ligne (consulté le 09.12.2017) : <https://archive.org/stream/ordonnanceduroip01fran#page/n2/mode/1up> Le *Bataillon auxiliaire des Régiments des Colonies* est dissous le 29 juin 1792.

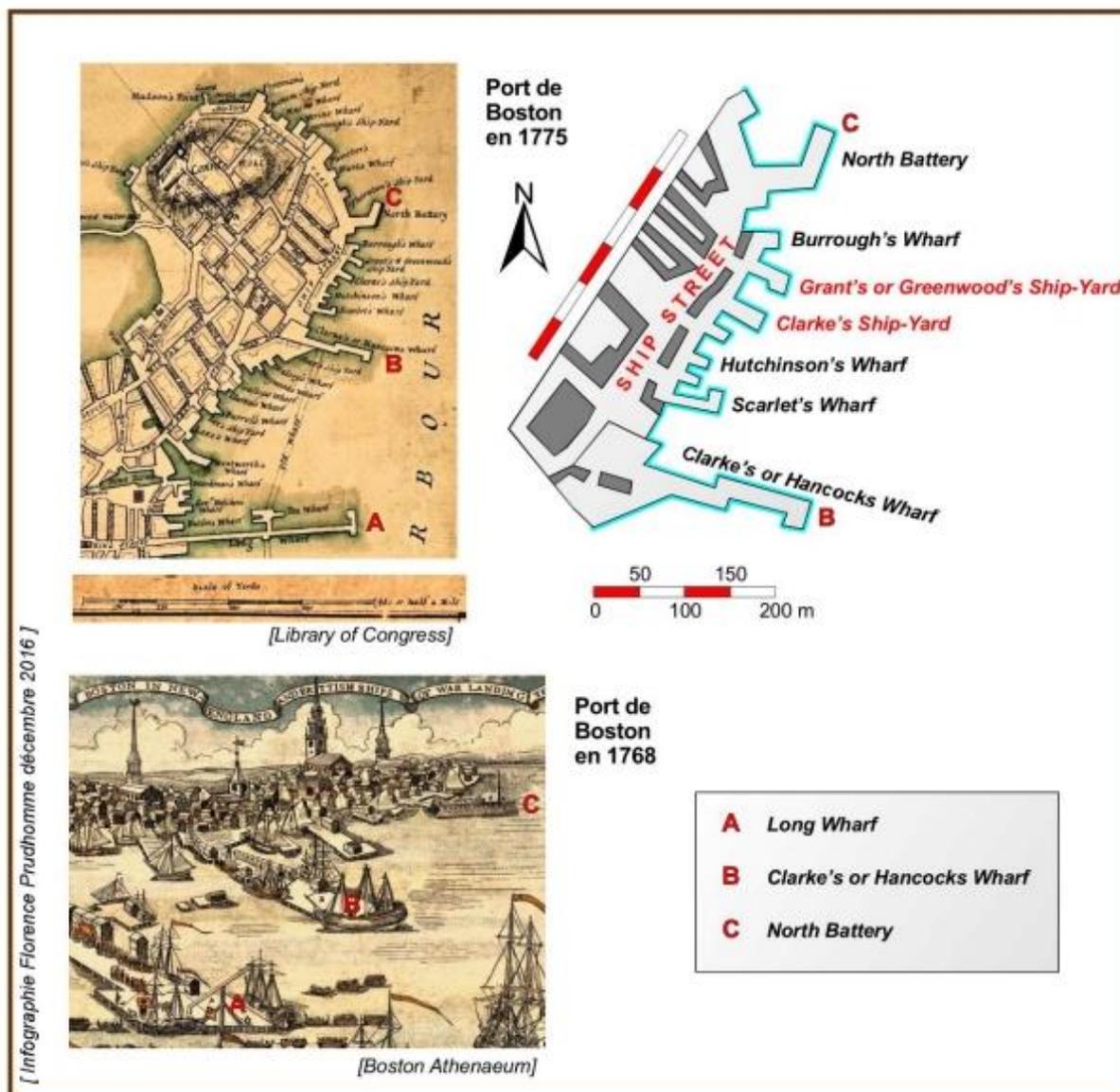
⁴⁴⁸ *Ordonnance du roi, du 25 juillet 1781, op. cit.*, p. 6, art. 12.

⁴⁴⁹ Archives nationales, Marine, B³724, f^o 263 et 265. Départ de la corvette *Dragon* pour Philadelphie.

⁴⁵⁰ « Franchir, v. act. Terme de Marine, qui se dit de l'eau entrée dans un vaisseau, lorsqu'on la puise avec la pompe. L'eau *franchit*, c'est-à-dire qu'elle diminue, & que le lieu où elle était devient libre. » *Manuel Lexique ou Dictionnaire portatif des mots français dont la signification n'est pas familière à tout le monde*, chez Didot libraire, Paris, 1750, 789 p., p. 311.

⁴⁵¹ Archives nationales, Marine, B⁴189, f^o 208. Lettres de L'Espine, commandant le *Dragon*, de Lorient et Boston, avec le procès-verbal de la visite de cette corvette en ce port, Lettre du même, de Lorient à son retour de Boston où « une nouvelle corvette a été construite pour remplacer la première ».

saisir M. le consul de faire choisir les meilleurs constructeurs où je suis pour en faire une seconde visite. Nous avons reconnu qu'une grande partie de la membrure du côté de tribord avait largué, que plusieurs bordages, allonges avaient cassé et que le cloutage était généralement mauvais, que l'étambot avait aussi largué ainsi que les apôtres, et qu'en général le bâtiment exigeait un radoub très considérable, et qu'il ne paraissait pas même possible de pouvoir le remettre en état et de supporter le poids de son artillerie »⁴⁵².



Ca.202. Port de Boston où la corvette *Dragon* est remise en état.

Il est difficile de situer aujourd'hui l'emplacement exact où le *Dragon* est mis en chantier entre mai et septembre 1782. Le *Quai Ballard* ne figure pas sur les plans de l'époque car il se trouve sans doute dans l'enceinte de l'un des chantiers navals

⁴⁵² Archives nationales, Marine, B⁴189, f° 208. Lettres de L'Espine, *op. cit.*

(*shipyards*)⁴⁵³. Le *Ballard's-wharf* est toutefois mentionné dans la première édition de l'annuaire des commerçants de Boston, en 1789 : *Lyman Timothy, flore on J. Ballard's-wharf, Ship-Street*⁴⁵⁴. À l'époque, cette rue d'à peine 300 mètres de long, se situe au nord-est du port de Boston, entre la *North Battery* (C) et le *Clarke's or Hancocks Wharf* (B). Sur ce court segment, on note la présence de deux chantiers navals : le *Grant's or Greenwood's Ship-Yard* et le *Clarke's Ship-Yard*. Les pontons portaient généralement le nom de leur propriétaire et l'adresse relevée dans l'annuaire comporte l'initiale du prénom : *J. Ballard's-wharf*. Or, dans le même annuaire, on trouve dans la *Ship-Street* un *John Ballard* constructeur de maisons (*house-wright*)⁴⁵⁵ et dans la *Fifth-Street* un *John Ballard*, tenant une auberge sous le signe du bateau (*innholder, sign of ship*)⁴⁵⁶. L'un d'entre eux est peut-être le propriétaire éponyme du quai où est amarré le *Dragon*.

C'est le consul de France à Boston, Philippe de Létombe, qui prend en compte le sort du *Dragon*⁴⁵⁷. Bien entouré et bien conseillé, Létombe pense tout d'abord acquérir une prise américaine à bon prix. Mais lorsque le chevalier de L'Espine vient examiner la prise en question, « il ne la trouve pas assez bien construite, pas assez conditionnée et pas assez forte pour porter son artillerie »⁴⁵⁸. Le consul écarte ensuite la solution consistant à vendre la corvette à vil prix – eu égard à son piteux état – et à en acheter une autre toute grée. En bon gestionnaire des deniers du royaume, il opte donc pour la construction d'une coque neuve et la réutilisation sur celle-ci du grément qui est encore en bon état.

Le 22 juin 1782, le consul de France de Létombe et monsieur Joseph Clarck, constructeur de navires, signent un contrat très détaillé qui précise le calcul du tarif :

⁴⁵³ L'illustration du haut du cartouche Ca.202 est extraite d'un plan de Boston : Sir Thomas Hyde, *A plan of the town of Boston with the intrenchments & ca. of His Majesty's forces in 1775*. En ligne (consulté le 16.12.2016) : <https://www.loc.gov/item/gm71000621/> L'illustration du bas est extraite d'un dessin représentant une vue oblique de la face nord-est et est du port de Boston en 1768, cinq ans avant la fameuse *Boston Tea Party* du 13 décembre 1773. Collections du Boston Athenaeum.

En ligne (consulté le 19.12.2016) : <https://www.bostonathenaeum.org/about/publications/selections-acquired-tastes/view-part-town-boston>

⁴⁵⁴ *The Boston Directory 1789, A List of the Merchants, Mechanics, Traders, and others of the Town of Boston; in Order to enable Strangers to find the Residence of any Person*, John Norman, 57 p., p. 29.

⁴⁵⁵ *Ibid*, p. 9.

⁴⁵⁶ *Ibid*, p. 10.

⁴⁵⁷ Anne Mézin, *Les consuls de France au siècle des lumières 1715-1792*, Peter Lang, 1998, 974 p. Voir la notice biographique Philippe, André de Létombe, p. 405-406. Létombe, seigneur d'Authoy, est nommé le 16 décembre 1779 consul général de France pour les états du Massachusetts, Connecticut, New Hampshire et Rhode Island. Résidant à Boston où il arrive le 28 septembre 1781 avec des appointements annuels de 20 000 livres, il rédige 14 mémoires sur le commerce et la navigation entre la France et son département pendant le temps de son consulat.

⁴⁵⁸ Archives nationales, Marine, B³719. Latombe [sic], consul général de France à Boston.

« au prix de six livres dix shillings par tonneau et pour tous les tonneaux qu'il mesurera. » Ce document est très précieux car il indique les dimensions de la nouvelle coque de la corvette « dont les proportions seront de soixante-douze pieds huit pouces de quille portant sur terre [23,60 m], vingt-trois pieds dix pouces et demi de bau de dedans en dedans [7,75 m], onze pieds cinq pouces de cale mesurée à la plus grande largeur [3,70 m], quatre pieds quatre pouces de coffre dans le milieu gaillard d'avant et gaillard derrière [1,40 m]⁴⁵⁹. Le règlement des travaux doit être effectué en trois termes : un tiers en posant la quille, un tiers en posant les barrots⁴⁶⁰ de pont et le tiers restant au moment du lancement du bâtiment, prévu initialement pour le 5 août⁴⁶¹. La vieille coque du *Dragon* est vendue au profit du roi et l'on récupère tout ce qui peut être remonté sur la coque neuve : le gréement, les appareils, et une partie de l'artillerie et des munitions.

Deux mois et demi après le début des travaux, le 10 septembre 1782, la corvette royale *Dragon* quitte le port de Boston avec sa coque américaine toute neuve et cingle vers la France. Elle arrive à Lorient le 1^{er} octobre, en ayant capturé au passage, le 24 septembre, un bâtiment de commerce anglais de 500 tonneaux, chargé de sucre et de rhum⁴⁶².

⁴⁵⁹ Archives nationales, Marine, B³719, f^o 132. Latombe [sic], consul général de France à Boston. Joseph Clarck s'engage à construire de bon bois et planche ; les varangues de fond seront de onze pouces un quart d'épaisseur sur la quille et les allonges en proportion ; le brigantin sera bordé en planches de chêne blanc de 2,5 pouces d'épaisseur en dehors ; à charge pour le consul de France de fournir le bray, le goudron l'étoupe et le fer nécessaires aux réparations.

⁴⁶⁰ Les barrots sont les poutres transversales de la charpente du navire, allant d'un bord à l'autre et placées en haut des couples pour soutenir le pont.

⁴⁶¹ Cf. annexe All.DA.206. Courrier relatif aux réparations du *Dragon*, Boston 24 mai 1782.

⁴⁶² En plus des différentes correspondances de L'Espine, on peut retracer avec précision les mouvements du *Dragon* pendant l'année 1782, grâce à d'autres correspondances comme celle de Monsieur Thévenard, commandant du port de Lorient de 1779 à 1792.

- Archives nationales, Marine, B⁴, f^o 311, évocation du départ du navire de L'Espine de Lorient.

- Archives nationales, Marine, B⁴220, f^o 310. Dans un courrier en date du 7 janvier 1782, Thévenard écrit : « J'ai remis à M. le Chevalier de l'Espine, commandant la corvette du Roi Le Dragon, la dépêche que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser. Cet officier auquel il n'a pas été possible de procurer d'équipage que 24 hommes dont la plupart sont d'emprunt à la corvette le *Serin*, et l'*Aigle* est en état du reste de se rendre à sa destination [...]»

- Archives nationales, Marine, B⁴220, f^o 343. Courrier en date du 1^{er} octobre 1782 adressé au Secrétaire d'État de la Marine de Castries par Thévenard, au retour du *Dragon* venant de Boston : « Cette corvette a rencontré le 24 [septembre] une partie du convoi de la Jamaïque de 90 voiles, escortée par les vaisseaux la *Ville de Paris*, le *Glorieux* (74), le *Caton* (64 canons), le *Canard* (74 c.), le *Centaure* (74 c.). Cet officier a suivi avec le plus grand zèle l'occasion d'être utile. »

- Cf. annexe All.DA.204. Suivi mensuel de la corvette le *Dragon* en 1782. Dans cet intéressant document, on note que « *Dragon*, Bricq » est rayé et remplacé par « *Dragon*, corvette construite à Boston en juillet 1782 et doublée en cuivre à Brest en novembre 1782 ».



Fig. C2-034. Corvette royale française *Dragon*, coque à franc-bord.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2018. Collection Florence Prudhomme.]



Fig. C2-035. Corvette royale française *Dragon*, coque doublée en cuivre.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2018. Collection Florence Prudhomme.]

L'Espine profite de la longue traversée pour tester sa corvette et demande instamment que sa carène neuve soit doublée en cuivre⁴⁶³. En effet, sans ce doublage une carène en bordé à franc-bord doit être non seulement calfatée⁴⁶⁴ mais aussi débarrassée des coquillages et enduite de coaltar fondu⁴⁶⁵. Le doublage en cuivre permet de réduire ces contraintes et surtout d'augmenter la vitesse du navire, un atout tactique très appréciable dont L'Espine compte bien tirer profit⁴⁶⁶. Quand il sert aux ordres de Macnemara à bord de la *Friponne*, L'Espine assiste aux opérations de doublage de la frégate et prend conscience des avantages de ce procédé qui n'immobilise le navire qu'une dizaine de jours. La demande de doublage de la corvette *Dragon* est acceptée et les travaux rondement menés en novembre 1782 à Brest⁴⁶⁷.

L'immobilisation de la corvette *Dragon* à Boston nous donne l'occasion d'examiner la composition de l'équipage de l'enseigne de vaisseau de L'Espine. En théorie, on peut associer à tout navire de guerre trois documents comptables réglementaires : le rôle de bureau qui correspond à une première liste d'affectation, le rôle de bord tenu par l'écrivain du bord au moment de la traversée et le rôle de désarmement avec la mention des salaires réglés et, le cas échéant, des primes versées au titre des prises homologuées. En l'occurrence, nous disposons de trois exemplaires du rôle d'équipage de la corvette *Dragon* de 16 canons, commandée par l'enseigne de vaisseau de L'Espine⁴⁶⁸. Le rôle d'équipage en date du 4 avril 1782 donne une image assez précise des quelque 101 membres présents à bord de la corvette au départ de Lorient pour Philadelphie⁴⁶⁹. L'équipage comprend 4 officiers

⁴⁶³ Un des premiers doublages en cuivre expérimenté en Angleterre, est celui du *HMS Alarm* en 1761. Le procédé donnant satisfaction, deux autres navires en bénéficient en 1764 : le *HMS Dolphin* et le *HMS Tamar*.

⁴⁶⁴ Le calfatage est l'action qui consiste à remplir à force les espaces entre les bordés d'une coque construite à franc-bord. On emploie pour ce faire de l'étaupe (filasse) appliquée par le calfat à coups de maillet portés sur un ciseau ou un fer à calfat. L'étaupe est ensuite enduite de brai bitumineux.

⁴⁶⁵ Le calfatage n'est appliqué que sur les carènes construites en bordé à franc-bord. En effet, sur les carènes construites en bordé à clin, le léger gonflement du bois assure l'étanchéité.

⁴⁶⁶ Archives nationales, Marine B⁴153, f^o 40. Latouche-Tréville, très intéressé par cette technique nouvelle dont bénéficie son navire à l'arsenal de Rochefort, rapporte le détail des opérations dans son journal : « Mille cent feuilles ont été utilisées, la coque de la frégate a été chauffée les coutures ont été soigneusement calfatées, puis mastiquées, ainsi que la tête des clous et des chevilles, avec du mastic de vitrier. Après quoi, on a passé un brai gras très chaud sur lequel on a appliqué immédiatement une feuille de papier que l'on a enduit d'un léger goudron et les feuilles de cuivre ont été posées. »

⁴⁶⁷ Archives nationales, Marine, B³180, f^o 15.

Cf. annexe All.DA.207. Demande de doublage en cuivre de la carène de la corvette *Dragon*.

⁴⁶⁸ Archives nationales, Marine, C⁶762 et 1010.

⁴⁶⁹ Le *Dragon* ne peut atteindre Philadelphie du fait de ses avaries et se déroute sur le port de Boston.

majors⁴⁷⁰, 1 garde de la Marine, 3 volontaires, 12 officiers mariniers, 44 matelots, 16 soldats du détachement du Bataillon auxiliaire du dépôt des régiments des colonies au port de Lorient, 7 surnuméraires, 10 mousses et 4 domestiques. Le rôle du détachement de 16 soldats de Lorient, embarqués le 3 avril 1782, indique que sept soldats ont déserté à Boston, soit plus de 43 % de l'effectif⁴⁷¹.

N°	Nom, prénom	Grade	Sort final en 1782	Dés.
1	Roger, Joseph.	Sergent	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
2	Delaunay, Joseph.	Caporal	Déserte le 11 juin à Boston.	1
3	Dabat, Jean.	Caporal	Déserte le 6 juin à Boston.	2
4	Feytion, Jean-Pierre.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
5	Creissat, Pierre.	Fusilier	Déserte le 2 juillet à Boston.	3
6	Demagnac, Augustin.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
7	Noël, Lucas.	Fusilier	Déserte le 12 juillet à Boston.	4
8	Poirier, Louis-Alexandre.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
9	Chopin, Jean.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
10	Courtois, Jean.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
11	Bellely, Gaëtan.	Fusilier	Déserte le 17 août à Boston.	5
12	Landin, Pierre.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
13	Pinet, Simon.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	
14	Beaujolois, Pierre-Joseph.	Fusilier	Déserte le 12 juillet à Boston.	6
15	Lafond, Jérôme.	Fusilier	Déserte le 17 août à Boston.	7
16	Jacques, Jean.	Fusilier	Débarqué le 6 octobre à Lorient.	

En étudiant ces trois mêmes archives et en croisant les informations qu'elles contiennent, on parvient à reconstituer les rôles d'équipage de la dernière campagne de la corvette *Dragon*. Comme de L'Espine n'a fait aucune escale entre son départ de Brest fin décembre 1782 et son combat final du 22 janvier 1783, on peut considérer que les rôles reconstitués correspondent à la composition de l'équipage le jour du combat naval qui voit la perte définitive de la corvette *Dragon*⁴⁷².

Cette fois, la corvette est sans doute au maximum de ses capacités pour une traversée de l'Atlantique, puisqu'elle compte 120 hommes à son bord : 7 officiers,

⁴⁷⁰ Les « officiers-majors sont le capitaine, les lieutenants et enseignes qui forment l'état-major d'un navire ». Jacques Bourdé de Villehuet (officier des vaisseaux de la Compagnie des Indes, 1730-1789), *Manuel des marins ou explication des termes de marine*, à L'Orient chez Julien le jeune fils libraire, 2 vol., 1773, t. 2, p. 126.

⁴⁷¹ Archives nationales, Marine, C⁶762.

⁴⁷² Parmi les archives Marine C⁶762 et 1010, c'est le carton 762 qui est le plus complet mais pas toujours la plus lisible. Un croisement avec le contenu du carton 1010 permet de réaliser une image assez fiable des rôles d'équipage à la date du 22 janvier 1783.

20 officiers mariners, 55 matelots, 13 mousses, 11 surnuméraires et un détachement de 14 soldats en provenance de Brest⁴⁷³.

	chez eux.	ment.
Le Ch. De L'Espine Es. de V. a.		66.13.4
à lui comme Commandant...		83.6.8
à lui comme Lieutenant des fusiliers		18.6.8
par mois		168.6.8

Fig. C2-036. Extrait du rôle d'équipage de la corvette *Dragon*.
[Archives nationales, Marine, C^o 1010.]

Les archives nous indiquent avec précision la solde mensuelle du personnel de la Marine présent à bord. Ainsi, l'enseigne de vaisseau perçoit-il mensuellement 168 livres 6 sols et 8 deniers ainsi répartis : 66 livres 13 sols et 4 deniers au titre de son grade, 83 livres 6 sols et 8 deniers au titre de sa fonction de commandant de la corvette, et 18 livres 6 sols et 8 deniers au titre de sa fonction de « lieutenant de fusiliers ». À titre de comparaison, le chirurgien-major Jacques Loué perçoit 100 livres, le second de L'Espine – le lieutenant de frégate de Contrepoint⁴⁷⁴ – perçoit quant à lui 70 livres ; les trois gardes de la Marine – les lieutenants de frégate Maisonnier⁴⁷⁵,

⁴⁷³ Les rôles nominatifs de l'équipage du *Dragon* figurent en annexe AI.CPE.201. Quatre tableaux ont été réalisés dans le cadre d'une approche prosopographique, afin de présenter l'équipage du *Dragon* : par rôles (A), par ordre alphabétique (B), par date d'embarquement (C), et par lieu d'origine (D).

⁴⁷⁴ Cet officier est vraisemblablement l'un des trois fils officiers de Marine du lieutenant de frégate Ange-Félix Beaupré de Contrepoint qui s'est distingué et a été grièvement blessé en 1757 sur le *Télémaque* affrontant la frégate anglaise *Experiment*. Archives nationales, Marine, C^o 21, dossier 29. En ligne (consulté le 28.08.2018) :

https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/rechercheconsultation/consultation/ir/consultationIR.action?irlD=FRAN_IR_053796&udld=c32ngw7ltse-3p30dqisybr2&details=true&gotoArchivesNums=false&auSeinIR=true

Les trois fils officiers de Marine de Ange-Félix sont : Ange-Félix-François-Marie (baptisé le 23 avril 1748), Louis-Marie (baptisé le 20 avril 1750), et Anténor-Marie (baptisé le 7 février 1756).

⁴⁷⁵ Le lieutenant de frégate Maisonnier n'est pas un inconnu pour la famille de L'Espine puisqu'il faisait partie de l'équipage de la frégate *Amazone* lors de son très dur combat du 29 juillet 1782 contre la frégate anglaise *Santa Margarita* de 44 canons. Le capitaine ayant été tué, c'est le premier lieutenant Guillem de L'Espine qui prend le commandement avant d'être blessé à deux reprises. Maisonnier est alors officier auxiliaire. Il combat jusqu'au bout et Guillem de L'Espine écrit à son propos qu'il est recommandable « par l'activité et le courage avec lesquels il s'est conduit dans la batterie ».

Cf. annexe All.DA.118., C, p. 516-518. Combat de l'*Amazone* rapporté par Guillem de L'Espine le 4 août

Coupé et Désiré Mastral⁴⁷⁶ – perçoivent la même somme. Toujours à titre de comparaison, des officiers mariniers très qualifiés comme le maître d'équipage Jean-Pierre Cavalier et le maître canonier Guillaume Creven perçoivent respectivement 60 et 55 livres. Les matelots perçoivent huit types de solde (de 20 livres à 12 livres) en fonction de leur degré de qualification (les matelots gabiers sont les mieux payés). Enfin, les mousses reçoivent 7 livres et 10 sols.

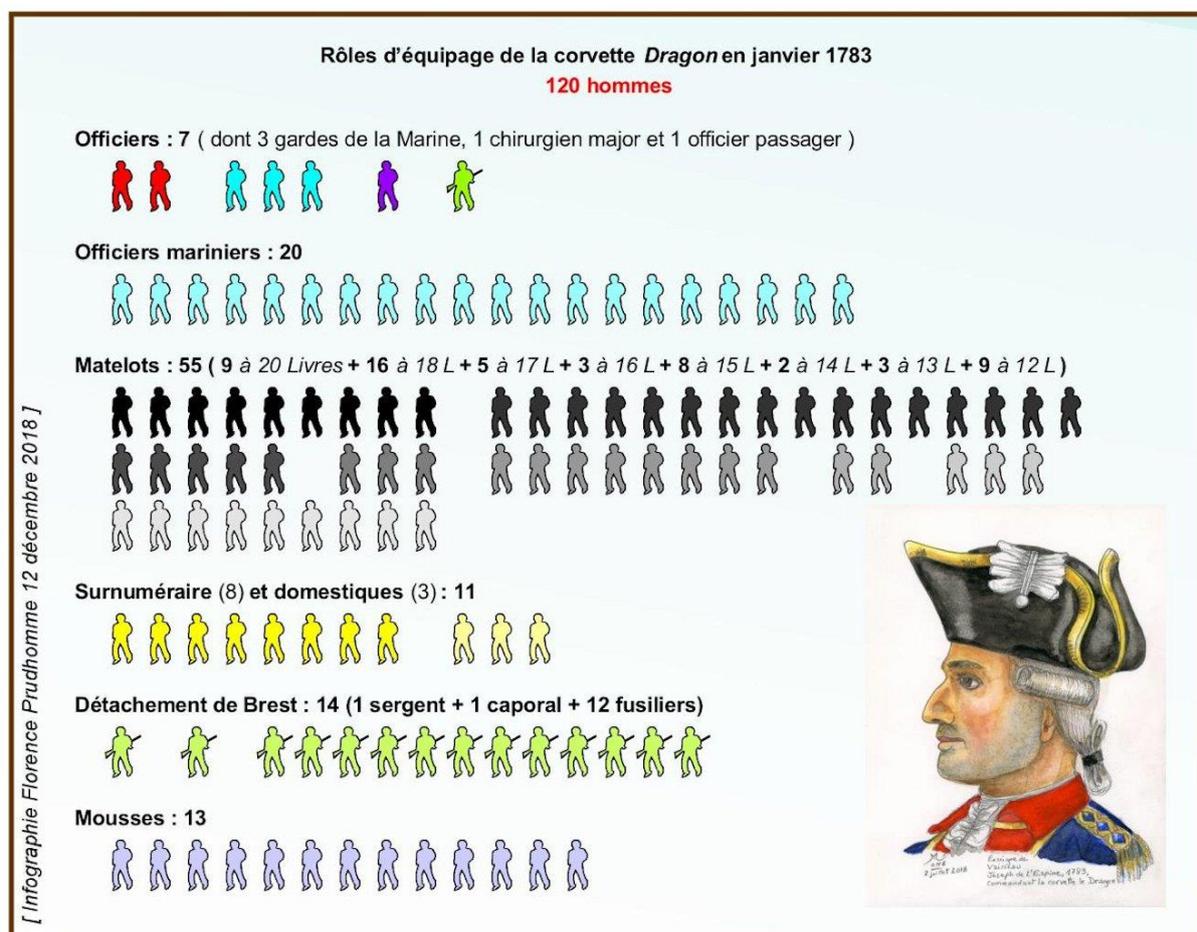


Fig. C2-037. Rôles d'équipage de la corvette *Dragon*.
[*Portrait de l'enseigne de vaisseau de L'Espine, copyright Thierry Moné.*]

La corvette de L'Espine embarque comme à son habitude un détachement de soldats. Le précédent détachement, en provenance de Lorient, s'était fort mal comporté, plusieurs de ses membres ayant déserté à Boston. Cette fois, le détachement provient de Brest, suite à la réorganisation du Corps Royal de la Marine selon l'ordonnance de 1782. Le détachement est commandé par le sergent Antoine

1782.

⁴⁷⁶ Cf. annexe All.DA.208. Biographie de Désiré Mastral (1764-1842). Officier de grande valeur, Désiré Mastral est promu capitaine de vaisseau en décembre 1799.

Chenu, avec sous ses ordres le caporal Liénard et 12 fusiliers, ce qui correspond sensiblement au volume d'une « Escouade »⁴⁷⁷.

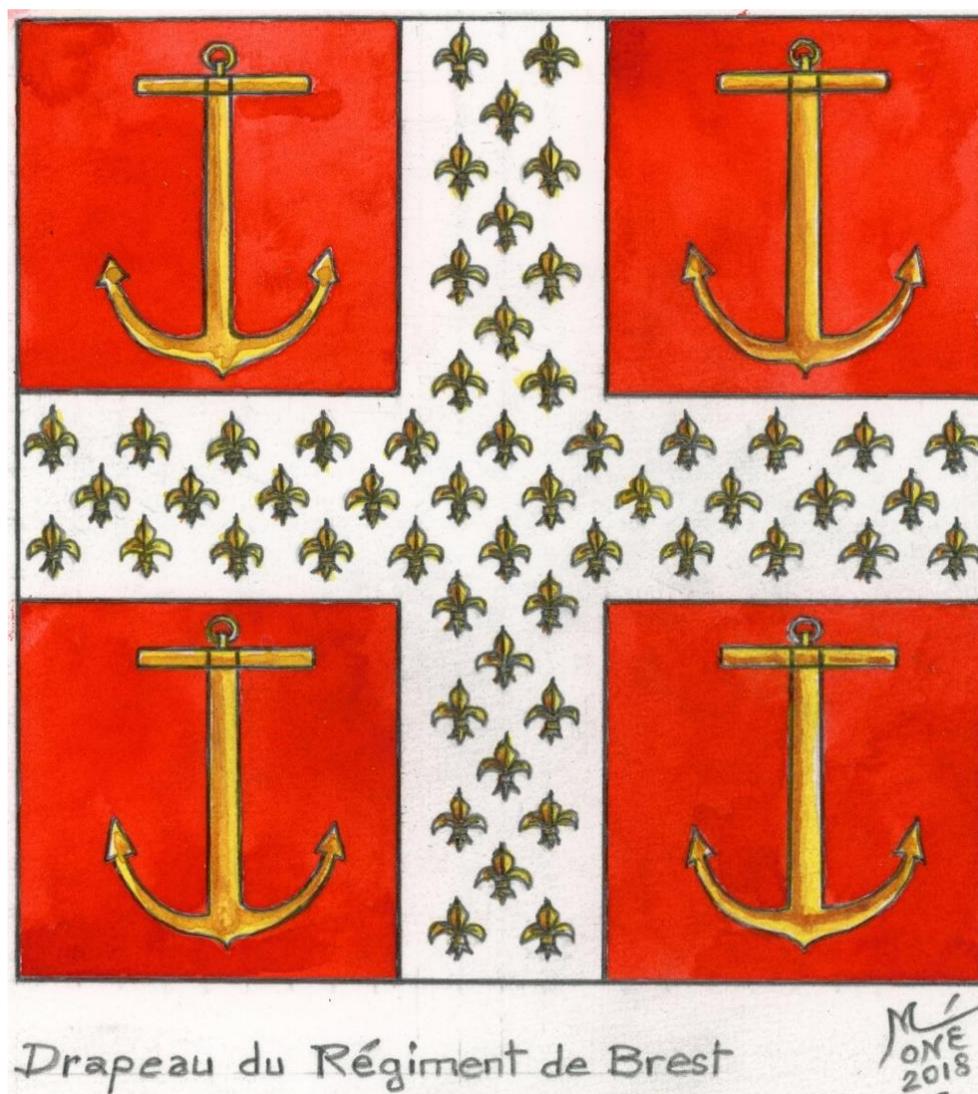


Fig. C2-038. Corps Royal de la Marine : drapeau de Brest en 1782.
[Aquarelle 18 x 24 cm, copyright Thierry Moné.]

⁴⁷⁷ Gabriel Coste (rédacteur au Ministère de la Marine), *Les anciennes troupes de la Marine 1622-1792*, Librairie militaire Baudoin, Paris, 1893, 172 p., p. 238-239.

L'Ordonnance du 4 février 1782 remplace le *Corps royal d'Infanterie de la Marine* par le *Corps royal de la Marine*. Ce dernier comprend 100 compagnies de grenadiers ou de fusiliers qui forment les Divisions de Brest (5 « Sections » à 10 compagnies chacune), de Toulon (3 « Sections » à 10 compagnies chacune), et de Rochefort (2 « Sections » à 10 compagnies chacune). Chacune des trois Divisions est commandée par un capitaine de vaisseau major de la Marine et des armées navales. Le Corps royal de la Marine regroupe 12 252 officiers, bas-officiers et grenadiers ou fusiliers. Une « Section » à 10 compagnies (1 compagnie de grenadiers et 9 compagnies de fusiliers) rassemble 1 191 hommes. Une compagnie de grenadiers ou de fusiliers est commandée par un lieutenant de vaisseau et comprend généralement 6 « Escouades » de 17 hommes (1 sergent, 2 caporaux et 14 grenadiers ou fusiliers). Le Corps royal de la Marine fonctionne selon ces critères, de 1782 à 1786.



Fig. C2-039. Corps Royal de la Marine : caporal fusilier en 1782.
[Aquarelle 18 x 24 cm, copyright Thierry Moné.]

L'exploitation des rôles nominatifs de l'équipage du *Dragon* permet de dégager quelques données intéressantes puisque tout mouvement d'embarquement ou de

débarquement est daté⁴⁷⁸. On note par exemple que 8 membres de l'équipage de L'Espine proviennent de « la *Reine de France* » : 6 officiers mariniens (2 bossemans, 1 second-maître, 2 aides-canonnières, 1 maître-voilier) et 2 gabiers⁴⁷⁹.

Dans un autre domaine, l'exploitation des rôles d'équipage permet de retracer les étapes de la montée en puissance de l'équipage, tous grades confondus. Les pourcentages se réfèrent à l'équipage complet de 120 hommes⁴⁸⁰.

	Décembre 1781	Janvier 1782	Février à septembre 82	Octobre 1782	Novembre à décembre 82
	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5
Hommes embarqués	8 hommes 7 %	20 h 17 %	24 h 20 %	40 h 33 %	28 h 23 %
Nombre cumulé	8 hommes 7 %	8 + 20 = 28 h 24 %	28 + 24 = 52 h 44 %	52 + 40 = 92 h 77 %	92 + 28 = 120 100 %
Matelots et Mousses	2 hommes 3 %	13 h 19 %	15 h 22 %	17 h 25 %	21 h 31 %
Idem cumulés	2 hommes 3 %	2 + 13 = 15 h 22 %	15 + 15 = 30 h 44 %	30 + 17 = 47 h 69 %	47 + 21 = 68 h 100 %

Pendant la phase 1 de décembre 1781, l'enseigne de vaisseau de L'Espine ne dispose d'aucun officier mais seulement de deux officiers mariniens : le maître d'équipage et le maître-canonnière. Pendant la phase 2 de janvier 1782, rejoignent un contre-maître, trois bossemans et un armurier ; 22 % des matelots et mousses sont à bord de la corvette. Pendant la phase 3 qui s'étale sur huit mois, arrivent successivement à bord un aide-charpentier, un 2^e canonnière, deux aides-canonnières,

⁴⁷⁸ Cf. annexe AI.CPE.201.

⁴⁷⁹ Aucun vaisseau de l'époque ne porte le nom de *Reine de France*. Un seul navire semble avoir porté ce nom à l'époque qui nous intéresse. Il s'agit d'une gabarre de 8 canons acquise en novembre 1782 et capturée aux Antilles en janvier 1783 par le *HMS Albermarle* du capitaine Horatio Nelson qui la fait convoier à la Jamaïque. À l'origine, ledit navire aurait été le corsaire (*privateer*) américain de 8 à 12 canons *Queen of France*, acheté par la Marine française. Voir à ce sujet : Rif Winfield et Stephen S. Roberts, *The French warships in the age of sail 1626-1786 : design, construction, careers and fates*, Seaforth Publishing, U.K., 2017, 448 p., p. 301.

⁴⁸⁰ Cf. annexe AI.CPE.201., tableau C.

un second-maître, le maître voilier et un garde de la marine ; 44 % des effectifs ont rejoint et 44 % des matelots et mousques sont à bord.

Pendant la phase 4 d'octobre 1782, embarquent successivement l'aide-chirurgien, le chirurgien major, le lieutenant de frégate Coupé, un pilote, quatre aides-canonnières et le détachement du Corps royal de la Marine.

Pendant la phase 5, de novembre et décembre 1782, trois officiers montent à bord : le capitaine du Génie de Courrejeolles en qualité de passager et deux officiers lieutenants de frégate (Contrepont qui est le second de L'Espine, et Maïstral). En outre, un maître-boulangier, un aide-calfat et un pilote côtier viennent compléter l'équipage. Mais ce sont surtout de nombreux matelots et mousques qui viennent mettre un point final à cette montée en puissance de l'équipage, étalée sur une année, de décembre 1781 à décembre 1782.

Enfin, il est intéressant de définir le centre de gravité de la provenance géographique des 120 membres de l'équipage du *Dragon*, grâce au lieu d'origine, lorsque ce dernier est indiqué sur les rôles, c'est-à-dire dans 74 % des cas⁴⁸¹. Seules les 15 origines comptant au moins deux occurrences ont été prises en compte ici (sur 38 origines connues).

Origine	Brest	Nantes	Vannes	Saint-Malo	Le Havre
Nombre	18 (14+4)	8	5	5	4
% des 120	15 %	6,6 %	4,2 %	4,2 %	3,3 %
Origine	Granville	Lorient	Fécamp	Paimboeuf	Le Croisic
Nombre	4	3	3	3	3
% des 120	3,3 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %
Origine	Belle-Ile-en-mer	Calais	Pontivy	Saint-Brieuc	Gennes
Nombre	2	2	2	2	2
% des 120	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %

On notera toutefois que le nombre d'occurrences pour Brest est sans doute trompeur puisque les 14 fusiliers du détachement du Corps royal de la Marine y sont en garnison, sans que l'on connaisse pour autant la région d'origine de chaque soldat.

⁴⁸¹ Cf. annexe AI.CPE.201., tableau D.

2.4. Le dernier combat du *Dragon* en janvier 1783

Nous nous intéresserons un peu plus loin à la portée de la mission reçue par l'enseigne de vaisseau de L'Épine commandant la corvette *Dragon*, ainsi qu'au rôle exact joué par son mystérieux passager porteur de missives, le capitaine de Courrejeolles. Mais auparavant, il s'agit d'établir – avec toute la rigueur et l'honnêteté intellectuelle qui s'imposent – la réalité des faits relatifs à l'affrontement naval du 23 janvier 1783 qui se solde par la perte de la corvette française *Dragon*.

2.4.1. Relations de l'événement

La perte de la corvette royale *Dragon*, le 22 janvier 1783 au nord de Saint-Domingue, ne fait grand bruit ni dans les gazettes de l'époque ni dans les relations ultérieures des « batailles navales de la France ». Il faut bien admettre qu'une corvette isolée, porteuse de courriers, peut facilement disparaître loin de la métropole sans créer le moindre émoi : comparé aux pertes dues aux affrontements entre les grandes escadres, le sort d'un navire si modeste ne représente rien à l'échelle du temps et des grandes formations navales.

Au plus proche de l'événement, une seule publication relate la fin de la corvette *Dragon* du chevalier de L'Épine : le *Mercur de France* en date du 28 juin 1783⁴⁸². Toujours dans le domaine de la littérature ouverte, il faut attendre l'année 1867 pour trouver une dizaine de lignes relatant cette perte, dans le deuxième volume des *Batailles navales de la France*, d'Onésime Troude⁴⁸³.

Chassé par une escadre anglaise, le capitaine chevalier de l'Épine, de la corvette de 16^e le *Dragon*, en croisière sur la côte Nord de Saint-Domingue, mouilla, le 22 janvier, au milieu des récifs qui bordent la côte dans cette partie de l'île. S'apercevant que cette détermination n'arrêtait pas les bâtiments ennemis, et que ceux-ci mettaient leurs embarcations à la mer, il fit évacuer la corvette. Après avoir, comme adieux, envoyé une volée à mitraille aux canots qui se dirigeaient de son côté, il mit le feu au *Dragon* qui sauta peu de temps après.

Fig. C2-040. Onésime Troude, *Batailles navales de la France*, vol. 2, p. 240.

⁴⁸² Cf. annexe All.DA.101. La relation du *Mercur de France* du 28 juin 1783.

⁴⁸³ Capitaine de frégate Onésime Joachim Troude (1807-1886), *Batailles navales de la France*, publié par Pierre Levot conservateur de la bibliothèque du port de Brest, Challamel aîné, Paris, 4 vol., tome 1 (1867, 454 p.), tome 2 (1867, 470 p.), tome 3 (1867, 537 p.), tome 4 (1868, 468 p.), tome 2, p. 240.

Ce sont finalement les sources militaires françaises de la Marine qui fournissent suffisamment de substance pour retracer dans le détail l'affrontement naval du 22 janvier 1783. Les Archives nationales conservent en effet des écrits de L'Espine⁴⁸⁴ et de son passager Courrejeolles⁴⁸⁵, propres à établir une relation et une vision françaises des faits. Il n'est d'ailleurs pas superflu de noter dès à présent que la substance des différents rapports officiels de ces deux protagonistes concorde avec la nature et la position des vestiges mis au jour en 2000 lors de la campagne de fouilles d'un *Carron wreck* redevenu le *Dragon* en 2006. Ces sources françaises concordent également avec les éléments contenus dans la biographie de Désiré Maistrail (1764-1842), officier de la Compagnie française des Indes, qui sert en qualité de lieutenant de frégate à bord du *Dragon* du 20 septembre 1782 (embarqué le 12 décembre selon le rôle d'équipage) au 22 janvier 1783⁴⁸⁶. Toutefois, du point de vue de l'historien, la concordance franco-française a besoin d'être confrontée à la vision britannique de l'événement. À partir des éléments français, nous avons donc systématiquement cherché à découvrir l'identité des navires opposés à la corvette *Dragon* et à vérifier dans les archives britanniques la relation des faits et les éventuels points de divergence avec la version française desdits faits.

2.4.2. Circonstances et zone d'affrontement

Parti discrètement de Brest sur la corvette *Dragon*, l'enseigne de vaisseau de L'Espine⁴⁸⁷ doit convoier le capitaine de Courrejeolles⁴⁸⁸ et ses précieuses missives à Cap-Français. Pour se rendre sur l'île de Saint-Domingue dans les Grandes Antilles, en arrivant par la façade atlantique, il faut longer la partie espagnole de l'île avant de gagner la ville du Cap-Français.

Dans son compte rendu, L'Espine indique avec précision la distance à vol d'oiseau séparant la *Pointe Isabellique* de la *Pointe de la Grange* : 13,5 lieues

⁴⁸⁴ Archives nationales, Marine, B⁴266. Campagnes, 1782-1784 Antilles, Amérique du Nord. Cf. annexe All.DA.118. Le combat naval de janvier 1783 rapporté par L'Espine. Archives nationales, Marine, B⁴266, f^o 204-206.

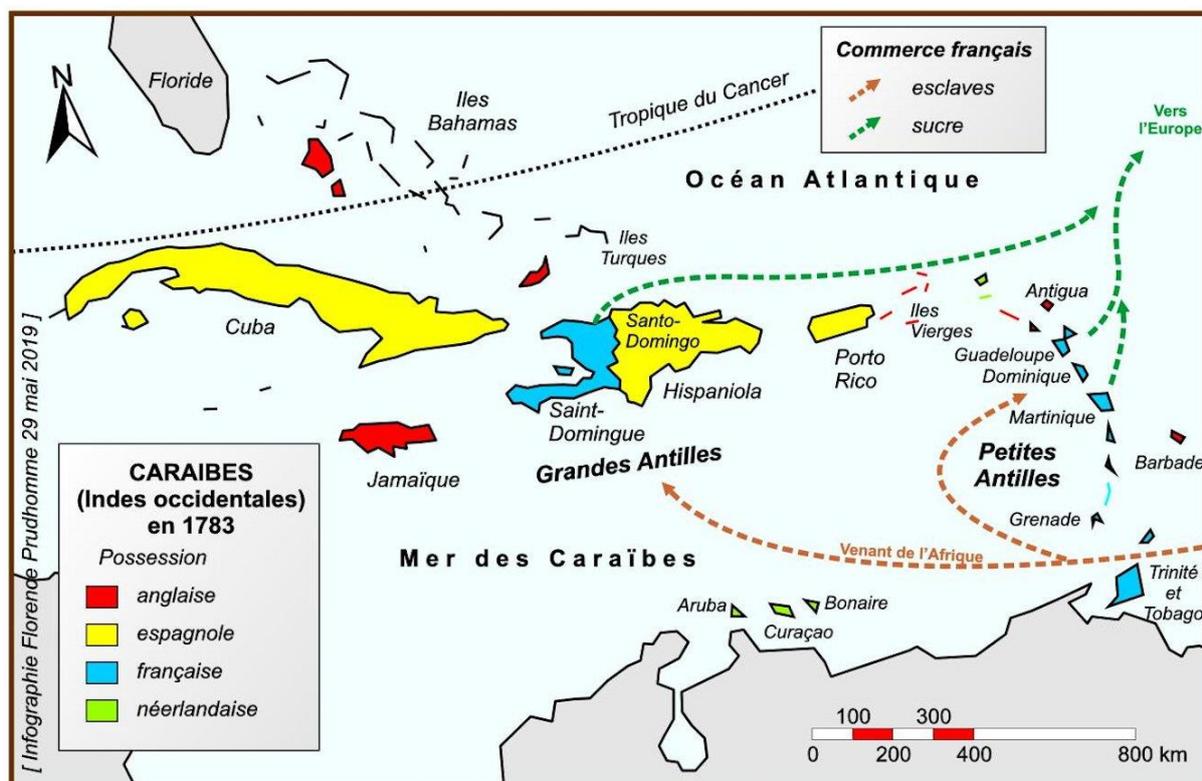
⁴⁸⁵ Cf. annexe All.DA.209. Le combat naval de janvier 1783 rapporté par Courrejeolles. Archives nationales, Marine, B⁴266.

⁴⁸⁶ Cf. annexe All.DA.208. Biographie de Désiré Maistrail (1764-1842). La source principale de cette biographie est la notice du capitaine de frégate Prosper Levot (conservateur de la bibliothèque du port de Brest), *Biographie bretonne, Recueil de notices sur tous les Bretons qui se sont fait un nom*, tome 2, Vannes, Paris, 1852, 1857, 983 p., p. 388-390.

⁴⁸⁷ Cf. annexe All.DA.210. Joseph Philibert de L'Espine 1759-1827 : repères.

⁴⁸⁸ Cf. annexe All.DA.211. François-Gabriel de Courrejeolles 1736-1805 : repères.

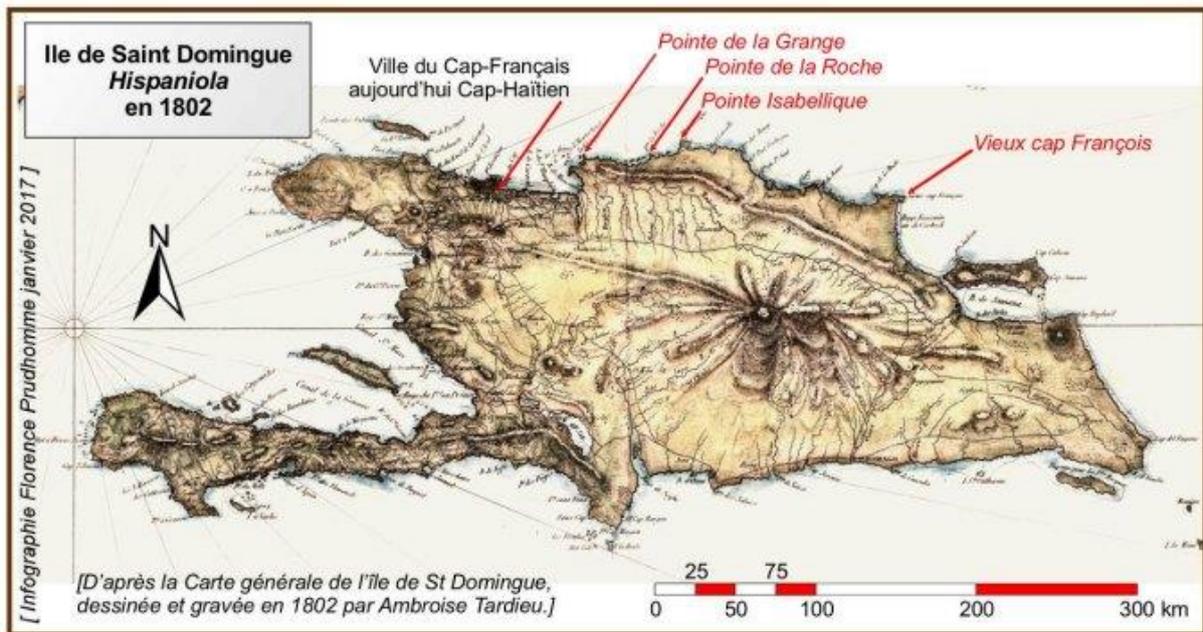
[marines], c'est-à-dire 40,5 nautiques, soit environ 75 kilomètres⁴⁸⁹. Si l'on vérifie cette donnée à partir d'une carte de la fin du XVIII^e siècle ou du tout début du XIX^e siècle, on constate que c'est bien la distance reportée par les géographes de l'époque. En revanche, les cartes actuelles montrent que cette distance n'est que d'une quarantaine de kilomètres, soit environ 21,6 nautiques⁴⁹⁰.



Ca.203. Carte des Caraïbes (Indes occidentales) en 1783.

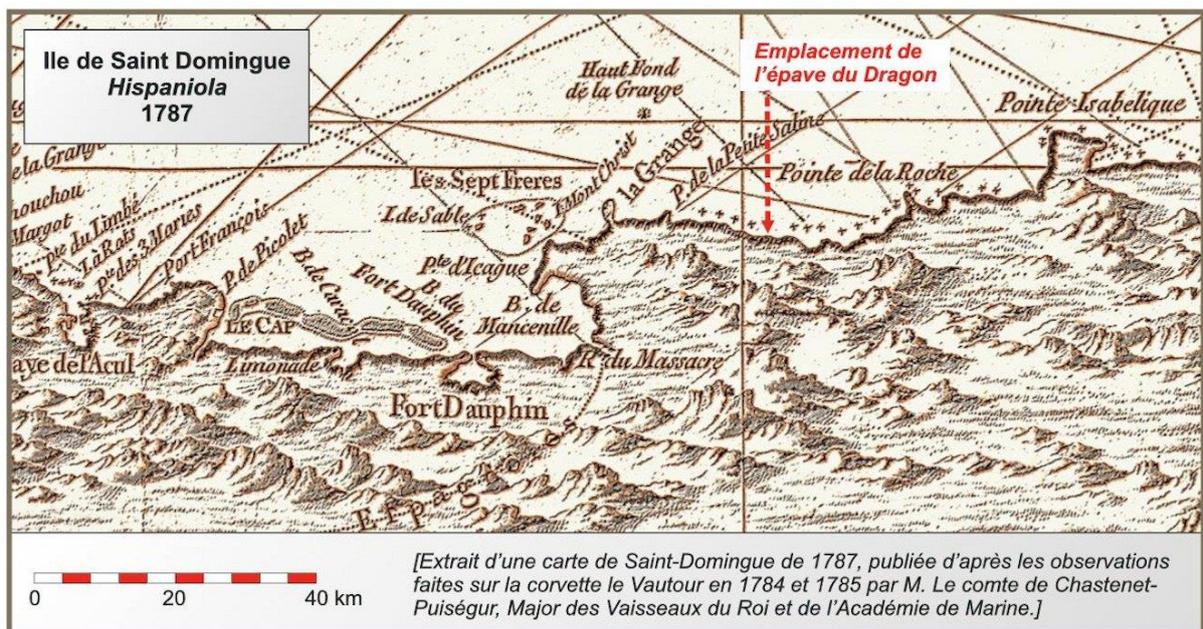
⁴⁸⁹ La *lieue marine* (nl) vaut 1/20 de degré du périmètre terrestre, c'est-à-dire 3 nautiques (Nq) ou 5,556 kilomètres (km). L'équivalence en kilomètre a été calculée sur la base d'un périmètre terrestre de 40 003,2 km (évalué depuis à 40 075,017 km).

⁴⁹⁰ Le nautique (ou mille marin, ou mille marin international) est une unité de mesure de distance située hors du Système international d'unités, mais utilisée en navigation maritime et aérienne. Depuis 1929, sa valeur est fixée à 1852 mètres. Au niveau international, il n'existe pas de symbole unique pour le mille marin : « M » pour les services hydrographiques, « NM » pour l'aviation civile, « nmi » aux États-Unis, « Nq » pour la Marine nationale française. Le symbole « Nq » a été retenu dans nos documents.



Ca.204. Carte de Saint-Domingue en 1802.

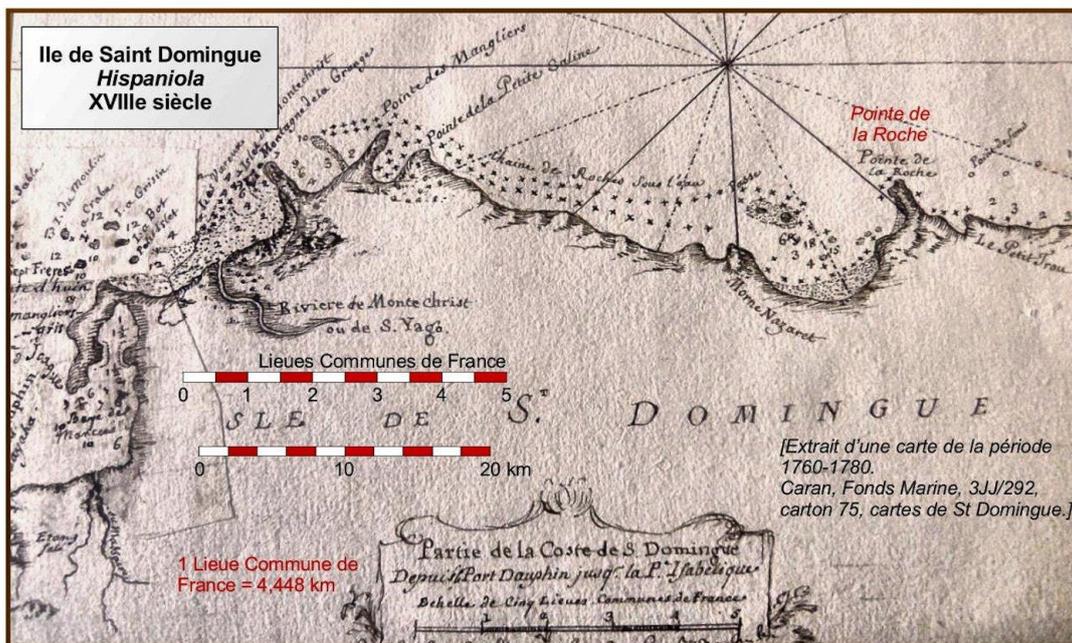
La position de l'épave vient s'insérer entre la *Pointe de la Roche* et celle de la *Grange*. La carte très concise du XVIII^e siècle, retrouvée aux archives montre que la zone est particulièrement dangereuse avec une double chaîne de récifs immergés ou affleurant la surface ; ils sont représentés par de petites croix noires.



Ca.205. Carte de Saint-Domingue en 1787.

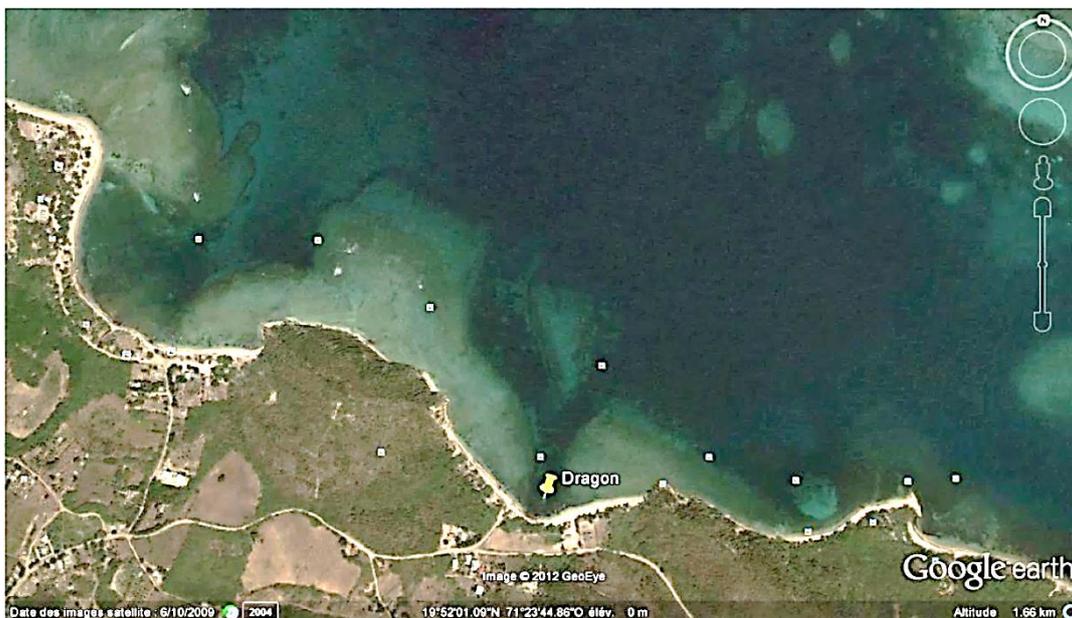
En 1784 et 1785, la corvette française *Vautour* mène une mission d'observation sur zone afin d'améliorer la cartographie française⁴⁹¹.

⁴⁹¹ Le comte de Chastenet-Puiséguir, commandant le *Vautour*, fait des observations astronomiques et



Ca.206. Carte de Saint-Domingue au XVIII^e siècle.

Enfin lorsque l'on étudie la carte satellite, on distingue le seul et unique passage étroit dans lequel peut s'engouffrer l'enseigne de vaisseau de L'Espine avec l'espoir de sauver son équipage. Actuellement la zone accueille un port de pêche local et porte le nom de *Buen Hombre*⁴⁹².



Ca.207. Carte satellite montrant l'emplacement de l'épave du *Dragon*.
[Copyright Google earth.]

détermine les longitudes en 1784-1785.

Antoine-Hyacinthe-Anne de Chastenot de Puysegur (1752-1809), *Détail sur la navigation aux côtes de Saint-Domingue et dans ses débouquements*, Paris, Imprimerie royale, 1787, 81 p.

En ligne (consulté le 19.02.2018) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5972658g/f1.item>

⁴⁹² Cf. annexe AI.CPE.002. Vue oblique de la baie de Buen Hombre.



Ca.208. Carte satellite montrant la double barrière de récifs.
 [Copyright Google earth.]

2.4.3. Forces ennemies

Il convient de déterminer avec le plus de précision possible, la nature, le volume et l'attitude de l'ennemi présent dans la zone au moment de l'affrontement. À partir de cet ennemi global, nous tenterons d'identifier les navires et les hommes auxquels L'Espine est confronté.

L'escadre que rencontre l'enseigne de vaisseau de L'Espine est celle que commande le contre-amiral Samuel Hood (1724-1816). Âgé de 58 ans, Samuel Hood est depuis fin septembre 1780 à la tête d'une escadre fortement armée. En ce mois de janvier 1783, l'escadre assure le blocus du Cap-Français en interceptant tout navire dans la zone nord de l'île de Saint-Domingue. L'escadre est composée de 21 navires dont 18 sont partis groupés du port de New York et 3 ont rejoint la formation au large de Monte Christi. En janvier 1783, l'escadre comprend les navires figurant sur la liste ci-après⁴⁹³.

⁴⁹³ Isaac Schomberg (captain in the Royal Navy), *Naval chronology, an historical summary of naval and maritime events from the time of the Romans to the Treaty of Peace 1805*, vol. 4, London, 1802, p. 425, Appendix 240, A List of the Squadron under the Command of Lord Hood, cruising off the Island of Hispaniola in January 1783.

No. 240.

A List of the Squadron under the Command of Lord Hood, cruising off the Island of Hispaniola, in January, 1783.

<i>Ships.</i>	<i>Guns.</i>	<i>Commanders.</i>
Barfleur	98	} Lord Hood, Rear-Admiral, of the Blue } Captain John Knight
Prince George	98	
*London	98	—— Samuel Kempthorne
Marlborough	74	—— Taylor Penny
Alfred	74	—— Thomas Dumaresq
Bedford	74	—— William Scott
Arrogant	74	—— Sam. Cornish
Valiant	74	—— Sam. C. Goodall
Invincible	74	—— Charles Saxton
*Ajax	74	—— Nic. Charington
*Torbay	74	—— J. Lewis Gideon
Magnificent	74	—— Robert Linzee
Belliqueux	64	—— And. Sutherland
Repulse	64	—— Thomas West
Prothée	64	—— Rd. Curgenvén
America	64	—— Samuel Thompson
Jupiter	50	—— Tho. Patley
Fortunée	38	—— H. C. Christian
L'Aimable	32	—— Alex. Hood
Albemarle	28	—— Horatio Nelson
Blaft, fire-ship	8	—— Ch. Pattison

* Did not come from New York, but joined the fleet off Monti Christi.

Fig. C2-041. Composition de l'escadre de Samuel Hood en janvier 1783.
[Schomberg, *Naval chronology.*]

La liste précédente est transposée ci-après en identifiant par un fond coloré les cinq navires pour lesquels le journal de bord (*Logbook*) a pu être consulté auprès des National Archives (N. A.) britanniques de Kew ou de Greenwich.

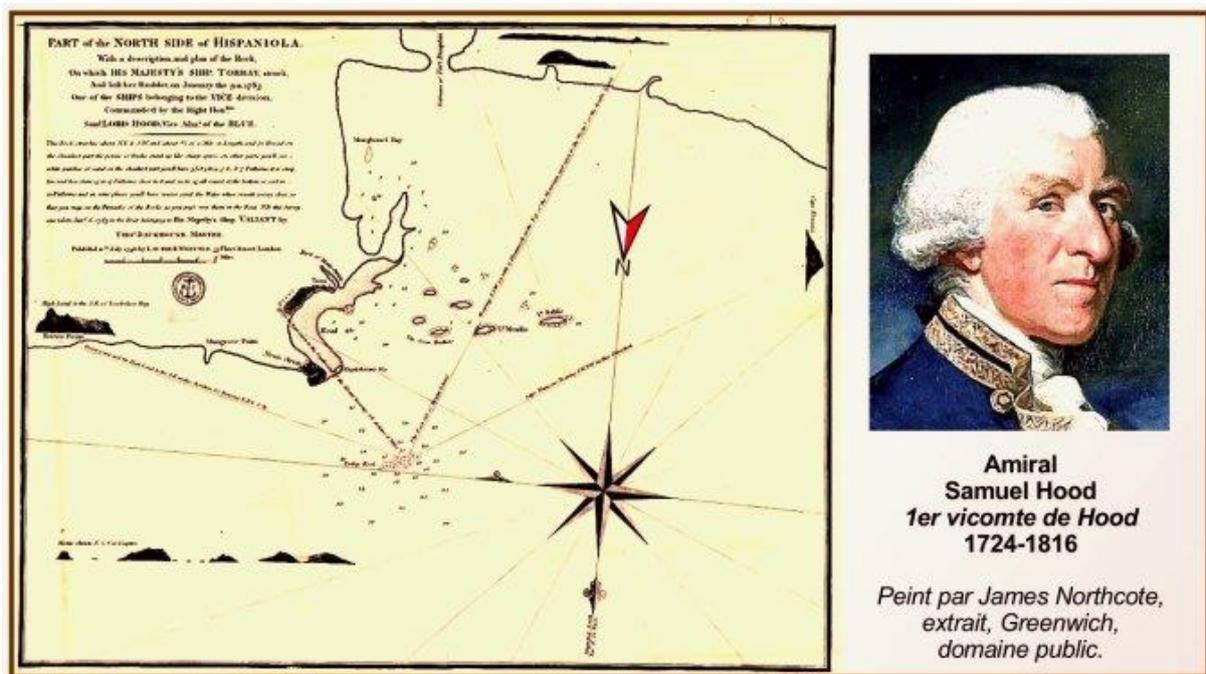
	Nom, année de lancement Tirant d'eau	Ca- nons	Capitaine (<i>Captain</i>) Référence de l'archive du journal de bord
1	<i>HMS Barfleur</i> 1762 5,50 m	98	Cpt. John Knight (navire amiral) N. A. Greenwich ADM/L/B/20 (consulté en 2017)
2	<i>HMS Prince George</i> 1772 5,20 m	98	Cpt. James Williams N. A. Greenwich ADM/L/P/405
3	<i>HMS London</i> 1766 5,20 m	98	Cpt. Samuel Kempthorne (futur amiral, -1817) N. A. Greenwich ADM/L/L/191
4	<i>HMS Marlborough</i> 1767	74	Cpt. Taylor Penny (-1786) N. A. Greenwich ADM/L/M/55
5	<i>HMS Alfred</i> 1778 4,90 m	74	Cpt. Thomas Dumaresq (futur amiral, 1728-1802) N. A. Greenwich ADM/L/A/99
6	<i>HMS Bedford</i> 1775	74	Cpt. William Scott
7	<i>HMS Arrogant</i> 1761 5,20 m	74	Cpt. Sam. Pitchford Cornish (fut. am. 1739-1816) N. A. Greenwich ADM/L/A/186 (consulté en 2017)
8	<i>HMS Valiant</i> 1759	74	Cpt. Samuel Granston Goodall (fut. am. -1801)
9	<i>HMS Invincible</i> 1765 5,20 m	74	Cpt. Sir Charles Saxton N. A. Greenwich ADM/L/J/93 (consulté en 2017)
10	<i>HMS Ajax</i> 1767 5,52 m	74	Cpt. Nicholas Charrington
11	<i>HMS Torbay</i> ⁴⁹⁴ 1761	74	Cpt. John Lewis Gideon (futur amiral, -1796) N. A. Greenwich ADM/L/T/69
12	<i>HMS Magnificent</i> 1766 5,20 m	74	Cpt. Robert Linzee (futur amiral, -1805) N. A. Greenwich ADM/L/M/17
13	<i>HMS Belliqueux</i> 1780 5,20 m	64	Cpt. Andrew Sutherland
14	<i>HMS Repulse</i> 1780 4,90 m	64	Cpt. Thomas West (futur amiral) N. A. Greenwich ADM/L/R/83
15	<i>HMS Prothée</i> 1780	64	Cpt. Richard Curgenvin
16	<i>HMS America</i> 1777 4,90 m	64	Cpt. Samuel Thompson N. A. Greenwich ADM/L/A/116 (consulté en 2017)
17	<i>HMS Jupiter</i> 1778 4,90 m	50	Cpt. Thomas Pasley (futur amiral, 1734-1808) N. A. Kew ADM 52/2365 (consulté 2017)
18	<i>HMS Fortunée</i> 1779	38	Cpt. Hugh Cloberry Christian (fut. am. 1747-1798)
19	<i>HMS Aimable</i> 1782	32	Cpt. Alexander Hood (1758-1798)
20	<i>HMS Albemarle</i> ⁴⁹⁵ 1779	28	Cpt. Horatio Nelson (futur amiral, 1758-1805)
21	<i>HMS Blast</i> ⁴⁹⁶ (sloop) 1779	14	Cpt. Charles Pattison

⁴⁹⁴ En raison de graves avaries subies le 9 janvier 1783, le *HMS Torbay* n'était peut-être pas opérationnel le 22 janvier 1783, lors du dernier combat du *Dragon*.

⁴⁹⁵ *HMS Albemarle* : ex-flûte française *Ménagère* (capturée le 24 septembre 1779).

⁴⁹⁶ *HMS Blast* : ex-bateau marchand américain *Brilliant* devenu *Druid* puis sloop *Blast* en 1779, avec la carène doublée en cuivre.

L'escadre anglaise croise pendant plus d'un mois au nord de la côte d'Hispaniola⁴⁹⁷. Le 9 janvier 1783, le vaisseau de 74 canons *Torbay* du capitaine John Lewis Gideon heurte un haut-fond rocheux à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Monte Christi ; le vaisseau y perd son gouvernail, ce qui constitue une avarie très sévère. Or, trois jours plus tôt, un autre vaisseau de 74 canons de l'escadre du contre-amiral Samuel Hood était venu sonder très soigneusement la zone afin de reporter ses caractéristiques sur les cartes marines. En juillet 1798, une carte spéciale de cette zone, éditée à Londres, montre les résultats de ces relevés⁴⁹⁸. On note immédiatement que cette carte a été établie par une escadre engagée dans une opération de blocus, avec le nord reporté au bas de la feuille et non pas en haut de la feuille, comme c'est l'usage. La position du haut-fond rocheux a été déterminée par triangulation, en relevant au compas des amers ; l'un d'entre eux n'est autre que la Pointe de la Roche que doublera l'enseigne de vaisseau de L'Espine avant d'échouer sa corvette et de la faire sauter.



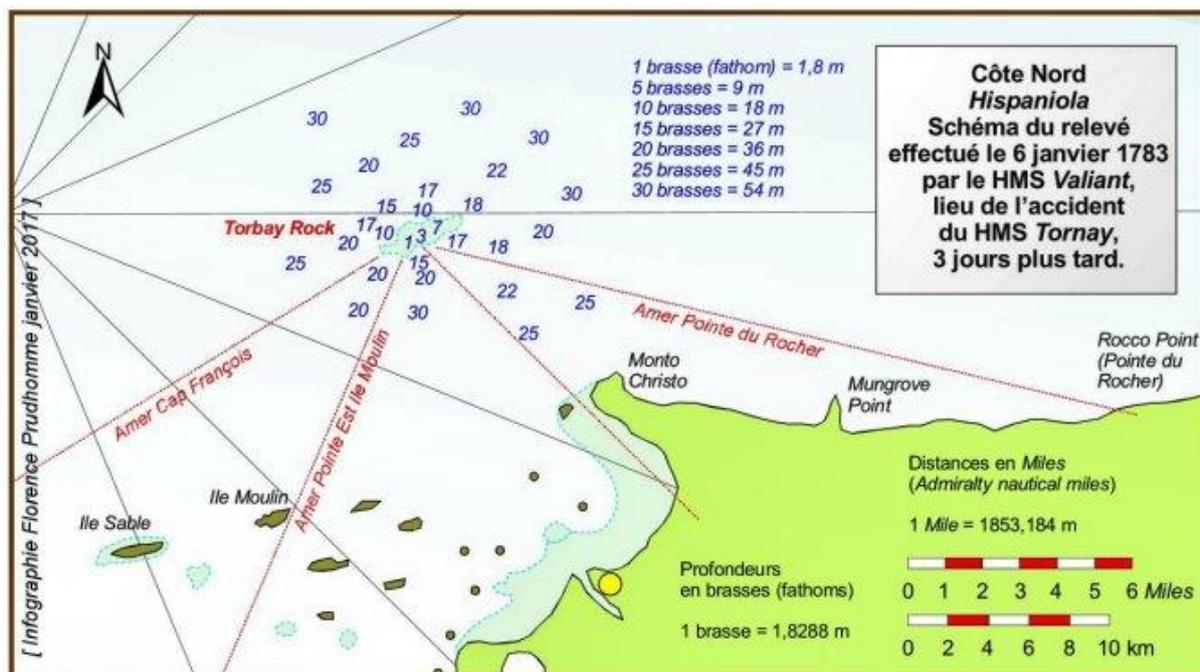
Ca.209. Carte de la marine britannique datée de 1798.

⁴⁹⁷ La tactique navale de l'escadre anglaise de Samuel Hood n'est pas abordée ici, le combat n'ayant concerné que quelques vaisseaux de ladite escadre. Dans le domaine du commandement d'une escadre, anglaise ou française, on se reportera à la conférence prononcée par le professeur Olivier Chaline à Saint-Brieuc, en 2011. En ligne (consulté le 24.01.2017) :

<https://www.franceculture.fr/conferences/universite-bretagne-loire/commander-une-escadre-navale-au-xviii-siecle-en-france-et-en>

⁴⁹⁸ En ligne (consulté le 22.01.2017) : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40656777h>

Cette carte étant peu exploitable en l'état, elle a été reprise dans le schéma qui figure ci-après, en ayant rétabli son sens de lecture naturel, avec le nord géographique figurant en haut de la feuille.



Ca.210. Schéma du relevé britannique reporté en 1798.

Au-delà de l'accident du *Torbay*, ces documents montrent que l'escadre du contre-amiral Samuel Hood ne se contente pas de croiser au large de Cap-François pendant un mois, mais qu'elle conduit des incursions au plus près de la côte nord d'Hispaniola pour reconnaître les possibilités d'accès et compléter les données de ses cartes marines⁴⁹⁹.

Dans une lettre adressée le 5 février 1783 de la Jamaïque à M. Stephens (1723-1809, *First Secretary of the Admiralty*), Samuel Hood rend compte de la capture ou de la destruction par son escadre de dix navires ennemis, entre le 14 décembre 1782 et le 2 février 1783⁵⁰⁰. Il est pour le moins surprenant que Samuel Hood ne fasse aucune mention de la destruction d'une corvette française, le 22 janvier 1783, dans sa zone

⁴⁹⁹ Voir ci-après quelques équivalences entre le système de mesures français en usage de 1668 à 1840, le système britannique d'alors, et le système métrique actuel :

- 2 miles = 1 lieue terrestre = 3,898 km ;
- 1000 toises = 1 mile = 1,949 km (1 *English mile* = 1,61 km) ;
- 6 pieds = 1 toise = 1,949 m (*English fathom* [brasse] = 6 *feet* = 1,83 m) ;
- 12 pouces pour 1 pied = 32,484 cm (*English foot* = 30,48 cm) ;
- 12 lignes par pouce = 2,707 cm (*English inch* = 2,54 cm) ;
- 1 lieue marine (*English league*) = 3 nautiques (nq) = 5,556 km.

⁵⁰⁰ *The Remembrancer or impartial repository of Public Events for the Year 1783*, Part I, London, J. Debrett, 1783, 378 p., p. 305.

de chasse. Un document rédigé en anglais rapporte la fin de la corvette : « Nous avons appris par un officier envoyé de Saint-Domingue sur un bateau neutre, que la corvette française le *Dragon* qui transportait des paquets, avait été poursuivie par la flotte anglaise avant d'être drossée sur la côte de Saint-Domingue où elle fut incendiée⁵⁰¹. » Mais il s'avère que le texte original a été rédigé en français par l'un des aides-de-camp de Rochambeau, le baron Louis-Jean-Christophe de Closen, dans un manuscrit en 760 feuillets intitulé *Journal de Guerre 1780-1783*, sans doute rédigé en 1823. Ledit manuscrit est exposé à la *Library of Congress* à Washington en 1905, où une copie en est alors faite⁵⁰². La traduction de cette copie est publiée aux États-Unis en 1958⁵⁰³. Entretemps, l'original est reparti en Allemagne au château familial de Gern⁵⁰⁴, château qui est entièrement détruit par un incendie le 12 novembre 1921. Du manuscrit de von Closen, il ne reste donc plus aujourd'hui que la copie conservée à Washington⁵⁰⁵.

En l'absence d'un compte rendu anglais précis du combat naval du 22 janvier 1783 qui se termine par la destruction de la corvette française *Dragon*, il est difficile de déterminer d'emblée quels navires de l'escadre anglaise ont attaqué la corvette de L'Espine. D'après les comptes rendus français, le *Dragon* aurait été pris sous le feu de trois navires ennemis : deux de 74 canons et un de 50 canons⁵⁰⁶. L'escadre anglaise comprenant neuf navires de 74 canons, seul le journal de bord de ces derniers pourrait aider à leur identification. Par contre, un seul des navires de l'escadre est un 50 canons : le *Jupiter* du capitaine et futur amiral Thomas Pasley (1734-1808). Le *Jupiter* est un vaisseau de ligne de 4^e rang admis au service par la *Royal Navy* en mai 1778. Ce vaisseau de 1 061 t a un tirant d'eau de 4,90 m facilitant l'approche des côtes et la remontée des estuaires, ce qui est précieux pour les opérations de blocus menées en Amérique du Nord. Il embarque 350 hommes d'équipage. Son artillerie comporte 50 canons ainsi répartis : 22 pièces de 24 livres sur le pont inférieur, 22

⁵⁰¹ « From an officer [...] sent on a neutral ship from Santo Domingo [...] we learned that [...] the *Dragon*, a French corvette, carrying packets, after being pursued by the English fleet had been thrown against the coast of Santo Domingo, where it was burned ».

⁵⁰² Baron Ludwig von Closen, *Papers 1780-1783*, transcript made by Worthington C. Ford 1905, Library of Congress, Manuscript Division, Washington D.C.

⁵⁰³ *The Revolutionary Journal of Baron Ludwig von Closen 1780-1783*, Evelyn M. Acomb (trans.), University of North Carolina, 1958, 392 p, p. 310-311.

⁵⁰⁴ Gern se situe à proximité immédiate de la ville bavaroise d'EGgenfelden, à 80 km au nord-est de Munich.

⁵⁰⁵ *Manuscripts Division of the Library of Congress*, document non numérisé.

⁵⁰⁶ « Il parvint à force de travail à franchir un premier rang de ces récifs ; mais le feu de deux vaisseaux de 74 & d'un de 50 l'atteignit encore », supplément politique du *Mercure de France* du samedi 28 juin 1783, p. 28-30.

pièces de 12 livres sur le pont supérieur, 4 pièces de 6 livres sur la plage arrière, et 2 pièces de 6 livres sur le gaillard d'avant. Le capitaine du *HMS Jupiter* est un redoutable marin, très expérimenté et à l'éloquent palmarès.

Forte de cette déduction, c'est avec une certaine confiance que nous acquérons et consultons alors les mémoires personnels de l'amiral Sir Pasley, édités en 1931⁵⁰⁷. Dans cet ouvrage, le descendant de Pasley suppose que les mémoires de son aïeul ne s'arrêtaient pas à l'année 1782 mais que leur suite éventuelle n'a pas été retrouvée. En outre, il affirme que le *HMS Jupiter* ayant heurté un rocher le 30 novembre 1782 du côté de Cuba⁵⁰⁸, il a rallié Antigua où il serait demeuré jusqu'à avril 1783 et où lui serait parvenue avec retard la nouvelle de la fin de la guerre⁵⁰⁹. Si ces informations sont exactes, le *HMS Jupiter* ne faisait donc pas partie des navires opérationnels de l'escadre de Samuel Hood, en janvier 1783. Dans le doute, nous demandons un extrait du journal de bord du *HMS Jupiter* aux Archives nationales britanniques⁵¹⁰. L'extrait obtenu est très explicite et montre que le *HMS Jupiter* fait bel et bien partie de l'escadre de Samuel Hood dans la seconde quinzaine du mois de janvier 1783. Le *HMS Jupiter* participe ainsi aux opérations de blocus : il est près de Monte Christi avant le 22 janvier, puis au large de Cap-Français du 23 au 31 janvier 1783. Le journal de bord fournit de précieuses indications sur l'entraînement fréquent au tir au canon et aux armes individuelles⁵¹¹ (« exercized great guns and small arms »), ainsi que sur la discipline d'une *Royal Navy* qui use facilement du fameux chat à neuf queues (*Cat o'nine tails*) avec 12 coups de fouet (*1 dozen lashes*) pour désobéissance aux ordres reçus ou négligence dans le service⁵¹². Mais pour ce qui concerne la journée qui nous intéresse, le mercredi 22 janvier, il est clair que le *HMS Jupiter* ne peut pas être le 50 canons prenant en chasse la corvette de L'Espine. En effet, le journal de bord indique que ce matin-là, le *HMS Jupiter* prend en chasse un navire à 10 heures du matin, sur lequel il tire deux coups de canon, le rejoint et l'aborde à 12 h 30, et qui se révèle être un navire de commerce faisant route du Mississippi vers la Jamaïque.

⁵⁰⁷ *Private Sea Journals 1778-1782, kept by admiral Sir Thomas Pasley, Bart. when in command of H.M. Ships Glasgow (20), Sybil (28) and Jupiter (50)*, Edited with introductions by his great-great-grandson Rodney M. S. Pasley, London and Toronto J. M. Dent and sons Ltd, 1931, 319 p.

⁵⁰⁸ *Ibid.*, p. 279.

⁵⁰⁹ *Ibid.*, p. 280.

⁵¹⁰ National Archives Kew, ADM 52/2365, *HMS Jupiter Logbook*, 15.01.1783 au 30.01.1783.

⁵¹¹ *Ibid.*, exercices de tir des 21, 28 et 31 janvier 1783.

⁵¹² *Ibid.*, « ... punished John H... marine with 1 Doz. lashes for disobedience of orders » (27 janvier 1783), « ... punished John S... marine with 1 Doz. lashes for neglect of duty » (31 janvier 1783).

Le journal de bord du vaisseau amiral de l'escadre de Samuel Hood, le *HMS Barfleur*, donne en revanche de précieuses informations sur le déroulement des opérations. Le journal conservé à Greenwich indique que le navire amiral de 98 canons croise à trois ou quatre *miles*⁵¹³ à l'ouest de la *Pointe Isabellique*, le mercredi 22 janvier 1783 au matin. Le ciel est nuageux et un vent modéré souffle de l'Est-Sud-Est⁵¹⁴. Pendant la nuit, à 4 h 30, le *HMS Belliqueux* (64 canons)⁵¹⁵ rend compte par signaux lumineux qu'il a perdu le mât de hune (*topmast*) de son mât de misaine⁵¹⁶. Cette avarie sévère de gréement permet d'affirmer que ce navire n'a pas été opérationnel pendant la journée qui nous occupe. Un peu plus tard, le *HMS Bedford* (74 canons) lance le signal indiquant qu'il a repéré une voile suspecte. À 5 h 45, le vaisseau amiral *Barfleur* lance le signal de regroupement de l'escadre, puis il ordonne successivement aux *HMS* de 74 Canons *Marlborough* (capitaine Taylor Penny), *Bedford* (capitaine William Scott) et *Valiant* (capitaine Samuel Granston Goodall) de rechercher le navire suspect. À 7 h 45, le *HMS Barfleur* tire deux coups de canon contre le navire suspect repéré se déplaçant près de la côte. Pour une raison non encore connue, c'est un autre vaisseau de 74 canons qui va régler le sort du navire suspect, le *HMS Invincible* du capitaine Charles Saxton⁵¹⁷. Ce dernier s'approche du navire suspect qui hisse alors un pavillon britannique⁵¹⁸ et tire avec ses canons du bord sous le vent (« lee-guns »)⁵¹⁹. Comme le pavillon français vient soudainement remplacer le pavillon britannique, le capitaine Saxton en déduit qu'il a affaire à un corsaire français⁵²⁰. Voyant que le capitaine français a mouillé l'ancre à l'abri d'une rangée de récifs et qu'il fait évacuer son équipage vers la plage, le capitaine Saxton décide alors de s'emparer du navire ennemi qui semble abandonné. Différentes embarcations auxiliaires sont alors mises à l'eau par les vaisseaux présents pour sonder un chenal d'accès qu'emprunte le *HMS Invincible*, puis pour s'emparer du navire. Ainsi, vers 9 h 30, le *HMS Barfleur* réduit sa voilure et met à l'eau deux embarcations de dimensions différentes⁵²¹. Le *HMS Invincible* du capitaine Saxton manœuvre avec l'aide des embarcations auxiliaires

⁵¹³ C'est-à-dire à 5 ou 6 kilomètres (1 *English mile* = 1,61 km).

⁵¹⁴ National Archives Greenwich, ADM/L/B/20, *HMS Barfleur* Logbook, 15.01.1783 au 30.01.1783.

⁵¹⁵ Le journal de bord du *HMS Belliqueux* n'a pas été trouvé aux archives britanniques.

⁵¹⁶ Il s'agit de l'élément central du mât de misaine qui est composé de trois éléments.

⁵¹⁷ National Archives Greenwich, ADM/L/J/93, *HMS Invincible* Logbook, 15.01.1783 au 30.01.1783.

⁵¹⁸ *Ibid.*

⁵¹⁹ Ce tir de la corvette de L'Espine n'est pas évoqué dans les comptes rendus français.

⁵²⁰ Le journal de bord du navire amiral précise même qu'il s'agit d'un navire de 16 ou 19 canons.

⁵²¹ *HMS Barfleur* Logbook, *op. cit.*, « Blue cutter and gigg » précise le journal de bord ; il s'agit des annexes dont l'une était traditionnellement peinte en bleu dans la *Royal Navy*, d'où son appellation.

pour aller mouiller à proximité de l'ennemi et le menacer ainsi de ses batteries bâbord prêtes à tirer. Mais au moment où les chaloupes s'approchent de la corvette française, elles sont prises sous le feu d'armes de bord⁵²². Aussitôt, Saxton fait tirer quelques boulets contre la corvette pour couvrir le repli des chaloupes.

À 10 heures, le navire français est en feu, sans que l'incendie soit le résultat du tir de riposte du *HMS Invincible*. À 11 h 15, la corvette française explose. Pour les navires de l'escadre qui observent de loin les opérations, il ne fait nul doute que c'est le *HMS Invincible* qui a fait exploser la corvette ennemie⁵²³. Les embarcations auxiliaires regagnent alors leur vaisseau respectif et sont hissées à bord. Les vaisseaux britanniques prennent ensuite le large pour s'éloigner de cette zone dangereuse parsemée de récifs et de hauts fonds.



Ci-contre, Sir Charles Saxton (1732-1808) qui commande en janvier 1783 le *HMS Invincible* de 74 canons.

Cet extrait provient d'un portrait en pied peint à l'huile par James Northcote (1746-1812) vers 1795, c'est-à-dire une douzaine d'années après l'épisode du *Dragon* de l'enseigne de vaisseau de L'Espine.

Fig. C2-042. Sir Charles Saxton, *HMS Invincible* de 74 canons.
[National Maritime Museum Greenwich, Royaume-Uni. Domaine public.]

⁵²² Étant donnée l'orientation de la corvette à cet instant (poupe vers les chaloupes ennemies), ces armes de bord devaient être des pierriers ou des tromblons de marine. Il ne semble pas que la corvette royale *Dragon* était équipée de canons de retraite sur sa poupe.

⁵²³ National Archives Greenwich, ADM/L/A/186, *HMS Arrogant* Logbook, 15.01.1783 au 30.01.1783. Dans les deux journaux de bord du *HMS Arrogant*, il est laconiquement précisé que le tir du *HMS Invincible* a fait exploser le navire français.

2.4.4. Phases du combat naval

Le combat naval du 22 janvier 1783 a été découpé arbitrairement en quatre phases afin d'en faciliter la compréhension. Le fond de carte utilisé a été réalisé en superposant l'extrait de la carte marine de 1995 et l'extrait de photographie satellite montrant le contour des récifs. Les détails du récit proviennent principalement du compte rendu de L'Espine, de celui de Courrejeolles et de l'étude de l'ennemi réalisée à partir des journaux de bord des *HMS Barfleur*, *Invincible*, *Arrogant* et *America*.

Partie de Brest le mercredi 11 décembre 1782, la corvette *Dragon* arrive fin janvier à Hispaniola, après une quarantaine de jours de mer, c'est-à-dire pendant la période « fraîche » avec une moyenne des températures de 28° C. Sur la côte nord, les températures sont inférieures sous l'influence des vents alizés qui soufflent généralement d'est en ouest. L'enseigne de vaisseau de L'Espine sait parfaitement tirer le meilleur des alizés qui soufflent à cette époque sur la côte nord d'Hispaniola pour le conduire tout droit vers le Cap-Français où il sait que l'ennemi ne le suivra pas car il s'exposerait alors au feu des canons défendant l'entrée du port.

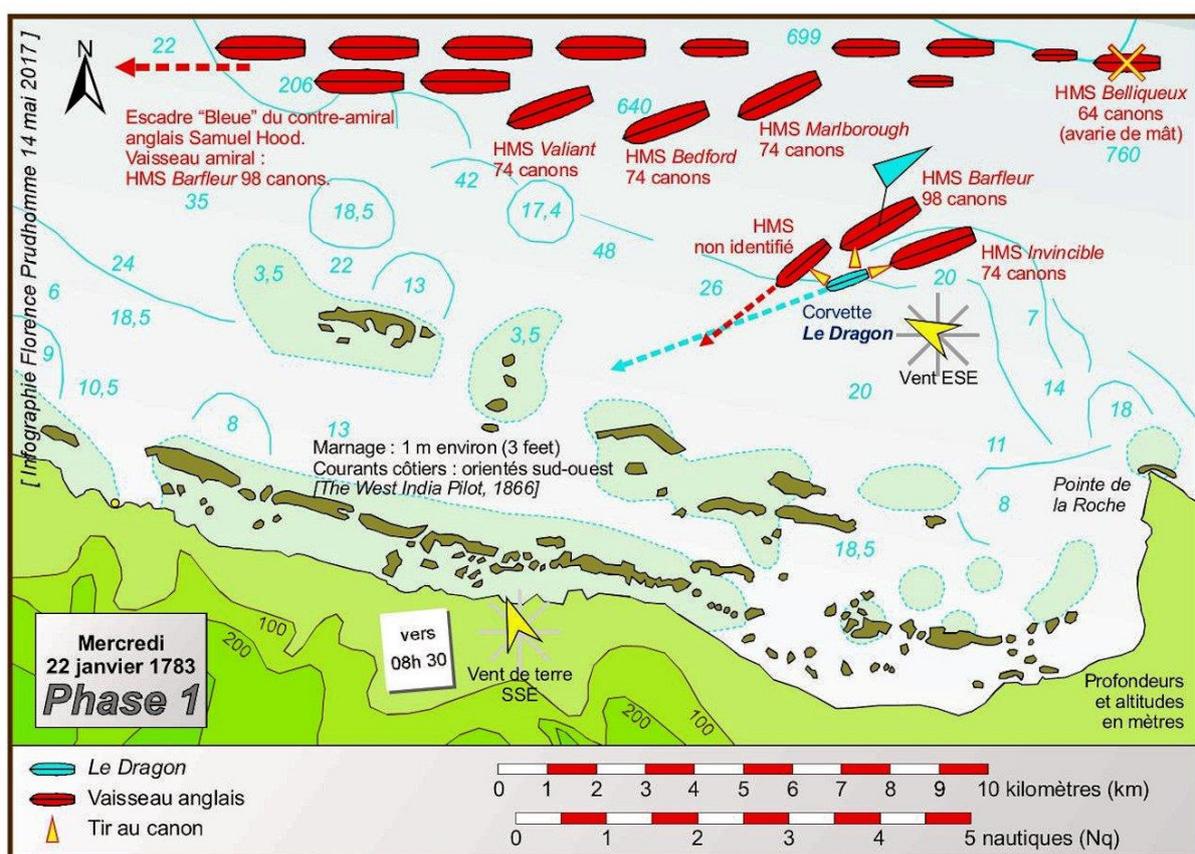
En ce mercredi 22 janvier 1783, le ciel est nuageux et un vent modéré souffle du Sud-Sud-Est. La veille au soir, « un vaisseau et un brick » (sic) ont tenté sans succès d'approcher le *Dragon* mais ont renseigné l'escadre sur sa présence par des tirs de nuit de fusées lumineuses⁵²⁴.

À la pointe du jour, le *Dragon* a dépassé la *Pointe Isabellique* d'environ 3 nautiques (5,5 km) quand son capitaine aperçoit un vaisseau et dénombre plus loin 17 bâtiments de guerre anglais qui forment une chaîne entre la *Pointe Isabellique* et la *Pointe de la Grange*. Deux vaisseaux se détachent alors de l'escadre anglaise et rejoignent le vaisseau déjà sur place, pour couper la route au *Dragon* qui tente de gagner la *Pointe de la Grange*.

⁵²⁴ Le vaisseau navigant ainsi près de la côte, pourrait bien être le *HMS Bedford* de 74 canons car c'est ce vaisseau qui donne de nuit l'alerte à l'escadre, par artifices lumineux. Dans sa lettre du 8 février 1783, Courrejeolles évoque une goélette du nom de *Dorkin* et une frégate ; aucun navire de ce nom n'a été retrouvé dans les archives britanniques. Par contre, le journal de bord du *HMS America* indique la présence sur zone, le dimanche 19 janvier 1783, d'un navire ne faisant pas partie de l'escadre de Hood, le *HMS Drake*. Il s'agit d'un *Sloop of War* (ou *Brig Sloop*, selon les sources) construit en 1779. En janvier 1783, il est commandé par le capitaine Charles Dixon et armé de 14 *British 6-Pounder* et de 12 *British ½-Pound Swivel* (pierriers). Il n'est pas impossible que le *Drake* se soit transformé en *Dorkin* au moment de l'écriture du compte rendu.

National Archives Greenwich, ADM/L/A/116, *HMS America* Logbook, 15.01.1783 au 30.01.1783.

C'est après avoir passé la *Pointe de la Roche* que le *Dragon* est rejoint par les trois vaisseaux que L'Espine identifie ainsi : deux 74 canons et un 50 canons. En fait, les journaux de bord anglais montrent qu'il a affaire au *HMS Barfleur* de 98 canons (navire amiral) et surtout au *HMS Invincible* de 74 canons. En l'état actuel de la recherche, le troisième navire n'est pas identifié. À cet endroit, la côte forme une sorte de baie bordée par deux rangées de récifs. Les trois vaisseaux anglais parviennent à distance de tir de la corvette française (2 encablures, soit 400 m), l'un à tribord arrière, l'autre un peu sur l'avant de son travers tribord et le dernier dans son sillage, utilisant sans doute les pièces de poursuite de son gaillard d'avant.

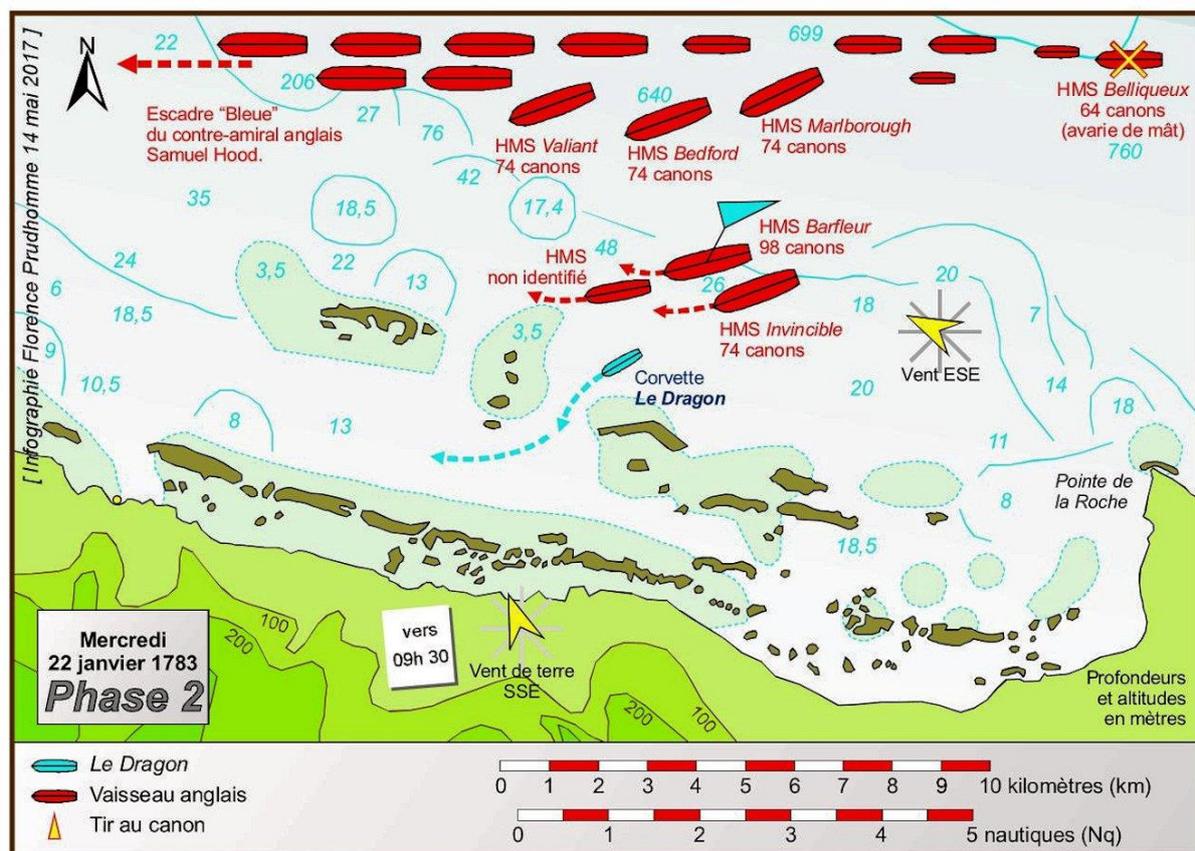


Phase 1. Le *Dragon* est pris en chasse par 3 vaisseaux anglais.

Ca.211. Phase 1 du combat du *Dragon* de L'Espine en janvier 1783.

L'Espine ne peut plus compter semer ses poursuivants qui sont aussi rapides que lui dans ces circonstances. Il ne peut accepter d'être pris car il n'a pas encore accompli la partie essentielle de sa mission qui consiste à déposer à terre le capitaine de Courrejeolles et ses précieux courriers à destination du Gouverneur de Saint-Domingue. Il décide de tenter sa chance en se dirigeant vers la première barrière de récifs, tirant le meilleur parti de sa corvette maniable et au faible tirant d'eau. Sous la pression de Courrejeolles, on tente de mettre un canot à la mer, mais celui-ci se remplit

d'eau immédiatement et doit être remonté. Craignant le pire, Courrejeolles place alors trois boulets de canon dans son sac à dépêches, prêt à envoyer le tout par le fond en cas de capture imminente.

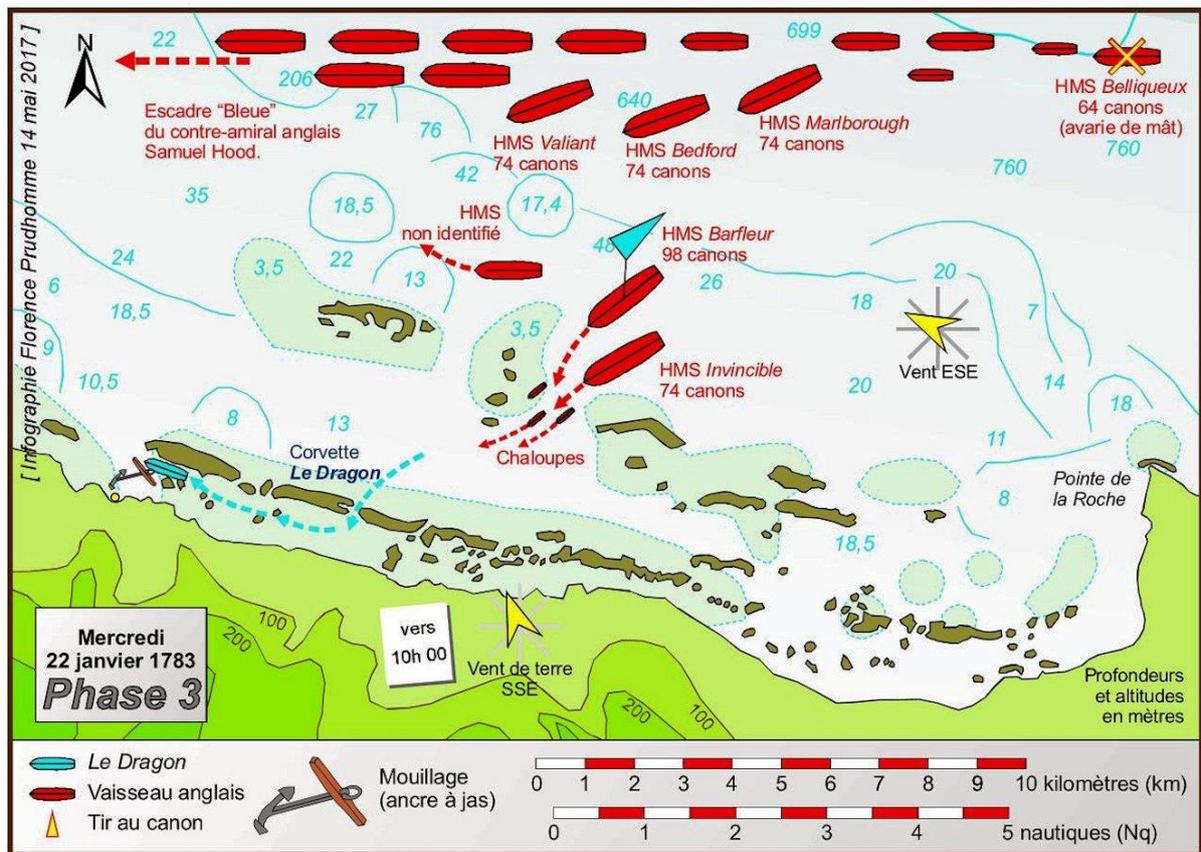


Phase 2. Le *Dragon* se réfugie derrière une première rangée de récifs.
Ca.212. Phase 2 du combat du *Dragon* de L'Espine en janvier 1783.

La manœuvre s'annonce très périlleuse car sur le *Dragon*, personne ne connaît cette zone⁵²⁵. L'Espine fait alors monter un homme sur la vergue du mât de misaine pour le guider entre les récifs. Un passage est rapidement trouvé et la corvette bénéficie d'un court moment de répit. Derrière elle, les vaisseaux anglais ne peuvent pas se risquer à poursuivre dans ces hauts fonds sans un minimum de précautions. Le rythme de la poursuite est rompu et L'Espine pense même qu'il va pouvoir échapper à ses poursuivants et sauver sa corvette. Mais il réalise qu'il doit encore prendre de la distance pour sortir du champ de tir des vaisseaux anglais. Il n'y a qu'un seul moyen

⁵²⁵ Captain E. Barnett, *Royal Navy, The West India Pilot*, vol. 2, *The Caribbean Sea*, London 1866, chapitre 5, p. 220 : « At about 3 miles westward of Rucia point is a small cay [...] ; but all this part of the shore, as far as Punta de la Granja or Grange, is uninhabited, dangerous, little known, and had better to be avoided. » : À environ 3 miles à l'ouest de la *Pointe de la Roche*, se trouve une petite caye (petite île composée de corail ou de sable) [...] ; mais toute cette partie du rivage jusqu'à la *Pointe de la Grange*, est inhabitée, dangereuse, peu connue, et il vaut mieux l'éviter.

d'y parvenir en l'occurrence : franchir la seconde ligne de récifs. Au pire, L'Espine sera ainsi en mesure de faire gagner la côte très proche à Courrejeolles, accomplissant du même coup sa mission principale et sauvant les quelque 110 membres de son équipage.

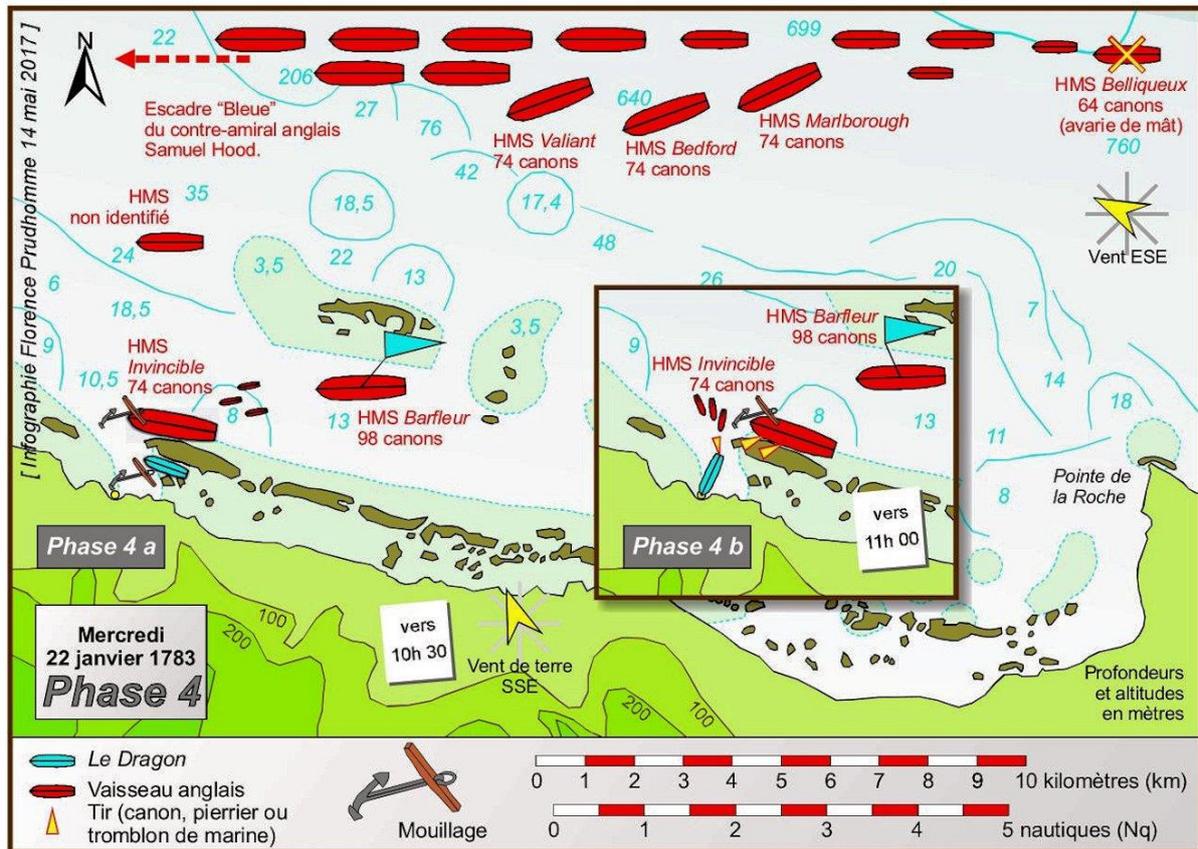


Phase 3. Le *Dragon* se réfugie derrière une seconde rangée de récifs.
Ca.213. Phase 3 du combat du *Dragon* de L'Espine en janvier 1783.

Il faut faire vite. L'Espine décide de franchir la seconde rangée de récifs, une manœuvre encore plus risquée que la première en raison des hauts fonds. Ayant réussi à se glisser entre la seconde rangée de récifs et la côte, L'Espine trouve un mouillage acceptable et jette l'ancre vers 10 heures, à moins de 200 m du rivage. C'est alors qu'il s'aperçoit que deux des vaisseaux ennemis ont mis en panne et que des chaloupes empruntent le même cheminement que le sien en vérifiant avec des sondes la profondeur du passage au niveau de la première rangée de récifs. À son grand étonnement, les deux vaisseaux ne tardent pas à emboîter le pas des chaloupes, malgré le risque que présente une telle entreprise pour des bâtiments de ce tonnage⁵²⁶.

⁵²⁶ Le *HMS Barfleur* de 98 canons a un tirant d'eau de 5,50 m et le *HMS Invincible* de 74 canons a un

Ainsi guidés par les chaloupes, les deux vaisseaux anglais passent sans encombre la première rangée de récifs mais se gardent bien de tenter de franchir la seconde.



Phase 4. Le *Dragon* s'échoue volontairement et se fait exploser.

Ca.214. Phase 4 du combat du *Dragon* de L'Espine en janvier 1783.

Le capitaine Charles Saxton vient alors mouiller le *HMS Invincible* parallèlement au *Dragon*, séparé de lui par un récif mais à bonne portée de tir. L'Espine qui a hissé un pavillon anglais pendant la poursuite, arbore à présent le pavillon français qui laisse penser au capitaine Saxton qu'il se trouve en présence d'un corsaire français. Du fait de sa faible hauteur, le récif ne fournit aucune protection au *Dragon* contre les tirs directs à courte distance des batteries du *HMS Invincible*. A ce moment précis, le rapport des forces est impressionnant⁵²⁷ :

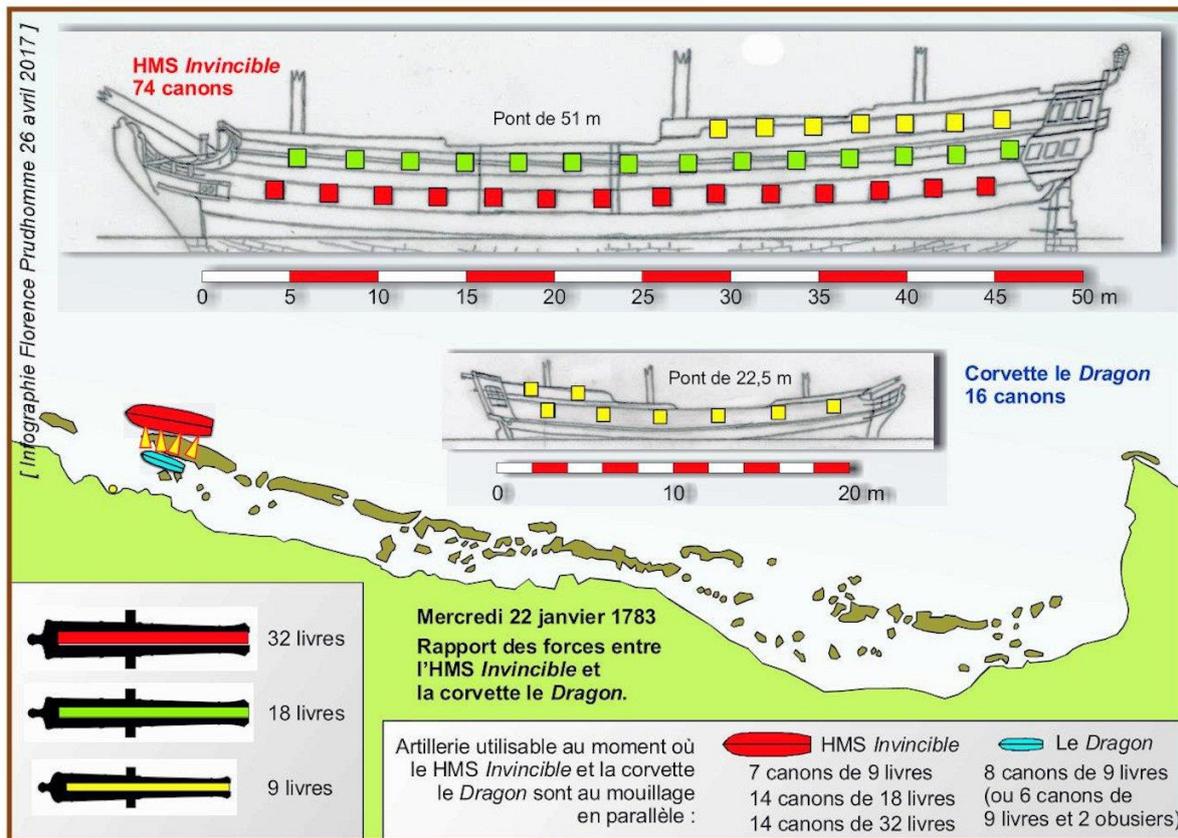
- côté français, les 8 canons de 9 livres du flanc tribord du *Dragon* (ou 6 canons de 9 livres et 2 obusiers d'un calibre indéterminé) ;

tirant d'eau de 5,20 m.

⁵²⁷ Afin de ne pas compliquer inutilement le rapport des forces, l'armement éventuel des gaillards d'avant et d'arrière n'a pas été pris en compte.

- côté anglais, pas moins de 35 canons répartis en trois batteries, à bâbord du *HMS Invincible* (9, 18 et 32 livres).

Le chevalier de L'Espine est donc à la merci de l'ennemi mais ses instructions ne lui permettent pas d'envisager une quelconque reddition.

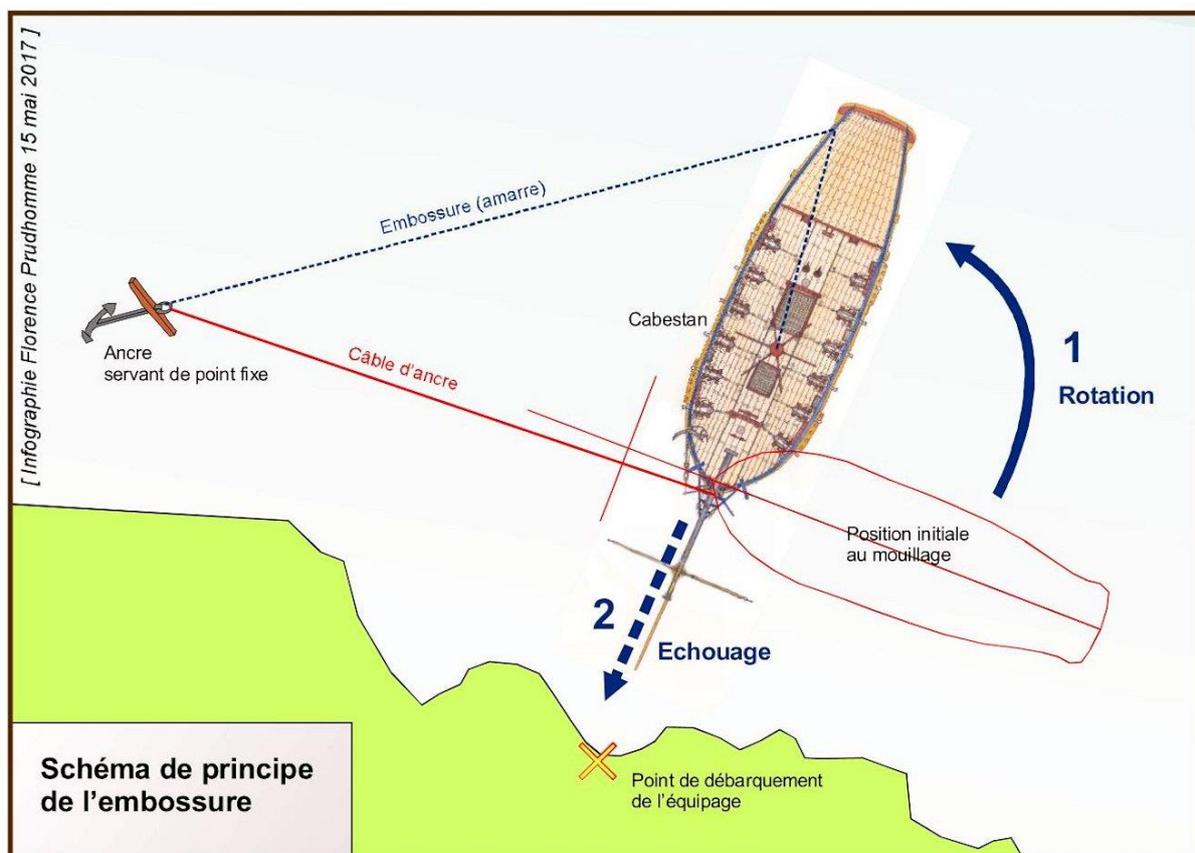


Ca.215. Rapport des forces final du 22 janvier 1783 entre le *Dragon* et le *HMS Invincible*.

De son côté, bien conscient de l'écrasant rapport des forces, le capitaine Saxton pense faire une belle prise à peu de frais. L'Espine décide alors d'échouer sa corvette perpendiculairement à la côte afin de permettre à son équipage d'évacuer le navire par la proue et de gagner la plage en ayant pied, la plupart des hommes ne sachant pas nager. Pour effectuer cette délicate manœuvre, L'Espine utilise le point fixe que constitue son ancre : « Dès l'instant que j'avois vu le premier vaisseau en dedans des roches, [...] j'avois coupé mon câble et me filant sur une embossure que j'avois frappé dessus, je m'étois mis à la côte [...].⁵²⁸ »

⁵²⁸ Embosser, faire embossure : faire tourner un navire à l'ancre en virant sur une embossure, afin de présenter à l'ennemi un côté particulier du navire (généralement les canons de bâbord ou de tribord). Embossure : amarre passant par l'arrière d'un navire et qui a son point d'appui sur l'ancre ou au milieu du câble de l'ancre, servant à embosser le navire.

La manœuvre ayant réussi, L'Espine fait débarquer en priorité Courrejeolles et ses précieux paquets, puis la plus grande partie de l'équipage avec les armes individuelles. Sur le HMS *Invincible* tout proche, le débarquement de l'équipage français n'échappe pas au capitaine Charles Saxton qui transmet aux chaloupes l'ordre de s'emparer du navire qu'il pense totalement abandonné. Les chaloupes s'approchent alors de la poupe du *Dragon*⁵²⁹.



Ca.216. Schéma de principe de l'embossure.

Ce que n'a pas vu le capitaine Saxton, c'est que L'Espine est demeuré à bord avec « huit braves » (sic) afin de détruire la corvette. Des hommes sont descendus disposer des artifices et ont mis le feu au navire, de telle sorte que l'incendie se propage rapidement jusqu'à la soute aux poudres située sous la « Sainte Barbe⁵³⁰ » du maître canonier, vers la poupe, sous la ligne de flottaison. Comme les chaloupes ennemies se rapprochent dangereusement et risquent de contrarier l'entreprise, L'Espine gagne encore quelques délais en tirant sur ces chaloupes⁵³¹. La riposte

⁵²⁹ La mise en œuvre et l'emploi au combat des embarcations de bord (*ship's boats*) sont d'une grande complexité et demandent beaucoup d'entraînement.

Cf. annexe AI.CPE.202., Les embarcations de bord (Étude).

⁵³⁰ Par extension, on a souvent donné le nom de « Sainte Barbe » à ladite soute aux poudres.

⁵³¹ L'Espine écrit dans son compte rendu : « je fis d'abord pointer les canons de retraite pour écarter les

ennemie est immédiate : le *HMS Invincible* tire quelques boulets pour couvrir le décrochage des chaloupes. L'Espine et ses huit compagnons en profitent pour quitter la corvette en feu et, à peine arrivés sur la plage, ils entendent l'explosion de la corvette, qui projette sur eux toute sorte de débris. Il est 11 h 30 (11 h 15 dans le journal de bord du *HMS Barfleur*), le combat naval est terminé et les marins anglais n'insistent pas, les chaloupes regagnant leur navire respectif.

L'enseigne de vaisseau de L'Espine ne déplore aucune perte parmi son équipage, durant ces quelque quatre heures de combat en situation de très nette infériorité : pas un tué, pas un blessé. Dans ces circonstances, L'Espine et Courrejeolles ont montré beaucoup de sang-froid et de professionnalisme. La mission secrète est passée avant tout et de surcroît l'ennemi n'a intercepté ni personnel ni précieux courriers.

La rapidité du combat et la pression énorme mise par des marins anglais agressifs et très entreprenants, a fait que personne parmi l'équipage du *Dragon* n'a eu le temps d'emporter de l'eau douce ou même un quelconque vivre récupéré à bord⁵³². Pendant tout le reste de la journée, l'équipage du *Dragon* tente de gagner la *Pointe de la Grange* par la côte. Mais c'est sans compter sur la végétation de cette partie de l'île de Saint-Domingue, composée de mangrove qui s'avance dans la mer, et flanquée de buissons denses et impénétrables ; en outre, ce secteur est inhabité car n'ayant pas de ressources en eau douce.

N'ayant pas réussi à progresser suffisamment, L'Espine regagne son point de départ sur le rivage avec un équipage complètement épuisé et tenaillé par la soif. Se souvenant des conseils de Benjamin Franklin, il fait se baigner l'équipage en mer pour le « désaltérer »⁵³³. Enfin apparaît une pirogue espagnole attirée par la vue au loin de l'explosion de la corvette. L'Espine y embarque avec Courrejeolles et ses précieux courriers, et gagne Monte Christi pour solliciter l'aide du gouverneur espagnol. Arrivé à 23 heures, L'Espine fait aussitôt envoyer des barques chargées d'eau et de vivres récupérer son équipage. Le capitaine de Courrejeolles part le surlendemain à cheval

chaloupes ennemies. » La présence de canons de retraite sur la corvette *Dragon* n'est pas avérée et ces « canons de retraite » tirant à partir de la poupe n'étaient peut-être que des pierriers et des tromblons de marine. Seule une nouvelle campagne de fouilles pourrait nous en dire plus à ce sujet.

⁵³² Cf. annexe AII.DA.212. Indemnisation suite à la perte de la corvette *Dragon*.

⁵³³ Benjamin Franklin (1706-1790) est l'imprimeur, éditeur, écrivain, naturaliste, inventeur et homme politique américain qui a participé à la rédaction de la Déclaration d'Indépendance des États-Unis. Au moment de la Guerre d'Indépendance américaine, il est un diplomate très actif en France.

vers le Cap-Français où il remet ses missives au gouverneur de Saint-Domingue, le général de Bellecombe.

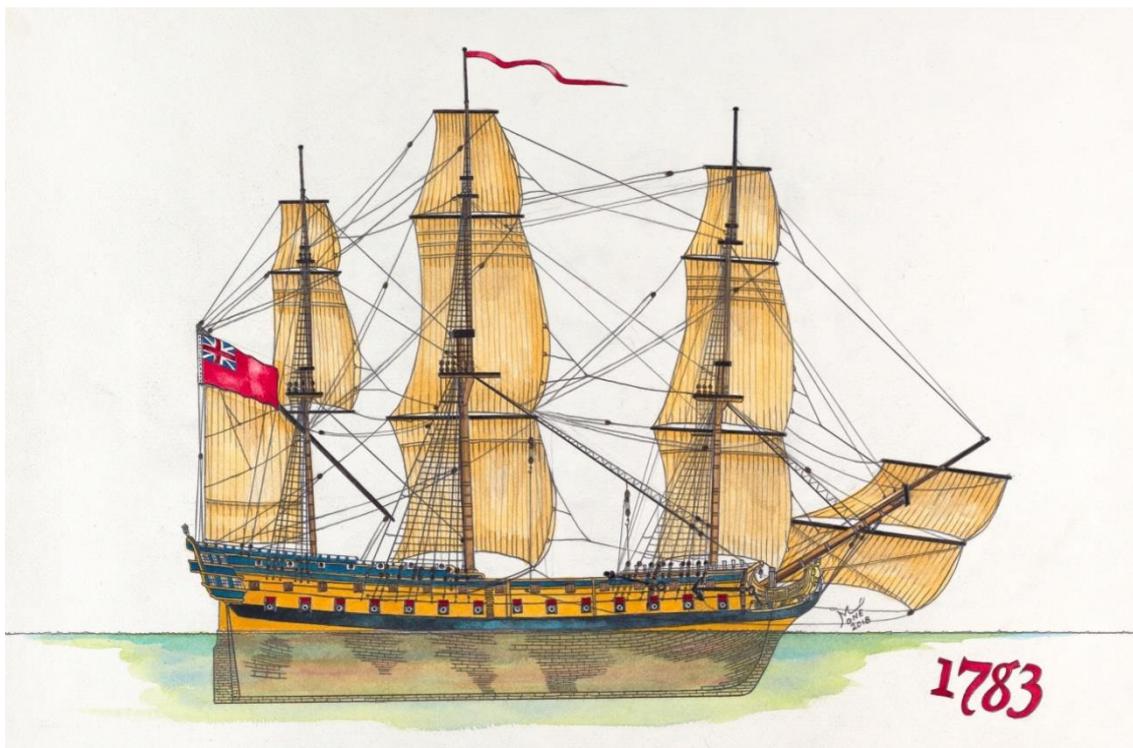


Fig. C2-043. *HMS Invincible*, le 74 canons du capitaine Saxton en 1783.
[Aquarelle 42 x 56 cm, copyright Thierry Moné.]

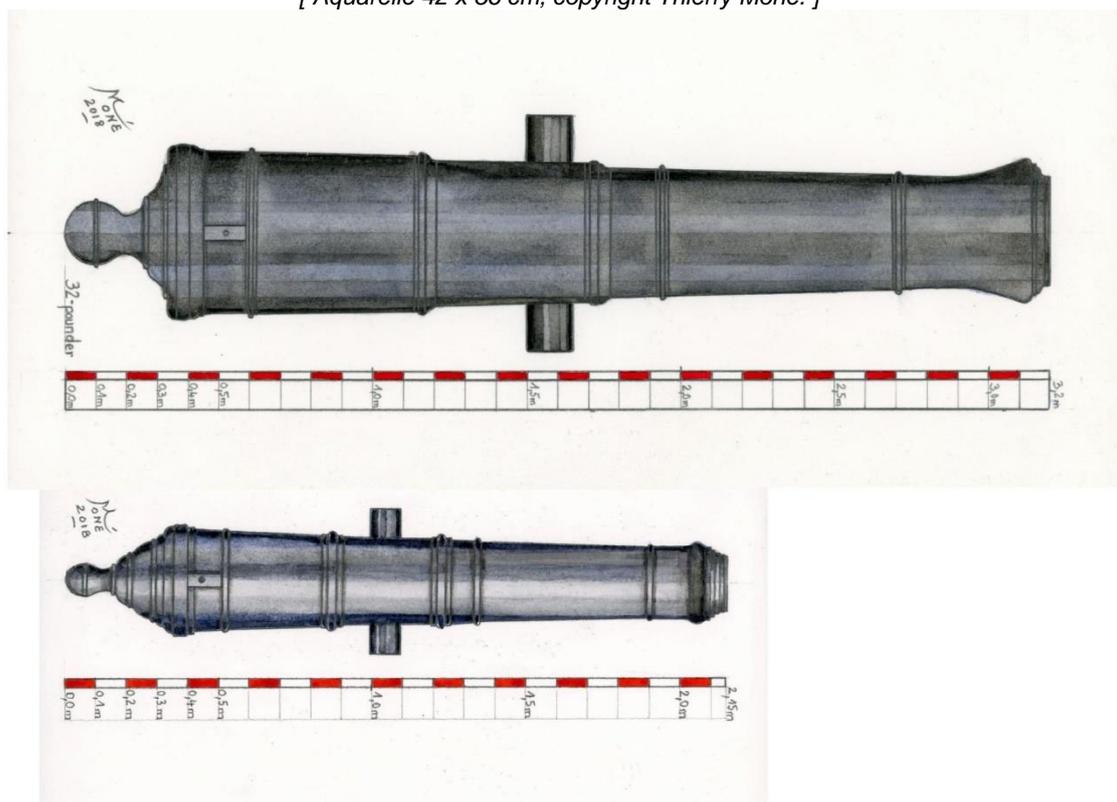


Fig. C2-044. Comparaison entre une pièce de 32 du *HMS Invincible* et une pièce de 9 du *Dragon*.
[Aquarelles originales au 1:10, copyright Thierry Moné.]

À ce stade, on peut légitimement se demander si le contre-amiral Samuel Hood est au courant de la mission du *Dragon*. Cherche-t-il à l'intercepter à tout prix afin de s'emparer de Courrejeolles et de ses missives secrètes ? Dans cette hypothèse, Hood n'aurait pas lésiné sur les moyens à engager pour parvenir à ses fins. Il convient donc de vérifier si l'intervention du vaisseau *HMS Invincible* contre une petite corvette constitue ou non un mode opératoire habituel dans le cadre de la mise en œuvre du blocus maritime de cette période. En d'autres termes, le traitement infligé au *Dragon* correspond-il à celui réservé à tout navire tentant de forcer le blocus ?

Nous possédons la liste des dix navires interceptés par l'escadre de Samuel Hood entre le 14 décembre 1782 et le 2 février 1783⁵³⁴. Chaque prise est attribuée à un navire particulier, même s'il est précisé que la prise s'est effectuée « de concert avec l'escadre » :

- prise n° 1 du 20 décembre 1782, par le *HMS Aimable* (1782, 32 canons), une galère espagnole ;
- prise n° 2 du 2 janvier 1783, par le *HMS America* (1777, 64 canons), le navire américain *Antelope* ;
- prise n° 3 du 7 janvier 1783, par le *HMS Albemarle* (1779, 28 canons) du capitaine Horatio Nelson, le brick américain *Atlantic* ;
- prise n° 4 du 9 janvier 1783, par le *HMS Fortunée* (1779, 38 canons), le sloop américain *Lydia* ;
- prise n° 5 du 16 janvier 1783, par le *HMS Jupiter* (1778, 50 canons) du capitaine Pasley, un brick américain ;
- prise n° 6 du 17 janvier 1783, par le *HMS Prothée* (1780, 64 canons), le brick américain *Aimable* ;

(305.)

Copy of a Letter from Rear Admiral Lord Hood, to Mr. STEPHENS, dated at Jamaica, February 5, 1783.

I herewith transmit you, for the information of their Lordships, an account of enemies vessels taken and destroyed by his Majesty's Squadron under my command, between the 14th of December, 1782, and the 2d of February, 1783.

An account of vessels taken and destroyed by his Majesty's Squadron under the command of Rear Admiral Lord Hood, between the 14th of December, 1782, and the 2d of February, 1783.

December 20, 1782. By the *Aimable*. Spanish galley and packet.

January 2, 1783. By the *America*, in company with the Squadron.— American ship *Antelope*.

— 7. By the *Albemarle*, in company with the Squadron. American brig *Atlantic*.

— 9. By the *La Fortanee*, in company with the Squadron. American sloop *Lydia*.

— 16. By the *Jupiter*, in company with the Squadron. An American brig.

— 17. By the *Prothee*, in company with the Squadron. American brig *Aimable*.

— 23. By the *Pegasus*. French transport *Alliance* (late his Majesty's sloop) with two hundred French troops.

— 24. By the *Albemarle*, in company with the Squadron.— French ship *La Reine de France*, with masts for Monf. Vaudreuil's fleet, and two hundred and fifty French troops on board.

— 26. By the *Drake*, A French sloop *Le Deux Amis*.

February 2. By the *Prince William*. A small Spanish sloop. *Hood*.

Fig. C2-045. Prises de l'escadre de Samuel Hood.

⁵³⁴ *The Remembrancer for the Year 1783, op. cit.*, p. 305.

- prise n° 7 du 23 janvier 1783, par le *HMS Pegasus* (1779, 30 canons), le transport français *Alliance* avec 200 soldats français ;
- prise n° 8 du 24 janvier 1783, par le *HMS Albemarle* (1779, 28 canons) du capitaine Horatio Nelson, la gabarre française la *Reine de France* (achetée en 1782, 8 canons) avec 250 soldats français à bord et des mâts de rechange ;
- prise n° 9 du 26 janvier 1783, par le *HMS Drake* (sloop of war, 1779, 14 canons), le sloop français *Les deux Amis* ;
- prise n° 10 du 2 février 1783, par le *HMS Prince William* (1780, 64 canons), un petit sloop espagnol.

Une fois mise en perspective, la liste des prises révèle tout d'abord l'esprit de la mission de blocus que remplit la puissante escadre de Samuel Hood : rien ne doit passer au travers des mailles du filet. Il n'y a pas de « petite proie », tout ce qui flotte dans la zone où s'opère le blocus doit être intercepté puis capturé ou détruit suivant les circonstances. Les dix prises ne comportent aucun vaisseau et aucun navire de guerre dument répertorié. Toutes concernent des navires au gabarit modeste ou des transports de troupes et de matériel. Par contre, ces dix prises sont effectuées par des navires très fortement armés : mis à part un navire de 14 canons, on dénombre l'équivalent français de cinq frégates de 28 à 38 canons et l'équivalent français de quatre vaisseaux de 50 à 64 canons. Dans ces conditions, le traitement infligé à la corvette de L'Espine ne présente aucun caractère exceptionnel ou particulier : c'est le vaisseau *HMS Invincible* (1765, 74 canons) qui tente de s'emparer du petit navire français qu'il prend d'ailleurs pour un corsaire. Le *Dragon* lui échappe parce que son commandant parvient à le faire sauter⁵³⁵.

D'autre part, une fois la corvette drossée sur la plage et détruite par son capitaine, aucune poursuite à terre de l'équipage n'est engagée par les troupes ennemies. Pourtant, ces troupes sont déjà embarquées dans les chaloupes et prêtes à l'action. Les chaloupes sont rappelées et les Britanniques quittent la zone. Il est donc fort improbable que l'ennemi ait eu vent de la mission de Courrejeolles, suite à une fuite, une trahison, ou grâce au travail des espions en amont. La suite des événements viendra corroborer cette faible probabilité quand l'opération lancée sur les Îles Turques

⁵³⁵ Cette issue peu glorieuse du combat explique peut-être pourquoi la corvette *Dragon* ne figure pas sur la liste officielle de Samuel Hood mentionnant les navires pris et les navires détruits par son escadre (« *An account of vessels taken and [vessels] destroyed...* »).

ne rencontrera aucune opposition initiale de la part de Britanniques qui ne connaissent à l'évidence rien des desseins français⁵³⁶.

La détermination et le courage de l'enseigne de vaisseau français de L'Espine au service de la cause américaine, ne passent pas inaperçus. À 24 ans, il se voit récompensé par son admission dans la société des Cincinnati.

Dans un tout autre domaine, la maquette d'une corvette présentant de troublantes similitudes avec le *Dragon* de L'Espine, nous amène à nous demander si le sauvetage en janvier 1783 de tous les membres de l'équipage du *Dragon*, aurait pu donner lieu à un « remerciement de marin » sous la forme d'un ex-voto. Cet ex-voto marqué 1783 est suspendu dans la nef de l'église des Capucins d'Ostende. Notre enquête sur place est résumée dans une étude qui figure en annexe⁵³⁷.

2.5. Les enjeux stratégiques

2.5.1. Mission du chevalier de L'Espine

Après avoir étudié dans le détail l'affrontement naval du mercredi 22 janvier 1783, nous avons une bonne idée des modalités de l'exécution de la mission donnée à L'Espine. Cette mission mérite d'être disséquée pour en comprendre les enjeux. En première approche, cette mission peut se résumer ainsi : l'enseigne de vaisseau de L'Espine, commandant la corvette royale *Dragon*, doit convoier de Brest à Cap-Français le capitaine du Génie de Courrejeolles, porteur de très importantes missives à remettre au gouverneur de Saint-Domingue.

L'urgence de la mission donnée à l'enseigne de vaisseau de L'Espine transparaît dans les instructions écrites qu'il reçoit⁵³⁸. Ces instructions sont datées du 10 décembre 1782 ; en voici une retranscription partielle : « Il est ordonné à Monsieur

⁵³⁶ À cette période, les Britanniques se préoccupent avant tout de l'intégrité de la Jamaïque où ils craignent une action d'ampleur. En effet, même si la défaite navale française d'avril 1782 aux Saintes a ajourné le projet franco-espagnol d'attaque de la Jamaïque, elle ne l'a pas annulé. Le marquis de Vaudreuil et les Espagnols prévoient une attaque à la saison sèche de 1783. C'est l'annonce de la paix imminente qui met un terme à ces préparatifs.

⁵³⁷ Cf. annexe AI.CPE.203a. L'ex-voto d'Ostende (Étude).

Cf. annexe AI.CPE.203b. Documents relatifs à l'église des Capucins d'Ostende.

⁵³⁸ La rédaction de ce document s'apparente à celle utilisée de nos jours pour une *Instruction Personnelle et Secrète (I.P.S.)* donnée avant son départ en mission à un haut responsable militaire.

le Chevalier de l'Espine Enseigne de vaisseau, commandant le brick du Roi Le Dragon de faire route pour se rendre à St Domingue, on ne prescrit point celle qu'il faut prendre, ni les parallèles qu'il doit courir, il suffit de faire connaître que la mission du Chevalier de l'Espine est de se rendre à St Domingue le plus vite possible pour y remettre M. de Courrejeolles et les paquets importants dont il est chargé et qu'il est fort intéressant qu'il arrive promptement, en conséquence il lui est prescrit d'éviter tout retardement et affaires qui pourraient les compromettre, l'action la plus nerveuse de sa part serait désapprouvée du Ministère s'il était présumé qu'il eut pu lui faire prendre une minute de retardement dans la remise de ses paquets. Le passage du Raz semblerait le plus avantageux au Briq Le Dragon⁵³⁹. »

Des instructions supplémentaires concernent la navigation et l'itinéraire à privilégier, ainsi que la priorité à accorder au porteur des missives : « Il est ordonné à M. le Chevalier de l'Espine enseigne de vaisseau commandant le Brick du Roy Le Dragon d'appareiller de la rade de Brest demain avant la pointe du jour et de faire route pour la rade de Bertheaume où il ouvrira le paquet ci-joint⁵⁴⁰. Aucunes raisons ne peuvent retenir M de l'Espine M l'intendant a fait délivrer l'argent et les hardes nécessaires et fera fournir du bord du Protecteur tous les objets qui peuvent manquer au Dragon. Mais si la nuit ou la marée y apporteraient quelques obstacles il doublera les Saintes de près et reprendra promptement la même route que s'il avait passé par le Raz. Quant au lieu où il doit aborder à l'île de St Domingue le Cap doit être préféré mais s'il trouvait des obstacles à y entrer il prendra le premier mouillage qu'il pourra attraper et y débarquera M de Courrejeolles et les paquets dont il est chargé. Cet objet rempli, M. de l'Espine se rangera sous les ordres du commandant des forces navales de sa Majesté ou à défaut sous ceux du Gouverneur de la colonie auquel il obéira pour tout ce qui concerne le service. M. de l'Espine se conformera pour toutes les autres parties du service à tout ce qui est prescrit par les ordonnances et tiendra la main à leur plus exacte exécution. Il est à présumer que les Anglais ont quelques

⁵³⁹ Archives nationales, Marine, B⁴220, f° 311-312, Copie des instructions particulières du chevalier de L'Espine.

⁵⁴⁰ Au XVIII^e siècle, le sens du terme « paquet » est un peu différent de celui d'aujourd'hui : « Paquet, se dit aussi d'Une ou de plusieurs lettres enfermées sous une enveloppe. *Un paquet de lettres. J'ai reçu mon paquet. Un paquet du Roi, le paquet de la Cour.* Il se prend quelquefois pour Toutes les lettres et les dépêches que porte un courrier (*Dictionnaire de l'Académie Française*, J.J. Smits et Cie, 1798, tome 2 L-Z, 772 p., p. 221).

vaisseaux de guerre à croiser sur Lisbonne et qui pourraient peut-être venir jusqu'au cap finistère, moyennant quoi M. de l'Espine courra au large⁵⁴¹. »

Ces instructions particulières nous permettent de mieux comprendre le comportement de L'Espine et ses choix tactiques au moment du combat naval de janvier 1783. Mais ce que ces instructions ne montrent pas, c'est qu'après six années de guerre, la paix se profile justement en 1783 car d'intenses négociations sont en cours. À Philadelphie, le 24 mars 1783, le comte de la Luzerne écrit au général Washington : « [...] C'est avec la joye la plus vive et la plus sincère que j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence de la conclusion de la paix. Elle couronne de la manière la plus heureuse vos travaux et les efforts des États-Unis. Vous partagerés surement la satisfaction complète que cet évènement me cause et je prends toute la part possible à celle que Vous éprouverez. Vous avés contribué d'une manière si efficace à conduire cette guerre à une heureuse fin que la paix doit être en grande partie considérée comme Votre ouvrage et je me rejouis avec tous Vos concitoyens de ce qu'elle va Vous rendre à eux et de ce que Vous allés jouir au sein de la paix du bonheur d'avoir été le principal instrument de leur liberté. Je n'ai point encore reçu officiellement cette nouvelle, Monsieur, mais elle n'en est pas moins certaine et je Vous supplie de permettre que j'offre à Messrs les Officiers de Votre Armée et à toutes les troupes Americaines mes félicitations et le tribut de respect dû à leurs vertus et à leur courage [...]»⁵⁴². »

Ce courrier de mars 1783 précède le traité de paix entre la France et la Grande-Bretagne, officialisé par l'Ordonnance royale du 3 novembre 1783⁵⁴³. Au regard de ces éléments d'ambiance, on comprend que la mission de L'Espine vient s'inscrire dans ce que l'on appellerait aujourd'hui la « sortie de guerre ». C'est d'autant plus vrai que la Grande-Bretagne proclame la cessation des hostilités dès le 4 février 1783, soit deux semaines après la destruction de la corvette le *Dragon*.

L'enseigne de vaisseau de L'Espine n'est d'ailleurs pas le seul à s'être fait poursuivre par les Anglais dans cette zone. Dans l'une de ses correspondances envoyées de Philadelphie en janvier 1783, le comte de la Luzerne rapporte le cas de la goélette *Minerve*, partie de Cap-François sur ordre du gouverneur de Bellecombe le

⁵⁴¹ Archives nationales, Marine, B⁴220, f^o 311-312, *op. cit.*

⁵⁴² US National Archives, To George Washington from Anne-César, chevalier de La Luzerne, 24 March 1783. En ligne (consulté le 20.12.2017) :

<http://founders.archives.gov/documents/Washington/99-01-02-10911>

⁵⁴³ Cf. annexe AII.DA.213. Ordonnance du roi du 3 novembre 1783.

19 novembre 1782 et qui devait arriver à destination le 2 décembre. Poursuivi par l'ennemi, le capitaine prend le parti de s'échouer et de brûler sa goélette après qu'il a mis son équipage à terre et sauvé les dépêches⁵⁴⁴. Ces dernières étaient destinées au marquis de Vaudreuil et au comte de Rochambeau ; Bellecombe les informait de l'envoi dans la Chesapeake de bâtiments de transport disposant de 9 000 tonneaux d'encombrement, destinés à l'armée de Rochambeau.

2.5.2. Passager mystérieux : le capitaine de Courrejeolles

Les dépêches transportées par le capitaine du Génie de Courrejeolles ont un rapport direct avec une zone des Caraïbes : les Îles Turques (actuellement *Turk & Caicos Islands*, Îles Turques-et-Caïques). Situées à environ 220 kilomètres plein nord de Cap-Français, deux de ces neuf îles présentent un enjeu stratégique : la *Grande Saline* et la *Petite Saline*⁵⁴⁵. Ces salines sont en effet susceptibles de satisfaire non seulement les besoins en sel du grand archipel des Antilles mais aussi les besoins en sel de l'Amérique septentrionale qui l'utilise pour la pêche à la morue et qui en apprécie la qualité. La France et l'Espagne, tout comme la Grande-Bretagne, sont conscients de l'intérêt stratégique de ces salines. Le roi de France fait tout son possible pour prendre le monopole du commerce du sel en Europe et aux Amériques. C'est pourquoi, dès 1778, le gouverneur de Saint-Domingue, le comte d'Argout charge Courrejeolles de s'emparer des Îles Turques⁵⁴⁶. Cette conquête est suivie d'une capitulation en règle, assortie de modalités très précises⁵⁴⁷. Les articles de la capitulation de 1778 comportent trois dispositions majeures :

- chaque habitant reconnaît le roi Louis XVI pour son légitime souverain et lui prête en conséquence serment de fidélité ;

- les habitants restent « paisibles possesseurs de leurs propriétés » et n'ont à craindre aucun dommage sur leur personne ou sur leurs biens ;

⁵⁴⁴ MAE, Courneuve, 230 PAAP, Chevalier Anne-César de La Luzerne, registre de la correspondance (États-Unis) de janvier 1783 à janvier 1784, affaire de la *Minerve*.

⁵⁴⁵ Cf. annexe AI.CPE.004. Plans des *Îles Turques* en 1783.

⁵⁴⁶ Né vers 1723 à Lille, Robert, comte d'Argout est Major des Troupes et milices de l'ouest et du sud de Saint-Domingue en 1752, puis Commandant de la partie sud de Saint-Domingue en 1758. En 1775, il commande la partie nord de Saint-Domingue avant d'être nommé Gouverneur général de la Martinique. En 1777, il devient Gouverneur général de Saint-Domingue et meurt à Cap-Français le 7 mars 1780. Archives des Colonies E 72 et C^{9a}.

⁵⁴⁷ Cf. annexe AII.DA.214. Capitulation des Îles Turques, le 28 septembre 1778.

- les habitants sont « gouvernés selon les lois et coutumes des autres habitants des colonies françaises ».

Après la capitulation, Courrejeolles rédige un rapport sur les Îles Turques, fin septembre 1778. Dans ce rapport, il souligne l'intérêt des salines de ces îles par ailleurs très ingrates car dépourvue de sources et de rivières, obligeant les habitants à utiliser des citernes. Il estime la population à 200 à 300 blancs, et 600 à 700 nègres [sic] principalement originaires des Bermudes et de Providence. La *Grande Saline* regroupe une centaine d'habitations quasiment toutes regroupées en bordure de la côte ouest. Leurs occupants vivent du commerce du sel qu'ils transportent dans des brouettes jusqu'au rivage où il est chargé dans des navires. Le commerce est aisé avec les Espagnols de Puerto Plata⁵⁴⁸ qui peuvent faire l'aller et retour en un ou deux jours⁵⁴⁹. Courrejeolles souligne également la position stratégique de ces îles qui ont permis aux vaisseaux et aux corsaires anglais d'y faire relâche au cours des précédentes guerres : « Il est facile d'y établir des batteries pour en garantir la possession. La circonstance de la guerre actuelle est trop favorable pour ne pas en profiter elles doivent dorénavant appartenir à la France vu leur proximité de Saint-Domingue. [...] Les choses sont trop avancées aujourd'hui pour s'en tenir à la formalité d'une capitulation et il est important de s'occuper sérieusement des moyens de conserver et de défendre ces îles [...].⁵⁵⁰ »



Fig. C2-046. Capitulation des Îles Turques.
[Archives nationales, Marine B⁴140, f^o 18.]

⁵⁴⁸ Puerto Plata se situe à environ 40 km à l'est de la Pointe Isabellique, sur la côte nord d'Hispaniola.

⁵⁴⁹ Dans les Caraïbes, le passage maritime de l'arc des îles s'effectue par des détroits qui seuls présentent la profondeur et l'absence d'écueils nécessaires à la navigation en toute sécurité. En termes de marine, ces passages sont des *bouques* et les itinéraires les empruntant sont des *débouquements*. On dit que l'on *débouque entre les îles*. Un débouquement passe justement à l'ouest de la Grande Saline, qui permet de rallier Monte-Christi. Contrôler un débouquement en occupant les îles qui le bordent, constitue donc un enjeu stratégique.

⁵⁵⁰ Archives nationales, Marine, B⁴195, microfilm, Rapport de Courrejeolles, en date du 28 septembre 1778, sur les Îles Turques après la capitulation (5 pages).

Malgré l'action de 1778, les Îles Turques demeurent dépourvues de positions défensives sérieuses, telles que celles préconisées par Courrejeolles dans son rapport. En ce premier trimestre de 1783, tout est à refaire. Mais cette fois, Courrejeolles a prévu d'emblée les moyens de tenir la position face à l'ennemi britannique⁵⁵¹.

La présence de Courrejeolles à bord du *Dragon* est attestée par une correspondance du Ponant en date du 11 décembre 1782 : « M. de Courrejeolles arriva hier à 11 heures du matin avec votre lettre pour M. Hector ; sur le champ il fit conduire sur rade le Bricq le *Dragon* commandé par M. le Chevalier de L'Espine ; on lui donna des différents magasins tout ce qui était nécessaire de manière qu'à 8 heures du soir tout était à bord et embarqué j'ai fait donner à M. de Courrejeolles les petits articles indispensables pour la traversée et il est parti ce matin par un vent d'est toujours subsistant depuis dimanche matin⁵⁵². »

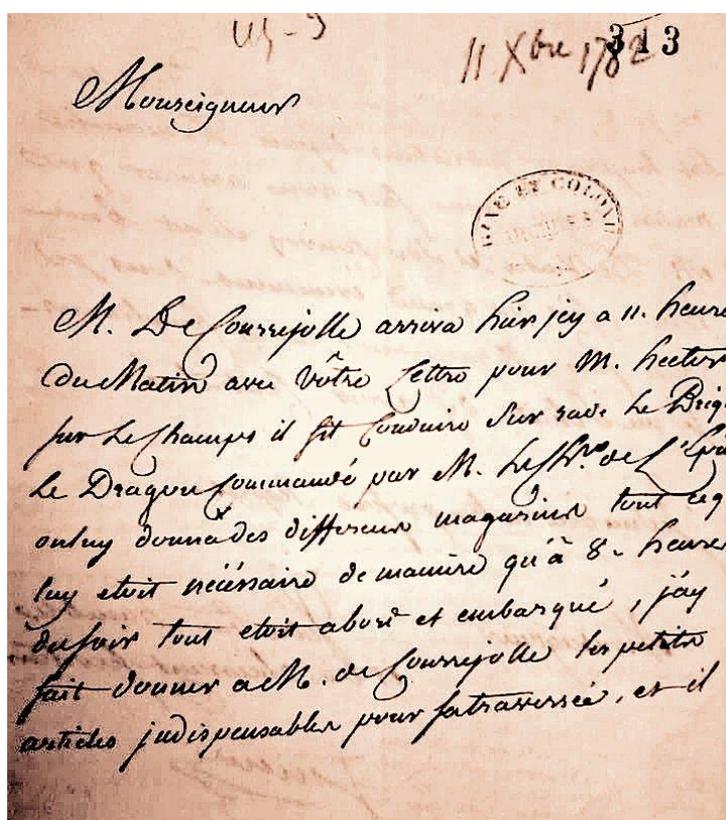


Fig. C2-047. Lettre du 11 décembre 1782.
[Archives nationales, Marine B⁴142, f^o 313.]

⁵⁵¹ Louis-Elie Moreau de Saint-Méry (1750-1819), *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue [...]*, 2 vol., Philadelphie, 1798, 870 p. Dans le second tome, dans une partie intitulée « des débouquemens [sic] », l'auteur expose la genèse des revendications des uns et des autres sur les Îles Turques, de 1753 à 1785 (p. 816-822). En ligne (consulté le 23.01.2018) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k111180r>

⁵⁵² Archives nationales, Marine, B⁴140, f^o 313. Lettre du 15 février 1783.

Deux mois après son départ de France à bord du *Dragon*, Courrejeolles est décoré par le gouverneur de Saint-Domingue, Monsieur de Bellecombe. Ce dernier en rend compte au marquis de Castries, le 15 février 1783 : « [...] conformément à l'ordre du roi joint à votre dépêche du 2 décembre, j'ai reçu M. de Courrejeolles en qualité de chevalier de l'ordre Royal et Militaire de Saint-Louis, le huit de ce mois. Cet officier jouit ici de la meilleure réputation et je n'ai vu aucune raison de suspendre la grâce que le Roi a bien voulu lui accorder. J'ai seulement différé sa réception jusqu'au moment de son départ pour l'expédition dont il est chargé afin de ne pas exciter le mécontentement de nombre d'officiers qui attendent depuis très longtemps la même grâce due à l'ancienneté et à la nature de leur service. Je l'ai reçu le 8 [février] au soir, il s'est embarqué le 9 au matin et il n'a dû porter sa croix qu'après avoir mis à la voile.⁵⁵³ »

La haute récompense attribuée à Courrejeolles se rapporte à sa brillante conduite de janvier et février 1782, lors de la prise de Saint-Christophe (*Saint Kitts*) aux Petites Antilles⁵⁵⁴ : « Ce fut lui, qui, à la tête d'un détachement [du Régiment irlandais] de Dillon, pendant le siège de Saint-Christophe, allait toutes les nuits *baliser* la montagne appelée *Brimstone Hill*. Il y ouvrit dans les ronces, les épines, et en contournant les rochers, plusieurs chemins pour donner l'assaut à la place⁵⁵⁵. Il les forma jusqu'au pied des remparts, en évitant tous les avant-postes de l'ennemi, et sans en être aperçu. Dès que le général anglais en eut connaissance, il envoya sa capitulation ; la place se rendit, et l'île fut soumise.⁵⁵⁶ ».

⁵⁵³ FR ANOM COL E 95.

⁵⁵⁴ Du 19 janvier au 12 février 1782 à Saint-Christophe (aujourd'hui Saint-Christophe-et-Niévès), les troupes françaises du marquis de Bouillé assiègent la forteresse britannique de *Brimstone Hill* commandée par le *Brigadier-general* Thomas Fraser.

⁵⁵⁵ En février 1782, le capitaine de Courrejeolles conduit au combat et au succès un détachement du Régiment Irlandais de Dillon qui porte des boutons dorés timbrés 90. Le 15 janvier 1783, Courrejeolles évacue en toute hâte la corvette *Dragon* du chevalier de L'Espine avant son explosion. En 2000, les plongeurs mettent au jour un bouton du Régiment de Dillon, trouvé sur l'épave du *Dragon* alors que cette corvette n'a jamais transporté de détachement irlandais. On ne peut donc pas exclure l'hypothèse selon laquelle ledit bouton aurait pu appartenir au capitaine de Courrejeolles qui l'aurait conservé en souvenir de son commandement de février 1782 à Saint-Christophe (*Saint Kitts*).

⁵⁵⁶ Colonel Louis Narcisse Baudry des Lozières (1751-1841), *Second voyage à la Louisiane, faisant suite au premier de l'auteur, de 1794 à 1798*, Charles imprimeur, Paris, 1803, vol. 1, 415 p., p. 359.

Cf. annexe AI.CPE.204a. François Gabriel de Courrejeolles 1736-1805 (Étude).

Cf. annexe AI.CPE.204b. Courrejeolles vu par le colonel Baudry des Lozières (Étude).

Cf. annexe AI.CPE.204c. François Gabriel de Courrejeolles et le Cercle des Philadelphes (Étude).

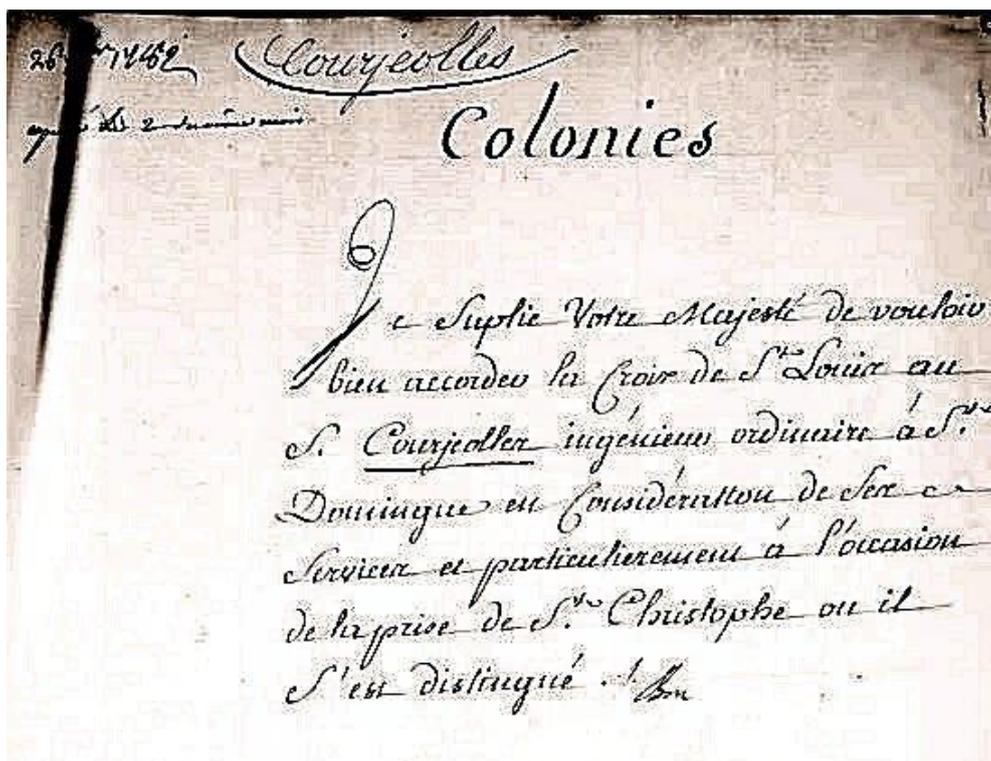


Fig. C2-048. Demande de récompense pour Courrejeolles.
[Archives nationales, Marine, B⁴ 195, f^o 187.]

C'est également lors de ces opérations que le capitaine du Génie de Courrejeolles expérimente une mine antipersonnel de son invention – la courrejoline⁵⁵⁷ – dont l'utilisation permet aux Français de se couvrir face à la menace d'une contre-attaque anglaise menée par les troupes du général Robert Prescott : « [...] cette colonne ennemie pouvait nous surprendre par un défilé étroit, le seul chemin qui existât entre le bord de la mer et la montagne escarpée ; il [Courrejeolles] inventa une espèce de phosphore, qui, enfermé dans un léger tube de verre, s'enflammait à l'instant que ce verre se brisait. Il plaça ce phosphore enfermé dans un verre, sur la mèche d'une bombe chargée, et cacha le tout sous du sable.⁵⁵⁸ » Le marquis de Bouillé⁵⁵⁹ qui commande les troupes débarquées à Saint-Christophe, rend hommage à Courrejeolles : « Je ne connais point d'homme plus utile dans une armée. Sa tête est un volcan dont l'éruption est continuelle. Il jette sans cesse des laves. C'est au général

⁵⁵⁷ Cf. annexe AI.CPE.204a, Fig. C2-AI.CPE.002a et 002b. Correspondance de Courrejeolles relative à sa mine antipersonnel. Dans cette lettre écrite en 1791, il explique au Comité de recherches de la ville de Paris l'utilisation de cette arme défensive : « Cette arme dort et reste impuissante quand on ne l'attaque pas mais un volcan éclate sous les pieds de celui qui passe dessus. »

⁵⁵⁸ Baudry des Lozières, *Second voyage à la Louisiane*, op. cit., p. 365.

⁵⁵⁹ François Claude Amour de Chariol, marquis de Bouillé est Gouverneur général des colonies françaises des Îles du Vent de juillet 1777 à avril 1783. Né en 1739 au château de Cluzel en Auvergne, il meurt en novembre 1800 à Londres. Lieutenant-général des armées du roi, il est connu pour sa fidélité à Louis XVI dont il organise la fuite le 20 juin 1791. Après s'être exilé à Coblençe, il sert dans l'armée de Condé en 1792, puis se retire à Londres.

habile à les choisir.⁵⁶⁰ » Courrejeolles n'est donc pas un inconnu et le seul fait que l'on mette à sa disposition une précieuse corvette royale pour lui faire traverser au plus vite l'Atlantique, donne une idée de l'importance de sa mission que son modeste grade de capitaine du Génie ne doit pas nous faire sous-évaluer.

2.5.3. Enjeu géostratégique : les Îles Turques

Finalement, c'est un compte rendu du gouverneur Léonard de Bellecombe, en date du 12 février 1783, qui nous renseigne sur la teneur de la mission confiée au capitaine du Génie de Courrejeolles : « La corvette du Roy le *Dragon* que vous m'avez expédiée ayant rencontré le 22 du mois dernier l'escadre de l'Amiral Hood qui l'a chassée jusque dans les récifs entre la *Pointe Isabellique* et la *Grange* a été obligée de faire côte et de bruler après avoir mis son équipage à terre. M. de Courrejeolles, ingénieur embarqué sur cette corvette, arrivé au Cap par terre le 26 [janvier] m'a remis les paquets dont vous l'aviez chargé. En exécution de vos ordres j'ai fait embarquer le 8 [février] sur la corvette la *Coquette*, le *Dauphin Royal* et le *Cornwallis* domaines du Roy, un détachement de 129 hommes aux ordres de M. de Courrejeolles. J'ai pris toutes les précautions possibles pour que ces trois bâtiments ne tombent au pouvoir des Anglais, ils ont mis la voile le 9 [février] et j'espère qu'ils profiteront malgré le nombre et la vigilance des ennemis qui ont des croiseurs établis sur *Porte-Plate* et la *Grange*.⁵⁶¹ »

En dépit des forces relativement modestes mises en œuvre, l'opération de 1783 sur les Îles Turques constitue véritablement une opération que l'on classerait aujourd'hui au niveau *stratégico-opératif*. En effet, le but ultime de l'opération dépasse le niveau du théâtre des opérations de la zone caraïbe (niveau opératif), en assurant au roi de France – en cas de réussite pérenne et non d'une simple victoire à la Pyrrhus – le monopole du sel dans une zone bien plus vaste que la seule zone caraïbe. D'un point de vue technique, l'opération se révèle très moderne quant à son concept et à ses modes d'action, tant au niveau opératif que tactique. Il s'agit d'une véritable opération combinée (maritime et terrestre) qui consiste à s'emparer de la *Grande Saline* des Îles Turques en projetant par mer, en zone d'insécurité, une force terrestre à 120 miles nautiques (environ 220 kilomètres) de sa base de départ. Même si nous

⁵⁶⁰ Cité par le colonel Baudry des Lozières, *Second voyage à la Louisiane*, op. cit., p. 366.

⁵⁶¹ Archives nationales, Marine, B⁴140, f^o 313. Lettre du 12 février 1783.

ne connaissons hélas pas le plan initial de cette opération, nous en connaissons une bonne partie de l'exécution grâce au rapport rédigé en avril 1783 par le lieutenant de vaisseau de Grasse-Briançon⁵⁶². Grasse-Briançon commande la corvette *Coquette* et la composante marine de l'expédition⁵⁶³.

Grasse-Briançon embarque 129 (ou 130) hommes provenant de quatre régiments⁵⁶⁴, ainsi que leurs matériels, sur sa corvette et sur les deux autres navires de la colonie désignés par le gouverneur de Bellecombe : le *Dauphin Royal* et le *Cornwallis*. Le 8 février 1783, tout est prêt. Le lendemain matin, Grasse-Briançon profite du fait que l'escadre anglaise qui fait le blocus de Cap-Français se situe assez loin de la côte, pour faire un saut de puce jusqu'à Port Français où il attend la nuit pour se mettre en route sans être détecté. Après deux jours et trois nuits de mer, la formation arrive le 12 février au matin en vue des Îles Turques⁵⁶⁵. Afin de ménager la surprise, la formation jette l'ancre à proximité de l'île de la *Petite Saline* qui est inhabitée et qui permet d'observer à la lunette, plus au nord, l'île de la *Grande Saline* pour y détecter la présence éventuelle de navires de guerre. Au cours de la nuit, Grasse-Briançon ordonne au *Cornwallis* d'intercepter tout bateau de pêche isolé qui pourrait donner l'alerte aux autorités anglaises de la *Grande Saline*. Dans le même temps, le capitaine de Courrejeolles embarque avec une partie de ses troupes à bord de chaloupes et de canots, et se dirige vers la pointe sud de l'île. Au matin, les navires français ont jeté l'ancre en face des habitations de la *Grande Saline* et débarquent le reliquat des troupes. La jonction s'opère avec le détachement de Courrejeolles et les Français contrôlent l'île sans avoir rencontré de résistance. Les trois navires français mouillent assez loin du rivage à cause d'une longue ligne de récifs à fleur d'eau. En

⁵⁶² Archives nationales, Marine, B⁴266, f^o 73-84. Rapport du lieutenant de vaisseau de Grasse-Briançon, Cap-François, le 18 avril 1783.

René Alphonse Paulin de Grasse, des Princes d'Antibes, marquis de Briançon, est né en 1752 à Grimaud et mort en 1810 à Paris, à l'âge de 58 ans.

⁵⁶³ Le plan initial de cette délicate opération combinée n'a pas été trouvé dans les archives. Une telle entreprise a certainement donné lieu à des travaux d'état-major préparatoires afin de coordonner les actions maritimes et terrestre et de déterminer qui commande quoi au cours des différentes phases de l'opération : transfert maritime, mise à terre avec la batellerie des navires, aménagement des positions retranchées, logistique en vivres et munitions, etc.

⁵⁶⁴ Moreau de Saint-Méry, *Description [...] de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, op. cit., t. 2, p. 821-822 : « Mais comme les Anglais étaient revenus aux Isles Turques, & qu'on craignait qu'ils ne s'y fortifiassent, M. de Bellecombe fit partir du Cap un détachement de 130 hommes composé de piquets des régiments de Royal-Auvergne, Touraine, Enghien & du Cap [...]. »

⁵⁶⁵ Cf. annexe AI.CPE.004. Plans des Îles Turques en 1783.

cas d'attaque par des navires ennemis, il faudra prendre la mer au plus vite car cette position n'offre aucune protection⁵⁶⁶.

Afin de soutenir au mieux Courrejeolles, Grasse-Briançon envoie immédiatement à terre tous les ouvriers disponibles parmi les trois équipages. Les jours suivants, soixante marins sont assignés quotidiennement aux travaux de retranchement entrepris par Courrejeolles sur l'île de la *Grande Saline*. Au niveau des habitations de la côte ouest, on aménage le *Fort « de Bellecombe »* avec une batterie de quatre canons de 24 livres spécialement acheminés depuis Saint-Domingue. Courrejeolles dispose ses troupes et ses moyens pour pouvoir durer et aménage à cet effet une solide position de repli pour le cas où l'ennemi ferait tomber sa position principale de défense. Il choisit pour ce faire la *Gibbs Cay*, une petite caye⁵⁶⁷ située à un kilomètre et demi à l'est de l'île de la *Grande Saline*. C'est là qu'il aménage le *Fort « de Castries »*, une solide position retranchée. Grasse-Briançon décide de laisser le *Cornwallis* sur place et l'envoie mouiller près de *Gibbs Cay*, son faible tirant d'eau lui permettant de zigzaguer entre les rochers de cette zone peu profonde. On débarque de très nombreuses barriques d'eau potable sur les deux positions de défense car l'eau douce est rare sur la *Grande Saline*. Au *Fort « de Castries »*, le capitaine de la *Coquette* fait acheminer neuf quintaux supplémentaires de poudre à canon, pour la batterie de sept pièces de 6 livres que Courrejeolles vient de prélever sur le *Cornwallis*⁵⁶⁸. Une goélette de commerce danoise est même déroutée sur *Gibbs Cay* pour y débarquer sa cargaison de vivres qui sont immédiatement achetés par Courrejeolles.

Ce que ne précise pas le capitaine de la *Coquette*, c'est que Courrejeolles équipe une vigie d'un télégraphe optique de son invention, sur un point haut à l'est de l'île⁵⁶⁹. L'emplacement choisi est à vue directe des deux positions de défense.

⁵⁶⁶ Archives nationales, Marine, B⁴266, Rapport de Grasse-Briançon, *op. cit.*, f^o 78. Grasse-Briançon indique qu'il mouille à un quart de lieue du rivage, c'est-à-dire à environ 1 500 mètres (1 lieue marine équivaut à 5,556 km). Cette distance paraît excessive : soit le capitaine ne connaît pas le mouillage, soit il ne veut pas prendre de risques du fait de sa lourde cargaison. Dans la même zone de mouillage, deux brigantins anglais viennent mouiller le 7 mars à distance de tir au canon, c'est-à-dire à deux encablures (400 m). En outre, la barrière de récifs se trouve bien à cette distance du rivage. Même en imaginant que l'officier de marine Grasse-Briançon ait pu faire référence à la lieue terrestre (équivalant à 4,288 km), il se serait situé à un bon kilomètre du rivage.

⁵⁶⁷ Aux Caraïbes, une *caye* est une petite île composée de corail ou de sable.

⁵⁶⁸ Grasse-Briançon écrit qu'il fournit deux canons de la *Coquette* au profit de la batterie de *Gibbs Cay*. Il semble que ces deux pièces ont plutôt renforcé le dispositif du *Fort « de Bellecombe »* et que ce sont ces pièces isolées que signale le *Captain Dixon* au *Captain Nelson*, le 7 mars au soir.

⁵⁶⁹ Courrejeolles proposa au ministre de la guerre de faire utiliser ces signaux par l'armée mais sa demande fut complètement oubliée. En 1792, Claude Chappe est crédité de l'invention de la

Courrejeolles écrit à ce sujet : « Je composai mon télégraphe décimal en 1778, et je le fis exécuter pour la première fois sur les Îles Turques que je pris en 1783 aux Anglais. Je m'en servis pour m'indiquer les différentes espèces de bâtiments qui paraissaient à l'horizon : leur nombre, leur lieu, leur route et toutes les particularités qui devenaient importantes à connaître pour me tenir en garde contre les tentatives de l'amiral Hood composée de 28 vaisseaux⁵⁷⁰ qui croisaient autour de ces îles où je n'avais que peu de troupes. Cela n'empêcha pas qu'une division de cette escadre, commandée par le lord Nelson (alors *commandore*), n'y vint débarquer des troupes pour me débusquer. Mais les avertissements que je recevais par mon télégraphe contribuèrent à me faire prendre à propos les mesures de défense convenables qui obligèrent les Anglais à se rembarquer. Le plan de la *Grande Turquie*, déposé en 1789 au bureau des cartes et plans de la marine, et sur lequel se trouve dessiné mon télégraphe décimal⁵⁷¹, prouve sans réplique mes droits d'antériorité [sur le système de Chappe].⁵⁷²»

télégraphie, après s'être peut-être inspiré de l'invention de Courrejeolles. Alexis Belloc, *La télégraphie historique depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, 2^e éd., Firmin-Didot, Paris, 1894, 347 p., p. 64. En ligne (consulté le 17.01.2018) :

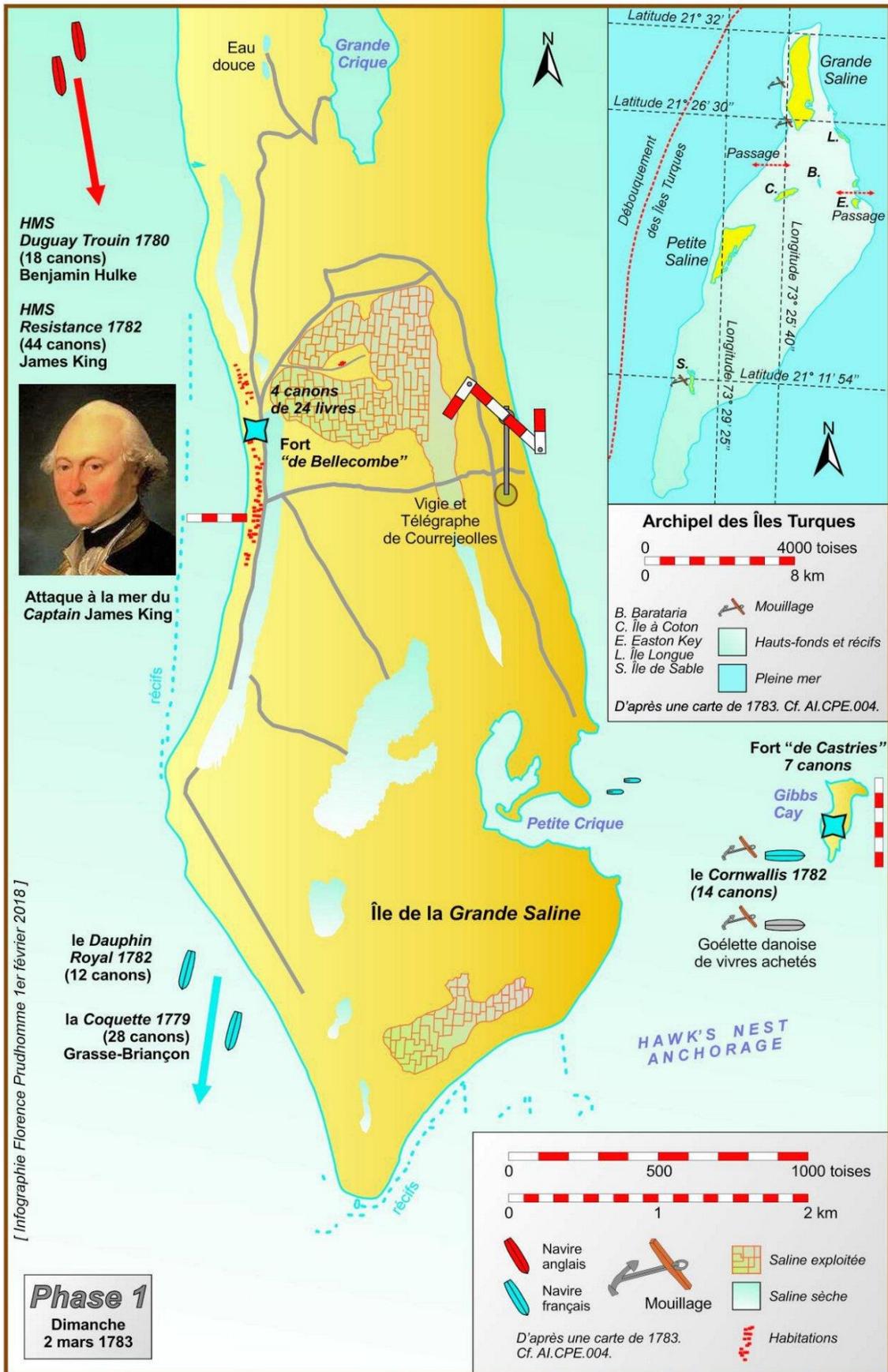
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k621150/f76.vertical.r=courrejolles>

Alexis Belloc rapporte l'invention de Courrejeolles dans un texte émaillé de plusieurs inexactitudes : « Nous devons mentionner également la tentative faite en février 1782 [1783], par le capitaine de vaisseau de Courrejeolles [Courrejeolles n'est pas un officier de marine mais un capitaine du Génie], qui, bloqué aux îles Ioniennes [les îles ioniennes sont grecques ; les faits se déroulent aux Îles Turques, dans les Caraïbes] par l'escadre anglaise de l'amiral Hood [en fait, attaqué par 5 navires commandés par le capitaine Horatio Nelson], imagina tous les moyens possibles pour surveiller les mouvements de l'ennemi. Au nombre de ces moyens était notamment un télégraphe qu'il installa sur la montagne la plus élevée des îles et qu'il prétendit même, plus tard, avoir été copié par Chappe. Bien que cette dernière allégation ne repose sur aucun fondement, il n'en est pas moins vrai que le système imaginé par M. de Courrejeolles lui rendit les plus grands services dans la circonstance. Il put, en effet, transmettre ses ordres de tous côtés et forcer une division de l'escadre du commandore Nelson qui avait mis pied à terre, à se rembarquer précipitamment. La prise des îles Ioniennes [Îles Turques] fut la récompense des efforts de l'intrépide marin [Courrejeolles n'est pas un marin], qui, encouragé par ce succès, proposa au ministre de la guerre de faire manœuvrer toutes les troupes de l'armée au moyen de signaux analogues. Cette demande ne fut pas accueillie. »

⁵⁷⁰ Il s'agit sans doute d'une erreur de typographie, l'escadre de Hood comptant alors 18 navires.

⁵⁷¹ Sur la carte de 1783 de la *Grande Saline*, figure en effet un emplacement marqué « Vigie », assorti d'un figuratif : deux barres verticales traversées par une barre horizontale. Ce figuratif pourrait représenter le télégraphe optique en question. Cf. AI.CPE.004. Plans des îles Turques en 1783.

⁵⁷² Lettre de « Courrejeolles au cit. Tant, employé à la télégraphie. », in : *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, n° 262, 22 prairial an 8 [mercredi 11 juin 1800], p. 1058-1059.



Ca.217. Opérations aux Îles Turques en février et mars 1783.



Ca.218. Position de repli fortifiée sur la caye de Gibbs.

Bellecombe a donné à Grasse-Briançon des ordres très précis pour son retour à Saint-Domingue : non seulement il doit demeurer aux Îles Turques jusqu'à la fin des travaux de fortification, mais il lui est également interdit d'arriver à Cap-Français avant le 6 mars, afin de conserver secrète l'opération en cours. Le 27 février, après une quinzaine de jours de travaux, les positions fortifiées sont terminées sur la *Grande Saline* et l'aménagement de Fort « de Castries » est en si bonne voie que le capitaine de la *Coquette* envisage de lever l'ancre entre le 4 et le 5 mars pour rallier Cap-Français, de concert avec le *Dauphin Royal*.

Mais le dimanche 2 mars à deux heures de l'après-midi, alors que les marins scrutant l'horizon depuis les hunes de la *Coquette* n'ont pas encore le visuel, c'est l'équipe du télégraphe optique qui donne l'alerte et signale des voiles... À ce moment précis, la chaloupe de la *Coquette* est en train de transporter du bois de la *Grande Saline* vers la caye de Fort « de Castries » et le grand-canot est occupé à ramasser des pierres de lest pour rééquilibrer la *Coquette* après qu'elle a débarqué ses pesants

fardeaux : barriques d'eau, tonneaux de poudre, pièces d'artillerie, etc. Monté dans les mâts en compagnie de quelques officiers, Grasse-Briançon peut à présent observer deux navires jusque-là masqués par le relief de l'île, s'approchant de l'extrémité nord de la *Grande Saline* : « un vaisseau à deux ponts et une frégate.⁵⁷³ » Il faut réagir très vite : la *Coquette* et le *Dauphin Royal* coupent leur câble d'ancre, mettent à la voile et cinglent vers le sud du débouquement. Les soixante marins de la corvée quotidienne sont demeurés à terre, commandés par le garde-marine de Gaillard. Les Anglais se lancent à la poursuite des deux navires français et Grasse-Briançon constatant que son avance se réduit d'heure en heure, comprend qu'il ne pourra pas s'échapper à la faveur de la nuit.

À 15 h 30, la distance s'est déjà considérablement réduite entre les deux navires français et leurs deux poursuivants. Le *Dauphin Royal* navigue alors à portée de portée-voix de la *Coquette*, quand soudain il casse le mât de hune de son mât de misaine. Le capitaine de la *Coquette* lui ordonne de poursuivre au mieux de ses possibilités, espérant que l'ennemi choisira de poursuivre la corvette qui constitue une meilleure proie. Effectivement, le vaisseau anglais de tête chasse toujours la corvette après avoir tiré quelques coups de canon en passant à la hauteur du *Dauphin Royal*, mais à trop grande distance pour espérer l'atteindre. Malgré les efforts de son capitaine, la *Coquette* n'a plus aucune chance d'échapper à l'ennemi : non seulement sa coque n'est pas doublée de cuivre, mais la corvette souffre d'un manque de stabilité causé par le poids considérable des éléments débarqués au profit des travaux du capitaine de Courrejeolles. L'opération de rééquilibrage avec des pierres de lest a été interrompue par l'arrivée de l'ennemi. À 17 h 00, Grasse-Briançon amène le pavillon britannique et hisse le pavillon français avant d'ouvrir le feu sur son poursuivant. Ce dernier riposte avec ses pièces de chasse et l'échange de coups de canon se poursuit pendant vingt-cinq minutes. À 17 h 30, le vaisseau anglais rattrape la corvette et passe à sa hauteur : Grasse-Briançon réussit à mettre en œuvre une batterie avec son équipage incomplet et lâche une bordée avec quelques pièces de 6 livres.

⁵⁷³ D'après Archibald Duncan, cette « frégate » n'est autre que le *Ship-Sloop Duguay Trouin*, ex-corsaire *Duguay Trouin* de 18 canons, lancé au Havre en 1779 et capturé le 29 janvier 1780. En mars 1783, le *Ship-Sloop HMS Duguay Trouin* est armé de 18 pièces : 4 caronades de 18 livres et 14 canons de 6 livres. Il est commandé par le capitaine Benjamin Hulke (1754-1799) qui sera crédité de la prise de la *Coquette*, au même titre que le capitaine du *HMS Resistance*.

Archibald Duncan, *The British Trident, or, Register of Naval Actions : Including Authentic Accounts of all the most Remarkable Engagements of Sea in which the British Flag [...]*, Londres, James Cundee, 4 vol., vol. 3, 1805, 380 p., p. 132-134.

Simultanément, le vaisseau anglais tire une bordée avec une partie de ses canons et privilégie les salves de mousqueterie afin de ne pas trop endommager sa proie. Grasse-Briançon jette à la mer les signaux et les documents de bord relatifs à l'opération sur les Îles Turques, avant de se résoudre à cesser le combat. Il identifie alors son poursuivant comme étant le *HMS* « *Resistance* de 56 canons », commandé par le *Captain* James King⁵⁷⁴.



Ci-contre, le *Captain* James King (1750-1784) qui commande en mars 1783 le *HMS Resistance*. Cet extrait provient d'un portrait réalisé à l'huile sur toile par John Webber (1751-1793) en 1782, c'est-à-dire au retour de la dernière expédition de James Cook, à laquelle il a participé. James King meurt de la tuberculose à l'âge de 34 ans.

Fig. C2-049. *Captain* James King en 1782, *HMS Resistance*.
[National Library of Australia: nla.pic-an2292701]

Quant à la « frégate » anglaise, après avoir perdu de vue le *Dauphin Royal*, elle a rejoint le *HMS Resistance*. Le *Dauphin Royal* rallie sans encombre Port-de-Paix sur la côte de Saint-Domingue. Parmi les pertes santé subies par la corvette *Coquette*, le lieutenant auxiliaire Courdoux présente une forte commotion cérébrale causée par l'impact d'un fragment de bois emporté par un boulet, et il perd l'usage d'une main frappée par une balle. Deux officiers du *HMS Resistance* ont été blessés par les tirs français⁵⁷⁵. Le capitaine et l'équipage réduit de la corvette française sont aux mains du *Captain* James King (1750-1784). D'après le lieutenant de vaisseau de Grasse-Briançon, les hommes de son équipage ne divulguent aucun renseignement sur le dispositif français de la *Grande Saline*, en dépit des « tortures infligées à plusieurs d'entre eux »⁵⁷⁶.

Prisonnier des Anglais, Grasse-Briançon assiste les jours suivants aux tentatives ennemies de reprise de la *Grande Saline*, aux ordres du capitaine du *HMS Albemarle* qui arrive dans la zone d'action. Le 5 mars 1783, un dispositif naval se met en place. Alors que le *HMS Duguay Trouin* du *Captain* Hulke a quitté la zone, le vaisseau de 44 canons *Resistance* du *Captain* James King est rejoint par deux frégates de 28 canons : le *HMS Tartar* et le *HMS Albemarle*. La première frégate est commandée par le *Captain* William Georges Fairfax, mais pour une raison inconnue

⁵⁷⁴ En fait, le *HMS Resistance* est un vaisseau de 44 canons.

⁵⁷⁵ Archibald Duncan, *The British Trident [...]*, vol. 3, 1805, *op. cit.*, p. 133.

⁵⁷⁶ Archives nationales, Marine, B⁴266, Rapport de Grasse-Briançon, *op. cit.*, f° 84.

cette frégate disparaît pendant la nuit. Nelson pense que le *Tartar* du capitaine Fairfax n'a pas réussi à mouiller correctement près de la côte, qu'il a été emporté vers la pleine mer, et qu'il avait sans aucun doute de bonnes raisons pour ne pas être réapparu depuis lors⁵⁷⁷. La seconde frégate, l'*Albemarle*, est celle du *Captain* Horatio Nelson qui prend le commandement des navires sur zone⁵⁷⁸.

Un premier brigantin de 14 canons vient également se joindre à la petite escadre : le *HMS Drake* du *Captain* Charles Dixon. Un peu à l'écart, Nelson rajoute la corvette de prise *Coquette* à son dispositif, afin d'augmenter le volume apparent de la petite escadre aux yeux des défenseurs français⁵⁷⁹. Le jeudi 6 mars 1783, les navires de Nelson mouillent au sud de la *Grande Saline*. Le lendemain matin, un second brigantin de 14 canons vient renforcer Nelson : le *HMS Admiral Barrington* du *Captain* Charles Cunningham (1755-1834).



Fig. C2-050. *Captain* Horatio Nelson en 1781, *HMS Albemarle*.

Dès l'aube du vendredi 7 mars, les navires anglais effectuent des tirs de neutralisation au canon chargé à mitraille⁵⁸⁰, sur les emplacements susceptibles de comporter des retranchements français camouflés : les raziers⁵⁸¹ qui bordent la côte et un promontoire qu'ils abordent bientôt avec leur batellerie qui y débarque des soldats et des marins. Dans son compte rendu au contre-amiral Samuel Hood, Nelson précise qu'il a tout d'abord envoyé [la veille] le capitaine Dixon à terre pour demander

⁵⁷⁷ Nelson évoque cette disparition dans le compte rendu qu'il adresse au contre-amiral Samuel Hood, le 9 mars 1783 : « *The Tartar, Captain Fairfax, I imagine, could not keep his anchorage upon the bank. He went to Sea, nor have I heard or seen anything of him since. I can have no doubt but Captain Fairfax has good reasons why he did not join me again.* »

Sir Nicholas Harris Nicholas, *The dispatches and letters of vice admiral Lord Viscount Nelson, the First volume 1777 to 1794*, Henry Colburn, Londres, 1844, 581 p., p. 73-74.

⁵⁷⁸ Horatio Nelson commande le *HMS Albemarle* d'août 1781 à juillet 1783.

⁵⁷⁹ Nicholas Harris Nicholas, *The dispatches and letters of [...] Nelson*, vol. 1, *op. cit.*, p. 73.

⁵⁸⁰ Ce type de munition est appelé *paquet de mitraille* ou *grappe de raisin* chez les Français, et *grapeshot* chez les Britanniques et les Américains.

⁵⁸¹ Raziers (ou haziers) : mot qui désigne aux Caraïbes des « espèces de bois taillis ». Jean-Baptiste Thibault de Chanvallon (1723-1785), *Voyage à la Martinique*, Paris, Bauche 1763, p. 67.

la reddition des troupes françaises et que, suite à la fin de non-recevoir de ces derniers, il a fait débarquer un détachement d'assaut de 167 marins et soldats de marine, à la pointe sud de la *Grande Saline*⁵⁸². C'est le capitaine Charles Dixon qui s'est porté volontaire pour cette délicate mission, après avoir confié le commandement du *HMS Drake* à son second, le lieutenant Thomas Eyre Hinton.

À 11 heures du matin, Dixon demande à Nelson un appui d'artillerie navale sur la zone d'habitations, occupée par les troupes françaises. Il pense que cet appui va lui permettre d'aborder plus facilement le périmètre défensif ennemi pour lui donner l'assaut. À cet effet, Nelson ordonne à ses deux brigantins d'aller appuyer l'attaque de Dixon à partir d'une position à l'ouest de la zone principale des habitations. Les brigantins *HMS Drake* et *HMS Admiral Barrington* effectuent immédiatement le déplacement qui les amène à un mouillage à portée de canon de leur objectif, sur la côte ouest. La mission de bombardement semble facile et les deux brigantins lachent bordée sur bordée sur la zone présumée des défenses françaises pendant que Dixon progresse à pied vers son objectif. Mais bientôt se dévoilent à terre les pièces de 24 livres du capitaine de Courrejeolles. C'est une très mauvaise surprise pour Nelson qui a sous-évalué le dispositif défensif français. Malgré tout, les brigantins anglais remplissent leur mission d'appui pendant plus d'une heure⁵⁸³. Mais l'artillerie de Courrejeolles parvient finalement à régler le tir de ses pièces avec beaucoup de précision : deux boulets français de 24 livres viennent frapper les brigantins, blessant plusieurs hommes d'équipage et causant des dégâts matériels⁵⁸⁴. Sans attendre une nouvelle salve meurtrière, les brigantins coupent alors leur câble d'ancre et rallient le mouillage de Nelson au sud de l'île.

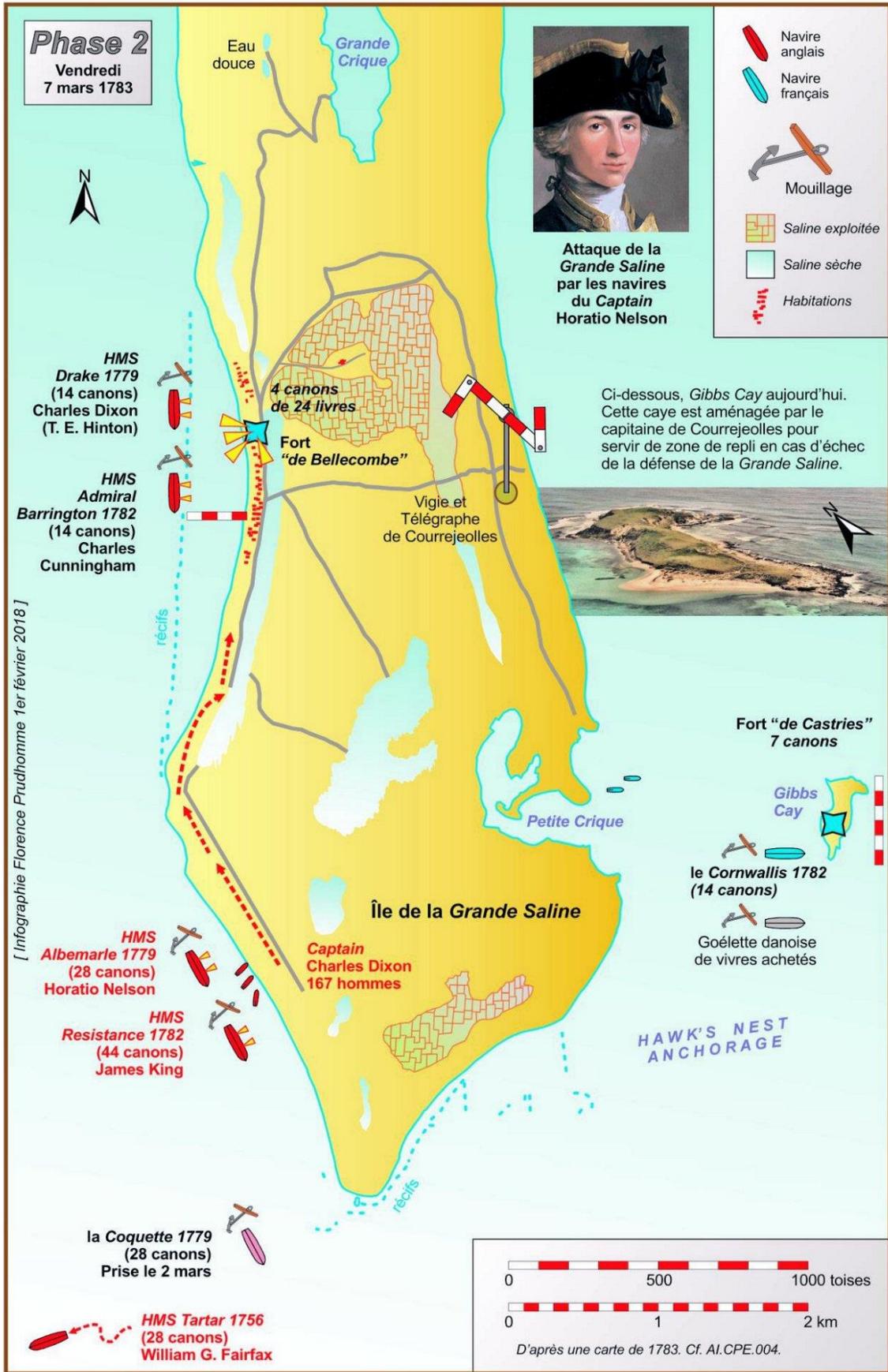
De son côté, le capitaine Dixon n'insiste pas : il fait demi-tour, rembarque ses 167 hommes sur les annexes, et regagne les navires sans aucune perte. D'après Grasse-Briançon, les Anglais auraient tout d'abord envisagé de reprendre l'attaque de la *Grande Saline* le lendemain matin, avant de renoncer à ce projet⁵⁸⁵.

⁵⁸² Nicholas Harris Nicholas, *The dispatches and letters of [...] Nelson*, vol. 1, *op. cit.*, p. 74.

⁵⁸³ *Ibid.* Nelson rend hommage aux équipages des deux brigantins : « [...] and the steady constant fire they kept up for upward of an hour, does great honour to the Gentlemen who commanded them, and to their Officers and Men. » (et la permanence du feu soutenu qu'ils ont assuré pendant plus d'une heure, fait grand honneur aux « Gentlemen » qui les commandaient, ainsi qu'à leurs officiers et à leurs hommes).

⁵⁸⁴ *Ibid.* Nelson écrit : « *The Master of the Drake is wounded, and the Boatswain and six men aboard the Admiral Barrington.* » (Le capitaine du *Drake* est blessé [lieutenant Thomas E. Hinton], ainsi que le maître d'équipage et six hommes sur l'*Admiral Barrington*).

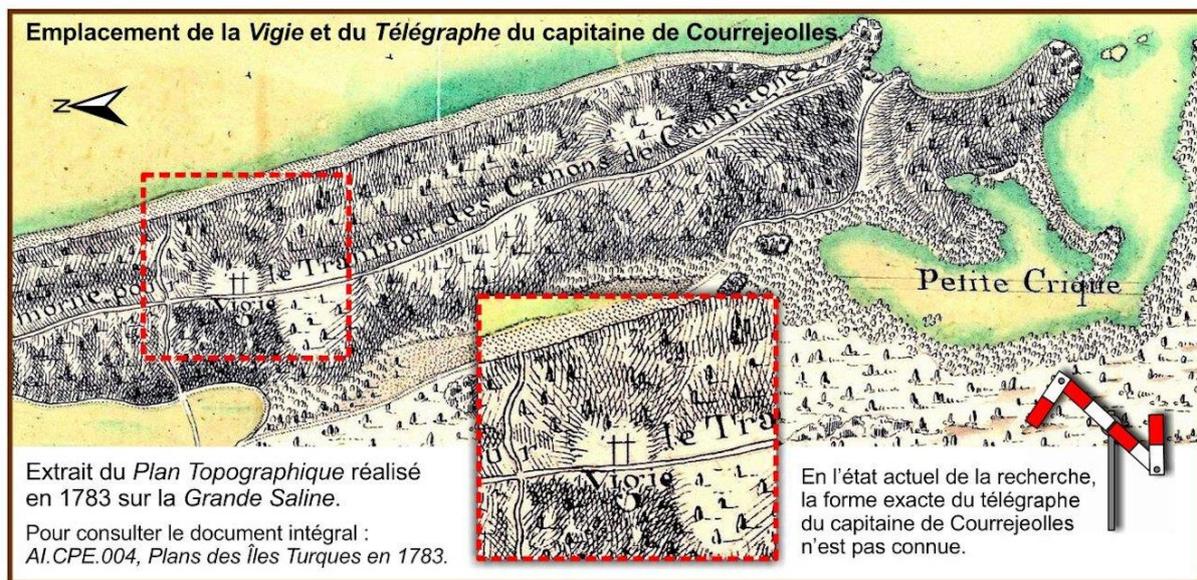
⁵⁸⁵ Archives nationales, Marine, B⁴266, Rapport de Grasse-Briançon, *op. cit.*, f° 84.



Ca.219. Opérations aux Îles Turques en mars 1783.

Nelson quant à lui, justifie sa décision de rompre le combat en s'appuyant principalement sur le rapport oral du capitaine Dixon qui « a noté que les canons français étaient servis par des marins, que les soldats s'apprêtaient à le recevoir avec plusieurs pièces d'artillerie de campagne, et qu'ils avaient une position à flanc de colline avec deux canons »⁵⁸⁶. Nelson en conclut : « Face à une telle force retranchée, je pense que l'on ne pouvait plus rien tenter d'autre.⁵⁸⁷ »

Du côté du capitaine du Génie de Courrejeolles, le succès est total. Deux atouts majeurs ont aidé Courrejeolles à emporter la décision face à un ennemi redoutable : d'une part la présence et l'utilisation de pièces d'artillerie de gros calibre, et d'autre part l'emploi d'un précurseur des transmissions modernes.



Ca.220. Emplacement de la *Vigie* et du *Télégraphe* du capitaine de Courrejeolles.

Dans un compte rendu envoyé au marquis de Castries, le gouverneur de Bellecombe écrit : « Le rapport fait par un officier de la marine anglaise au commandant du lougre *Cerf-volant*⁵⁸⁸ sur la tentative faite par les Anglais pour reprendre les Isles Turques et dont j'ai eu l'honneur de vous rendre compte par ma

⁵⁸⁶ Nicholas Harris Nicholas, *The dispatches and letters of [...] Nelson*, vol. 1, *op. cit.*, p. 74 : « Captain Dixon at this time observed that the guns were fought by Seamen, and that the Troops were waiting to receive him with several field-pieces ; and that they had a post upon the side of the hill with two pieces of cannon. »

⁵⁸⁷ *Ibid.* « With such a force, and their strong situation, I did not think anything farther could be attempted ».

⁵⁸⁸ Les lougres de guerre font partie des bâtiments légers de la marine de la fin de l'Ancien Régime, ultérieurement remplacés par les goélettes et les bricks. Les lougres de guerre sont employés pour la reconnaissance, l'escorte et la transmission de dépêches et d'ordres. Conçus par le constructeur dunkerquois Daniel Denÿs, onze lougres de guerre sont construits entre 1773 et 1782. Le *Cerf-volant* est lancé en 1782 à Calais. Il mesure environ 20 m de long (67 pieds) et porte 4 canons de 3 livres.

lettre n° 166 m'a été confirmée par une lettre de M. de Courrejeolles du 26 mars. Ce dernier a été attaqué le 7 mars [1783] par une division de deux vaisseaux⁵⁸⁹, deux frégates, deux bricks. Les deux bricks armés à dessein d'une grosse artillerie s'emboassèrent devant la batterie de 4 pièces de 24 élevée par M. de Courrejeolles tandis que les vaisseaux mettaient quelques troupes à terre d'un autre côté. Le feu de la batterie obligea bientôt les deux bricks à couper leurs câbles et les troupes se rembarquèrent⁵⁹⁰. Depuis cette époque jusqu'au 26 mars [1783], date de la dernière lettre de M de Courrejeolles, il n'avait plus été inquiété et je ne présume pas qu'il l'ait été depuis. [...] Mais quoiqu'il paraisse que M. de Courrejeolles soit resté maître de ces isles, je n'en regarde pas pour cela, la possession comme plus assurée à la France puis qu'il est positivement dit dans les préliminaires [du traité de paix] qu'à l'exception de Tabago que gardera la France, elle remettra à l'Angleterre toutes les places conquises sur elle quoique non spécifiées dans le traité je m'attends en conséquence à les voir réclamer incessamment comme possession appartenant à la Grande-Bretagne avant le commencement des hostilités et reconnue pour telle par nous par la restitution que nous avons été forcés d'en faire après nous y être établis à la paix de 1763.⁵⁹¹ »

Aujourd'hui, 235 ans après les faits, force est de constater que le terrain n'a pas conservé beaucoup de vestiges de l'opération française de février et mars 1783 sur les Îles Turques. Sur place, l'historien H. E. Sadler écrit dans les années 80 qu'un vieux canon français a été mis au jour à l'occasion de la construction d'une station radar américaine près de *Fire Hill*, dans la partie sud de la *Grande Saline*. C'est à cet emplacement que H. E. Sadler situe l'action de Courrejeolles en mars 1783. Le canon aurait été exposé par la suite au *Kennedy Space Center* près de Cap Canaveral⁵⁹². Or, les archives montrent bien que l'action défensive de Courrejeolles s'est déroulée

⁵⁸⁹ Il n'y avait sur les lieux qu'un seul vaisseau, le *HMS Resistance* de 44 canons, commandé par le *Captain James King*. Il n'est donc pas impossible que le stratagème de Nelson ait fonctionné : la *Coquette* capturée, maintenue à l'écart, a peut-être été prise par Courrejeolles pour un navire anglais de la petite escadre de Nelson.

⁵⁹⁰ Cette relation est reprise à peu près de la même manière par Moreau de Saint-Méry, *Description [...] de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, op. cit., t. 2, p. 822 : « Le 7 Mars il [Courrejeolles] fut attaqué par 2 vaisseaux, deux frégates, 2 brigs & un bateau anglais. Les 2 brigs qu'on avait armés à dessein d'une grosse artillerie, s'emboassèrent devant une batterie de 4 pièces de 24, élevée par M. de Courrej[e]olles, tandis que les vaisseaux mettaient des troupes à terre. Le feu de la batterie obligea les deux brigs à couper leurs câbles, & les troupes se rembarquèrent. »

⁵⁹¹ Archives nationales, Marine, B⁴140, f° 313, lettre du 12 février 1783.

⁵⁹² H. E. Sadler, *Turks Island Landfall, A History of the Turks and Caicos Islands*, Marjorie Sadler & Karen Collins (édit.), United Cooperative Printers, Kingston, Jamaïque, 1997, 299 p., p.131. Carlton Mills, *A History of the Turks & Caicos Islands*, Macmillan Caribbean, 2009, 152 p.

plus au nord, à peu près au milieu de la façade ouest de la *Grande Saline*. De son côté, l'historien et archéologue John de Bry se demande si les fondations basses en pierre, encore visibles aujourd'hui « au sommet de la caye de *Gibbs* », ne pourraient pas correspondre à la position d'artillerie aménagée par Courrejeolles⁵⁹³. Là encore, la précision du plan topographique de 1783, montre bien que la batterie se situait au sud de la caye et que la zone vie (*Fort « de Castries »*) n'était pas non plus située au sommet.

La victoire française du capitaine François Gabriel de Courrejeolles, en mars 1783 face à l'escadre du *Captain* Horatio Nelson, mérite tout d'abord d'être remise en perspective. En effet, Courrejeolles reçoit en décembre 1782, en France, sa mission de reconquête de l'île de la *Grande Saline*. Entre cet instant et l'accomplissement de la mission, s'écoulent à peu près quatre mois qui sont consacrés à son voyage de Brest à Saint-Domingue, puis à l'exécution de la mission proprement dite. Dans cette entreprise hors du commun, le capitaine de Courrejeolles bénéficie du soutien sans faille de la Marine royale française, au travers de la détermination de deux de ses officiers subalternes : l'enseigne de vaisseau de L'Espine et le lieutenant de vaisseau de Grasse-Briançon. Tous deux perdent leur corvette dans l'aventure : respectivement, le *Dragon* et la *Coquette*. Si les pertes matérielles sont importantes, les pertes humaines demeurent limitées avec quelques blessés et un équipage réduit fait prisonnier, sur la *Coquette*.

Mais finalement, la victoire du capitaine de Courrejeolles – et la victoire de L'Espine et Grasse-Briançon à travers lui – n'est qu'une victoire à la Pyrrhus. Moreau de Saint-Méry en fournit l'épilogue : « Le traité de paix de 1783, ayant mis les choses sur le pied où elles étaient avant la guerre, les Français ont évacué les Isles Turques au mois de Septembre 1783, & ont rasé les fortifications qu'on y avait faites.⁵⁹⁴ »

⁵⁹³ Dr. John de Bry (*Center for Historical Archaeology*), « The French Connexion, the ill-fated *Coquette* Expedition », in : *Time of the Islands, sampling the soul of the Turks & Caicos Islands*, n° 119, mars 2017 : « low stone foundations on top of Gibbs Cay may well be the remains of Courrejeolles' « fall back » position ». En ligne (consulté le 02.01.2018) : <http://www.timespub.tc/2017/03/the-french-connection/>

⁵⁹⁴ Moreau de Saint-Méry, *Description [...] de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, op. cit., t. 2, p. 822.

2.5.4. Léonard de Bellecombe, destinataire des lettres codées

Comme nous l'avons vu précédemment, la mission de l'enseigne de vaisseau Joseph de L'Espine consiste à convoyer de Brest à Cap-Français le capitaine François Gabriel de Courrejeolles, porteur de missives destinées au gouverneur de Saint-Domingue. De 1782 à 1785, le gouverneur de cette colonie est Léonard de Bellecombe (1728-1792).



Fig. C2-051. Léonard de Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue.
[Henri Loubat (1855-1926). Huile sur toile (extrait), 1898. Salle du Conseil municipal de Valence d'Agen.
Courtoisie du Service communication-informatique de la mairie de Valence d'Agen, 26.01.2018.]

Guillaume Léonard de Bellecombe naît le 22 février 1728 dans la commune de Perville en Agenais, au lieu-dit Bellecombe⁵⁹⁵. Issu d'une famille modeste, il s'engage en mars 1748 en qualité de cadet au Régiment de Royal-Roussillon en garnison à Digne, il est promu lieutenant en juillet de la même année. Par contre, n'ayant pas l'occasion de se distinguer pendant cette période de vie en garnison, il ne passe aide-major qu'en mars 1755 et obtient son brevet de capitaine dans la foulée ; une compagnie du régiment Royal-Roussillon lui est confiée en septembre de la même

⁵⁹⁵ Perville est une commune française située dans le département de Tarn-et-Garonne, à l'est d'Agen et à une dizaine de kilomètres au nord de Valence d'Agen (82400). En ligne (consulté le 25.05.2018) : http://www.mi-aime-a-ou.com/guillaume_leonard_de_bellecombe.php

année⁵⁹⁶. En 1756, son régiment accompagne Montcalm au Canada, en Nouvelle-France. Il est blessé et fait prisonnier lors de la très courte bataille des Plaines d'Abraham à Québec, le 13 septembre 1759. Expulsé du Canada en mai 1760, il est nommé chevalier de l'ordre de Saint-Louis la même année et promu lieutenant-colonel l'année suivante. Le 15 septembre 1762, il est grièvement blessé à la tête du détachement qu'il commande face aux Britanniques lors du combat de Signal Hill, une colline surplombant Saint-Jean de Terre-Neuve. Il s'agit là du dernier affrontement franco-anglais de la guerre de Sept Ans sur le théâtre américain. De retour en France, Bellecombe est promu colonel. Après un passage en 1763 à la Martinique, il commande l'Île Bourbon de 1767 à 1774. Il épouse Angélique Catherine de Galaupen 1776, avant de partir pour Pondichéry dont il est le gouverneur de 1777 à 1778. Rapatrié en France en 1780, Bellecombe est nommé maréchal de camp, commandeur de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis.

Le 13 juillet 1782, Bellecombe est nommé *Gouverneur de Saint-Domingue, lieutenant général des Isles françaises de l'Amérique sous-le-vent et inspecteur général des troupes, artillerie, milice et fortifications des dites isles*. Fin novembre, il embarque à Bordeaux avec sa femme sur la frégate *Néréide* du capitaine de vaisseau de Bras Pujet⁵⁹⁷. En un siècle, la France a réussi à faire de l'île la première colonie française, après que l'Espagne eut cédé à la France la partie haïtienne d'Hispaniola à l'occasion du traité de Ryswick en 1697. Cette partie de l'ancienne Hispaniola, dépourvue de mines d'or, d'argent ou de diamants, devient en peu de temps un « eldorado agro-commercial » envié⁵⁹⁸. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle,

⁵⁹⁶ François Moulénq, « M. de Bellecombe, général agenais, et les colonies françaises au XVIII^e siècle, I », in : *Revue de l'Agenais*, t. 1, Agen, 1874, p. 433-448.

François Moulénq, « M. de Bellecombe, général agenais, et les colonies françaises au XVIII^e siècle, II », in : *Revue de l'Agenais*, t. 3, Agen, 1876, p. 325-340.

Mlle H. de Bellecombe, « Essai biographique sur Guillaume-Léonard de Bellecombe, I », in : *Revue de l'Agenais*, t. 22, Agen, 1895, p. 289-307.

Mlle H. de Bellecombe, « Essai biographique sur Guillaume-Léonard de Bellecombe, II, Relation du siège de Pondichéry », in : *Revue de l'Agenais*, t. 23, Agen, 1896, p. 115-125.

Les deux dernières références ont été reprises par leur auteure, Mlle H. Léonard de Bellecombe, dans un tirage à part limité à 50 exemplaires : *Guillaume-Léonard de Bellecombe, maréchal des camps et armées du roy...*, impr. Veuve Lamy, Agen, 1896, 83 p. Cet essai ne contient que très peu d'informations sur l'activité du gouverneur de Saint-Domingue.

⁵⁹⁷ Archives nationales, Marine, B⁴ 216, f^o 49-57.

⁵⁹⁸ Son économie repose essentiellement sur le travail des esclaves et la production de sucre. Cap-Français (aujourd'hui Cap-Haïtien) est la capitale culturelle de la colonie, ainsi que l'une des villes les plus cosmopolites des Amériques. La richesse de la colonie est facilement perceptible. Ainsi, en 1788 on compte 431 sucreries en blanc, 341 sucreries en brut, 2 810 cafétérias, 705 cotonneries,

la colonie française de Saint-Domingue devient l'un des territoires les plus riches de « l'hémisphère occidental »⁵⁹⁹.

Bellecombe ne demeure que trois années à ce poste⁶⁰⁰. À son arrivée, la tâche du nouveau gouverneur consiste à inspecter les garnisons et des fortifications de l'île. Il en fait le tour à cheval et rédige un rapport de plus de 200 pages indiquant les travaux à effectuer, les améliorations à apporter, et les moyens supplémentaires demandés. Au-delà de l'entretien des bâtiments et du maintien de l'ordre dans la colonie, Bellecombe alimente une correspondance soutenue avec les autorités de Versailles : événements en mer et conduite à tenir par les navires approchant ou quittant Saint-Domingue. Recevant les ordres de Versailles, Bellecombe est donc le destinataire des missives transportées par Courrejeolles sur la corvette de L'Espine.

Outre son très important rôle commercial, la colonie de Saint-Domingue joue également un rôle clé en matière de renseignement : elle constitue un véritable poste d'observation avancé des développements de la Révolution américaine. Comme le souligne Charles Frostin, les nouvelles fraîches parviennent à Cap-François, seulement distant de huit à dix jours de navigation de la Nouvelle-Angleterre⁶⁰¹. Depuis longtemps déjà, l'île ne se limite pas à son rôle de relais d'information entre l'Amérique septentrionale et la France, elle constitue également une véritable base arrière pour les espions surveillant le « Continent ». Dès le lendemain de la guerre de Sept Ans (1756-1763), plusieurs missions secrètes viennent sonder les Treize colonies⁶⁰². C'est ainsi qu'en 1764, le comte d'Estaing gouverneur de Saint-Domingue ordonne au

3 097 indigoteries, 69 cacaoteries, 173 guildiveries (distilleries), 3 tanneries, 313 fours à chaux, 28 poteries, 33 briqueries, 16 000 chevaux et mulets, et 12 000 bêtes à cornes.

⁵⁹⁹ Alexandre-Stanislas baron de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle, richesse et esclavage dans une colonie française*, présenté et annoté par Pierre Pluchon, Karthala, Paris, 1993, 317 p., p. 209.

L'hémisphère occidental ou hémisphère ouest, correspond à la moitié de la Terre comprise à l'ouest du méridien de Greenwich, jusqu'au 180^e méridien. Cet hémisphère couvre essentiellement l'ensemble du continent américain, l'océan Atlantique, et une grande partie de l'océan Pacifique.

⁶⁰⁰ Fin juin 1785, Bellecombe fait savoir que son état de santé ne lui permet plus de demeurer à Saint-Domingue. Il a 57 ans quand il embarque le 5 juillet 1785 sur le *Ville de Port-au-Prince*. Débarquant à Bordeaux le 1^{er} septembre, il part régler quelques affaires personnelles dans sa province et fait savoir au ministre de la Marine qu'il se rendra à Paris en décembre, afin de rendre compte de sa mission à Saint-Domingue. Il se retire finalement à Montauban à la tête d'une solide fortune, et y meurt en 1792. Cf. annexe AII.DA.215. Ravitaillement en vivres par Cap-Français, 1782-1783.

⁶⁰¹ Charles Frostin (1929-2014), « Saint-Domingue et la Révolution américaine », in : *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, numéro 22, 2^e semestre 1974, 42 p. (73-114), p. 88. En ligne (consulté le 24.05.2018) : <https://www.erudit.org/fr/revues/bshg/1974-n22-bshg03535/1044142ar/>
Charles Frostin (1929-2014), *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles : contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance*, thèse d'État, sous la dir. de Jean Delumeau, Université Paris 1, 1972, 2 vol., 902 p. ; Charles Frostin, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, PU Rennes, 2008, 265 p.

⁶⁰² Charles Frostin, « Saint-Domingue et la Révolution américaine », *op. cit.*, p. 88-89.

dénotant Plunkett de prétendre s'être enfui de Saint-Domingue, d'aller solliciter à la Jamaïque des lettres de recommandation pour la Nouvelle-Angleterre, puis de remonter la côte de Charleston à Halifax en examinant au passage « si les habitants sont disciplinés et enrégimentés, [...] s'ils sont mécontents du gouvernement, quels sont leurs projets de plainte, [...] »⁶⁰³.

En 1776, le général britannique William Howe s'empare de New York avant de remporter une série de succès sur le Bas-Hudson, mais sans oser les exploiter. Craignant le pire, les Insurgents sont impatients de voir la France s'engager plus avant et plus ouvertement en leur faveur. C'est alors que Veillon, un très actif négociant du Môle à Saint-Domingue, fait paraître un journal. Le *Journal* de Veillon constitue aussitôt une appréciable source ouverte de renseignements pour des Insurgents dont Saint-Domingue constitue véritablement une base arrière en zone caraïbe⁶⁰⁴.

Au printemps 1777, la situation se débloque et la France aide ouvertement les Insurgents. En mars et en avril 1777, les premières livraisons sont signalées dans le New Hampshire où le *Mercury* de Nantes et l'*Amphitrite* du Havre livrent des canons, des mousquets, de la poudre, des chaussures, et des couvertures⁶⁰⁵. Parallèlement à l'acheminement de matériels militaires et du soutien logistique indispensable, trois frégates du roi de France sont chargées en 1778 d'acheminer rapidement et discrètement les traités signés à Paris, en vue de leur approbation par le Congrès. Ces trois frégates sont la *Belle Poule*, la *Sensible* et la *Nymphe*⁶⁰⁶.

C'est dans le même esprit que la corvette de L'Espine traverse l'Atlantique pour acheminer le porteur des missives chiffrées de Versailles dans la zone caribéenne. Ces documents vont justement nous permettre de mieux comprendre le fonctionnement du chiffre au XVIII^e siècle. La cryptographie de cette époque demeure un sujet d'étude méconnu et peu exploité. La raison de cet état de fait est simple : l'usage de la cryptographie étant par définition secret et réservé aux domaines militaire et diplomatique, les responsables au plus haut niveau ont détruit les clés de chiffrement et de déchiffrement utilisées, à l'issue des opérations.

⁶⁰³ Papiers d'Estaing, archives privées, château de Ravel, 2 B1 IX. Cité par Charles Frostin, « Saint-Domingue et la Révolution américaine », *op. cit.*, p. 89.

⁶⁰⁴ Charles Frostin, « Saint-Domingue et la Révolution américaine », *op. cit.*, p. 90.

⁶⁰⁵ Charles Frostin, « Saint-Domingue et la Révolution américaine », *op. cit.*, p. 93, note 80.

⁶⁰⁶ Docteur Jean Gaillard, *Une mission secrète de la Marine de Louis XVI pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis*, J. Gaillard, Paris, 2014, 69 p.

2.5.5. Déchiffrement des missives codées

Nous allons analyser les dépêches codées que le capitaine de Courrejeolles remet au gouverneur de Saint-Domingue après avoir traversé l'Atlantique sur la corvette du chevalier de L'Espine. Cette analyse d'un cas particulier et concret va nous permettre d'appréhender le fonctionnement du renseignement naval au cours de la guerre d'Indépendance américaine, tant du côté américain que du côté français.

Pour la jeune *Navy*, le renseignement est une science militaire naissante et, du même coup, peu d'ouvrages lui sont consacrés. Un professeur de l'université de Yale en fait l'amer constat : « what we lack, it's a literature » (ce qui nous manque, c'est de la littérature [sur le sujet])⁶⁰⁷. En France, les préoccupations relatives au renseignement naval sont logiquement plus anciennes. Tout au long du XVIII^e siècle, la marine royale française a le souci de comparer ses navires, ses effectifs et ses investissements avec ceux d'autres marines, mais prioritairement avec ceux de la *Royal Navy* britannique⁶⁰⁸. Déjà en 1677, Colbert enjoint à l'ambassadeur Paul Barillon de se rendre dans les principaux arsenaux du roi d'Angleterre afin d'y « examiner avec exactitude le nombre des vaisseaux présents, en état de servir ou leur nombre sur les chantiers, la quantité de bois dans les magasins, sans omettre le nombre des équipages, matelots et soldats »⁶⁰⁹.

C'est grâce à Louis XVI qu'un service de renseignement propre à la Marine est créé en vue d'espionner – notamment en Angleterre – tout ce qui concerne la *Royal Navy* qui dispose elle-même depuis bien longtemps d'un tel service⁶¹⁰. Il faut attendre

⁶⁰⁷ Sherman Kent, « The need for an intelligence literature », in : *Studies in intelligence*, 1955, 11 p. En ligne sur le site de la CIA (consulté le 24.05.2018) :

<https://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/csi-publications/books-and-monographs/sherman-kent-and-the-board-of-national-estimates-collected-essays/2need.html>

⁶⁰⁸ Pierre Choinet (médecin et astrologue de Louis XI, mort en 1483), *Le livre des trois âges*, Lydwine Scordia (éd.), fac-similé du manuscrit Smith-Lesouëf 70 de la Bnf (1482), publication des universités de Rouen et du Havre, Rouen, 2009, p. 183 : « Ceux qui connaissent les intentions et les dispositions de ceux contre qui ils doivent combattre valent mieux [qu'à] un contre deux, le nombre est indifférent. Le prince prudent et sage, soucieux du bien commun, de l'administration et de la préservation de ses territoires, ne peut faire l'économie d'éléments de renseignement permanents et cohérents. »

⁶⁰⁹ Voir la biographie et la bibliographie de Paul Barillon, ambassadeur de France en Angleterre de 1677 à 1689. En ligne (consulté le 27.01.2018) :

<https://www.erudit.org/fr/revues/haf/1956-v10-n2-haf2014/301768ar.pdf>

⁶¹⁰ Anonyme, *Mémoires du XVIII^e siècle écrits par un voyageur anglais*, Lisbonne, 1791. Une lettre rédigée par un observateur anglais est dédiée spécifiquement à une description très détaillée de l'état des vaisseaux de ligne de la marine du port de Brest avec leurs noms et nombre de canons au commencement de l'année 1778 ; une liste tout aussi détaillée fait le compte des corvettes et des frégates (p. 223-252). En ligne (consulté le 24.05.2018) :

https://books.google.fr/books?id=uPc_AAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=fr#v=onepage&q&f=false

1860 pour que la France mette en poste un premier attaché naval, le capitaine de vaisseau Pigeaud⁶¹¹. Toutefois, dès 1763, le duc de Choiseul charge Edmond-Jaques Genet de relever les informations concernant la flotte britannique et « d'en faire des tableaux de la force de celle-ci, tant en nombre de bâtiments qu'en puissance de feu ».⁶¹²

Depuis Colbert, la collecte du renseignement naval est une réalité, comme le montre le contenu de la lettre d'un « agent » anonyme, rédigée à Londres en date du 5 septembre 1787⁶¹³. On y trouve du renseignement brut comme celui relatif au report au printemps suivant du lancement du vaisseau *HMS Prince* de 90 canons. On y trouve également du renseignement plus élaboré avec un tableau récapitulatif le nombre et l'état des navires présents dans les ports de Portsmouth, Plymouth, Chatham, Sheerness et Woolwich. Les navires répartis par port sont identifiés par leur nom et par le nombre de canons qu'ils portent. Il est en outre précisé que ces navires sont avitaillés pour trois mois et prêts à mettre à la voile sur ordre. Ce dernier type de renseignement s'avère crucial pour la prise de décisions. Le renseignement éclaire la décision autant qu'il précède, appuie et suit l'action. Il permet de préparer la planification et de conduire des opérations en toute connaissance de cause⁶¹⁴.

Ce document constitue une source précieuse pour le renseignement naval français. Il indique que dans la *Royal Navy*, seulement cinq des vaisseaux réparés ne sont pas doublés de cuivre : deux à Portsmouth, deux à Plymouth et un à Chatham. Trois d'entre-eux sont identifiés : le 74 canons *Montagu* (1779), le 64 canons *Trident* (1768) et l'*Alexandre*. Le document précise en outre que le 74 canons *Leviathan* est prêt à être lancé, et que le 100 canons *Royal George* pourrait être lancé l'année suivante⁶¹⁵. Un tel document permet d'anticiper toute attaque en ayant une

⁶¹¹ Geneviève Salkin-Laparra, *Marins et diplomates : les attachés navals français 1860-1914*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, 500 p.

⁶¹² Philippe Haudrère, « Les marines de guerre européennes à travers les rapports des consuls de France 1774-1785 : de la paix armée à la course à la puissance navale », in : *Les marines de la guerre d'indépendance américaine*, op. cit., p. 19-25.

⁶¹³ Archives nationales, Marine, B⁷473.

⁶¹⁴ Cf. annexe AI.CPE.205. Carte de la baie et du port de Plymouth.

Cf. annexe AI.CPE.206. Plan de Portsmouth et des environs.

⁶¹⁵ Cet exemple nous donne l'opportunité de préciser que tout renseignement n'est pas forcément exact, un agent pouvant être manipulé ou prendre pour argent comptant la désinformation organisée par l'ennemi. En l'occurrence, le 74 canons *Leviathan* mis en construction à Chatham en mai 1782 n'est pas « prêt à être lancé fin 1788 » puisque ce lancement n'a lieu que le 9 octobre 1790. En revanche, c'est le 100 canons *Royal George*, mis en construction à Chatham en juin 1784, qui est lancé le 16 septembre 1788.

connaissance précise de l'ennemi : sa localisation, sa nature, son volume, son attitude et la disponibilité opérationnelle de ses bâtiments.

Portsmouth.	1 ^{er} Dem.	2 ^e Dem.
Raisseau en Adc.	Raisseau en commission Dont l'équipement est complet.	Raisseau en commission Dont manquant à l'équip.
Le César 74.	Le Bedford 74.	Le Crimée 74.
Le Gange 74.	Le Magnifique 74.	Le Régate 74.
L'Ardeur 64.	Le Goliath 74.	Le Charlotte 74.
Le Cypris 64.	L'Adventure 74.	
Le Crown 64.	La Dido 88.	
Le Standard 64.		
Les Raisseaux sont avertis pour 3 mois de plus à mettre à la voile au moment où le voudra.	Les 3. 1 ^{er} d'ordon. dit-on remplacent ceux de 64. mais on ne désarme pas encore, ils sont presque au complet, et on de ja prend beaucoup de bois à bord. Les frigates s'équipent aussi.	Les 3. 1 ^{er} d'ordon. de matélot, ainsi que les de la 1 ^{re} colonne, mais les deux derniers ne doivent pas partir sans sûrement et sans une nécessité absolue. Le 1 ^{er} ne sortira pas un plus.

Fig. C2-052. Tableau listant les navires anglais de Portsmouth.
[Archives nationales, Marine B⁷473.]

Portsmouth.	1 ^{er} Dem.	2 ^e Dem.
Le Paradi 74.	Le Couronné 74.	On a parlé d'ordonner 2 vaisseaux de plus dans ce port, mais on n'y en arme pas encore, on équipe l'embuscade de 28. cause Celle frigate a déjà une partie de son équipage à bord.
Le Bombay 74.	Le Bull Dog 74.	
Les deux 7 ^{es} sont ceux des lesquels on a tiré les matélots que l'on a pu prendre dans le port, et sur toute la côte.	On augmente leur équipage quand les 2. premier seront complets Mais cela sera long dans le cas de la prom.	
Chatham.	1 ^{er} Dem.	2 ^e Dem.
Le Prévisible 74.	Le Zealoude 74.	Le Colossus 74.
On attend un quel on mettra ouvertement d'autres 3. en commission, on ajoute à l'équipage de ce Raisseau Le Chimère 74.	qui est demeuré au de l'ordre de Chatham Dont ce port est destiné à être armé avec ce Chimère, si cela est nécessaire.	Il n'est dans ce port et reçoit des hommes tous les jours, il traîne maintenant à Portsmouth. Le huitième de 74. qui est aussi équipé matélot doit également se rendre à Portsmouth, mais il ne sera armé qu'après la qui précède.

Fig. C2-053. Effectifs présents dans les différents ports anglais.
[Archives nationales, Marine B⁷473.]

Le renseignement naval français s'intéresse par ailleurs aux innovations techniques dont le secret est bien gardé, comme les différentes méthodes employées par les Britanniques pour doubler la carène de leurs navires en cuivre⁶¹⁶. Comme le fait remarquer Patrick Villiers, aux Saintes toute la flotte anglaise était doublée en cuivre contre 40 % des vaisseaux français. Cette absence de doublage en cuivre fut bien plus fatale à la flotte française que les caronades, mais ceci est un autre débat⁶¹⁷.

À titre d'exemple, les rapports fournis par l'espionnage montrent qu'avec 75 frégates, la *Royal Navy* aligne deux fois plus de navires de ce type que la Marine française. Sartine réagit immédiatement et pour rattraper le retard accumulé : en 1777, huitancements sur dix concernent les frégates. Elles sont toutes commencées et finies dans l'année. En 1778, treize frégates (pour sept vaisseaux) sont construites et lancées de la même façon et neuf autres en 1779 (pour trois vaisseaux). La rapidité d'exécution est impressionnante. Rochefort s'illustre en ce domaine : deux vaisseaux de 74 canons, le *Magnanime* et le *Pluton*, sont mis en chantier en avril 1778 et lancés six mois plus tard, en octobre de la même année⁶¹⁸. S'inspirant des travaux de l'ingénieur Duhamel du Monceau, Sartine poursuit la standardisation de la construction des vaisseaux autour du modèle de 74 canons et des grandes frégates de 12. Le roi et son ministre fixent pour objectif une flotte de 80 vaisseaux de ligne et de 60 frégates⁶¹⁹.

En parallèle de ces rapports rédigés en clair, qui ont pour but d'établir une photographie instantanée des activités de la marine adverse, des échanges d'informations très confidentielles sont pratiqués par le biais de correspondances secrètes chiffrées à l'aide de « clés » communiquées aux seuls officiers supérieurs⁶²⁰.

⁶¹⁶ Les premiers clous de fixation des plaques de cuivre ne donnent pas satisfaction car ils sont également en cuivre et ont tendance à se rompre sous les contraintes diverses. Les Britanniques ajoutent alors un septième d'étain au cuivre en fusion destiné aux clous de fixation des plaques, ce qui les rend aussi forts que des chevilles de fer.

⁶¹⁷ Patrick Villiers, « Sartine et la flotte française de 1776 à 1780 : refontes ou construction neuves ? », in : *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine, op. cit.*, p. 65-75.

⁶¹⁸ Archives nationales, Marine B⁵ 21. Cf. annexe All.DA.216. État des vaisseaux qui ont été mis à la mer de 1779 à 1782.

Archives nationales, Marine B⁵ 21. Cf. annexe All.DA.217. Vaisseaux français construits de 1778 à 1783.

⁶¹⁹ *Le Moniteur universel*, 26 janvier 1791 : « Au mois de janvier 1791, alors que la Grande-Bretagne est capable de maintenir en mer plus de 115 vaisseaux de ligne, le total des forces françaises en mer se monte à 21 vaisseaux de ligne (sur 74), vingt-huit frégates (sur 62), huit corvettes (sur 29), onze bricks (sur 22), cinq flûtes (sur 14) et deux gabares (sur 6), qui portent 25 192 hommes et 2 870 bouches à feu. Le reste est en désarmement. »

⁶²⁰ Marquis Gaëtan de Viaris, *L'art de chiffrer et déchiffrer les dépêches secrètes*, Gauthier-Villars et

Chiffrer consiste littéralement à remplacer des mots que l'on souhaite dissimuler par une série de chiffres (ou de lettres) qui ne peuvent être compris que par ceux qui en possèdent la clé⁶²¹. L'opération consiste donc à transformer un texte clair en texte codé, à l'aide d'une clé de chiffrement⁶²². L'opération inverse, le déchiffrement, consiste donc à transformer le texte codé en texte clair.

C'est grâce à la découverte aux Archives Nationales d'un document inédit comportant une clé de déchiffrement et sa notice explicative, que nous pouvons comprendre les bases du système utilisé par le gouverneur Léonard de Bellecombe au reçu des missives sauvées par Courrejeolles et L'Espine⁶²³. Comme le souligne Stéphane Genêt, on trouve généralement peu de tables de chiffrement dans les archives⁶²⁴. Souvent, les chiffres sont modifiés lors d'un changement de ministre ou à la fin d'une campagne. On brûle alors les anciennes tables. Cela rend d'autant plus précieuse la correspondance chiffrée de Bellecombe. En outre, le Service historique de la Défense à Vincennes possède un fonds Marine des chiffres utilisés de 1709 à 1760⁶²⁵. Le dépouillement de ce fonds permet d'observer l'évolution et les transformations de l'utilisation des tableaux chiffrés⁶²⁶. L'exemple le plus pertinent concerne le chiffre utilisé par de Broglie en 1760 pour correspondre avec le maréchal de Belle Isle, alors secrétaire d'État⁶²⁷. Ces documents présentent de nombreuses similitudes avec les missives transportées par le chevalier de L'Espine. C'est pourquoi, il semble indispensable de décrire brièvement ce système, afin d'en mieux comprendre le fonctionnement. Ce système est basé sur l'emploi d'une clé. Une clé est un paramètre utilisé en entrée d'une opération cryptographique que ce soit pour le chiffrement ou le déchiffrement. Cette clé est dite symétrique quand elle sert à chiffrer et à déchiffrer. La clé est dite asymétrique quand on utilise deux clés différentes : une clé de chiffrement « publique » et une clé de déchiffrement gardée secrète⁶²⁸.

filis, G. Masson, Paris, 1893, 176 p.

⁶²¹ Lenglet du Fresnoy, « Chiffre », in : *L'Encyclopédie*, Denis Diderot et Jean le Rond d'Alembert, t. 3, p. 334.

⁶²² Jean-Pierre Alem, *L'Espionnage à travers les âges*, Stock, 1977, 513 p. Voir la note sur la cryptographie p. 447.

⁶²³ Archives nationales, Marine B⁴195, f^o 3 : Tableau du chiffre de M. Bouillé et de M. Bellecombe.

⁶²⁴ Stéphane Genêt, *Les espions des lumières actions secrètes et espionnage militaire au temps de Louis XV*, éditions du Nouveau monde, 2013, 511 p., p. 318.

⁶²⁵ Shd, Vincennes, carton A 487.

⁶²⁶ Alexandre Ollier, *La cryptographie militaire avant 1914*, Lavauzelle, 2002, 224 p.

⁶²⁷ Cf. annexe AI.CPE.207b1. Code utilisé par Broglie.

⁶²⁸ Une clé peut se présenter sous plusieurs formes : mots ou phrases, procédure pour préparer une machine de chiffrement (Enigma), ou encore des données codées sous une forme binaire en cryptologie moderne. C'est une convention orale ou écrite nécessaire au chiffrement. Christophe Soulez, *Le*

Broglie dispose alors de deux documents à deux tableaux : l'un intitulé « *chiffre à chiffrer entre Mr de Bellysle et M le Maréchal de Broglie* » et l'autre « *chiffre à déchiffrer entre Mr de Bellysle et M. le Maréchal de Broglie* ». Le schéma ci-après illustre la logique du fonctionnement basé sur deux clés.

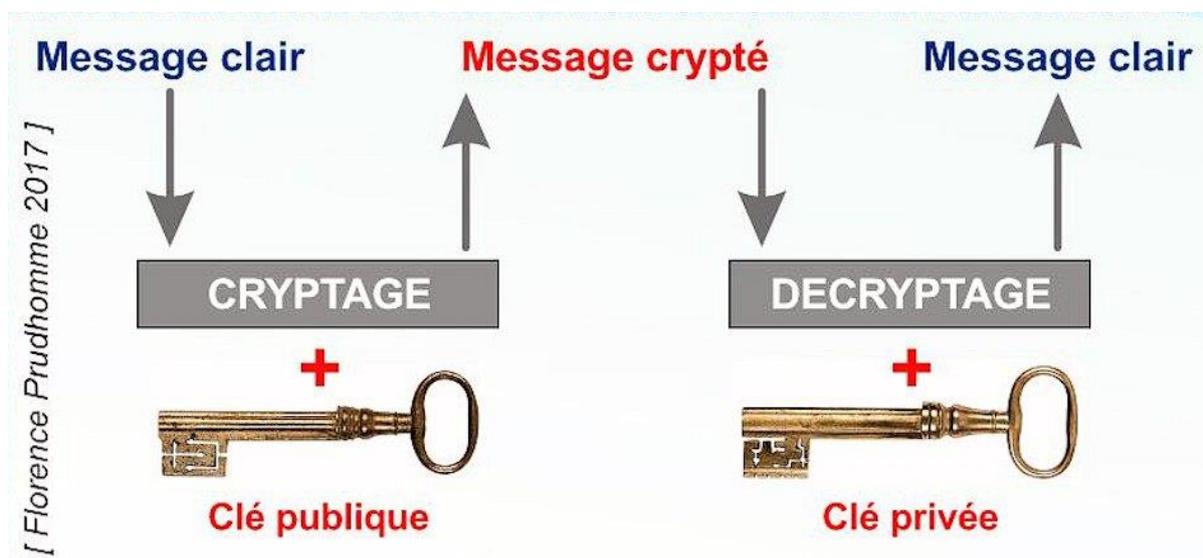


Fig. C2-054. Schéma d'un chiffrement basé sur deux clés.

Pour le chiffre à chiffrer, il dispose d'un tableau de nombres rangés par colonnes de 1 à 900 classés par dizaines et centaines sachant que chaque nombre correspond à une lettre, à un mot ou encore à une syllabe. Dans cet exemple précis, le nombre 151 correspond au mot « Espion »⁶²⁹.

Mais c'est l'étude du champ lexical qui est la plus révélatrice quant au contenu des informations échangées et des préoccupations concernant des lieux, des actions et les têtes couronnées.

- des adverbes (22 signifie beaucoup),
- des personnalités (243 pour le Roy de Pologne, 362 pour la Czarine et 363 pour le Roy d'Angleterre),
- des noms de villes surtout allemandes en raison du contexte (1 Hidelshheim, 271 Coblentz, 211 Magdebourg),

renseignement : histoire, méthodes et organisation des services secrets, Eyrolles Pratique, Paris, 2017, 175 p., p.137.

⁶²⁹ Alain Dewerpe, *Espion : une anthropologie historique du secret d'État contemporain*, Gallimard, Paris, 1994, 492 p. Espion : « personne chargée de recueillir clandestinement des renseignements au profit d'une puissance étrangère. »

- des verbes (101 pour attend),
- des mots (le dernier nombre 900 désigne le mot « combat »).

Il est à noter que le nombre occupe la première place dans ce premier tableau alors que dans le suivant pour *le chiffre à déchiffrer* ce sont les mots, lettres ou syllabes qui se positionnent en premier.

Pour le chiffre à déchiffrer, il dispose d'un deuxième tableau dont la première colonne est réservée uniquement aux noms propres (le Roy correspond au 861) et aux indications géographiques réparties par noms de pays, (la France équivaut à 504), par villes européennes (Berlin associé au 884 et Rome au 611) et par fleuves (le Rhin à 888).

À cette colonne verticale s'ajoute une colonne horizontale avec les 26 lettres de l'alphabet (A à Z) et une lettre supplémentaire le « & » juste après le Z. Sous ces lettres, des nombres y sont associés parfois deux, trois, au maximum quatre.

Enfin, sur une liste, des lettres, syllabes et mots rangés par ordre alphabétique se succèdent en plusieurs colonnes : arme, argent, dépêches, ambassade, munitions, batailles, tous ces mots issus du registre militaire ou diplomatique reflètent bien les préoccupations du moment. Enfin le dernier mot de la colonne, le mot Zèle (778), seul et unique mot commençant par la lettre Z dans la colonne, n'a peut-être pas été choisi par hasard comme mot de fin.

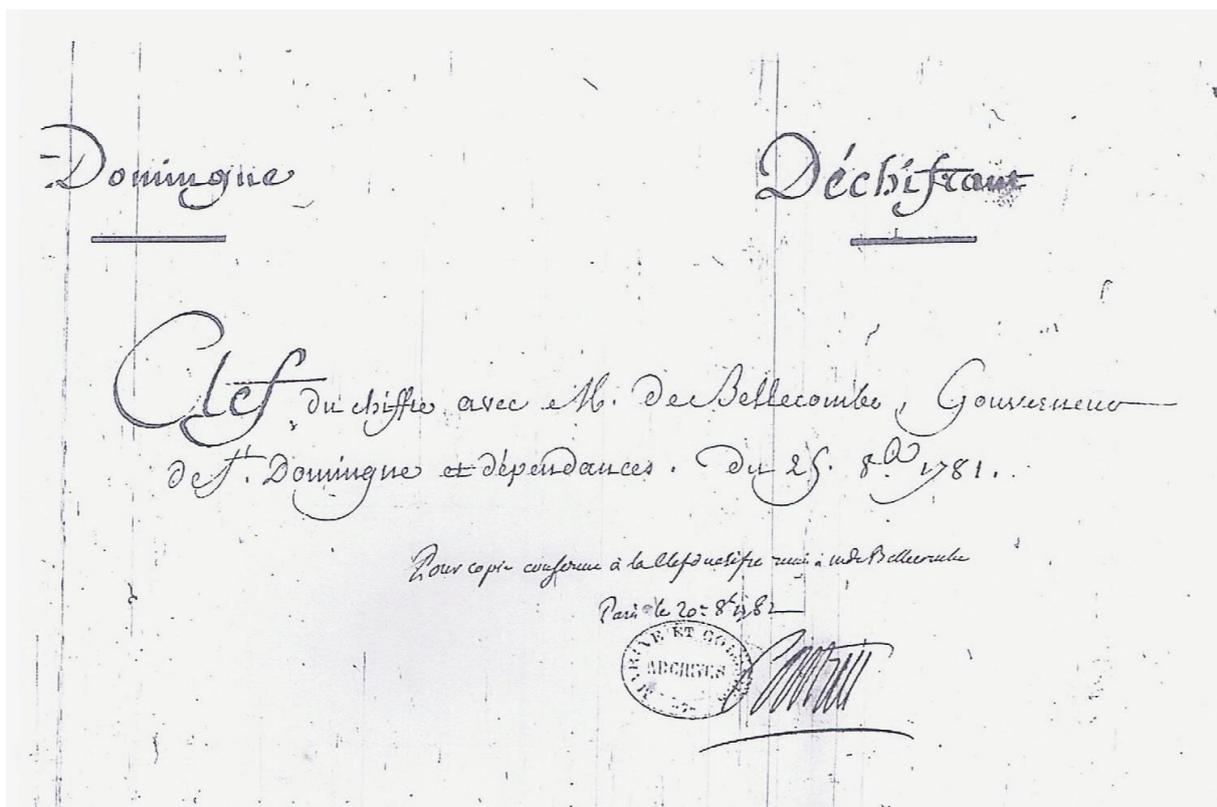
Tout en bas à gauche du tableau, une spécificité apparaît que l'on ne trouve que rarement dans ce type de système et qui a pour vocation de protéger la correspondance. Il s'agit d'une case importante contenant trois nombres dits *Nuls* : le 72, le 225 et le 549. Ces nombres servent à tromper celui qui tenterait de casser le code à partir du message chiffré ; ils ne correspondent à aucun mot ou aucune syllabe et donc n'ont aucune signification. Toujours dans le même but, ladite case contient également trois nombres utilisés cette fois pour annuler le nombre qui les précède dans un message : le 640, le 714 et le 167.

En ce qui concerne le chiffre utilisé par Bellecombe, une des principales différences avec le système précédent réside au niveau du chiffre dit « nul » : ce dernier n'est plus mentionné dans une case spécifique à part mais est directement inséré dans le tableau face à un nombre. La mention « nul » apparaît ainsi face aux

nombres 53, 74, 253, 296, 433 et 666. Une autre différence notable est l'absence de nombres qui pourraient annuler le précédent.

En revanche les similitudes avec le système de Broglie se situent dans l'organisation de l'information en 6 colonnes verticales et 8 horizontales.

Ce tableau se termine par le nombre 856 qui signifie la France (900 pour le système de Broglie) et fonctionne de la manière suivante : chaque nombre correspond soit à une lettre, une syllabe ou à un mot précis. Dans le même tableau cohabitent des mots entiers avec de simples syllabes de deux ou trois lettres permettant à leur tour de constituer des mots.



1.	2.	3.	4.	5.	6.
1. Côte, s. 11. Divers. 21. grâce. 31. poudre. 41. Condition- s. 51. bre. 61. missipi. 71. Veni. 81. fla. 91. Conjecture.	2. entle 12. Cou. 22. Coude. 32. port-rupture. 42. of. 52. Arueil. 62. fapou. 72. Daus. 82. ne. 92. Jouv.	3. Couduit. 13. faule, ite. 23. Ca. 33. foi. 43. ye. 53. Chiffre-ml. 63. so. 73. occasions. 83. faice. 93. assist.	14. Corruce, s. 14. artilerie. 24. curieux. 34. preuue. 44. bra. 54. ot. 64. Soume. 74. chiffre-ml. 84. impossible, ite. 94. envor.	5. difficile, all. 15. Courpoid. 25. b. 35. foyd. 45. cocadie. 55. pla. 65. fi. 75. cues. 85. Coumois. 95. attaque.	6. differen. 16. al. 26. cho. 36. flu. 46. pour. 56. ya. 66. certain. 76. philadelphe. 86. mauiou, s. 96. Danqu.
101. lu. 111. ya. 121. acadie. 131. récipaque. 141. moigique. 151. Samana. 161. plectro. 171. neaf. 181. le 191. le .	102. gu. 112. Jais. 122. vaissau, e. 132. Couis. 142. Daut. 152. exerie, s. 162. plusieurs. 172. que. 182. a. 192. dev.	103. dis. 113. a. 123. ce. 133. amaique. 143. Jou, s. 153. font. 163. fo. 173. int. 183. eper. 193. avant.	104. fait. 114. so. 124. loient. 134. Barils. 144. bra. 154. Coufo. 164. Castagne. 174. yah, t. 184. eper. 194. t.	105. esclave. 115. plu, s. 125. xi. 135. le Crig. 145. oc. 155. retad. 165. eratto. 175. que. 185. no. 195. de.	106. marcher, s. 116. pu. 126. bri. 136. trans. 146. quanté. 156. suite. 166. bre. 176. que. 186. au, s. 196. écu, s.
201. Consequen. 211. Se. 221. il, s. 231. Suspect. 241. Pen. 251. tend. 261. requ. 271. Couv. 281. invasion, s. 291. trau.	202. action, s. 212. yo. 222. be, s. 232. virgine. 242. sielation. 252. Souppou. 262. Detroit. 272. cho, s. 282. si. 292. Loure.	203. Kelaicissement. 213. yo. 223. bli. 233. quelque, s. 243. au, t. 253. chiffre-ml. 263. per. 273. u. 283. faude. 293. Coste, aise.	204. Crain. 214. de pendant. 224. tra. 234. obliq, s. 244. a. 254. fer. 264. go. 274. Dunkerque. 284. Lette, s. 294. ams.	205. su. 215. St. Domingue. 225. ta. 235. oit. 245. vai. 255. fat. 265. accident, s. 275. cel. 285. qua. 295. fin.	206. Equip. 216. pic. 226. misur. 236. oit. 246. letre. 256. go. 266. minime. 276. rubis. 286. limbe. 296. Chiffre-ml.
301. alle. 311. cha. 321. gloire. 331. vai. 341. portugal. 351. ob. 361. tenu. 371. sau. 381. ide. 391. outte.	302. dit. 312. fait. 322. chi. 332. Archevet. 342. fottif. 352. et. 362. molty, s. 372. hai. 382. ordonne. 392. Gouverneur.	303. favoo. 313. su. 323. gout. 333. brist. 343. op, l. 353. intelligence. 363. Dan ois. 373. trahi. 383. matide. 393. l.	304. dispos. 314. in. 324. cil. 334. ts. 344. u. 354. faice. 364. espouce, s. 374. de. 384. savois. 394. qu.	305. Colonic, s. 315. pen. 325. habit. 335. u. 345. Louisbourg. 355. principal, sup. 365. ter. 375. uterlope. 385. Choldrauy. 395. u.	306. equi. 316. fre. 326. marin, s. 336. de. 346. u. 356. id. 366. ter. 376. u. 386. u. 396. no.
401. Commerce. 411. et. 421. ordinaire. 431. Dimin. 441. interet. 451. Coulou. 461. Siou, s. 471. persuade. 481. Compagnie. 491. ko.	402. gles. 412. cu. 422. possible, ite. 432. etre. 442. ol. 452. Canada. 462. quo. 472. mouvement, s. 482. o. 492. t.	403. di. 413. magarje, s. 423. oide, s. 433. chiffre-ml. 443. indigo. 453. gi. 463. Botimont, s. 473. que. 483. Livr. 493. e.	404. dit. 414. met. 424. horotechnie. 434. lu. 444. ti. 454. arrange. 464. offer. 474. gra. 484. go. 494. note.	405. dit. 415. rei. 425. it, e. 435. haat. 445. royo. 455. Soucoup. 465. quel, le. 475. eff, s. 485. quoi. 495. s.	406. Dore. 416. rei. 426. leat, s. 436. repaguel, s. 446. fur. 456. inum. 466. rfaice, s. 476. suqis. 486. Soucoup. 496. acide.
501. eu. 511. go. 521. que. 531. gago. 541. Luque. 551. vos. 561. emploi, you. 571. qui. 581. naturel. 591. le ang.	502. mesure. 512. isle, s. 522. ete. 532. regle. 542. Espagne. 552. houbou. 562. batteau, s. 572. q'il, s. 582. nul. 592. le Cap.	503. ceiller, s. 513. nitte. 523. ete. 533. objet. 543. q'hu. 553. ien, t. 563. parous. 573. progrès. 583. mozen, s. 593. af.	504. Dm. 514. cicore. 524. capris. 534. ou. 544. vois. 554. ter. 564. taranneve. 574. matelot, s. 584. lui. 594. mest.	505. Sou, s. 515. chaloupe. 525. depou. 535. majeste. 545. extreme, ite. 555. ye, s. 565. Sept. 575. roys. 585. place. 595. qu.	506. Capreue. 516. edet. 526. Secours. 536. sujet. 546. Dipêche. 556. de. 566. la Sazq. 586. capotie. 596. la tchal.
601. minist, leu. 611. etabli. 621. cadis. 631. Dammarsk. 641. prochain. 651. mission. 661. u. 671. o. 681. z. 691. les Jersois.	602. mon. 612. refus. 622. moins. 632. riviere. 642. id, s. 652. Batterie, s. 662. pu, t. 672. y. 682. s. 692. repisailles.	603. souhait. 613. bonme, s. 623. voles. 633. volonte. 643. mouningrou. 653. o. 663. Cougpe. 673. excusment. 683. e. 693. la Dominiqne.	604. cl. 614. par, t. 624. nouvelle angleteu. 634. il. 644. igno. 654. marvie, s. 664. o. 674. possession. 684. l. 694. die.	605. Decti. 615. vai. 625. ayant. 635. tant. 645. obstacles. 655. ions. 665. eb. 675. sille. 685. pay, s. 695. question.	606. detach. 616. usif. 626. pu. 636. hostilité. 646. succé, s. 656. azile. 666. chiffre-ml. 676. projet, s. 686. uia. 696. s.
701. fa. 711. lepond. 721. impot, t. 731. hardi. 741. hazard. 751. les. 761. se. 771. hollande. 781. la Grenade. 791. capidi.	702. autorité. 712. pais. 722. in. 732. autre, s. 742. voisins. 752. navigation. 762. avac. 772. graville. 782. succé. 792. la Para Luis.	703. aucun. 713. otage, s. 723. om. 733. bois. 743. vous. 753. voyage. 763. alidit. 773. xera. 783. la tortie. 793. le fest.	704. fl. 714. a. 724. q'le. 734. q'le. 744. u. 754. parille. 764. us. 774. uat. 784. q'le. 794. st.	705. Sou, s. 715. rei, s. 725. la. 735. trait. 745. go. 755. vain. 765. u. 775. la Caroline. 785. la georgie. 795. la martinique.	706. cau, s. 716. ce. 726. fio. 736. vois. 746. million. 756. isle de la. 766. la florid. 786. la hara. 796. etat, s.
801. leat. 811. fi. 821. pu. 831. ot. 841. eau. 851. anglor.	802. flo. 812. fort. 822. Comcauy. 832. u. 842. u. 852. Curacao.	803. pattulieu. 813. ou, s. 823. is. 833. gles. 843. u. 853. moles, moles.	804. royaume. 814. reme. 824. la. 834. marseille. 844. oca. 854. antigua.	805. august. 815. fre. 825. pie, s. 835. partage, s. 845. utile, ite. 855. la jamaïque.	806. tranquid. 816. avi. 826. quere. 836. ca. 846. abou. 856. flance.

Fig. C2-055. Clé de chiffrement du gouverneur de Bellecombe en 1781. [Archives nationales, Marine, B⁴195 f^o 3.]

Une analyse approfondie du tableau révèle plusieurs catégories de mots avec un champ lexical varié mais ciblé désignant à la fois des lieux géographiques mais aussi :

- le nom de ports français (Rochefort, Toulon, La Rochelle, Bordeaux et Marseille),
- le nom de ports à Saint-Domingue (le Cap, le môle St Nicolas, Monte Christ),
- le nom d'États américains (Caroline, Georgie, Floride, Nouvelle Angleterre),
- le nom de pays (Mexique, Canada, Portugal, Espagne, Acadie, Danemark, Hollande),
- le nom d'expressions (souhait, refus, représailles, volonté, succès) ou encore d'actions (mission, voyages, mouvement),
- le vocabulaire maritime (voile, navigation, matelots, batterie, tonneaux, pavillon).

Trois mots seulement qualifient des personnes : 392 « gouverneur », 535 « majesté », et 643 « monseigneur ». Quelques mots apportent plus de précisions : 851 « anglais », 713 « otages » et 591 « étrangers ». On peut en déduire que ces clés de chiffrement sont faites sur mesure, en fonction du lieu et des circonstances.

Cet exemple particulier nous permet de reconstituer l'intégralité de la chaîne de commandement depuis la cour de Versailles jusqu'à l'arrivée des dépêches codées dans la colonie de Saint-Domingue. En effet, cette clé est utilisée à la fois par Léonard de Bellecombe, gouverneur de l'île de Saint-Domingue et par le marquis de Bouillé⁶³⁰ pour la transmission des correspondances. C'est suite au déchiffrement par le gouverneur de Bellecombe des dépêches sauvées par Courrejeolles et L'Espine, que l'opération de conquête des Îles Turques est lancée et couronnée de succès. Les enjeux stratégiques et commerciaux définis par le roi ont bien été pris en compte dans les temps impartis. Un système de chiffage peut changer le cours de l'histoire, comme le démontre David Kahn dans son ouvrage de référence sur les répercussions du décryptage par l'ennemi d'un code utilisé pour une opération⁶³¹.

⁶³⁰ Louis Joseph Amour de Bouillé du Chariol, marquis de Bouillé, né le 1^{er} mai 1769 à Basse-Terre en Guadeloupe et mort le 20 novembre 1850 à Paris. *Souvenirs et fragments pour servir aux Mémoires de ma vie et de mon temps 1769-1812*, publiés pour la Société d'histoire contemporaine par Pierre-Paul Laffleur de Kermaingant (1843-1920), Picard, 1906-1911, 3 vol., 511 p., 598 p., et 625 p.

⁶³¹ David Kahn, *The code-breakers, the comprehensive history of Secret Communication from Ancient times to the Internet*, New York, Scribner, 1996, 1 200 p.

Il est également intéressant de constater que ce système présente de nombreux points communs avec celui utilisé par le général Washington à l'été 1778, quand il charge le *Major Tallmadge* de monter un réseau de renseignement destiné à opérer contre les Britanniques qui occupent New York⁶³². Le réseau utilise un codage simple, mis au point par Tallmadge. Dans un document de référence qu'il a baptisé le « dictionnaire »⁶³³, des mots ou des locutions, ainsi que des noms de lieu et des noms propres, sont affectés d'un code numérique choisi entre 1 et 763. Ainsi, par exemple : 38 pour « attaque », 192 pour « le fort », et 711 pour « George Washington ». Quant au code secret mis au point par La Fayette pour écrire à Washington, il se distingue des codes diplomatiques qui chiffrent tous les mots. En effet dans son système, un code remplace les mots par des séries de chiffres dont le choix initial est aléatoire et qui sont mêlés à un texte en toutes lettres⁶³⁴. Les mots en question sont en anglais et désignent des pays, des villes ou des personnes : 12 ou 14 pour « la France », 16 pour « Versailles », et 25 pour « *King* ».

Il va sans dire que plusieurs systèmes de chiffrage coexistent à cette époque. L'un des plus méconnus est le *Chiffre indéchiffrable* avec l'utilisation de tableaux et l'introduction d'un *mot du guet* connu uniquement des deux correspondants⁶³⁵. Une

⁶³² Tallmadge recrute alors six agents qui forment le réseau *Culper Ring*, du nom d'emprunt des deux membres principaux Samuel Culper Senior et Samuel Culper Junior (respectivement Abraham Woodhull et Robert Townsend).

Le général de l'Armée continentale Benedict Arnold (1741-1801) est bien connu pour avoir voulu livrer le fort de West Point aux Britanniques en 1780. Il correspond avec ces derniers par l'entremise du major anglais John André (1750-1780) que Washington fait pendre après sa capture. Arnold utilise un chiffre pour communiquer avec André. À cet effet, il se sert comme clé de l'un ou l'autre de ces deux ouvrages : William Blackstone's *Commentaries on the laws of England*, et Nathan Bailey's *Dictionary*. Chacun des mots du message est chiffré sous forme de 3 chiffres ou nombres séparés par un point. Par exemple, dans un message chiffré d'Arnold à André daté du 12 juillet 1780, le premier mot est « 120.9.7 » que l'on déchiffre en cherchant dans l'ouvrage utilisé comme clé, la 120^e page, la 9^e ligne et le 7^e mot qui en l'occurrence est le mot « *general* ». L'original dudit message fait partie de la *Clinton Collection* ; ce message chiffré et déchiffré est consultable en ligne (consulté le 12.01.2019) :

<https://web.archive.org/web/20100608105856/http://www.clemens.umich.edu/Spies/letter-1780july12-code.html>

⁶³³ *Memoir of Colonel Benjamin Tallmadge* [1754-1835], edited by Henry Phelps Johnston, Gilliss Press, New York, 1904, 168 p. [first edition, Thomas Holman, New York, 1858], chap. IX, p. 130, Tallmadge and the Secret Service 1778-1783 – His spies and Arnold : *The « dictionary » was a cypher Tallmadge had made out for the spies to use* (Le « dictionnaire » était un chiffre que Tallmadge avait mis au point à l'usage des espions). En ligne (consulté le 25.05.2018) :

[https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.\\$b538797;view=1up;seq=281](https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.$b538797;view=1up;seq=281)

⁶³⁴ Stéphane Ceccaldi, « Le code secret entre Washington et Lafayette », in : *Versailles et l'Indépendance Américaine*, château de Versailles, 2016, p. 146.

⁶³⁵ Cf. annexe AI.CPE.207a. Le chiffre (Étude), 1. Le *mot du guet* du *Chiffre indéchiffrable*. Simon Singh, *Histoire des codes secrets : de l'Égypte des pharaons à l'ordinateur quantique*, Lattes, 1999, 430 p.

autre technique utilisée est celle de la stéganographie qui consiste à dissimuler l'existence d'un message au moyen d'une encre sympathique⁶³⁶.

L'échange de missives codées entre Versailles et Cap-François via l'intermédiaire de Courrejeolles et L'Espine, se voit finalement couronné de succès en dépit d'un environnement particulièrement hostile. La reconstitution de cet épisode nous a obligée à localiser et à exploiter des correspondances et des rapports en provenance de six fonds différents d'archives. En l'absence d'une sous-série dédiée au chiffre ou aux espions, les activités clandestines ne peuvent être mises au jour qu'en remontant le réseau d'échanges épistolaires secrets et en s'aidant du contenu de certains dossiers individuels.

Le fait d'armes de l'enseigne de vaisseau de l'Espine ne passe pas inaperçu et lui vaut d'être fait membre de l'Ordre de Cincinnatus. Très peu d'officiers de ce grade et de cet âge ont reçu pareille récompense.

2.5.6. Un très jeune Cincinnatus

L'ouvrage du baron Ludovic de Contenson fait état de 503 notices mentionnant les généraux, les amiraux, colonels et capitaines de vaisseau ainsi que quelques officiers de grades inférieurs ayant rempli des emplois spéciaux, ayant été blessés ou s'étant particulièrement distingués au cours de leur combat pour l'Indépendance américaine. Parmi ces 503 notices figure bien celle du chevalier, intitulée *L'Espine du Puy Philibert Joseph*, avec une partie de ses états de services, notamment comme garde de la marine sur la frégate *Aimable* de l'Escadre d'Estaing, et comme commandant de la corvette royale *Dragon*⁶³⁷.

Dès juillet 1784, le comte d'Estaing demande l'admission du chevalier de L'Espine au sein des Cincinnati, dans un courrier adressé au général Henry Knox

⁶³⁶ Jean Hellot (1685-1766), « Sur une nouvelle encre sympathique, à l'occasion de laquelle on donne quelques essais d'analyse des mines de bismuth, d'azur & d'arsenic dont cette encre est la teinture », in : *Mémoires de l'Académie royale des sciences 1737*, p. 101-120. En ligne (consulté le 28.05.2018) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3534v/f243.item>

Jean Hellot (1685-1766), « Seconde partie du mémoire sur l'encre sympathique, ou teinture extraite des mines de bismuth, d'azur & d'arsenic », in : *Mémoires de l'Académie royale des sciences 1737*, p. 228-247. En ligne (consulté le 28.05.2018) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3534v/f378.item>

Cf. annexe AI.CPE.207a. Le chiffre (Étude), 2. L'encre sympathique.

⁶³⁷ Ludovic de Contenson, *La société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique 1778-1783*, Auguste Picard, Paris, 2007, 310 p, p. 215.

(1750-1806), Secrétaire à la guerre américain et l'un des fondateurs de l'Ordre des Cincinnati⁶³⁸. La bibliothèque des archives des Cincinnati à Washington conserve d'ailleurs ce document qui précise la liste des officiers proposés. Le nom de L'Espine y figure aux côtés d'illustres personnages comme Suffren, et au même titre que onze autres lieutenants de vaisseau⁶³⁹. Parmi ces derniers, Édouard Charles Victurnien de Colbert comte de Maulévrier présente un parcours similaire à celui de L'Espine. Né à Paris en 1758, il entre dans la marine française en 1774 et prend part ensuite à la guerre d'Amérique d'où il rapporte la décoration de Cincinnatus à l'âge de 25 ans. Nommé capitaine de vaisseau en 1791, il émigre peu de temps après, fait la campagne de 1792 à l'armée des Princes. En 1796, il passe en Amérique où il reste jusqu'au Consulat. La Restauration le fait capitaine des gardes du pavillon amiral en 1814⁶⁴⁰. Il en va de même pour le chevalier Pierre Victor Laurent de Chadirac, lieutenant de vaisseau fait chevalier de Saint-Louis et Cincinnatus⁶⁴¹. Gentilhomme volontaire sur l'*Hermione*, il a la main droite emportée par un boulet au cours du violent combat du 7 juin 1780 contre la frégate britannique *HMS Iris* au large de Long Island⁶⁴². En 1790, il part avec sa femme pour Saint-Domingue. Enfin, autre chevalier devenu Cincinnatus, Pierre Louis de Sambucy est successivement garde de la marine et du pavillon, enseigne-lieutenant, capitaine de vaisseau, et chef de division des armées navales en 1787. Louis XVIII lui confie une mission particulière qui lui vaut les plus grands éloges. Totalisant quarante-quatre années de services, il est nommé contre-amiral honoraire en 1816⁶⁴³.

Parallèlement, on trouve le nom du chevalier de L'Espine dans une autre liste qui répertorie les officiers ayant reçu leur diplôme en plus de leur insigne⁶⁴⁴. Cet ordre rencontre un vif succès auprès des officiers français pour lesquels le roi a permis le

⁶³⁸ Cf. annexe All.DA.218. Lettre du comte d'Estaing au général Knox, 1784.

Mark Puls, *Henry Knox, visionary general of the American Revolution*, Palgrave Macmillan, New York, 2008, 282 p.

⁶³⁹ Les lieutenants de vaisseau de Repentigny, de Grasse Limermont, Arrangonès d'Orcet, de Barra, Colbert de Maulévrier, de Camus, de Sambucy, de Chadirac, de Tailleviu, et de Périgny.

⁶⁴⁰ Éléments de biographie extraits du dictionnaire des parlementaires français de 1789 à 1889. En ligne (consulté le 13.06.2018) :

http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/%28num_dept%29/13772

⁶⁴¹ *Généalogie et histoire des caraïbes*, n° 225 de mai 2009 p. 5 898 et n° 229 d'octobre 2009 p. 6069.

⁶⁴² Journal de bord de l'*Hermione* en date du 7 juin 1780. En ligne (consulté le 13.06.2018) :

<http://httphermione.monsite-orange.fr/file/9fe8806814d01fef7eb37adf2307ded3.pdf>

⁶⁴³ Nicolas Viton de Saint Allais, *Nobiliaire universel de France*, volume 18, p. 56.

⁶⁴⁴ Archives de la Société des Cincinnati, Washington, Box 15, August 7, 1790: List of Diplomas delivered by C. Freeman. La gravure de la plaque de cuivre destinée au tirage des diplômes a pris beaucoup de temps et les diplômes n'ont été imprimés qu'en 1790. Du fait de la Révolution française, certains de ces diplômes n'ont jamais été envoyés à leurs destinataires.

port du ruban. De nombreux officiers français le convoitent et ceux qui n'ont pas servi le temps nécessaire, s'efforcent de tourner leur lettre de service et leur congé de façon à obtenir le droit et l'honneur de porter ledit ruban. Fondée le 10 mai 1783, la Société de Cincinnatus a pour objet de perpétuer le souvenir du courage et du désintéressement des officiers américains et étrangers ayant pris part à la Révolution américaine⁶⁴⁵. Dès sa création, la société des Cincinnati comprend treize sociétés, correspondant aux Treize États fondateurs : New Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New-York, New-Jersey, Pennsylvanie, Delaware, Maryland, Virginie, Caroline du Nord, Caroline du Sud et Géorgie⁶⁴⁶.

En raison du rôle majeur joué par la France pendant la guerre, George Washington propose d'y créer la quatorzième société⁶⁴⁷. Un extrait de l'article 27 des statuts de ladite société montre bien cette volonté de reconnaître l'aide française : « Elle était profondément convaincue de l'assistance généreuse que l'Amérique avait reçue de la France et désireuse de perpétuer l'amitié qui s'était formée et avait si heureusement subsisté entre les deux armées alliées pendant toute la durée de la guerre.⁶⁴⁸ » C'est Pierre Charles L'Enfant, ingénieur français servant avec le grade de *Major* sous les ordres de Washington, qui transmet cette proposition que le secrétaire d'État Vergennes présente au roi Louis XVI⁶⁴⁹. L'Enfant dessine un insigne à l'aigle, qu'il fait réaliser par l'orfèvre parisien Nicolas-Jean Francastel⁶⁵⁰. L'insigne n'est pas sans rappeler le projet initial du graveur français Augustin Dupré et le projet de médaille commémorative du 4 juillet 1776.

⁶⁴⁵ Nommée d'après le héros romain Lucius Quinctius Cincinnatus.

⁶⁴⁶ Charles-Philippe de Vergennes, « Les officiers des vaisseaux membres de la société des Cincinnati », in : *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine 1763-1783, tome 1 : l'instrument naval*, Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), Pups, Paris, 2013, 453 p., p. 409-420.

Minor Myers Jr. (1942-2003), *Liberty without anarchy: a history of the Society of the Cincinnati*, University of Virginia Press, 1983, 2004, 280 p.

⁶⁴⁷ Jack Duane Warren Jr., « La société des Cincinnati », in : *Versailles et l'indépendance américaine*, Musée national du Château de Versailles et Trianon, Valérie Bajou (dir.), Gourcuff Gradenigo, 2016, 207 p., p.159-160.

⁶⁴⁸ Archives de la Société des Cincinnati à Washington, 369 1316/G521 1858 : L'ordre américain de Cincinnatus en France, par M. le Baron de Girardot, 50 p.

⁶⁴⁹ Pierre Charles L'Enfant (1754-1826), est ingénieur du roi quand il débarque en Amérique avec La Fayette. Servant ensuite avec le grade de *major* (commandant) sous les ordres du général Washington, il demeure aux États-Unis après la guerre, en qualité d'architecte. En 1909, la dépouille de ce Franco-Américain est exposée au Capitole avant d'être transférée au cimetière national d'Arlington. Bernard Pailhès, *L'Architecte de Washington, Pierre Charles L'Enfant*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2002, 180 p.

⁶⁵⁰ Ces insignes sont dits « First French Eagle ». Minor Myers Jr. (1942-2003), *The insignia of the Society of the Cincinnati*, The Society of the Cincinnati, Washington D.C., 1998, 120 p., p. 41.

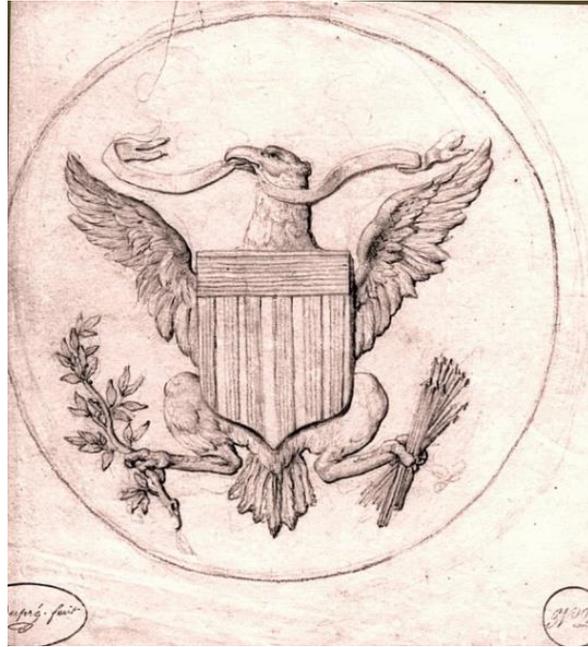


Fig. C2-056. Projet de médaille commémorative du 4 juillet 1776.
[Collection Florence Prudhomme.]

C'est ainsi que le 18 décembre 1783 naît la branche française de la société. Le vice-amiral d'Estaing occupe le poste de président jusqu'à sa dispersion en 1792, alors qu'elle compte 237 membres⁶⁵¹. Dans une lettre datée du 20 septembre 1789, le vice-amiral propose onze noms pour le titre de Cincinnatus⁶⁵². Initialement, seuls les officiers français du grade de colonel peuvent postuler pour rejoindre la société. Les dossiers des candidats ayant servi en Amérique septentrionale sont traités par le comte de Rochambeau et d'Estaing traite ceux des officiers ayant servi dans les colonies françaises ou sur mer. Quant à Lafayette, il s'occupe des officiers commissionnés par le Congrès⁶⁵³. En août 1784, le roi ordonne qu'il n'y ait plus de nouveaux officiers admis dans l'Ordre.

Au tout début, Louis XVI approuve le projet en marquant son intention de veiller personnellement aux destinées de cette institution dans laquelle il voit un moyen de perpétuer l'alliance nouée avec la nation américaine. D'ailleurs, il faut l'accord préalable du roi de France pour pouvoir être proposé membre de la société. Il est décidé d'adopter l'aigle américaine comme insigne de la Société de Cincinnatus : le

⁶⁵¹ William Doyle, « La noblesse française et la société des Cincinnati », in : *Les noblesses françaises dans l'Europe de la Révolution*, Philippe Bourdin (dir.), actes du colloque international de Vizille, 10 au 12 septembre 2008, Rennes, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires de Rennes & Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2010, p. 35-41, p. 37.

⁶⁵² Cf. annexe All.DA.219. Courrier de l'amiral d'Estaing au général de Rochambeau, 1789.

⁶⁵³ Edgar Hume, *La Fayette and the Society of Cincinnati*, Baltimore, J. Hopkins press, 1934, 63 p.

ruban est bleu et blanc, aux couleurs respectives de l'Amérique et de la France⁶⁵⁴. Les officiers retenus reçoivent un diplôme en parchemin sur lequel sont imprimées les figures de l'insigne et de la médaille⁶⁵⁵. En France, dès l'autorisation de port, les officiers membres de la Société portent la décoration à la même boutonnière que la croix de l'ordre de Saint-Louis.

Le chevalier de L'Espine fait partie des membres « honoraires » car bien que commandant une corvette entre la fin 1781 et le début de 1783, il ne peut prétendre au titre de membre « fondateur », n'ayant pas commandé un bâtiment sur les côtes américaines en 1778 au sein de l'escadre d'Estaing⁶⁵⁶. Alors qu'en 2013, Charles-Philippe de Vergennes dénombre 113 officiers de la Marine, membres des Cincinnati, d'autres études avancent les noms de 183 officiers de la Marine dont 124 membres « fondateurs » et 59 membres « honoraires »⁶⁵⁷.

Au départ, il est convenu que le statut de membre de Cincinnatus doit bénéficier aux héritiers des membres « fondateurs » de l'ordre. Mais ce caractère héréditaire est annulé au cours d'une réunion organisée chez Rochambeau à Paris. Cette décision fait suite à un pamphlet publié à Londres en 1784 par le comte de Mirabeau, accusant les Cincinnati de créer un État dans l'État et de faire perdurer une noblesse militaire⁶⁵⁸.

⁶⁵⁴ Constantin Karl Falkenstein, *Thadée Kosciuszko dans sa vie politique et intime*, Didot Frères, Paris, 1839, 327 p.

En héraldique, une aigle est la figure représentant un aigle.

⁶⁵⁵ Cf. annexe All.DA.220. Diplôme de membre de l'Ordre de Cincinnati.

⁶⁵⁶ Ludovic de Contenson, « L'ordre américain de Cincinnatus en France », in : *Revue d'Histoire diplomatique*, Plon, Paris, 1913, p. 73.

Asa Bird Gardiner, *The order of the Cincinnati in France*, The Rhode Island state society of Cincinnati, 1905, p. 213-221. En ligne (consulté le 04.01.2018) :

https://archive.org/details/bub_gb_J_hl5NVWljwC/page/n255 (début du chapitre XVI traitant des membres « honoraires »),

https://archive.org/details/bub_gb_J_hl5NVWljwC/page/n261 (page 261 contenant la notice du chevalier de L'Espine).

⁶⁵⁷ Charles-Philippe de Vergennes, « Les officiers des vaisseaux membres de la société des Cincinnati », *op. cit.*, p. 409.

Liste nominative des Cincinnati de France. En ligne (consultée le 05.01.2019) :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_membres_de_la_Société_des_Cincinnati_de_France

Répondant le 7 janvier 2019 à une question posée en ligne sur le site des Cincinnati de France, le professeur Olivier Chaline explique : « Il n'y a pas - ou plus - de liste officielle. Le dossier naguère conservé aux Archives Nationales a été curieusement perdu. [...] Il y a donc des listes mais aucune qu'on puisse tenir pour certaine. [...] »

⁶⁵⁸ William Doyle, *France and the age of revolution: regimes old and new from Louis XIV to Napoleon Bonaparte*, Tauris, London, New York, 2013, 232 p., part 2-6, The American Revolution and the European Nobility, p. 129-146.



Fig. C2-057. Insigne de l'Ordre de Cincinnati du premier modèle fabriqué en France.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2018. Collection Florence Prudhomme.
En fond, la silhouette du chevalier de L'Espine⁶⁵⁹.]

Ce n'est pas par hasard que le chevalier de L'Espine est ainsi récompensé et distingué. Son fait d'armes de janvier 1783 s'inscrit dans le contexte d'une mission risquée et complexe aux enjeux de niveau stratégique.

⁶⁵⁹ Minor Myers Jr., *The insignia of the Society of the Cincinnati*, op. cit., p. 41.

« En dépit de certaines apparences mal comprises, l'histoire n'est pas une école de fatalisme, elle est un long plaidoyer en faveur de la liberté humaine »⁶⁶⁰.

CHAPITRE III

LA FORCE DU DESTIN : DES CARAVANES À L'ÉMIGRATION SANS RETOUR 1784-1826

Cette troisième partie est consacrée au destin du chevalier Joseph de L'Espine, de 1784 à sa mort survenue le 31 décembre 1826 dans la capitale de la Lombardie. L'Espine paye tout d'abord son appartenance à l'Ordre de Malte, puis retourne brièvement au service du Roi de France avant d'être emporté par le cyclone de la Révolution française. Cette période de transition précède une émigration sans retour, au service de la monarchie de la Maison d'Autriche. Durant cette période très riche en événements historiques, le chevalier de L'Espine navigue successivement sous le pavillon rouge à croix blanche de Malte, puis sous le pavillon blanc du roi de France, avant d'opter définitivement pour le pavillon rouge-blanc-rouge de la Marine de guerre de l'empereur d'Autriche.

Le chapitre III s'articule en deux grandes parties : *La fin de l'ordre établi et la Révolution française* qui couvre la période 1784 à 1792, et *Sous le pavillon autrichien* qui traite de la période s'étendant de 1793 à sa mort en 1826.

La fin de l'ordre établi et la Révolution française (1784-1792). En 1783, L'Espine rentre en France à bord de la *Danaé*⁶⁶¹. Il revient tout juste des Antilles où il s'est couvert de gloire avec sa corvette *Dragon* dans le cadre de la participation de la Marine de Louis XVI à la guerre d'Indépendance américaine. C'est alors le chevalier de Malte qui doit payer son tribut à l'Ordre en servant de 1784 à 1786 à terre et sous le pavillon des bâtiments de la Religion⁶⁶². À cet effet, il demande un congé au roi pour accomplir ses caravanes à l'instar des seize chevaliers de la famille de L'Espine qui l'ont précédé

⁶⁶⁰ Pierre Lanfrey, *Histoire de Napoléon*, G. Charpentier, Paris, 1867-1875, 5 tomes, t. 1, p. 3.

⁶⁶¹ Archives nationales, Marine, B⁴266 f^o 185-202. La *Danaé* est une frégate de 36 construite en 1782 à Lorient. À son retour vers Brest, l'équipage doit jeter ses canons à la mer en raison du gros temps.

⁶⁶² Archives nationales, Marine, CC⁷181, dossier individuel.

depuis 1526⁶⁶³. Il y acquiert à terre et en mer une utile expérience supplémentaire. La période se poursuit avec le retour au service du Roi de France, pendant l'immédiat avant-Révolution, avec en particulier une mission de renseignement naval en Jamaïque, en 1787 à bord de la *Proserpine*. Nous entrons alors dans la période révolutionnaire de 1789 à 1792 qui impacte très fortement une Marine royale très dévouée à son roi. Les officiers de la Marine comme L'Espine réagissent et dans une grande proportion deviennent ces émigrés dont le nouveau gouvernement de la France maltraite les familles demeurées sur le territoire national. L'Espine n'est pas un cas isolé et l'un de ses proches parents, son neveu Louis-Étienne de L'Espine est également obligé de quitter la Marine pour émigrer en Autriche. Son parcours est intéressant à plus d'un titre et surtout parce qu'à la différence de son oncle, Louis-Étienne regagne la France à la Restauration.

Sous le pavillon autrichien (1793-1826). Cette partie concerne la vie du chevalier de L'Espine après qu'il a pris un cap nouveau en allant proposer ses services d'officier de la Marine, à la Maison d'Autriche. Dans ce cadre, L'Espine sert initialement le Saint-Empire romain germanique à la Flottille du Rhin où il commande des canonnières sous les ordres d'un officier de la *Royal Navy* au service de l'Autriche. Il est engagé au combat avec ses canonnières en 1795 lors de l'attaque autrichienne visant à briser le blocus français de la ville-forteresse de Mayence. Ayant fait ses preuves au combat, L'Espine est mieux considéré par des autorités autrichiennes qui se montrent prudentes vis-à-vis des officiers émigrés français. Du coup, il est intégré officiellement à la Marine de guerre autrichienne en 1797 comme officier subalterne et ne tarde pas à être promu *Major* (commandant). Délaissant la Marine d'eau douce, son sort est très lié aux aleas touchant l'Autriche dans le cadre des différentes Coalitions. Après avoir montré sa valeur au feu lors de la première Coalition (1792-1797), L'Espine s'épanouit au cours de la deuxième Coalition (1798-1802) et des deux années de paix qui suivent. Le *Major* de L'Espine gère magistralement « L'Affaire des pavillons d'Ancône » fin 1799, face aux « alliés » russes et ottomans. Le même *Major* de L'Espine se lance à partir de 1798 dans un intense travail d'officier d'état-major et

⁶⁶³ Louis de la Roque, *Catalogue des chevaliers de Malte appelés successivement Chevaliers de l'ordre militaire et hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte 1099-1890*, A. Desaide, Paris, 1891, 306 p. Les 16 chevaliers de la famille de L'Espine figurent en page 146. En ligne (consulté le 05.03.2019) : <https://archive.org/details/cataloguedeschev00larouoft/page/n97>

fait des propositions écrites sous forme de mémoires aux chefs influents du haut état-major autrichien. Ces propositions concernent la Marine de guerre naissante autrichienne, avec la prise en compte des intérêts autrichiens sur les rivages de la partie nord de la Mer Adriatique, et la mise en place en 1802 (il est promu *Oberst-Leutnant*, lieutenant-colonel en décembre 1801) des premiers règlements administratifs nécessaires à ladite Marine (en langue italienne). Mais l'infatigable *Major* de L'Espine ne se cantonne pas à sa chère Marine puisqu'il rédige également dès 1799 des mémoires de niveau opératif, voire stratégique, proposant des modes d'actions terrestres pour restaurer par la force des armes la monarchie en France.

Après la défaite d'Austerlitz du 2 décembre 1805, et le traité de Presbourg du 28 décembre suivant, une bonne partie de la Marine autrichienne passe aux mains du Royaume d'Italie dont Napoléon est le roi. À la chute de l'Empire français, c'est en partie cette flotte largement améliorée qui retombe aux mains des Autrichiens. De par sa connaissance du « dossier », c'est L'Espine qui est chargé de reprendre en compte l'arsenal de Venise après en avoir dressé l'inventaire. Les bâtiments saisis constituent une formidable occasion pour la *Kriegs-Marine* qui pourrait prendre un nouveau départ avec des vaisseaux immédiatement opérationnels et des vaisseaux en phase finale de construction. Mais le *Marine-Kommandant* L'Espine n'a pas les coudées franches⁶⁶⁴. En effet, il est d'une part mis en cause par les Britanniques qui ne l'apprécient guère et qui font pression auprès du gouvernement autrichien pour qu'il soit remplacé. Il se heurte d'autre part aux décisions de Vienne, relatives à la doctrine d'emploi de la « future nouvelle » *Kriegs-Marine* : la décision est prise de renoncer pour l'heure à une Marine de guerre hauturière et de se limiter à la défense des ports. Finalement, L'Espine est démis de son poste de *Marine-Kommandant*. Il est toutefois promu *Feldmarschall-Leutnant* en 1813 et entre dans une période de responsabilités plus tournées vers l'administration des forces terrestres et des honneurs de fin de carrière. Il devient ainsi le propriétaire (*Inhaber*) du 58^e Régiment d'Infanterie de Lombardie en mars 1822, puis est nommé Gouverneur de Milan en novembre 1825. C'est à Milan qu'il décède le 31 décembre 1826.

⁶⁶⁴ Cette expression est d'autant mieux adaptée qu'elle existe depuis le XVI^e siècle. Elle se réfère à la mesure de longueur la « coudée » définie comme étant la longueur séparant le pli du bras de l'extrémité du majeur sur la main. Son sens d'origine était « avoir la liberté de mouvement des bras, les pouvoir étendre à droite et à gauche » sans être gêné par ses voisins (à table, par exemple). En ligne (consulté le 18.04.2019) :

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/coudée/19711/locution>

3.1. L'Espine au service de la Religion : caravanes à Malte 1784-1786

3.1.1. Sous le pavillon de l'Ordre de Malte

C'est au sein des archives de l'Ordre et de sa flotte à la *National Library of Malta* (NLM)⁶⁶⁵ que l'on peut trouver aussi bien les registres comptables, les journaux de sorties et d'entrées des navires que les rôles d'équipage⁶⁶⁶. Toutes les archives sont en italien car la tradition veut que l'amiral soit issu de la langue italienne. Ainsi toutes les instructions sont rédigées dans cette langue, ce qui demande un travail supplémentaire de traduction afin de connaître les destinations et les objectifs des diverses campagnes et des missions⁶⁶⁷. De même, l'Ordre dispose d'une congrégation spécifique appelée *Dei Vascelli* dont le rôle est d'administrer les affaires maritimes et qui a laissé en héritage un fonds conséquent sur cette marine⁶⁶⁸. Une partie de notre étude est d'ailleurs consacrée à cette spécificité de la marine de l'Ordre où nous analysons le rôle de cette congrégation et son impact sur l'organisation de la vie des chevaliers.

Même si l'ensemble de l'historiographie de la marine de l'Ordre privilégie, selon John Chircop, une approche sur les techniques de construction, la typologie et la nomenclature des bâtiments de l'Ordre, un intérêt grandissant de la part des historiens à l'échelle internationale se porte sur les missions et le développement du commerce maritime et les différents types de course que ce soit à titre public ou privé⁶⁶⁹. Dans son article intitulé *L'Ambassade de Malte à Paris et ses archives*⁶⁷⁰, Léonce Cellier

⁶⁶⁵ La bibliothèque nationale (NLM) est le dernier édifice érigé par les chevaliers. L'idée de fonder une bibliothèque publique à Malte date de 1555 suite à la publication d'un décret du grand maître Fra Claude de la Sengle prévoyant le transfert dans le trésor commun de tous les livres ayant appartenu aux défunts chevaliers de l'Ordre. Ce n'est toutefois qu'en 1776 que le chapitre général, réuni à la demande du grand maître Emmanuel de Rohan, se prononce pour la création officielle d'une Bibliothèque publique.

⁶⁶⁶ Tout navire corsaire doit emporter le *Ruello* ou *Rollo*, sorte de rôle d'équipage complété par l'écrivain de bord qui note le nom, le prénom, la nationalité, le lieu de résidence et l'emploi à bord des hommes embarqués. Des remarques sur leur conduite sont également annotées comme le montre le *Rollo* du capitaine Guglielmo Lorenzi écrit en 1777 et exposé au musée de la Marine à Malte.

⁶⁶⁷ Clause édictée par Charles V.

⁶⁶⁸ Eugène de Rozière, « Notice sur les archives de Malte », in : *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1846, tome 7, p. 567-570.

⁶⁶⁹ Gelina Harlaftis, Carmel Vassallo, *New Directions in Mediterranean Maritime History*, Oxford University Press, 2017, 202 p. Voir l'article « Maltese Maritime Historiography: a critical assessment », p. 83-103.

⁶⁷⁰ Léonce Cellier, « L'ambassade de l'Ordre de Malte à Paris et ses archives », in : *Revue d'histoire de l'Église de France*, t. 22, n° 96, 1936, p. 317-337.

offre un inventaire thématique des 97 liasses versées aux Archives nationales françaises le 7 avril 1914⁶⁷¹.

Il est un fait que l'Ordre de Saint Jean a pour coutume de laisser toutes les activités mercantiles aux mains de propriétaires maltais⁶⁷². À ce titre, le Grand Maître Alof de Wignacourt crée le Tribunal des armements le 25 juin 1605 pour contrôler toute l'activité corsaire de l'île et régler les éventuels contentieux entre armateurs et gens de course⁶⁷³. Selon l'historien Anthony Luttrell, le plus ancien document attestant d'une activité corsaire officielle de l'Ordre, date de 1413 : il concerne le lieutenant du grand-maitre Philibert de Naillac donnant l'autorisation à deux chevaliers français de mener la course au Levant⁶⁷⁴.

En réalité, les activités corsaires à Malte revêtent trois formes différentes selon Carmel Cassar⁶⁷⁵. D'une part, on trouve les propriétaires privés, d'origine maltaise ou étrangère, souvent des Français, des Italiens ou des Espagnols, naviguant sous le pavillon de l'Ordre⁶⁷⁶. D'autre part, les grands-maîtres suffisamment riches pour entretenir une galère participent aux activités corsaires. Enfin, l'escadre de l'Ordre, responsable d'organiser annuellement des campagnes contre les navires musulmans ou les villes du Levant⁶⁷⁷.

De notre côté, nous avons choisi de porter une plus grande attention au parcours du chevalier de L'Espine, de son arrivée sur l'île de Malte lors de sa prise en charge par son auberge d'origine de la langue de Provence, à son embarquement en tant que caravaniste. Ainsi nous allons voir quel type d'instruction il reçoit tant pratique que théorique et les spécificités de la navigation sous le pavillon de Malte sans oublier

⁶⁷¹ La partie consacrée aux affaires maritimes et militaires (cotes M 994-997), comprend plus de 600 pièces qui couvrent l'armement, les fortifications, et une liste des officiers français au service de l'Ordre de 1711 à 1761. On y trouve également la course et les incidents survenus lors de prises faites par des corsaires maltais.

⁶⁷² Un tribunal octroie une autorisation de cinq ans à ceux qui désirent s'adonner à la course sous le pavillon de la Religion de Malte. Les prises sont réglementées : 10% reviennent au grand maître, (appelés droit de pavillon), 11% au capitaine du navire et le reste est réparti en deux tiers pour les armateurs et un tiers pour l'équipage.

⁶⁷³ NLM, AoM 101, 25 juin 1605, f° 158v.-166r.

⁶⁷⁴ Baron Édouard Henri Fursé, *Mémoires numismatiques de l'ordre souverain de Saint Jean de Jérusalem*, Forni editore, Bologna, 1967, 437 p. Voir la notice bibliographique de Philibert de Naillac, grand prieur d'Aquitaine, p. 69-72.

⁶⁷⁵ Corsairing activities, the Order of St John and Malta. En ligne (consulté le 28.11.2018) : <https://vassallohistory.wordpress.com/corsairing-activities-the-order-of-st-john-and-malta>

⁶⁷⁶ Tout corsaire armant en course à Malte doit naviguer sous la bannière des hospitaliers et payer pour cela le droit de pavillon sous peine de se voir confisquer le navire à la sortie du port. En plus de ce droit de pavillon, le corsaire doit payer également la patente magistrale qui lui donne l'autorisation de quitter l'île, le prix de cette patente étant proportionnelle à la taille du navire.

⁶⁷⁷ La course de défense se pratique lors de brèves sorties au large de l'archipel dans le but de chasser des eaux maltaises les navires barbaresques.

de mentionner les obligations religieuses qui en découlent⁶⁷⁸. Le système des caravanes, sorte de service obligatoire à la mer, permet de former de bons navigateurs mais surtout de « porter dommage à l'Infidèle », conformément au quatrième vœu des chevaliers⁶⁷⁹. Avant sa dissolution en 1798⁶⁸⁰, suite à la prise de l'île par la flotte de Napoléon Bonaparte en route pour l'Égypte, Malte fait encore office de référence quant à l'instruction navale des chevaliers⁶⁸¹ caractérisée par l'appartenance à une auberge et leur participation aux caravanes⁶⁸².

Afin de mieux cerner son environnement et son cadre de vie sur l'île, nous allons essayer de reconstituer l'emploi du temps du chevalier de L'Épine et ses diverses activités au sein de son auberge⁶⁸³.

3.1.2. De la terre à la mer : de l'auberge aux caravanes

Une fois ses expéditions maritimes terminées ou entre deux caravanes, tout chevalier a pour obligation de séjourner à La Valette, la capitale maltaise. Au XVIII^e siècle, on parle le français à La Valette⁶⁸⁴. En effet, l'Ordre de Malte substitue le français à l'italien des XVI^e et XVII^e siècles et de nombreux négociants provençaux et marseillais résident dans la capitale⁶⁸⁵. Les règlements de l'époque précisent que

⁶⁷⁸ La dimension religieuse est si importante qu'en 1588, le pape Sixt Quint accorde le privilège de pouvoir dire la messe sur les galères de l'Ordre chaque dimanche.

⁶⁷⁹ Alain Beltjens, « Les cinq règles auxquelles furent soumis les hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem en Terre sainte et à Chypre », in : *Revue de la société de l'histoire et du patrimoine de l'ordre de Malte*, 2000, p.13-19.

⁶⁸⁰ Anonyme, *Notice sur l'occupation de Malte en 1798 par l'armée française*, Paulin, Paris, 1843, 32 p. Les chevaliers sont contraints d'abandonner l'île à cause – entre autres choses – de la règle de l'Ordre qui leur interdit de combattre d'autres chrétiens.

⁶⁸¹ Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle : des dernières splendeurs à la ruine*. Paris, 2002, 523 p.

Claire-Eliane Engel, *l'Ordre de Malte en Méditerranée*, éditions du Rocher, Monaco, 1957, 351 p. Voir p. 207, « Une école navale internationale ».

⁶⁸² On appelle *Caravanes* les campagnes de mer que les chevaliers de Malte sont obligés de faire contre les Turcs et les corsaires afin de parvenir aux dignités de l'Ordre et à ses commandements. L'origine du terme est donnée par le *Dictionnaire de Trévoux* de 1771, vol. 2, p. 258 : « Aller en *caravane*, c'est croiser sur les Turcs. Ce mot *caravane* a ce sens en parlant des courses des Chevaliers de Malte sur les Turcs, & sur les Corsaires de Barbarie, parce que les Chevaliers ont souvent enlevé la *caravane* qui va tous les ans d'Alexandrie à Constantinople. »

⁶⁸³ Les duels sont rigoureusement interdits dans l'île et les grands maîtres se tiennent à la stricte observation des règlements avec d'autant plus de sévérité qu'ils savent mieux que personne combien cette manie du duel est à la mode dans les armées du roi de France et les ravages qu'elle y cause.

⁶⁸⁴ Jean Parisot de La Valette (1494-1568) n'a pas vécu assez longtemps pour voir l'achèvement de la ville qui a adopté son nom, mais depuis 2012 une statue en bronze de 2,5 mètres du grand maître a été érigée à quelques mètres de l'endroit où il avait posé la première pierre en 1566. Voir sa notice biographique par le contre-amiral Hubert Granier : *Marins de France au combat 1200-1610*, France empire, Paris, 1993, 286 p., p. 197.

⁶⁸⁵ Jean Mathieux, « Sur la marine marchande barbaresque au XVIII^e siècle », in : *Annales. Économies*,

chaque caravaniste doit être en possession d'autorisations écrites de son Auberge respective. À cette époque, les chevaliers ont pour coutume de manger à l'Auberge⁶⁸⁶ de leur nationalité. En 1789, Boisgelin de Kerdu⁶⁸⁷ dans son ouvrage *Malte ancienne et moderne*, estime que 871 chevaliers sont présents sur l'île : 324 pour la langue de Provence, 160 pour celle d'Auvergne, 198 pour la France, 118 pour celle d'Aquitaine et 71 pour celle de Champagne.

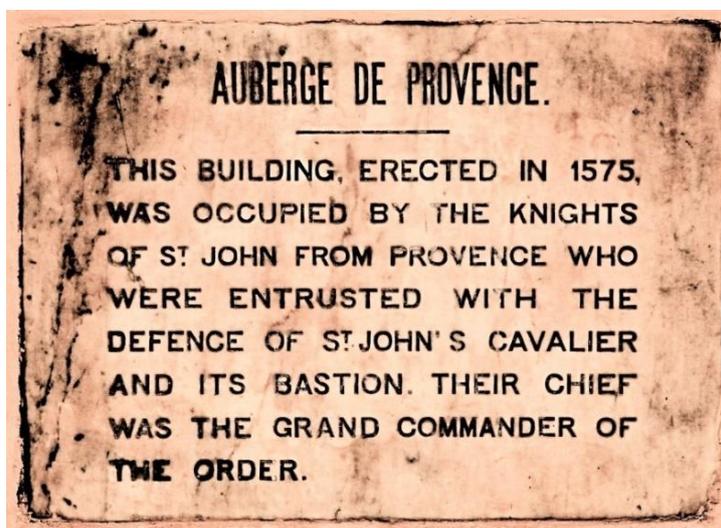


Fig. C3-001. Plaque commémorative de l'Auberge de Provence.
[Cliché de l'auteure.]

Aujourd'hui, une plaque en marbre rappelle l'origine de l'Auberge de Provence à laquelle appartenait le chevalier de L'Espine⁶⁸⁸. Le grand commandeur est le chef

Sociétés, Civilisations. 13^e année, n° 1, 1958. p. 87-93.

⁶⁸⁶ Celui qui gouverne l'auberge de France est aussi appelé grand hospitalier. Il a dans ses attributions les hôpitaux, la surveillance des boutiques, les services d'hygiène et la voirie. Aujourd'hui l'Auberge de France n'existe plus suite aux bombardements de la Seconde Guerre mondiale qui ont rasé une partie de la ville. Le grand-croix qui gouverne l'Auberge d'Auvergne est dénommé le *Maréchal*, sorte de ministre de la Justice qui porte le bâton d'ivoire à toutes les cérémonies publiques. Le grand conservateur, chef de l'Auberge d'Aragon le grand bailli chef de l'Auberge d'Allemagne le grand chancelier chef de l'Auberge de Castille ont chacun des attributions plus ou moins importantes, le premier surveille les vêtements religieux, le second a le gouvernement de la vieille ville, le troisième se charge de l'expédition des brefs.

⁶⁸⁷ Louis de Boisgelin, chevalier de Malte, *Malte ancienne et moderne, contenant la description de cette île... l'histoire des Chevaliers de Saint Jean de Jérusalem jusqu'à l'an 1800 et la relation des évènements qui ont accompagné l'entrée des Français dans Malte et sa conquête par les Anglais*, Éd. française par M. Fortia de Piles, 1809, 3 vol.

⁶⁸⁸ L'auberge de Provence est construite en 1575 par Gerolamo. La décoration luxueuse contraste avec la vie austère des chevaliers. Depuis 1957, cet endroit abrite le Musée national d'Archéologie et ses exceptionnelles collections essentiellement rassemblées par un historien et collectionneur maltais du XVII^e siècle : Francesco Abella. Classées par thèmes, elles témoignent du riche passé de l'île, depuis le début du néolithique et trois œuvres sont particulièrement mises en valeur : La Femme endormie, découverte dans l'hypogée de Hal Saflieni, la Vénus de Malte, datée de l'âge de la pierre polie, la statue monumentale de la déesse de la fécondité, en provenance des temples de Tarxien.

de cette Auberge et fait autorité sur tous les grands-croix, s'occupant du Trésor, des greniers et de l'artillerie.

D'après les chiffres de Boisgelin, le chevalier de L'Espine appartient à la plus grande catégorie à savoir la langue de Provence⁶⁸⁹. À l'origine les chevaliers sont choisis pour les caravanes par deux ou trois officiels de l'Ordre. Suite à de nombreuses plaintes, on décide en 1528 de choisir un nombre égal de chevaliers de chaque langue. Chacune de ces Auberges est sous les ordres d'un grand-croix dont le titre officiel est *pillier*⁶⁹⁰. Des règlements très précis obligent les grand-croix à fournir chaque jour à chaque chevalier mangeant à l'Auberge, six pains et demi, une cartouche de vin, une vote de chair de veau depuis Pâques jusqu'à la Saint Martin, trois quarts de vote de cochon, une soupe, une fricassée et le dessert. Pour les jours maigres une soupe de légumes, deux poissons ou sept œufs s'il n'y a pas de poisson (quatre le matin et trois le soir). En carême, l'Auberge fournit le matin des pois ou lentilles, une soupe de pâtes et deux harengs. Hors du temps de carême, le repas du dimanche comprend une poule pour quatre chevaliers⁶⁹¹. Par ailleurs, les chevaliers continuent d'entretenir une tradition hospitalière⁶⁹² car non seulement l'infirmerie de la Religion à la Valette a une grande réputation mais aussi le lazaret, auxiliaire indispensable de l'activité corsaire établi sur l'Isoletto depuis 1645⁶⁹³. Après leur quarantaine, les bâtiments repartent en mer porteur de la patente nette délivrée par les officiers de la *Sanita di Malta*⁶⁹⁴.

Outre leurs obligations envers l'Auberge et le suivi des enseignements, les chevaliers assistent aussi à des cérémonies comme celle décrite par le commandeur

⁶⁸⁹ Cf. AII.DA.302. Principales familles nobles de la langue de Provence.

⁶⁹⁰ L'Auberge de Castille abrite aujourd'hui le siège du gouvernement maltais. Ex-siège du grand amiral en charge des affaires maritimes, l'Auberge d'Italie est aujourd'hui l'office du tourisme maltais.

⁶⁹¹ Le régime alimentaire a toujours été au cœur des préoccupations des responsables maritimes. Ainsi cet exemple de Sir Gilbert Blane, médecin chef de la flotte anglaise aux Antilles entre 1780 et 1783 qui affirme que dans ses observations sur la maladie des marins que 3 200 matelots périrent sur 21 608 dans ce laps de temps ; la mortalité ne diminue sérieusement que le jour où sur ses supplications, l'Amirauté consent à modifier le régime alimentaire des équipages en accordant en particulier deux livres de choucroute par semaine à chaque homme.

⁶⁹² Ils consacrent un jour par semaine à leurs devoirs hospitaliers et se rendent ainsi le dimanche à l'hôpital. Cette tradition remonte au XVI^e siècle.

Julien Pierre. Un important inventaire manuscrit de pharmacie hospitalière à Malte (1592) : Paul Cassar, *Inventory of a sixteenth century pharmacy in Malta*, in *St. Luke's Hospital Gazette*, in : *Revue d'histoire de la pharmacie*, 64^e année, n° 231, 1976. p. 275.

⁶⁹³ Paulo Antonio Paoli, *Dell' origine ed instiluto del sacro militar ordine di S. Giovam-Battista Gerosolimitano, detto poi di Rodi, oggi di Malta*, Rome, 1781. L'hôpital de Saint Jean a pour fondateur Gérard d'Avesnes et n'aurait donc été fondé qu'après l'entrée des croisés à Jérusalem.

⁶⁹⁴ Michel Fontenay, « Le développement urbain du port de Malte du XVI^e au XVIII^e siècle », in : *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 71, 1994, Le carrefour maltais, sous la direction de Christiane Villain-Gandossi, p. 91-108.

Jean-Baptiste de Marinier de Cany lors de la réception d'un chevalier⁶⁹⁵. Les éperons dorés mis par le profès⁶⁹⁶ aux pieds du chevalier lui signifient la juste rigueur dont on userait envers lui s'il se montrait désobéissant et le détachement dans lequel il doit être des biens et avantages temporels. Le chevalier doit bien se garder d'employer son épée dans ses vengeances particulières et la garder au service de son souverain maître. Enfin la patience et la vraie foi sont les vertus qui mettent le prix aux actions et aux entreprises d'un chevalier chrétien puisque par ses vertus, il peut triompher dans les souffrances tout comme dans les heureux événements. À ces cérémonies à terre auxquelles a sans doute participé le chevalier de L'Espine, viennent s'ajouter les obligations quotidiennes des chevaliers.

En 1739, le chevalier Luc de Boyer d'Argens publie un ouvrage intitulé *Réflexions politiques sur l'état et les devoirs des chevaliers de Malte*⁶⁹⁷. Parmi les principaux devoirs, il cite celui de défendre la Religion contre les Infidèles, de détruire les pirates et les Mahométans. Les chevaliers envoyés à Malte reçoivent une instruction particulièrement complète basée sur le maniement de l'artillerie mais aussi sur la navigation en mettant l'accent sur l'étude de l'astronomie, des vents et des instruments. Les chevaliers de Malte sont de véritables marins, connaissant toutes les finesses de la course et sachant tirer parti des circonstances pour se dérober adroitement ou pour foncer opportunément sur l'ennemi.

Les diverses langues pratiquées sur l'île nécessitent une organisation de l'instruction. Les chevaliers allemands et français se rendent en cours lundi, mercredi et vendredi, et les chevaliers italiens et espagnols les autres jours. La matinée est dédiée aux cours théoriques de 8 heures à 11 heures. Normalement l'école navale est obligatoire pour tout nouvel arrivant avec des cours pratiques et théoriques. C'est le grand maître Rohan qui crée dès 1779 une école supérieure en mathématiques pour les chevaliers⁶⁹⁸. Mais la spécificité de la formation maltaise réside dans son aspect

⁶⁹⁵ NLM 324 : *Réflexions d'un chevalier de Malte sur la grandeur et les devoirs de son état* en deux volumes, 1 200 p., 1689 par Jean Baptiste de Marinier de Cany de Beauvalet (1671-1707), voir sa notice biographique dans *dictionary of pastellists before 1800* par Neil Jeffares. Jean Baptiste avait des talents de peintre privilégiant les œuvres religieuses et les portraits.

⁶⁹⁶ Selon Gennari, en 1787, sur près de 2 000 chevaliers français, seulement 362 sont profès.

⁶⁹⁷ Luc de Boyer d'Argens, *Réflexions politiques sur l'état et les devoirs des chevaliers de Malte*, La Haye, 1739, 150 p.

Le marquis d'Argens Jean-Baptiste, chambellan du roi Frédéric II de Prusse a deux frères chevaliers de Malte de la langue de Provence : Sextius Luc de Boyer d'Argens, né le 21 juin 1710, et reçu chevalier le 27 août 1723, et Luc Boyer d'Argens, né le 13 février 1713, reçu le 26 mai 1735. C'est du premier que parlent les *Mémoires* : Le marquis d'Argens lui dédia sa *Philosophie du Bon-Sens*.

⁶⁹⁸ NLM, AoM 1764 et NLM, 112 : *Traité des exercices militaires propres aux troupes de Malte*, revu et

pratique. Selon l'historien Michel Vergé-Franceschi, seulement un à deux pour cent des officiers savent nager aux XVII^e et XVIII^e siècles⁶⁹⁹. En revanche, tous les chevaliers de Malte apprennent à nager avant d'embarquer sur les galères de la Religion, bâtiments de bas bord dont la principale technique de combat est l'abordage, durant lequel les risques de tomber à la mer sont grands⁷⁰⁰. Déjà doté d'une solide formation à l'arsenal de Toulon comme garde de la Marine⁷⁰¹, le chevalier de L'Espine vient la compléter à bord des navires de l'Ordre à l'instar de Suffren⁷⁰², Grasse ou encore Tourville⁷⁰³. Il bénéficie alors d'une formation pratique en mer qui s'appuie sur un manuel incluant 64 articles⁷⁰⁴. Ces articles décrivent aussi bien, comment empenneler⁷⁰⁵ une ancre au mouillage, que couper des mâts (artimon, beaupré et misaine) ou encore remédier à la perte du gouvernail. Parallèlement, il reçoit des cours d'architecture navale par le biais de l'utilisation de maquettes de bateaux. Aujourd'hui on trouve encore au musée naval de Malte une de ces maquettes de navire utilisée dans le cadre de l'instruction des jeunes chevaliers⁷⁰⁶.

corrigé ce 1^{er} janvier 1777, présenté à son altesse éminentissime monseigneur le grand maître Emmanuel de Rohan.

⁶⁹⁹ Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Éd. Cnrs, Paris, 1991, 471 p.

⁷⁰⁰ Les galères sont des navires de combat d'une telle manoeuvrabilité qu'elles peuvent même attaquer les fortifications terrestres, d'où l'expression « Le bois peut combattre les pierres ».

⁷⁰¹ Jean Boudriot. *Le vaisseau de 74 canons*, collection archéologie navale française, édition des quatre seigneurs, Tome IV, 1977, 391 p. Voir p. 8 le chapitre sur les gardes de la marine.

⁷⁰² Toutefois, Suffren fait exception dans la mesure où il est retourné plus de quatre fois à Malte dépassant largement l'obligation de faire ses caravanes pendant deux ans. À chaque période correspond une étape dans sa carrière. De 1770 à 1772, il est le capitaine de la galère *St Nicolas*, puis Capitaine général des galères maltaises de 1780 à 1781, et finalement lieutenant général des vaisseaux de l'Ordre de 1785 à 1789.

⁷⁰³ Comte de Tourville (1642-1701) vice-amiral et maréchal de France. Son père sollicite son admission dans l'ordre de Saint Jean de Jérusalem à Malte auprès du grand maître Jean-Paul de Lascais-Castellar, Anne Hilarion de Costentin est reçu de minorité le 11 avril 1647, grâce à ses huit quartiers de noblesse, à l'âge de quatre ans au prieuré de la langue de France.

⁷⁰⁴ Chevalier de Mornan du Poët, *Traité de manoeuvre pratique des vaisseaux pour l'instruction des jeunes officiers qui veulent s'appliquer au service de la marine*. Manuscrit du lieutenant de vaisseaux de l'Ordre de Malte, s.d.

Le détail de cette maquette figure en ligne (consulté le 13.12.2018) :

https://www.modelships.de/Museums_and_replicas/Malta_Maritime_Museum/Ship-of-the-line.htm

⁷⁰⁵ Mouiller une petite ancre.

⁷⁰⁶ Au départ, la maquette d'arsenal est née d'une ordonnance du grand Colbert du 31 octobre 1678 visant à rationaliser la construction des navires : « L'intention du Roy est qu'il soit fait, en chaque arsenal, des modèles en petit des vaisseaux de chacun des cinq rangs, dans lesquels les mesures seront réduites au 1/12^e ou au 1/20^e de toutes leurs proportions et mesures. Il faudra que ces modèles soient faits avec autant d'exactitude et de justesse qu'ils servent perpétuellement pour les mesures et proportions à tous les vaisseaux qui seront construits dans l'avenir. » Ces maquettes d'arsenal ont également un rôle de support pédagogique pour l'instruction des gardes de la Marine en France. Dans ses collections, le musée national de la Marine de Toulon conserve par exemple deux « modèles d'instruction » réalisés par l'atelier des modèles de l'arsenal de Toulon : la frégate de 26 canons *Sultane* (1765-1793) réalisée au 1/10^e en 1765, et le vaisseau de 74 canons *Duquesne* (1788-1805) réalisé au 1/12^e en 1787.

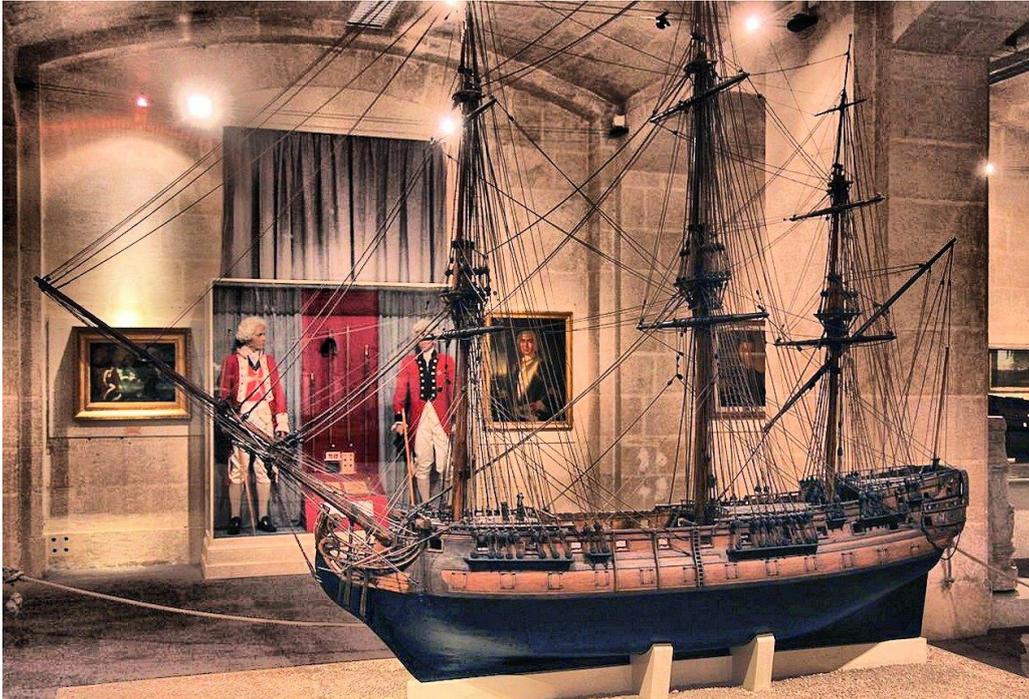


Fig. C3-002. Maquette du *Vaxxel* datant de 1772.
[Musée de la Marine à Malte, cliché de l'auteur.]

Il s'agit de la maquette du vaisseau de troisième rang de 56 canons *Vaxxell*, mesurant trois mètres de long et inaugurée en 1772 au collège des Jésuites, en présence du grand maître Emmanuel Pinto. Une autre maquette du *Vaxxell* montre une figure de proue représentant un *lion dressé* tenant entre ses griffes la tête d'un infidèle⁷⁰⁷. Toutes les parties sont démontables et utilisées lors de démonstrations pédagogiques⁷⁰⁸. Seulement deux de ces maquettes d'instruction ont survécu, l'autre étant le *Working Vaxxell*. Outre cet apprentissage s'appuyant sur l'étude de maquettes de bateaux, une partie de l'enseignement prévoit l'initiation à la communication à bord des navires par le biais des signaux.

À l'époque, deux types de signaux opérationnels coexistent : d'une part, ceux d'ordre général qui incluent les signaux pour la bataille, les instructions nautiques, les opérations de mouillage et les itinéraires du voyage et d'autre part, ceux plus particuliers comprenant les ordres du général aux capitaines et les nouvelles réciproques. Les signaux doivent être appris par cœur par les jeunes officiers et sont consignés dans des carnets de poche. Un tel carnet est exposé au musée de la marine à Malte et L'Espine a dû certainement en tenir un en main afin d'apprendre la

⁷⁰⁷ NLM, Lib. 1146.

⁷⁰⁸ Grima, Bonanno, Dalli, Gauci, Muscat. *The maritime history of Malta*, Salesians don Bosco, Malte, 2011, 207 p. Voir chap. 4, p. 148, *Two vaxelli instruction models*.

signification de tous ces signaux⁷⁰⁹. À titre d'exemple, les pavillons délivrent des messages en fonction de leur couleur : le pavillon rouge signifie « on ne comprend pas », le pavillon blanc signifie « felouque à mettre à la mer », et le pavillon bleu « besoin de médicaments à bord ». Au XVIII^e siècle, la transmission des signaux en mer ou avec le port demeure imparfaite en dépit de nombreuses améliorations. À l'époque, un ouvrage qui répertorie tous les signaux en vigueur pour l'escadre de Malte fait office de référence au niveau des différentes fonctions et positions du pavillon⁷¹⁰. Il s'intitule *Segnali da osservare si sopralla squadra delli vascelli di Malta*, date de 1714 et comporte de nombreuses illustrations aquarellées réparties en six cases par page avec le navire représenté et la couleur du pavillon selon la signification inscrite en dessous.

Hormis quelques Mémoires tels que ceux du chevalier de Villages à bord du *Saint-Zacharie*⁷¹¹ ou ceux du chevalier de Cotignon⁷¹², peu d'écrits décrivent les caravanes et peu d'études sont consacrées à la vie des chevaliers à bord⁷¹³. Toutefois, les archives conservent quelques témoignages dont celui du chevalier de Grille, lieutenant général des galères, et parent du chevalier de L'Espine à bord du *Saint Jean* où le 26 juin 1726, il relate au grand maître les faits suivants : « Le calme m'empêcha pour lors de prendre aucune résolution, quelques bâtiments à qui nous parlâmes depuis nous assurant qu'il n'y avait aucun ennemi du côté de l'est, je pris le pari de visiter la Capraia, la Gorgone et toutes les îles. Si les travaux de cette campagne sont infructueux, l'ennemi ne peut se glorifier que du bonheur qui l'a soustrait à nos poursuites, tandis que votre sage prévoyance Monseigneur, et notre ardeur à l'exécution de ses ordres ne nous laissant rien à nous reprocher, pourront nous

⁷⁰⁹ Le musée de la Marine à Malte détient un manuscrit appelé the *Spinola signalling manual*, un des trois exemplaires connus de cette période. Ce manuscrit présente les pavillons en couleur et l'explication des signaux relatifs à leur utilisation.

⁷¹⁰ Cf. annexe All.DA.303. Signaux de l'Escadre de Malte en 1714.

⁷¹¹ Né à Marseille le 5 avril 1742, le chevalier de Villages est reçu le jour de son douzième anniversaire dans la langue de Provence. Le manuscrit NLM, Libr. 480 est un journal de voyage inachevé du chevalier de Villages concernant sa première campagne en mer en tant que caravaniste et quatre autres qu'il fit ensuite entre 1767 et 1773 au service du roi de France.

⁷¹² Cotignon, *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de Marine de Sa majesté Louis le Seizième*, Grenoble, édition des 4 seigneurs, 1974, 489 p.

⁷¹³ Claude Petiet, « Deux mémorialistes méconnus du XVII^e siècle : les chevaliers de Luppé du Garrané et de Larrocan d'Aiguebère, l'oncle et le neveu », in : *Revue de la société de l'histoire et du patrimoine de l'ordre de Malte*, Bulletin n° 9, 2001.

Georges Bergoin, « Le chevalier Paul », in : *Revue de la société de l'histoire et du patrimoine de l'ordre de Malte*, Bulletin n° 8, 2000, p. 5-12.

consoler des caprices du hasard et me fourniront toujours de nouvelles occasions à donner des preuves de mon zèle pour le service de la Religion »⁷¹⁴.

Ces nombreuses expéditions, avec leurs succès remportés par les galères ou les vaisseaux, sont magnifiées au travers d'ex-voto hagiographiques.



Fig. C3-006. Ex-voto de 1723.
[Aquarelle et rehauts de gouache, 27,5 cm x 43 cm, Musée de la Marine à Malte.]

C'est le cas d'un ex-voto de 1723, commémorant les exploits des grands maîtres et chevaliers de l'Ordre de Malte. La légende dans le ciel avec les blasons de l'Ordre indique « Caravelle d'Algérie se dirigeant vers le vaisseau *Saint-Vincent* commandé par le chevalier Jacques François de Chambray et le chevalier André de Grille, de la famille maternelle du chevalier de L'Espine, le 4 août 1723 ». La caravelle d'Algérie est capturée, dans le golfe de Tétouan le 26 août 1723.

Grâce aux Mémoires de quelques chevaliers et aux nombreux ex-voto encore préservés, nous pouvons alors entrevoir les conditions de traversée et la vie à bord d'une galère avec ses aléas⁷¹⁵. Une fois sa formation théorique terminée, le chevalier de L'Espine passe à la pratique avec les caravanes qui valident à la mer le cursus de l'école navale maltaise.

⁷¹⁴ NLM, Arch 268, f° 51.

⁷¹⁵ Une collection unique de 85 toiles ex-voto est exposée au Zabbar sanctuary Museum à Malte. La plus ancienne date de 1631. La majorité de ces toiles ex-voto est marquée « VFGA », une abréviation de l'expression latine *Votum Fecit et Gratiam Accepit* signifiant qu'un vœu a été fait et que la grâce a été accordée.

3.1.3. Caravanes sur la frégate *Sainte Elisabeth* et la galère *Victoire*

Pour faire ses caravanes, il faut impérativement être âgé de 25 ans. C'est pourquoi le chevalier de L'Espine ne pouvait se rendre à Malte plus tôt et c'est en 1784, soit juste l'année de sa vingt-cinquième année, qu'il part de Toulon pour Malte à bord de la frégate *Ste Elisabeth*. Habituellement, les caravanes se divisent en quatre périodes de six mois⁷¹⁶.

À ce titre, le roi autorise le chevalier à abandonner momentanément sa fonction dans son corps pour aller faire ses caravanes et résider à Malte. Pendant cette absence, il continue à percevoir ses appointements sous forme de gratification. Dans son dossier militaire, on voit sa demande de congés acceptée pour rejoindre Malte de 1784 à 1786 et deux embarquements à bord des bâtiments de la Religion y sont mentionnés. C'est à bord de la frégate *Ste Elisabeth*, commandée par le chevalier de Sobirats⁷¹⁷, qu'il quitte Toulon le 24 mai 1784 pour passer ensuite sur la galère *Victoire* du chevalier de Villages, le 3 juin 1785. Sur la galère, il effectue une croisière sur les côtes d'Italie pour repasser à nouveau le 27 mars 1786 sur la frégate *Sainte Elisabeth* cette fois-ci commandée par Saint Felix⁷¹⁸ en direction de Toulon où il arrive le 4 avril. L'originalité de son parcours tient au fait qu'il navigue sur deux types de bâtiments différents, une frégate et une galère, lui permettant d'acquérir de nouvelles compétences en mer, la manœuvrabilité d'une frégate n'étant pas la même que celle d'une galère. Chaque escadre a son propre arsenal⁷¹⁹, celui de Birgu pour les galères et celui de Sanglea pour les vaisseaux⁷²⁰. Au cours de ses caravanes, le chevalier de L'Espine a la chance d'être affecté dans chacune des escadres : celle des galères et

⁷¹⁶ NLM, AOM 1759 f° 114.

⁷¹⁷ Albany (Comtesse d'), Lettres de la comtesse d'Albany au chevalier de Sobirats suivies de quelques pièces inédites ayant rapport à elle par le marquis de Ripert-Monclar. Monaco, archives du palais princier, Paris, 1916, 138 p.

⁷¹⁸ NLM, AOM 163 f° 234. Le 8 juillet 1785, le commandement de la frégate est remis à St Felix nommé capitaine.

⁷¹⁹ Cf. annexe AI.CPE.017. Cartographie relative à l'Île de Malte, Plan de l'arsenal de Malte dans les années 1740. Ce plan dont l'original est conservé à la National Library, illustre aussi la façon d'installer un mât sur un navire à l'aide de la machine. L'arsenal de Vittoriosa (ou Birgu) regroupe toutes sortes de magasins mais aussi une boulangerie. En effet, qui dit arsenal dit espace de stockage pour les armes, les munitions, le matériel et les vivres. Le bâtiment dédié aux navires et à leur approvisionnement a 120 mètres de long pour 30 mètres de large sur trois étages, soit une capacité de stockage de 10 800 mètres carrés.

Lino Bugela, Mario Buhagiar et Stanley Fiorini, *Birgu: a Maltese Maritime City*, Malte, 1993, 869 p.

⁷²⁰ De l'autre côté de Sanglea le long de l'anse dite « port des Français », l'Ordre fait aménager un espace de stockage pour le matériel de construction associé à un petit arsenal complémentaire de celui de Vittoriosa : ce nouvel espace s'organise autour de nombreux entrepôts prévus pour le bois, la poudre et le fer.

celle des *vascelli* (vaisseaux) Cette distinction joue un rôle important dans la mesure où chaque escadre remplit une fonction bien particulière et les missions à bord des galères se distinguent de celles à bord des frégates. De concert avec le *San Giovanni*, les campagnes en mer des frégates *Ste Elisabeth* et *Ste Catherine* ont toutefois pour but commun de lutter contre la régence de Tunis.

La congrégation des vaisseaux est mentionnée dans les textes dès 1596. Mais c'est seulement à partir de 1705 que la marine de l'Ordre est divisée en deux escadres à la demande du grand maître Perellos le 31 mars 1700⁷²¹ : celle des galères et celle des autres navires appelés *vascelli*⁷²². Les galères croisent l'été, les vaisseaux croisent l'hiver⁷²³. Dès la fin du XVIII^e siècle, l'escadre des galères se voit réduite à quatre unités seulement: la *Capitana*, la *Magistrale*, la *Vittoria* et le *Saint Louis*⁷²⁴. Alors qu'au début du XVIII^e siècle, la galère est encore prédominante au service de l'Ordre, elle laisse peu à peu place aux vaisseaux de 3^e rang et aux frégates.

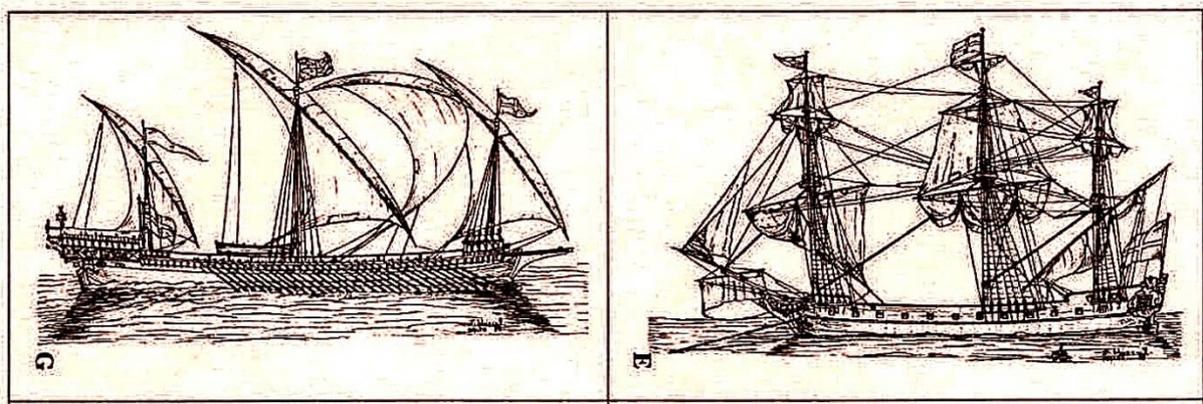


Fig. C3-004. Galère *Capitana* (G) et frégate du type *Ste Elisabeth* (E).
[Joseph Muscat, *The Warships of the Order of St John 1530-1798*, p. 111.]

En tout l'Ordre de Malte compte six frégates⁷²⁵, armées généralement de 40 canons dont 13 canons situés sur le pont supérieur de chaque côté et 7 canons sur le gaillard⁷²⁶. À l'époque du chevalier de L'Espine, l'amiral en place se nomme

⁷²¹ NLM, Lib. 262, f° 20. On estime que l'escadre a effectué plus de 130 missions, capturant 3 357 esclaves et s'emparant de 596 canons.

⁷²² Un ouvrage regroupant l'ensemble des ordonnances et les règlements concernant l'escadre est édité en 1778 sous le titre *Istruzioni per i cavalieri ufficiali delle navi*.

⁷²³ NLM, Lib. 390, f° 45.

⁷²⁴ La galère est devenue depuis le XIV^e siècle le navire privilégié de la flotte de Malte, car le plus maniable dans le bassin méditerranéen face à l'Infidèle qui emploie le même type de bâtiment. D'autant que l'ordre est souvent sollicité par les autres royaumes ou républiques pour son savoir-faire dans les engagements contre les barbaresques.

⁷²⁵ *Nostra Signora del Pilar & San Giusepp, San Raimondo, Beatissima Vergine Santa Maria del Pilar Santa Elisabetta, Santa Caterina.*

⁷²⁶ Anton Quintano, *The Maltese-hospitaller Sailing Ship Squadron 1701-1798*, Malta, San Gwann, 2003, 333 p., p. 98.

Giovanni Battista Amalfitani⁷²⁷. Il est remplacé le 29 novembre 1786 par Francesco Mazzei⁷²⁸.



Fig. C3-005. Giovanni Battista Tommasi (1731-1805).amiral de Malte en 1784.
[Auteur inconnu, huile sur toile 79 cm x 99,5 cm, domaine public.]

L'amiral rend compte de ses activités à la congrégation et nomme le général de l'escadre ainsi que les deux officiers principaux à l'arsenal de Birgu : le prudhomme et le secrétaire. Durant toute l'époque moderne, l'arsenal de Birgu est régulièrement utilisé par l'Ordre pour des travaux de réparations ou de carénage et pour la construction de 17 galères entre 1535 et 1638.

Construite à Malte, la frégate *Sainte Elisabeth*⁷²⁹ de 40 canons fait l'objet d'une commande le 15 septembre 1782 auprès des deux architectes navals maltais, Salvatore di Barro & Demetrio Scolaro⁷³⁰. Elle est construite en même temps que la *Santa Maria*⁷³¹, une autre frégate vendue dès 1796 aux enchères avec tout son

Cf. annexe AII.DA.303a. Bâtiments de l'escadre des vaisseaux de Malte 1702-1798.

⁷²⁷ NLM, AoM 162, f° 338.

⁷²⁸ NLM, AoM 164, f° 108.

⁷²⁹ Il est coutume de dire que la frégate construite par les Français a très bonne réputation : c'est à Toulon que l'Ordre envoie ses architectes navals se spécialiser dans la construction de tels bâtiments. Ce type de navire est particulièrement recherché par l'Ordre car beaucoup plus économique en main d'œuvre et plus rapide pour chasser les pirates barbares.

⁷³⁰ Il n'existe aucun plan de cette frégate dans les archives. Selon Joseph Muscat, historien naval et spécialiste des galères maltaises, les galères n'étaient jamais construites à partir d'un plan mais selon une tradition orale transmise de génération en génération. Pour ce faire, on partait de la longueur fixée entre les perpendiculaires et l'on en déduisait toutes les autres dimensions sans l'aide d'un plan.

Joseph Muscat, « The warships of the order of St John 1530-1798 », *op. cit.*, p. 99.

⁷³¹ NLM, AoM 1827, f° 618-654, et AOM 272, f°106.

équipement en raison de sa vétusté⁷³². La facture retrouvée dans le *liber conciliorum* (qui correspond au journal des instructions de l'ordre)⁷³³ indique le montant total dépensé en 1784, à la date du lancement de la *Sainte Elisabeth* : 402 855 Scudi. Le montant des dépenses faites pour l'embellissement y apparaît également et l'on note que trois couleurs sont utilisées sur la frégate : noir, blanc et rouge. La peinture rouge est réservée à la partie au-dessus de la ligne de flottaison, la blanche est appliquée au-dessous à la carène. Trop couteuse en frais de réparations, la *Santa Maria* est vendue aux enchères. Le sort de la *Sainte Elisabeth*⁷³⁴ de 600 tonnes, est tout autre puisqu'elle rejoint la flotte française en 1798, sous le nom de *Carthagénoise*.

Quant aux sources étudiées dans les archives maltaises relatives à la *Ste Elisabeth*, elles revêtent trois formes différentes : en dehors de l'aspect comptable, on y trouve une partie du rôle d'équipage ainsi que les mouvements enregistrés à l'occasion des sorties et rentrées au port.

Le détail des dépenses et des rentrées d'argent nous provient des nombreux registres de comptabilité encore conservés à la *Library of Malta*⁷³⁵. Une des particularités de cette marine réside dans le fait que chaque navire est responsable de sa propre comptabilité divisée en trois grandes catégories bien distinctes, reflétant la vie à bord : d'une part y sont notés les salaires, la table du capitaine, les fonds pour les invalides et divers, d'autre part les frais engagés pour le matériel telles que la corderie et la mâture, et enfin les dépenses affectées aux victuailles à embarquer. La comptabilité de la frégate *St Elisabeth* est soigneusement reportée dans un registre⁷³⁶ doté d'une colonne de chiffres pour le paiement de la solde⁷³⁷, puis une partie des personnes embarquées est indiquée dans le rôle d'équipage. Dans un second registre où toutes les entrées et sorties des bâtiments de la Religion sont signalées par date⁷³⁸ de manière chronologique, on peut y retracer les déplacements de la frégate *Ste Elisabeth*.

⁷³² NLM, AoM 275, f° 9.

⁷³³ NLM, AoM 274.

⁷³⁴ NLM, AoM 276, f° 35. Au moment de l'invasion de l'île par les Français en 1798, le *San Zaccaria*, la frégate *Ste Elisabeth* et quatre galères sont dans le grand port. Bonaparte fait incendier les quatre galères. Les deux navires de prise deviennent respectivement le *Degeo* et la *Carthagénoise*. Ce dernier est commandé peu de temps par le capitaine français Tellier, puisque la *Royal Navy* s'empare de cette frégate le 5 septembre 1800.

⁷³⁵ *Libro Grande* de 1737 à 1739.

⁷³⁶ NLM, Arch 1840.

⁷³⁷ NLM, Arch 1809. Registre de 112 pages avec un index alphabétique des personnes embarquées.

⁷³⁸ NLM, AoM 2231-2233.

L'étude du registre comptable contenant les chiffres inscrits pour le paiement de l'équipage au 31 juillet 1785, nous livre une information importante à savoir le nombre de personnes embarquées. Plus de 320 noms y sont listés sans aucun ordre alphabétique précis, ce qui rend le dépouillement des informations plus fastidieux. Toutefois pour le paiement de la solde, la répartition se fait selon le poste occupé à bord ainsi on découvre qu'il y avait – entre autres – 3 chirurgiens, 4 pilotes, 2 pilotino, 4 guardiani, 4 canonnières chef, 4 canonnières de 1^{re} classe, 9 canonnières de 2^e classe, 2 canonnières de 3^e classe, 4 timoniers, 29 marins de 1^{re} classe, 116 marins de 2^e classe, et 47 marins de 3^e classe, la majorité des marins étant originaires de Malte⁷³⁹.

Au registre comptable s'ajoute le rôle d'équipage de la frégate *Ste Elisabeth* pour la période de 1784 à 1785⁷⁴⁰. Malheureusement, ce rôle nous fournit peu de nouvelles informations car il est lacunaire et ne dépasse pas la lettre F.

Enfin, le registre des entrées et des sorties des bâtiments de la Religion, couvre trois périodes distinctes : la première de 1753 à 1778, la deuxième de 1778 à 1788, et la dernière de 1788 à 1798. Ces registres s'intitulent « Journal de l'arrivée et du départ des religieux du couvent, de l'arrivée et du départ des bâtiments de la Religion »⁷⁴¹. Naturellement, c'est la deuxième période que nous avons retenue et pour laquelle on trouve la date des départs et arrivées des chevaliers répertoriés selon leur langue d'origine. Ces départs sont classés par semestre : le premier du 1^{er} mai au 30 octobre, le second du 1^{er} novembre au 30 avril. Pour la période du chevalier de L'Espine, le premier semestre 1784, le registre indique 51 chevaliers arrivés pour 62 partis dont 9 de la langue de Provence. Au cours du deuxième semestre, ce sont 56 arrivées pour 32 départs, dont 13 arrivées dans la langue de Provence. Curieusement, le nom de L'Espine n'apparaît ni dans la liste d'arrivée des chevaliers ni dans celle de leur départ.

Selon le registre indiquant les mouvements de la frégate, cette dernière ne part jamais toute seule en campagne⁷⁴². Au cours du deuxième semestre 1784 (1^{er} novembre 1784 au 30 avril 1785) par exemple, les frégates *Ste Catherine* et *Ste Elisabeth* quittent le port ensemble en février. Puis à nouveau lors du premier semestre 1785 (1^{er} mai au 30 octobre), les frégates *Ste Catherine* et *Ste Elisabeth*

⁷³⁹ On y trouve des noms typiques, tels que Giovanni Camilleri, Paolo Gauci, Paolo Mifsud.

⁷⁴⁰ NLM, Arch 1809.

⁷⁴¹ *Giornale dell' arrivo in Convento e partenza dei Religiosi, dell' arrivo e partenza dei Bastimenti della Religione.*

⁷⁴² NLM, AoM 2232.

arrivent le 1^{er} juin et repartent le 8 octobre en convoi avec le *St Zacharie*⁷⁴³. Ce convoi est décrit dans la correspondance diplomatique de Cadix qui précise que le *St Zacharie* de 62 canons transporte 414 hommes d'équipage⁷⁴⁴. Arborant le pavillon du Lieutenant général, il accompagne la frégate *Ste Elisabeth* de 44 canons et 320 hommes d'équipage, commandée par le chevalier de Sobirats. Cette information vient corroborer le nombre d'hommes figurant au registre comptable de la *Ste Elisabeth*.

Leur mission consiste à embarquer l'argent des revenus de l'Ordre de Malte. Autrement dit, sous l'ordre de Suffren à bord du *St Zacharie*, les frégates de l'Ordre servent à convoier des fonds appelés *responsions*⁷⁴⁵. Ces *responsions* jouent un rôle primordial en permettant à l'Ordre d'entretenir sa flotte, de financer la construction des fortifications et de mener à bien ses activités de course⁷⁴⁶. Lorsque l'argent des *responsions* ne suffit pas, l'Ordre n'hésite pas à prélever des taxes extraordinaires sur les commanderies, le coût de construction d'une galère pouvant aller jusqu'à 9 000 écus. Aussi pour soutenir l'effort de guerre et parer aux imprévus tels qu'une tempête, un naufrage ou autre avarie, une congrégation est spécialement créée pour prélever une somme sur les *responsions*, réservée à l'entretien des navires et au paiement des soldats. En 1555, une grande tempête submerge dans le port de Malte, quatre galères qui étaient armées⁷⁴⁷. Cette perte considérable qui fait 600 victimes, affecte l'Ordre à tel point que le grand maître Claude de la Sengle⁷⁴⁸ décide de financer exceptionnellement sur ses propres deniers la construction d'une galère⁷⁴⁹.

⁷⁴³ NLM, AoM 1829, f° 53, NLM 480 p. 1, et NLM, AoM 272, f° 30. Navire de de 1 161 tonneaux, construit à Malte par Agostino et Giuseppe Scolaro, le *St Zacharie* est lancé le 21 juillet 1765. D'une longueur de 46,5 m et d'une largeur de 12,96 m, il est armé de 62 canons (24 de calibre 18, 26 de calibre 12 et 12 de calibre 8). Bonaparte l'intègre à la flotte française en 1798 sous le nom de *Dego*. Il sera resté en service pendant 35 années.

Cf. annexe All.DA.304. Maquette du *San Zaccharia*, Malte 1765.

⁷⁴⁴ Archives nationales, Marine, Affaires Étrangères, AE/B/I/293, f° 100-102 et AE/B/I/294, f° 155-156.

⁷⁴⁵ Les contributions ordinaires de chaque commanderie s'appellent *responsions* ; elles peuvent être augmentées selon les besoins de l'Ordre. Généralement, elles représentent un sixième des revenus de la commanderie et sont relevées annuellement.

⁷⁴⁶ Abbé Vertot, *Histoire des chevaliers Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem*, Paris, 1726, t. 1, p. 402 : « Le prieur étoit chargé de faire la visite des prieurés, et d'envoyer à la Terre-Sainte, en troupes ou en argent, les contributions ordinaires de chaque commanderie de son prieuré, appelées *responsions*, qui pouvoient être augmentées selon les besoins de l'ordre, et en conséquence des ordonnances et des décrets du chapitre général. »

⁷⁴⁷ *Santa Fè, San Michele, San Filippo et San Claudio*.

⁷⁴⁸ <http://www.templiers.net/hospitaliers-saint-jean/Origines-Ordre/index.php?page=Malte-Grands-Maitres-1-15#5>

⁷⁴⁹ <http://www.islalocalcouncil.com/promseng.htm>, (consulté le 04.09.2018).

C'est donc à une mission particulière de transport de fonds et non à une action offensive classique contre l'infidèle, qu'est associé le chevalier de L'Espine, lors de son passage sur la frégate *Ste Elisabeth*. Voyons maintenant les conditions de vie du chevalier de L'Espine à bord, au cours d'une journée ponctuée par les prières et les repas.

Les repas servis à l'équipage obéissent aux strictes obligations religieuses édictées par le grand conseil et se doivent d'être respectées par les chevaliers de l'Ordre sous peine de représailles. Ainsi, trois chevaliers français surpris en train de manger de la viande le vendredi écopent de six mois de prison. Deux types de sanctions peuvent être appliqués : leur emprisonnement au Fort St Elme⁷⁵⁰ ou leur renvoi de l'ordre avec confiscation de leurs habits. Une stricte discipline règne donc à bord des navires pour éviter ce genre d'incidents fâcheux⁷⁵¹. Cette discipline obéit aux règles suivies par le chevalier de L'Espine au moment de son embarcation, règles dont nous allons voir les implications au quotidien. Chaque jour un repas chaud est garanti à l'équipage sauf en cas de mauvais temps ou de poursuite d'un ennemi. Dans ce cas des biscuits, du fromage et des sardines sont servis avec du vin⁷⁵². Les chevaliers ont coutume de partager une assiette pour deux mais chacun dispose de sa demi-bouteille de vin⁷⁵³. L'ordinaire peut s'améliorer dès lors que le règlement prévoit lors du décès d'un chevalier, que sa portion de 40 jours soit redistribuée aux autres. Autre règle imposée pendant quatre jours par semaine, à savoir le lundi, mercredi, vendredi et samedi, aucune viande n'est consommée à bord des navires mais à la place on distribue du thon, des sardines, du fromage, des olives de l'huile et du vinaigre⁷⁵⁴. Ces jours-là, la consommation d'œufs est nettement encouragée. En revanche pendant les trois autres jours la consommation de viande comme la volaille ou le mouton est tolérée⁷⁵⁵. Naturellement la consommation de biscuits demeure essentielle. Sa

⁷⁵⁰ Saint-Elme est alors le saint-patron des marins. Fort militaire bâti en 1552 par l'ordre de Saint-Jean, il occupe l'entrée du grand port. Le fort Saint-Elme sert également de prison aux Français lors de leur occupation de l'île de 1798 à 1800.

Charles Stephensen, *The Fortifications of Malta 1530-1945*, Oxford, Osprey, 2004, 64 p.

⁷⁵¹ NLM, AoM 1146.

⁷⁵² NLM, Lib. 413, f° 182.

⁷⁵³ Il existe certaines dérogations pour l'alimentation, notamment pour le capitaine. Ce dernier peut embarquer des denrées qu'il paye sur ses propres deniers.

⁷⁵⁴ En France, c'est l'*Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine* qui réglemente très précisément le cadre général des repas à bord (X^e, titre III, De la distribution des vivres sur les vaisseaux, 1689).

⁷⁵⁵ Seulement quatre têtes de bétail sont emmenées en raison du manque de place et de la paille à

production est un monopole d'État et il faut demander une patente spéciale au grand-maître pour en fabriquer. D'ailleurs, seule la boulangerie de l'Ordre est habilitée à préparer les biscuits à embarquer. Même si la conservation de ces biscuits à bord est problématique en raison de l'humidité et des conditions climatiques, l'équipage trouve la parade en aménageant un espace recouvert de zinc ou d'étain blanc afin de préserver leur qualité croustillante et leur conservation⁷⁵⁶. Souvent, ce sont des tartanes maltaises qui transportent les vivres ou encore les munitions⁷⁵⁷. Elles accompagnent donc les galères dont l'espace de stockage à bord est assez limité⁷⁵⁸. Le maximum pouvant être chargé comprend une période de trois mois de nourriture et quinze jours de bois (avec quelques sacs de charbon) : en cas de pénurie, les rames peuvent exceptionnellement servir de combustible pour entretenir le feu. Autre élément de taille, celui de l'approvisionnement en eau potable : une moyenne de 370 barriques d'eau assure jusqu'à cinq jours de consommation à bord, ensuite les galères doivent se rendre à l'île de Lampedusa pour se réapprovisionner.

En dehors de ces contingences matérielles, la vie à bord répond aussi à des impératifs spirituels. Le chevalier de L'Espine vit sa foi à bord pendant ses caravanes⁷⁵⁹. Il met sa vie au service de la Religion⁷⁶⁰. Chaque jour, les chevaliers disent les prières du matin et du soir, et récitent le rosaire.

C'est Jurien de la Gravière qui a mis en place une messe quotidienne sur les galères⁷⁶¹. À Malte, l'autorisation de dire une messe est élargie aux vaisseaux de haut-bord en 1706. Cette messe a lieu au moment du lever du soleil. Généralement la galère

prévoir pour elles. La plupart du temps, la viande est servie en boulettes. On embarque aussi du saucisson et du jambon, ainsi que 150 volailles.

⁷⁵⁶ Un feu brûle toute la journée à bord du navire dans un bac en métal entouré d'argile pour limiter le danger de braises incandescentes pouvant sauter du feu et créer ainsi un incendie. Le feu est éteint chaque soir afin d'économiser le bois. Généralement le coin cuisine occupe la dernière rangée des bancs des galériens, sur une faible surface.

⁷⁵⁷ NLM, AoM 1770, f° 228 et NLM, AoM 260, f° 9.

⁷⁵⁸ Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », in : *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. n° 52-1, n° 1, 2005, p. 7-38. En ligne (consulté le 12.12.2018) : <https://www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2005-1-page-7.htm>

⁷⁵⁹ Alain Blondy, « La piété en mer des chevaliers de Malte », in : Michel Vergé-Franceschi, *Mer et Religion*, Éd. Alain Piazzola, Ajaccio, 2008, p.147-162.

⁷⁶⁰ Alain Demurger, *Chevaliers du Christ : les ordres religieux-militaires au Moyen Âge (XI-XVI^e siècle)* Paris, Seuil, 2002, 407 p.

⁷⁶¹ En France c'est l'Ordonnance de la Marine d'août 1681 qui crée l'obligation d'embarquer un aumônier à bord de chaque vaisseau voyageant au long cours. Il y est chargé de « dire la messe, d'administrer les sacrements, et faire la prière et les instructions chrétiennes » (Titre II, de l'aumônier, art. 1^{er}). Les aumôniers sont formés dans des séminaires tenus par les Jésuites à Toulon, Brest et Rochefort.

*Capitane*⁷⁶² hisse son pavillon à l'aube pour faire signe aux autres galères de commencer la messe⁷⁶³. Ainsi à bord de chaque vaisseau de l'Ordre, officie un chapelain faisant partie intégrante de l'équipage. Il apporte à bord un autel portatif⁷⁶⁴ avec tous les instruments sacerdotaux⁷⁶⁵. Le rôle du chapelain consiste aussi à absoudre les chevaliers de tous leurs péchés avant un combat et n'hésite pas à faire le tour du pont pour écouter les chevaliers et recueillir leur confession. Lors d'un décès en mer, une tradition navale ancrée à bord des navires de l'Ordre veut que le corps soit jeté par tribord⁷⁶⁶. Le corps du défunt est placé dans sa couverture qui une fois cousue fait office de linceul. Souvent, deux boulets sont ajoutés comme lest. Seuls les chevaliers décédés ont le droit à un tir de canon en guise de salut à bord du navire⁷⁶⁷. Le chapelain rappelle aux chevaliers de faire leur dépropiement⁷⁶⁸, sorte d'inventaire avant décès des biens possédés, rédigé comme un testament⁷⁶⁹. Cette formalité obligatoire revêt la forme d'un document présenté au chapitre provincial de la langue qui a pour instruction de le garder clos et scellé. Les prières à bord viennent donc également rythmer la vie du chevalier de L'Espine.

Quant à l'uniforme porté par les chevaliers à bord des navires de la Religion, il est conforme aux règles strictes en la matière. Jean Vincent de Gonzague, Général des galères de Malte en 1562 rapporte qu'on fit une loi qui a toujours été observée depuis : tous les chevaliers allant en caravane doivent porter chacun l'épée et le poignard, la cuirasse les brassards, le morion⁷⁷⁰, deux arquebuses ou une arquebuse

⁷⁶² Toujours de couleur noire pour se distinguer des autres galères qui sont de couleur rouge.

⁷⁶³ Ce pavillon, appelé *le drapeau du saint-pays*, est facilement reconnaissable par sa couleur blanche divisée en quatre parties par une croix rouge.

⁷⁶⁴ Alain Blondy, « La piété en mer des chevaliers de Malte », *op. cit.*, voir p. 151 l'illustration de ce type d'autel portatif. Cet autel portatif est protégé des intempéries par une « barracca », sorte d'abri de bois et de toile escamotable souvent blanc et orné de décorations diverses.

⁷⁶⁵ Selon un inventaire retrouvé aux archives du musée de la cathédrale à Malte, le chapelain emporte avec lui un crucifix, un calice, deux petits flacons et un pyx, quatre coupes dont une rouge, une blanche, une verte et une violette, deux serviettes pour se sécher les mains, un missel, une cloche, un autel portable en bois et des cierges.

⁷⁶⁶ Ismaël Bélisle, *La voile et le canon*, Ancre de Marine, 2011, 267 p. Voir p. 228 les rites funéraires à bord des navires de la Royale. Le côté bâbord est réservé pour les punitions des hommes récalcitrants ou encore pour jeter le cadavre des animaux morts. Par décence et par respect, un cadavre n'est donc jamais jeté côté bâbord.

⁷⁶⁷ Dans le cas où un membre d'équipage décède à bord du navire proche des côtes, on procède alors à son enterrement dès le navire à quai.

⁷⁶⁸ Les chevaliers novices ne sont pas tenus au dépropiement puisqu'ils n'ont pas prononcé leurs vœux, et donc celui de pauvreté, ils notent alors leur déclaration devant témoin.

⁷⁶⁹ François Moureau, *Captifs en Méditerranée aux XVI^e-XVIII^e siècles : histoires, récits et légendes*, Presses Paris Sorbonne, 2008, 269 p. Voir p. 177 de nombreux exemples de dépropiements dont celui du chevalier de Grimaldi, grand prieur de St Gilles, daté du 22 février 1734 (NLM 931, 19 f° 69).

⁷⁷⁰ Sorte d'armure de tête plus légère que le casque.

et une arbalète en fer ainsi que revêtir un manteau rouge avec la croix blanche dénommé la *Sopravesta*⁷⁷¹. Il est fort probable que le chevalier de L'Espine portait cet uniforme réglementaire dont un exemplaire est exposé au Musée de la Marine à Malte.



Fig. C3-006. Uniforme porté par les chevaliers de Malte à bord des navires.
[Musée de la Marine à Malte.]

Sur les galères, les chevaliers caravanistes portent l'habit rouge, parements, revers, collet blanc, boutons jaunes à ancre, veste et culotte blanche. Les profès portent une soubreveste rouge avec une grande croix blanche devant et derrière telle qu'elle est sur l'étendard⁷⁷². *A contrario*, les chevaliers servant sur les vaisseaux portent l'habit rouge, parement, revers collet de velours noir, veste, culotte blanche et boutons jaunes à l'ancre.

Un riche document conservé aux archives de l'Ordre nous éclaire sur l'uniforme. Il s'agit d'un rapport relatif aux uniformes, proposé par le chevalier de Rabatens⁷⁷³ et accepté par le conseil en 1777 sous la présidence du grand maître Rohan⁷⁷⁴. « Je voudrais que le soldat eût les cheveux courts et qu'il eut une petite perruque de peau d'agneau de couleur grisaille qu'il mettrait lors des mauvais temps, cette perruque

⁷⁷¹ Nom italien de la soubreveste, un vêtement sans manche qui se porte pardessus les autres vêtements. La soubreveste était portée par les mousquetaires et par les chevaliers de Malte. Éric Labayle, *Abécédaire du costume militaire*, Sutton, 2018, 32 p.

⁷⁷² La croix blanche à huit pointes correspond aux huit béatitudes à observer dans le cadre du respect du serment. Ces huit béatitudes comprennent le contentement spirituel, vivre sans malice, pleurer ses péchés, s'humilier aux injures, aimer la justice, être miséricordieux, être sincère et net de cœur, savoir endurer la persécution.

⁷⁷³ NLM, MS 112. Proposition du chevalier de Rabatens au grand maître Rohan, relative à l'uniforme (manuscrit). Auguste Emile Cillart de Kermainguy, *Fleur-d'épée ou Malte sous les Chevaliers* : vol. 1, 1798, Lib. de Potter, 1843, 385 p. Homme de confiance de Rohan, le chevalier de Rabatens se charge des affaires où « la raison d'État est plus forte que tout ». Voir p. 368.

⁷⁷⁴ Cf. annexe All.AD.113. Portrait d'Emmanuel Rohan-Polduc.

coiffe très bien quand la coupe en est bien faite elle coute environ 20 sols et on n'en voit pas la fin. Cela est très chaud et garantit des rhumes et des fluxions et a tout à fait bonne grâce. Il faudrait qu'il soit vêtu d'une veste ample avec une petite veste de dessous en forme de gilet appelé à Malte gilet au corsaire. Avec un manteau à la turque muni d'un capuchon pour que le soldat ait la tête et le col à couvert de la pluie et du vent. Ces manteaux peuvent durer trois à quatre ans. Comme ils contiennent peu d'étoffe ils peuvent se rouler et s'attacher le long de la giberne. Pour les souliers, ces derniers doivent être en cuirs déliés avec des talons bas ce qui chausse parfaitement bien et fait marcher de meilleure grâce. Pour l'entretien, prévoir du suif ou de la graisse ainsi l'humidité ne pénètre pas et cette précaution permet aux soldats de ne pas s'écorcher les pieds. À ces souliers il faut ajouter des guêtres. Les culottes doivent être de même drap et de couleur que la veste et cette culotte doit être portée jusqu'à mi-jambe. Le bas de la jambe devant être nu à cause des chaleurs l'été, l'hiver une paire de bas de coton ou de laine étant l'idéal pour la protection contre le froid ».

Comme dit le maréchal de Saxe, « le soldat doit avoir les cheveux très courts de cette façon il ne perd pas de temps à la toilette car c'est ce qui incommodé le plus nos soldats, et tous ceux qui sont chargés de se faire peigner les jours de parades. À tous ces avantages on peut y joindre encore celui de l'épargne soit dans la poudre, la pommade, les épingles et les rubans. Il faudrait à la place du ceinturon, une ceinture à la Maltaise faite de fil pour servir d'été comme d'hiver et de couleur uniforme. Cette ceinture doit être suffisamment large et longue pour que les plis puissent lui servir de poche comme font les matelots et les corsaires maltais. À cette ceinture seraient rajoutées deux petites poches de cuir, l'une pour y contenir une vingtaine de cartouches et l'autre un petit marteau »⁷⁷⁵.

Le 27 mars 1786, les fréigates *Sainte Elisabeth* et *Sainte Catherine* repartent ensemble vers une destination qui n'est pas indiquée sur les registres, comme c'est l'usage. Mais nous la connaissons puisque c'est à cette date précise que le chevalier de L'Espine quitte Malte pour rallier Toulon. Ayant achevé ses caravanes, il retourne au service du Roi de France.

3.2. Le retour dans la Marine royale française 1786-1793

⁷⁷⁵ NLM, MS 112. Proposition du chevalier de Rabatens qui cite le maréchal de Saxe.

3.2.1. Initiation maçonnique à Toulon

C'est à son retour en France que L'Espine va être initié dans une loge maçonnique militaire de Toulon. Pour un jeune chevalier de cette époque, l'appartenance à une loge est signe d'adéquation avec son temps et d'adhésion au nouvel esprit des Lumières. C'est un point de rencontre de l'aristocratie locale et le grand Suffren lui-même appartient à la loge *La Société Olympique*⁷⁷⁶.

Les loges militaires de la Marine se répartissent presque toutes entre les ports de Brest, Rochefort et Toulon⁷⁷⁷. À cette époque Toulon compte plusieurs loges comme *Les élèves de Mars et de Neptune*, *La double Union*, *Les élèves de Minerve*, et *La Parfaite Harmonie*. *La Parfaite Harmonie* compte 50 membres, 24 associés libres, et 11 associés honoraires. Elle est constituée essentiellement d'officiers de la Marine, parmi lesquels de nombreux représentants des grandes familles provençales⁷⁷⁸. Elle entretient sans doute des liens étroits avec la loge *La Nouvelle Harmonie* puisqu'elle participe à sa cérémonie de constitution. C'est cette dernière loge que choisit L'Espine pour son initiation. Mais une fois de plus, le chevalier de L'Espine semble avoir été oublié. Ainsi, il ne figure pas dans le dictionnaire biographique répertoriant pourtant plus de 5 000 noms de gens de mer ayant appartenu à une loge (travaux réalisés par la loge maritime de recherche *La Pérouse*)⁷⁷⁹. Heureusement, le département des manuscrits de la Bibliothèque nationale de France possède un très important *Fonds maçonnique (FM)*⁷⁸⁰. Dans ce

⁷⁷⁶ Dès sa création, *La Société Olympique* s'honore de compter quelque 362 membres. En font partie le duc et le marquis d'Aumont, le marquis et le comte de Beauharnais, le prince de Broglie, le comte de Fersen, le maréchal de Noailles, le duc d'Orléans, le marquis de Pompignan, le bailli de Suffren.

Pierre Chevallier, « Nouvelles lumières sur *La Société Olympique* », in : *Dix-huitième Siècle*, n° 19, 1987, p. 135-147.

Jean Figarella, *Suffren ou les caprices de la gloire : épisodes de la rivalité franco-anglaise sur mer au XVIII^e siècle*, Aubanel, Avignon, 1984, 286 p.

⁷⁷⁷ Jean-Luc Quoy-Bodin, « Le militaire en maçonnerie XVIII^e-XIX^e siècles », in : *Histoire, économie et société*, 1983, 2^e année, n° 4, p. 549-576.

⁷⁷⁸ Parmi ces représentants des grandes familles provençales, on relève : Jean Antoine Possel, Martienq, Marc-Antoine Granet, Vidal de Lery, Sade, de Coriolis, le marquis de Pontevés, le marquis de Grasse-Briançon, Deydier de Pierrefeu, Isnard de Cancelade, d'Orsin, Milet de Mureau, de Vialis.

⁷⁷⁹ Jean-Marc Van Hill, *Dictionnaire des marins francs-maçons*, association ponantaise d'histoire maritime, Kronos, 2011, 570 p.

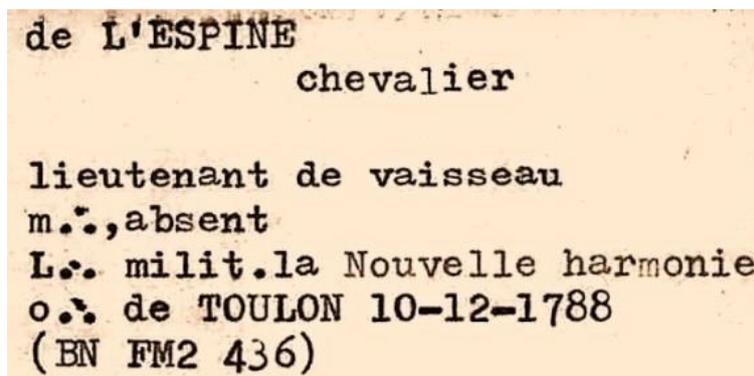
⁷⁸⁰ La Bibliothèque nationale de France abrite l'un des plus importants dépôts de documents maçonniques au monde (manuscrits, estampes, livres rares).

Pierre Mollier, Sylvie Bourel, Laurent Portes, *La Franc-maçonnerie : catalogue de l'exposition organisée dans ses locaux du 12 avril au 24 juillet 2016*, BnF éditions, 2016, 344 p.

Le fonds maçonnique (FM) de la Bnf comprend cinq parties.

- FM1. Archives centrales du Grand Orient et du Suprême Conseil ;

fonds, le *Fichier Bossu* indique l'appartenance du lieutenant de vaisseau de L'Espine à la loge militaire de Toulon *La Nouvelle Harmonie*⁷⁸¹.



de L'ESPINE
chevalier
lieutenant de vaisseau
m., absent
L. milit. la Nouvelle harmonie
o. de TOULON 10-12-1788
(BN FM2 436)

Fig. C3-007. Fiche du lieutenant de vaisseau de L'Espine.
[Bnf, département des manuscrits, fonds maçonnique, fichier Bossu.]

Le chevalier de L'Espine apparaît pour la première fois dans les tableaux de la loge *La Nouvelle Harmonie* le 16 août 1786, avec le grade d'*apprenti*. Il est donc fort probable qu'il a été initié cet été-là à l'occasion de son retour de Malte. Le lieutenant de vaisseau de L'Espine figure ensuite sur le tableau du 7 février 1787, avec son grade d'officier de la Marine et son grade de *maître* dans l'Ordre. Dans le tableau de 1788, il figure avec la mention « en mer », une mention très répandue à l'instar de la mention « absent » dans les loges composées en majeure partie d'officiers de la Marine. Jean Baylot commente le tableau de loge en date du 10 décembre 1785 en concluant qu'il contient surtout des noms d'officiers de la Marine presque tous issus de la noblesse, quelques noms d'officiers étrangers et quelques noms d'officiers des armées de Terre. Il note également la présence de l'abbé de Saurine, député de la loge auprès du Grand Orient de France, qui vote contre la mort de Louis XVI au moment de la Révolution française⁷⁸². Les tableaux de la loge militaire *La Nouvelle Harmonie* recensent de 45 à 51 membres inscrits, pour la période 1785-1788. Dans sa correspondance avec le Grand Orient, une supplique du 12 mars 1785 relative aux textes de sa constitution,

-
- FM2. Archives des loges : loges militaires, loges de Paris, loges de province, loges des anciennes colonies et de l'étranger ;
 - FM3. Registres des loges : livres d'architecture et registres de présence ;
 - FM4. Rituels ;
 - FM5. Diplômes : diplômes personnels et patentes pour les loges.

⁷⁸¹ Le *Fichier Bossu* porte le nom de son donateur (legs de 1987). Il fait référence pour toute recherche individualisée, renfermant plus de 130 000 fiches nominatives qui mentionnent les loges fréquentées et le nom de leurs membres entre 1750 et 1850.

⁷⁸² Jean Baylot (1897-1976) a fait don de sa collection maçonnique à la Bibliothèque nationale de France, soit plus de 2 500 ouvrages. Les archives des loges, issues de la collection de Jean Baylot, sont conservées sous la cote FM2 Baylot 1-783. La loge *La Nouvelle Harmonie* figure sous la cote FM2 Baylot 644.

montre qu'il s'agit d'une loge de création récente⁷⁸³. La loge est créée par François Auguste Veilh des Ambiez (également orthographié Vieills Desambiez). Michel Lafelice indique qu'il est né à Marseille en 1753, qu'il est initié en 1782 et qu'il fait partie de ces officiers de la Marine royale d'extraction nobiliaire débordant d'activité maçonnique⁷⁸⁴. Ultérieurement, Veilh des Ambiez participe à la création de la loge du *Nouveau Peuple Éclairé* dont il est le premier dignitaire en 1789⁷⁸⁵.

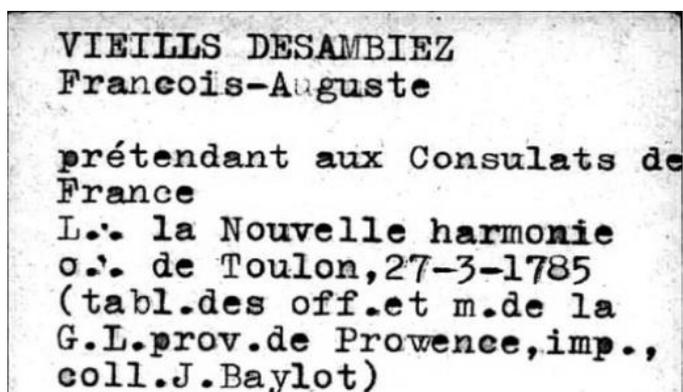


Fig. C3-008. Fiche de François Auguste Veilh des Ambiez.
[Bnf, département des manuscrits, fonds maçonnique, fichier Bossu.]

Sur le sceau de cire de la loge, on distingue les initiales L (1)-N (2)-H (3) pour *La Nouvelle Harmonie*, et l'inscription « ORIENT DE TOULON » (4) et « PERICULO SICUT IN TEMPLO » (5), soit littéralement « Au risque comme au temple ». Le sceau reprend des symboles maçonniques avec la corde à nœuds pourvue de deux lacs d'amour et terminée par la houppe symbole de l'amour fraternel (6) ; au centre, l'étoile flamboyante et le lettre « G » (7) ; plus bas, l'équerre (8) et le compas (9) ; à gauche, la perpendiculaire (10) attribut du second surveillant, et à droite le niveau (11) du premier surveillant. Au centre, la lyre (12) évoque l'harmonie et repose sur un autel (13) au sommet de six marches (14), sur fond de losanges (15). La particularité militaire navale de la loge est soulignée par une ancre (16) croisée avec un bas-mât de navire équipé de sa hune (17). L'ancre est plus généralement considérée comme le symbole de l'espérance et c'est à ce titre qu'elle figure sur des tabliers de Rose-Croix de la même époque⁷⁸⁶.

⁷⁸³ Bnf, département des manuscrits, FM2 436.

⁷⁸⁴ Michel Lafelice, « *Le Nouveau Peuple Éclairé* : une loge élitaire à l'épreuve de la Révolution française », in : *Cahiers de la Méditerranée*, n° 72, 2006, § 20. En ligne (consulté le 05.05.2019) : <https://journals.openedition.org/cdlm/1163>

⁷⁸⁵ *Ibid.*, § 20.

⁷⁸⁶ La description a été réalisée avec l'aide de Jacques Declercq, de Fleurus en Belgique.
<http://gen.declercq.free.fr>



Fig. C3-009. Tablier de Rose-Croix (fin du XVIII^e siècle – début du XIX^e siècle).
[D. R., courtoisie Jacques Declercq.]

Il est indéniable que certaines loges ont des contacts avec d'autres loges françaises ou étrangères, et notamment avec celles de Malte. La première loge connue à Malte, à Msida, remonte à 1730⁷⁸⁷. Le 13 février 1766, le chevalier de Lincel reçoit une patente pour créer la loge *La Parfaite Harmonie*⁷⁸⁸, transformée ultérieurement en loge *Saint-Jean d'Écosse du Secret et de l'Harmonie*⁷⁸⁹.

⁷⁸⁷ Pierre Mollier, « Malte, les chevaliers et la Franc-maçonnerie », in : *Cahiers de la Méditerranée*, n° 72, 2006, p. 1-15. Le bailli du Brandebourg, Philip Guttenburg, en est le mécène.

⁷⁸⁸ Égaré suite à une erreur de classement, le rapport « Lante » n'est pas communiqué à Rome mais ressurgit trente ans plus tard dans les archives de la cathédrale insulaire. Une patente citée dans ce rapport vient de France : « ceci aux fins de création de la loge *la Parfaite Harmonie* à l'Orient de Malte. » Ce rapport porte le nom de l'inquisiteur Antoine Lante chargé de faire une enquête sur la maçonnerie maltaise (cote A.I.M. Ms. Processo Lante).

⁷⁸⁹ Pierre-Yves Beaurepaire, *Le cosmopolitisme maçonnique dans les villes européennes au XVIII^e siècle*, Cahiers de la méditerranée, n° 67. En ligne (consulté le 14.12.2018) : <http://sog1.free.fr/ArtBeaurepaire067Mediterranee.htm>



[Infographie Florence Prudhomme 6 mai 2019]



Fig. C3-010. Cachet de cire de la loge militaire *La Nouvelle Harmonie*.
[Bnf, département des manuscrits, FM2 436.]

Aux côtés des négociants et des capitaines de navire, la loge de Malte et sa mère de Marseille accueillent des chevaliers de l'Ordre de Malte⁷⁹⁰. Il est surprenant de constater que les sept fondateurs de cette loge sont tous chevaliers et que trois sont devenus grand-croix : Abel de Lonas *pilier* de la langue d'Auvergne, le bailli Tomassi ancien page de Pinto, et le comte de Litta. On peut se demander pourquoi le chevalier de L'Espine n'a pas été initié plus tôt, lors de sa présence à Malte, car nombreux sont les jeunes officiers initiés là-bas à l'occasion de leur période de formation précédant les caravanes. En effet, les relations entre la maçonnerie et les chevaliers de Malte montrent la superposition de deux réseaux de sociabilité, à tel point qu'à la fin des années 1780 la principale loge de Malte semble être une sorte d'annexe d'une partie de la direction de l'Ordre en contact avec les centres maçonniques de Londres, Paris et Rome. Alain Blondy note que « l'immense majorité des chevaliers qui jouèrent d'une façon ou d'une autre un rôle sous le principat de Rohan, appartient à la maçonnerie »⁷⁹¹.

3.2.2. Sous le pavillon du Roi de France 1787-1789

3.2.2.1. Mission secrète en Jamaïque 1787

À son retour de Malte en 1786, le chevalier de L'Espine constate de nombreux changements. En effet, 1786 est une année de réformes pour la Marine royale sous l'administration de son secrétaire d'État le marquis de Castries⁷⁹² qui promulgue douze ordonnances et onze règlements⁷⁹³. Les navires de la flotte sont désormais organisés en neuf escadres. Le chevalier de L'Espine appartient à la sixième escadre, comme l'indique son dossier militaire.

Au point de vue du matériel, la réforme détermine cinq classes de vaisseaux : 120, 110, 80, 74 et 64 canons⁷⁹⁴. Leur fabrication est standardisée selon les plans

⁷⁹⁰ La loge marseillaise *Saint-Jean d'Écosse* verra d'ailleurs régulièrement dans ses colonnes les commandeurs de Malte comme La Durane de Piolin, Hana, Vincencinni, Foresta et Vilhena.

⁷⁹¹ Bnf., Archives GOF, cabinet des manuscrits, FM2 575.

Alain Blondy, *L'ordre de Malte au XVIII^e siècle : des dernières splendeurs à la ruine*, Bouchène, Paris, 2002, 523 p.

⁷⁹² René de Castries, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Flammarion, Paris, 1956, 281 p.

⁷⁹³ André Reussner, « L'hygiène navale à la fin du XVIII^e siècle », in : *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. 19, n° 79, janvier-février 1931, p. 35-54. C'est surtout à partir de 1786 que les conditions de vie s'améliorent grandement pour les équipages à qui l'on distribue du savon, de l'eau et des vêtements de rechange.

⁷⁹⁴ En août 1787, Castries informe les intendants des ports de guerre que le roi a bien voulu donner un

« Borda-Sané » mais pour les frégates et les corvettes, c'est d'après le calibre des plus gros canons embarqués (une frégate de 18 porte de 36 à 38 canons, principalement des pièces de 18 livres ; une frégate de 12 porte 32 canons)⁷⁹⁵. Généralement les vaisseaux depuis le Roi soleil ne portent que des noms de qualités royales comme le *Triomphant*, le *Terrible*, le *Courageux*, le *Foudroyant*. Il s'agit d'impressionner l'adversaire par des adjectifs marquants, symboles de courage et de puissance⁷⁹⁶. Il est à noter qu'à quelques exceptions près le vaisseau porte un nom masculin ou un adjectif au masculin tandis que la frégate ou la corvette adopte presque toujours le féminin. On le constate pour les bâtiments sur lesquels le chevalier de L'Espine embarque : la *Friponne*, la *Danaé* et la *Proserpine*. Seules exceptions l'*Aimable* et le *Séduisant*, deux substantifs masculins sans connotation guerrière mais plutôt dans le registre des fêtes galantes de l'époque⁷⁹⁷.

Quant à la *Proserpine* sur laquelle il embarque en décembre 1787 pour la Jamaïque, cette frégate porte le nom d'une divinité romaine, incarnant la déesse des saisons. Comme le souligne Martine Acerra, les thèmes mythologiques et les références à l'Antiquité concernent un quart des noms identifiés pour les frégates⁷⁹⁸. Dans la mythologie, Proserpine est enlevée par Pluton qui tombe éperdument amoureux d'elle et la conduit aux enfers pour l'épouser.

3.2.2.2. À bord de la frégate *Proserpine*

Déjà en 1782, l'objectif des Français est de s'emparer de la riche île britannique de la Jamaïque afin d'affaiblir davantage la position anglaise dans les Antilles⁷⁹⁹. Les multiples îles de l'arc antillais focalisent une part importante des rivalités économiques mais aussi des affrontements pour la conquête de la suprématie maritime au XVIII^e siècle⁸⁰⁰. Elles jouent un rôle disproportionné en comparaison de la modestie de leur

nouveau témoignage de sa satisfaction au corps de la Marine en décidant que trois des vaisseaux de 74 canons en construction à Brest, à Lorient ou à Toulon porteront les noms des grands hommes qui ont contribué à l'illustrer. Les noms retenus seront ceux de Tourville, Duquesne et Duguay-Trouin.

⁷⁹⁵ La catégorie des corvettes (portant une vingtaine de canons de 6 à 8 livres) regroupe aussi des bricks (18 canons de 6 livres), des cotres (14 canons de 4 livres) et autres avisos (de 2 à 6 canons de 4 livres).

⁷⁹⁶ Martine Acerra, « La symbolique des noms de navires de guerre dans la marine française 1661-1815 », in : *Histoire, économie et société*, 1997, 16^e année, n° 1, p. 45-61.

⁷⁹⁷ Nicolas Mioque, *L'usage de l'article devant les noms de navires*, sept. 2015. En ligne (consulté le 14.12.2018) : <https://troisponts.net/2015/09/29/lusage-de-larticle-devant-les-noms-des-navires/>

⁷⁹⁸ Martine Acerra, « La symbolique des noms de navires de guerre... », *op. cit.*, p. 45-61.

⁷⁹⁹ Jamaïque : nom d'origine indigène *Xaymaca* signifiant *pays des sources*.

⁸⁰⁰ Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace

taille comme le souligne le géographe Christian Huetz de Lemps (1938-2017) dans son article intitulé « Les îles tropicales, points nodaux de la puissance tropicale⁸⁰¹ ». Mais elles sont bien à l'origine de la prospérité des grands ports français de l'Atlantique que ce soit pour le commerce direct ou triangulaire.

Alors que le traité de paix est signé entre la France et l'Angleterre en 1763 et que les relations se normalisent entre les deux pays, on peut légitimement s'étonner qu'une mission particulière soit confiée au chevalier de L'Espine sur ordre du comte de la Luzerne⁸⁰² pour la conquête de la Jamaïque quatre ans après la fin des hostilités⁸⁰³. Le 24 décembre 1767, César Henri, comte de la Luzerne vient de succéder à Castries⁸⁰⁴. Il est le dernier secrétaire d'État à la Marine de l'Ancien régime, et occupe son poste jusqu'au 13 juillet 1769, date de sa démission. À son arrivée aux fonctions, l'une de ses premières préoccupations est d'ordonner au chevalier de L'Espine de rejoindre l'île de la Jamaïque. Il s'agit d'une mission de renseignement naval à bord de la frégate *Proserpine* ayant pour but de faire une reconnaissance militaire du terrain, des fortifications, des garnisons et des infrastructures sur place. Il semblerait que la France ait des desseins de conquête et se prépare à une invasion.

Fraîchement nommé lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1766, L'Espine embarque à Toulon à bord de la frégate *Mignonne*⁸⁰⁵ le 5 juillet 1766 et y sert jusqu'au 11 décembre 1767, la veille de son passage sur la frégate *Proserpine* à Saint-Domingue. Là encore, l'absence d'archives du journal de bord de la *Mignonne* ne nous permet pas de reconstituer la campagne de L'Espine à bord de ce bâtiment⁸⁰⁶. Contrairement à *la Friponne* pour laquelle nous avons pu suivre au jour le jour son parcours en mer avec la prise du *Dragon* britannique, aucun journal de bord de la *Proserpine* n'a été conservé et les rares informations disponibles concernent uniquement ses caractéristiques techniques et ses mentions dans les registres de la flotte. Toutefois,

caraiïbe au XVIII^e siècle », in : *Histoire, économie et société*, 1997, 16^e année, n° 1, p. 125-151.

⁸⁰¹ Christian Buchet (dir.), Jean Meyer (dir.), Jean-Pierre Poussou (dir.), *La puissance maritime*, Pups, Paris, 2004, 657 p., p. 209-218.

⁸⁰² Jean-Philippe Zanco, *Dictionnaire des ministres de la Marine de 1689 à 1958*, Kronos, 2011, 564 p. Originaire de Normandie, le comte de la Luzerne se réfugie en Autriche où il meurt le 24 mars 1799.

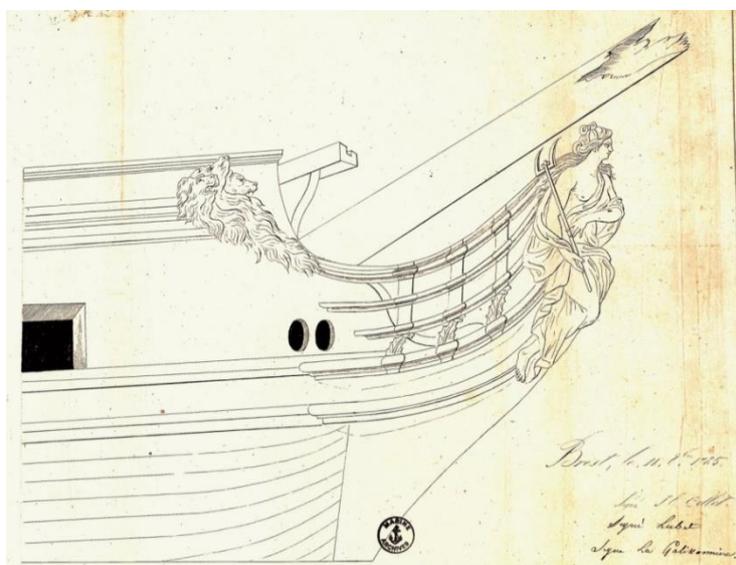
⁸⁰³ Les premiers renseignements se recherchent et se classent dès le temps de paix, disait le général Jean-Alphonse Colin (1864-1917) dès 1900.

⁸⁰⁴ Ministre de la Marine de 1780 à 1787, juste après Sartine (1774-1780).

⁸⁰⁵ Frégate de 888 tonneaux d'une longueur de 38,98 m et de 10,39 m de large, elle a été construite à Toulon en 1765 sur les plans de Claude Sausillon. Capturée par les Anglais le 10 août 1794, elle est brûlée en juillet 1797. Elle est armée de 26 canons de calibre 8, 6 de 4 et 4 de 4.

⁸⁰⁶ MAR/ 4JJ/144N : Journal de la frégate *Mignonne*, commandant de Frémont, de Toulon dans l'Archipel, en Syrie et à Constantinople en 1776. Après cette période, il n'y a aucun journal de bord disponible.

il existe des plans et un lavis de cette frégate de 40 canons, avec ses éléments de décoration de la proue et de la poupe. Le lavis ci-après montre sa magnifique figure de proue qui incarne la déesse des saisons, devenue reine des enfers après son enlèvement par Pluton.



Ca.301. Ornement de proue de la frégate *Proserpine* de 1785.
[*Shd, Vincennes, D1⁶⁹ n° 66.*]

Située en avant de la poulaine, au sommet de la guibre⁸⁰⁷, la figure de proue ici sous la forme d'une statue et non d'un simple buste, représente bien la divinité en rapport avec le nom de la frégate. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les figures de proue sont généralement recouvertes de dorure, une dorure qui fait place au blanc de céruse sous Louis-Philippe⁸⁰⁸.

Mais avant de se pencher sur l'objet même de la mission du chevalier de L'Espine, il convient d'étudier les caractéristiques de la frégate *Proserpine*. Construite à Brest en 1785 sur les plans de Jacques-Noël Sané⁸⁰⁹ approuvés par le maréchal de Castries, la frégate *Proserpine*, de la classe *Hébé*⁸¹⁰, est armée de 26 canons de 18,

⁸⁰⁷ Assemblage des différentes pièces de charpente en saillie sur l'avant de l'étrave d'un vaisseau. Beaucoup de marins le nomment éperon.

⁸⁰⁸ P. Bohé, *Petite encyclopédie du navire par l'image*, supplément Neptunia n° 22, 2^e sem. 1951, p. 6.

⁸⁰⁹ Surnommé *Le Vauban de la Marine*, cet ingénieur constructeur naval est né à Brest le 18 février 1740 et il meurt à Paris en 1831. Admis à l'Académie Royale de Marine le 18 juin 1787, il est inspecteur général du génie maritime de 1800 à 1817.

Frédéric Jaquin, *Huit marins brestois : de l'Académie de marine à l'Ordre de la Libération*, Verhest, 2002, p. 45.

⁸¹⁰ Jusqu'en 1779, l'armement standard des frégates françaises est le canon de 12 livres. À partir de 1780, la France comme l'Angleterre développent des frégates plus lourdes capables de porter une batterie principale de 26 ou 28 canons de 18 livres. L'*Hébé* est une des premières frégates de 18 construites à Saint-Malo d'après un dessin de Jacques-Noël Sané. Elle donne son nom à la première

10 canons de 8 et 4 de calibre 16 soit un total de 40 canons. Elle peut embarquer un effectif de 315 à 350 hommes avec un tonnage oscillant entre 805 et 1 400 tonneaux⁸¹¹. Son plan montre la présence de deux sabords prévus à la poupe pour des canons de retraite. C'est donc à bord d'une frégate récente à la pointe des nouveaux standards et armée de 40 bouches à feu que le chevalier de L'Espine part rejoindre les Antilles pour collecter les informations nécessaires à ses supérieurs.



Ca.302. Plan partiel de la frégate de 40 canons *Proserpine* de 1785.
[Shd, Vincennes, D1⁶⁹ n° 66.]

3.2.2.3. Collecte du renseignement sur le terrain

Fort peu de rapports nous sont parvenus en ce qui concerne la collecte d'informations de caractère militaire en particulier au XVIII^e siècle⁸¹². Comme le souligne Sébastien Laurent, le premier constat en matière d'archives est l'absence de séries publiques cohérentes et continues mais plutôt l'existence d'une mosaïque de fonds. D'où la difficulté de cerner les documents lors de recherches sur le sujet du renseignement, sans compter leur caractère confidentiel qui rajoute une difficulté supplémentaire, soit pour leur accès, soit en raison de leur destruction pure et simple. De même, toute recherche se heurte au caractère embryonnaire des études menées en France dans ce domaine très lacunaire et augmentant donc les difficultés de comparaison. Cette remarque est toujours valable à l'heure actuelle comme le

classe de cette nouvelle frégate.

⁸¹¹ Elle est capturée le 13 juin 1796 par le navire anglais *Dryad* et devient l'*Amelia*.

⁸¹² Sébastien Laurent, « Faire l'histoire du renseignement », in : *Archives « secrètes », secrets d'archives ? Historiens et archivistes face aux archives sensibles*, Cnrs Éd., Paris, 2003.

La situation en France est celle d'une absence complète dans les formations universitaires, reflet de la quasi-inexistence de travaux de recherches si l'on excepte l'ouvrage pionnier d'anthropologie historique d'Alain Dewerpe.

Alain Dewerpe, *Espion, une anthropologie historique du secret d'État*, Paris, Gallimard, 1994, 478 p.

déplorent les auteurs du rapport intitulé *Étudier le renseignement : état de l'art et perspectives de recherches*⁸¹³.

Dans les archives, seuls deux documents attestent de la mission particulière confiée au chevalier de L'Espine. Il s'agit d'une part d'un courrier d'une seule page, daté du 10 janvier 1789 et mentionnant qu'une mission particulière lui a été confiée en octobre 1787. D'autre part, on trouve un rapport de 34 pages rédigé et signé le 27 décembre 1787 par le chevalier de L'Espine en personne, qui s'intitule « *Observations et instructions secrètes sur la Jamaïque-1787* » conservé au Service historique de la Défense à Vincennes⁸¹⁴.

Dans le premier courrier⁸¹⁵, il expose qu'il ne lui a été fourni que de faibles moyens pour subvenir aux dépenses que lui a occasionné ce voyage et demande en conséquence que « Monseigneur veuille bien joindre aux témoignages de satisfaction qu'il lui a transmis une gratification afin de l'indemniser des dépenses extraordinaires auxquelles il a été forcé ». Malheureusement aucune mention dans les archives ne précise ultérieurement si le Chevalier a eu gain de cause quant à la gratification des 600 livres demandée suite à cette mission particulière. Ce courrier est intéressant à plus d'un titre dans la mesure où il révèle le manque de moyens financiers mis à disposition au moment des missions et soulève la question des fonds secrets.

Quant au second document à savoir le rapport, ce dernier a été signé à bord de la *Proserpine* comme indiqué sur la dernière page. Beaucoup plus conséquent par son volume, il nous éclaire sur les attentes du ministre de la marine qui n'hésite pas à indiquer clairement ses instructions dans la marge dès la première page. En effet, le comte de la Luzerne va donner des consignes extrêmement précises au chevalier. On peut supposer que ces demandes ont pour finalité une invasion militaire par une prise de possession durable des postes clés car les renseignements fournis ne font aucune ambiguïté quant à l'utilisation future des données collectées. Comme nous allons voir, il s'agit avant tout d'un type de renseignement opératif, les cibles du renseignement étant les édifices militaires, les garnisons et les bâtiments en station dans la rade.

D'ailleurs, la première instruction stipule « on connaît assez bien la rade de Kingston et les forts dont elle est environnée, il ne peut être cependant qu'utile que

⁸¹³ Olivier Chopin (dir.), *Étudier le renseignement : état de l'art et perspectives de recherches*, étude n° 9, IRSERM, 2011, 266 p.

⁸¹⁴ Shd, Marine, cote MR1669.

Cf. annexe All.DA.307. *Observations et instructions secrètes sur la Jamaïque, 1787.*

⁸¹⁵ AOM 06. Annexe courrier.

Monsieur le Chevalier de l'Espine prene encore à cet égard les connaissances qu'il croira importantes et fasse les recherches qui ne pourront le compromettre ».



Ca.303. Carte de la Jamaïque en 1786.
[Bnf, Cartes et plans, GE SH 18 PF 145 DIV 1 P 17.]

La deuxième instruction est beaucoup plus explicite « il tâchera de savoir quels sont les bâtiments de la marine Royale d'Angleterre en station à la Jamaïque, quelle est leur force, les noms des officiers qui les commandent, connaître le nom des quelques vaisseaux de lignes et frégates qui doivent bientôt retourner en Europe et si on en attend d'autres pour les relever ». Enfin, la troisième instruction porte sur les effectifs présents sur l'île : « il convient de faire les mêmes recherches sur les troupes de terre, savoir quels régiments sont maintenant dans l'île et savoir à quel nombre d'hommes on peut porter l'effectif de chacun. »

C'est avec une infime précision que le chevalier de L'Espine s'applique à faire une « radiographie » complète de la situation en Jamaïque tant par ses descriptions géographiques, météorologiques, politiques qu'économiques. Il dénonce même à la fin de son rapport l'existence d'un commerce interlope pratiqué surtout par des bâtiments de commerce français entre l'île de Saint-Domingue et la Jamaïque⁸¹⁶.

⁸¹⁶ Pratique qui consiste à introduire dans un pays, en dépit de ses lois ou de ses règlements, des marchandises destinées à une vente qualifiée d'illégale en vertu des droits exclusifs d'un monopole d'État ou de compagnie de commerce. Empruntant généralement la voie maritime, les marchandises sont transportées à bord de navires interlopes.

Comme le souligne le professeur Olivier Chaline, en guerre et encore plus en paix, le commerce interlope est une manière fort efficace de profiter d'un territoire étranger sans avoir à s'en rendre maître⁸¹⁷. Ce commerce est d'autant plus favorisé que la géographie des lieux s'y prête particulièrement bien : le littoral de l'île de Saint-Domingue, souvent d'accès incommode pour les gros bâtiments, est, en revanche, riche en anses discrètes, propices aux petites embarcations des contrebandiers.

Pour revenir à l'objet de la première instruction, sur l'accès des rades de Kingston et Port Royal, le chevalier de L'Espine y consacre plusieurs pages en décrivant la nature du fond marin, de la vase molle pour Port Royal et des rochers pour Kingston mais surtout, il met à jour un bas fond jusque-là inconnu. Il rapporte qu'une frégate anglaise en voulant prendre le mouillage s'est échouée sur un bas fond peu connu qui se trouve Est et Ouest avec l'hôpital de la Marine à trois câbles de terre. On prétend que ce bas fond s'est formé par les débris de l'ancienne ville de Port Royal, engloutie par un tremblement de terre le 6 juin 1692⁸¹⁸. Or ce dernier ne figure pas sur les plans de la rade de Port Royal qu'il a entre ses mains. C'est pourquoi, il se propose de corriger cette erreur en dessinant un nouveau plan de la rade. Puis il mentionne la force des courants et précise que cette connaissance est nécessaire car c'est un élément qu'il a négligé lors de son départ de Port Royal pour Saint-Domingue. Alors que la navigation dans le sens Saint-Domingue vers la Jamaïque ne requiert que 5 à 6 jours, le retour quant à lui peut prendre 10 à 12 jours, ce qui a un impact pour l'approvisionnement en eau au moment des préparatifs de départ. Autre aspect météorologique de taille, il mentionne la fréquence et la violence des ouragans qui s'abattent dans la région et indique que même les câbles d'un vaisseau amarré ne résistent pas à la force des vents. C'est pour cela que la majorité des vaisseaux quittent la rade dès le 15 juillet pour passer la saison de l'hivernage dans la rade de Kingston, beaucoup plus sûre et abritée.

Alors que les bâtiments de commerce mouillent devant la ville et principalement dans la partie de l'est, ceux de la Marine royale mouillent à un demi-mille de terre dans le sud-est.

⁸¹⁷ Olivier Chaline, *La mer et la France, quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Flammarion, 2016, 559 p, p.150.

⁸¹⁸ Grégory Quenet, *Les tremblements de terre aux XVII^e et XVIII^e siècles: la naissance d'un risque*, Editions Champ Vallon, 2005, 586 p.

Jean Vogt, « Les effets sur la nature des séismes majeurs des grandes et petites Antilles : archéosismicité et vulnérabilité », in : *Environnement bâti, ancien et société*, Groupe APS, 2002, 5 p.

Ensuite, il passe en revue les différents forts qui défendent l'entrée de Port-Royal. Le fort Charles est décrit comme vétuste et mal entretenu : il compte dans les fortifications 60 pièces de canons de différents calibres avec quelques mortiers, un magasin à poudre et un hôpital.

Le fort Auguste, qui est le plus important, défend les deux rades et possède 80 pièces de canons de 24 et de 18. Ce fort est entouré dans la partie du Nord-Est de marais qui le rendent inaccessible de ce côté aussi toute son artillerie paraît être disposée dans la partie de l'est et du Sud-est. Apparemment ce fort semble tomber en ruines et serait bâti sur un sable mouvant qui lui donne peu de solidité et est plutôt propice à l'affaissement. Plusieurs crevasses se sont formées en plusieurs endroits et des angles de muraille entiers peuvent s'écrouler à tout moment.

Il rapporte ensuite la présence de tous les bâtiments de la *Royal Navy* en station à la Jamaïque rassemblés dans la rade de Kingston pour y passer ordinairement la saison de l'hivernage : il en compte six au total dont il note soigneusement le nom et les pièces d'artillerie. Y sont amarrés le vaisseau *Europa*⁸¹⁹ de 50 canons de 24 et de 12, le vaisseau *Expédition* de 44 canons de 12 et de 9, la frégate *Astrée* de 32 canons de 12 et de 6, la frégate *Amphion*⁸²⁰ de 32 de 12 et de 6, la corvette *Calipso* de 18 canons et enfin la corvette *Signe* de 16 canons de 6. À chaque bâtiment, il associe le nom de son capitaine. À ce décompte des navires, il ajoute ensuite celui des régiments d'infanterie présents sur l'île : le 3^e, le 10^e, le 14^e et le 19^e Régiment, comprenant chacun 8 compagnies de 50 hommes. Selon les observations de L'Espine, la garnison de la colonie compterait 1 350 hommes sans compter les officiers. Le 10^e Régiment qui est en garnison au fort Auguste a beaucoup plus de malades que tous les autres à cause de l'insalubrité de l'air entouré de marais et aurait un effectif de 298 hommes sur lesquels 40 sont malades, voire bientôt 60. Le 3^e Régiment est dans la vallée de Liguancé en garnison dans le nord de Kingston dans deux casernes bâties à cet endroit. Quant au 14^e Régiment, il se trouve à Sixtin Milwauk. En plus de ces quatre régiments, il rend compte de trois compagnies de 60 hommes détachées du régiment royal d'artillerie en garnison à Port Royal. Il constate que ces milices sont entretenues avec soin et exercées à la discipline militaire. Puis il s'attache à décrire la cavalerie qui

⁸¹⁹ Commandé par Allan Gardner, l'*Europa* a été construit en 1778 à Woolwich et appartient à la classe *Portland*.

⁸²⁰ Frégate de la classe *Amazon*, construite au dockyard de Chatham en 1781, elle est commandée par John Brown en 1786.

est partagée en trois divisions, celle d'orient, d'occident et du centre. Chacune est composée de neuf escadrons, sauf celle d'occident qui n'en a que huit.

Ensuite, il apprend par l'arrivée du brick *Alceste* de 14 canons venant de Plymouth, des nouvelles concernant une rupture entre la France et l'Angleterre et que les Anglais se disposent sérieusement à la guerre. Il en résulte des ordres pour armer 20 vaisseaux devant être bientôt prêts à partir dont douze seraient destinés aux îles du vent et huit pour la Jamaïque sous les ordres de l'Amiral Rodney. Une fois de plus le comte de la Luzerne donne pour instruction au chevalier d'être vigilant quant aux « bruits de guerre » sur l'île, les événements se précipitant en Europe. Le chevalier de L'Espine pense que les 20 vaisseaux qui s'arment à Plymouth, sont destinés à combattre les Hollandais.

Son rapport peut être comparé à un rare exemple de renseignement naval retrouvé dans les archives du British Museum, en l'occurrence le rapport du capitaine Corner, un espion anglais qui renseigne sur le port de Toulon en 1764⁸²¹. Le point commun de ces deux écrits réside dans leur structure et les données récoltées sur l'ennemi à savoir la composition de la flotte, le nom des capitaines et la description du port. Leur principale différence par contre se situe au niveau du type d'information. En effet le chevalier de L'Espine consacre une partie de son rapport à l'administration sur place et aux affaires civiles sans négliger les instances juridiques sur l'île, donnée totalement absente des écrits de l'espion anglais qui ne se préoccupe que de l'aspect stratégique.

À ce sujet, le chevalier constate que le gouvernement de la Jamaïque est à peu près calqué sur celui de la métropole où il décrit l'existence d'un conseil et d'une assemblée coloniale qui représente le Roi, la chambre des pairs et celle des communes. C'est dans l'assemblée que réside le pouvoir législatif et le droit de pouvoir lever les taxes. Toutes les lois qui ont un rapport avec l'administration de la colonie sont rédigées au sein de cette assemblée. Aucune décision ne peut avoir effet sans l'approbation du gouvernement.

Sur le plan juridique, on peut en appeler devant la cour de justice du comté, chaque comté ayant la sienne. Parallèlement, il existe une grande cour de justice qui juge en dernier ressort avec l'aide des jurés, ces derniers faisant office d'arbitre choisis par les juges et ayant quelques notions sur les faits qui sont portés devant eux. Leur

⁸²¹ Archives nationales, Marine, G193, f° 43.

décision est irrévocable quand elle est unanime. Enfin, il existe un autre tribunal à la Jamaïque appelé la cour de chancellerie (comme en Angleterre). Le conseil est composé d'un Président, d'un procureur Général de neuf conseillers et d'un greffier, le tout étant présidé par le gouvernement général. L'assemblée composée des représentants des différentes paroisses est présidée par un de ses membres qu'elle choisit elle-même et que l'on nomme comme dans la chambre des communes « speaker », elle en choisit aussi deux autres pour remplir la fonction de secrétaire et de messenger. Elle est régulièrement convoquée tous les ans du 15 octobre jusqu'à Noël, à moins que le gouvernement ne juge à propos de la prolonger plus longtemps. Au moment de son séjour, L'Espine est le témoin direct d'une crise au sein du gouvernement de la colonie : l'assemblée est dissoute suite au mécontentement du corps politique insulaire sur l'utilisation des fonds alloués. L'assemblée remet de l'ordre dans les finances et assigne les fonds nécessaires à l'entretien des troupes et des fortifications. Tout ce qui est affaire maritime ou de commerce est jugé dans une autre cour appelée la cour de l'Amirauté.

Parallèlement, le comte de la Luzerne a chargé le chevalier de L'Espine d'en savoir plus sur le trafic illicite et continu entre les deux îles de La Jamaïque et de Saint-Domingue. D'après François Crouzet, la Jamaïque sert d'excellente base à la contrebande⁸²². Ce trafic concerne plus particulièrement le sucre, le coton et les eaux de vie. Mais c'est surtout le sucre qui est privilégié car il est revendu beaucoup plus cher en Jamaïque. Lors de son séjour, le chevalier de L'Espine a su qu'une goélette française venant de Saint-Domingue a déchargé une cargaison illicite d'eau de vie pour repartir avec des nègres (sic). Il reconnaît avoir des difficultés à obtenir des renseignements sur ce commerce car les capitaines sont extrêmement défiants et prennent toute précaution pour éluder les questions. Toutefois, le chevalier de L'Espine s'est aperçu que les bâtiments français rompus à ce genre de pratique illicite mettent en place une astuce lorsqu'ils rentrent dans la rade : alors qu'ils arborent le pavillon français, ils l'échangent contre le pavillon espagnol dès l'instant qu'ils aperçoivent une flamme.

À deux reprises dans son rapport, il mentionne un ouvrage intitulé *Marine intelligence* qu'il cherche à se procurer mais sans succès. Cet ouvrage semble contenir le nom de certains bâtiments. Comme autre source d'informations, il cherche quelque

⁸²² François Crouzet, « La rivalité commerciale franco-anglaise dans l'empire espagnol 1713-1789 », in : *Histoire, économie & société*, vol. 31, n° 3, 2012, p. 19-29.

personne susceptible de l'aider à observer les activités dans la rade. Il semble trouver en la personne de Monsieur Pores, un boulanger français installé depuis plusieurs années à la Jamaïque, une personne prête à l'aider dans ses desseins.

En réalité, le commerce interlope est pratiqué par toutes les puissances maritimes européennes avec la complicité des marchands créoles et avec l'accord tacite et intéressé des autorités coloniales⁸²³. En effet, la fraude et la contrebande détournent des produits mais aussi des sommes considérables qui échappent aux caisses royales pour le plus grand bénéfice des marchands mais aussi des officiers royaux. D'ailleurs, le roi à plusieurs reprises ne manque pas de donner comme instruction aux capitaines de veiller à ce que les officiers ne s'enrichissent pas à compte personnel en prenant part à ce genre de négoce. Il en va de la responsabilité du capitaine d'endiguer ce genre de pratiques à bord de son navire, sous peine d'être tenu responsable d'un tel fléau. Il est à noter que ce trafic concerne non seulement les produits mais aussi les êtres humains : on découvre une traite interlope très active en particulier à Saint-Domingue⁸²⁴. En effet, dans les années 1780, l'essor nouveau du coton à Saint-Domingue et le maintien de la prospérité du sucre et du café permettent de faire l'estimation de quelque 20 000 captifs introduits par les négriers français⁸²⁵. Le pouvoir s'efforce de soutenir leur activité en octroyant des primes au tonnage des navires mais les armateurs n'hésitent pas à frauder, gonflant leur déclaration de capacité de transport pour toucher des primes plus fortes. Pour ce qui est de la seule Jamaïque, on estime qu'entre 1655 et 1787 plus de 700 000 esclaves y furent amenés. Ces esclaves passent principalement par trois ports anglais : Liverpool qui détient la plus grosse part du trafic, Bristol et Londres⁸²⁶. En France, Jean Mettas répertorie 3

⁸²³ Frédérique Langue, « Commerce et plantation dans la Caraïbe XVIII^e et XIX^e siècles », in : *Les cultures du café*, Caravelle, cahiers du monde hispanique et luso-brésilien, n° 61, 1993. p. 237-239.

⁸²⁴ COL/C9b/33/1 : Courrier du 6 janvier 1787 écrit du Cap-Français : « Le hasard vient de m'apprendre un des moyens employés par le commerce de France dans la traite des nègres à la côte de Guinée. Comme il peut ne pas vous être connu, je crois devoir vous en rendre compte. Un armateur français traite avec un négociant anglais qui a un prix convenu l'oblige à lui livrer dans cette partie de la côte un certain nombre de têtes de nègres. Le navire français arrive au point désigné. L'agent anglais lui précise le nombre de nègres convenus mais au lieu des nègres de choix, il y en a de toute espèce. Le capitaine refuse de les recevoir, l'Anglais tient bon et dit qu'il ne peut pas en livrer d'autres pour le moment. »

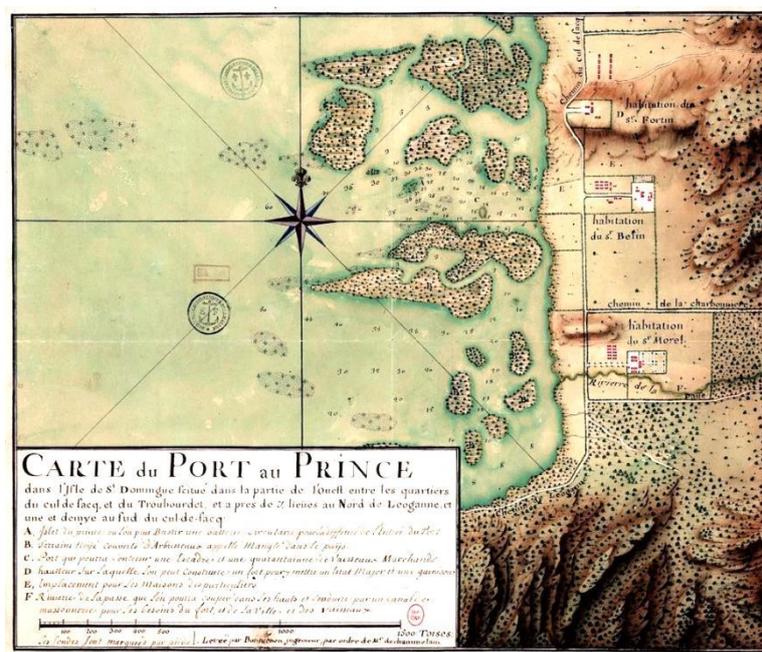
⁸²⁵ Michel Vergé-Franceschi, *Fortune et plantations des administrateurs coloniaux aux îles des Amériques aux XVII^e et XVIII^e siècles*, actes du colloque des 15 et 16 mars 1991, Bordeaux, 1992, p. 115-142.

⁸²⁶ Patrick Villiers et Jean-Pierre Duteil, « Le commerce atlantique 1715-1792 », in : *L'Europe, la mer et les colonies XVII^e-XVIII^e siècle*, Hachette éducation, 1997, p. 140-158.

Paul G. E. Clemens, "The Rise of Liverpool 1665-1750" in: *The Economic History Review*, vol. 29, n°2, 1976, p. 211-225.

Renaud Hourcade, *La mémoire de l'esclavage dans les ports négriers face à leur histoire : Une politique de la mémoire à Nantes, Bordeaux et Liverpool*, Dalloz, Paris, 2014, 506 p. Voir le chapitre « Trois ports

343 notices de navires destinés à effectuer la traite des noirs entre 1700 et 1800. Le port de Nantes occupe la première place suivie par le port du Havre avec 304 expéditions, contre 243 expéditions pour la Rochelle, 230 pour Bordeaux, le reste se partageant entre St Malo (169), Lorient (125) puis Honfleur (94) et Dunkerque⁸²⁷.



Ca.304. Carte de Port au Prince.
[Gallica, Bnf.]

Au moment de son départ, il explique faire un détour par une baie à l'ouest de l'île pour s'y procurer de l'eau pour la traversée jusqu'à Saint-Domingue. En quittant l'île de la Jamaïque le 10 décembre, il atteint le 25 décembre la rade du Port au Prince⁸²⁸. Il précise également qu'il prend soin de noter ses remarques sur une carte gravée à Londres en 1775 qu'il s'est procuré à Kingston. Cette remarque est particulièrement révélatrice des moyens utilisés et montre que récupérer les cartes nautiques de l'ennemi fait partie intégrante des pratiques du renseignement naval.

négriers ».

⁸²⁷ André Delcourt, « Le Mettas : une véritable banque de données sur la traite négrière du XVIII^e siècle », in : *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 74, n° 276, 3^e trimestre 1987, Économie et société des Caraïbes XVII^e-XIX^e siècles, p. 357-362.

Jean Mettas (1941-1975), *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, Serge Daguet (éditeur scientifique), Société française d'histoire d'outre-mer, Paris, 1978, 795 p.

⁸²⁸ « Carte du Port au Prince, dans l'isle de Saint-Domingue scitué dans la partie de l'ouest entre les quartiers du Cul-de-Sac et du Troubourdet et à près de 7 lieües au nord de Léoganne et une et demye au Sud du Cul-de-Sac. 1000 toises. Levée par le Sr. Bonnichon, par ordre de Mr. de Chammelein, 1725, Gallica Collections BnF, GESH18PF149DIV7P9/1D.

Pour conclure, cette mission reflète une évolution dans la carrière du chevalier en le plaçant au cœur de l'action de par son analyse géopolitique de cette île des caraïbes. D'après Kim Philby, le terme d'agent est bien sûr soumis à diverses interprétations. L'agent peut être un simple courrier, portant des messages entre deux points, il peut être l'auteur de ces messages, il peut avoir une fonction consultative ou même exécutive⁸²⁹. Cette définition reflète bien le parcours du chevalier de L'Espine qui, avec la corvette *Dragon*, se contente dans un premier temps de porter un message entre la France et Hispaniola, pour ensuite passer à une fonction exécutive en glanant des renseignements stratégiques et en faire le compte rendu aux autorités supérieures. Ainsi c'est cette connaissance acquise au fur et à mesure qui va permettre de comprendre le théâtre antillais et de maîtriser les menaces émergentes. Car la connaissance de l'ennemi reste la condition de l'action efficace. La connaissance de l'autre parti est une nécessité absolue. Sans transmissions, une armée est sourde ; sans observation ni renseignement, elle est aveugle. C'est là une constante de la guerre, de l'Antiquité à nos jours selon Paul-Marius Martin dans son article intitulé « Les yeux et les oreilles de la guerre⁸³⁰ ». Cet exemple ô combien rare du renseignement à l'époque de l'Ancien régime fait parfaitement écho au ministre de la marine Georges Leygues qui donne, dans un discours du 30 novembre 1925, une définition extensive du renseignement⁸³¹ : « tout document, tout fait, toute observation pouvant aider à la connaissance de l'ennemi et du théâtre d'opération ». Ainsi, on s'aperçoit que le processus du renseignement issu de la collecte, puis de l'évaluation, en passant par l'analyse et l'estimation, est scrupuleusement respecté par le chevalier de L'Espine à travers un rapport de facture très moderne.

En réalité, les finalités du renseignement naval sont de deux ordres, technique et stratégique. Il sert à recueillir des informations d'ordre technique sur les forces navales étrangères, leurs procédés de combat, leur matériel, leur armement et leur système de défense côtière. Si ces renseignements ont un caractère pérenne, d'autres informations plus temporaires doivent être fournies. À cet effet, l'organisation et la mobilisation de la flotte de guerre, ses positions, donnent des indications d'ordre stratégique. Et c'est bien ce qu'il ressort de ce rapport car le chevalier de L'Espine

⁸²⁹ Kim Philby, *Ma guerre silencieuse*, Robert Laffont, Paris, 1968, 242 p.

⁸³⁰ Paul-Marius Martin, « Les yeux et les oreilles de la guerre : l'observation, les transmissions et le renseignement dans le I.XXVII de Tite-Live », in : *Vita Latina*, n° 169, 2003, p. 50-57.

⁸³¹ « Le renseignement est une activité visant à acquérir et à tenir à jour la connaissance de l'ennemi ou des puissances étrangères. » (Larousse).

reste attentif aux « bruits de guerre » en mentionnant l'envoi d'une flotte de 20 vaisseaux sur le théâtre caribéen par l'Angleterre. Il évoque aussi le fait que les Anglais attendent d'un moment à l'autre l'arrivée de la frégate *Pégase* de 28 canons commandée par le Prince William Henry. Ce genre de renseignements récoltés sur le terrain prend une dimension capitale car l'accès aux mouvements de l'ennemi reste crucial dans toute stratégie et demande une constante actualisation.

Quand bien même connaître les positions de l'ennemi, pour mieux anticiper ses mouvements, reste la priorité en matière de renseignement, il existe également une autre urgence qui est celle d'obtenir des informations sur la qualité des ressources nécessaires à l'approvisionnement des arsenaux.

Même si le XVIII^e siècle reste le parent pauvre en matière d'études historiques sur le renseignement⁸³² et comme le montre l'historiographie à ce sujet essentiellement consacrée aux études pour la période contemporaine⁸³³, le rapport du chevalier de L'Espine pose un véritable jalon dans l'approche du renseignement naval à la veille de la Révolution française⁸³⁴. Car il nous permet non seulement d'avoir une image concrète des liens et réseaux en jeu lors de telles missions mais aussi de comprendre les méthodes mises en œuvre pour leur réussite. En fait, l'organisation du renseignement, contrairement à l'heure actuelle, ne peut être définie par aucun organigramme, les structures étant simples, imprécises et mouvantes. Les échelons

⁸³² Cette volonté part d'un constat fort intéressant : en France, les sciences sociales n'ont pas étudié le renseignement, à la différence du monde anglo-saxon. La raison suivante est avancée : le regard culturel porté sur le secret par le pouvoir politique en France, la tradition royale et la notion de secret d'État, semble en tension avec la société démocratique.

⁸³³ Olivier Forcade (dir.), *Le secret et la puissance : les services secrets et le renseignement aux XIX^e-XX^e siècles*, Encrage, Amiens, 2007, 162 p.

Olivier Forcade, Laurent Sébastien, *Secrets d'État : Pouvoirs et renseignement dans le monde contemporain*, Armand Colin, Paris, 2005, 240 p.

Collectif, *Des réseaux et des hommes : Contribution à l'histoire du renseignement*, L'Harmattan, Paris, 2000, 176 p. Depuis 1995, la commission « Histoire du renseignement » du Centre d'études d'histoire de la défense (CEHD) se réunit chaque mois, pour apporter sa contribution à l'élaboration d'une culture française du renseignement. Cet ouvrage est le recueil des communications de la commission pour les années 1999-2000. Au-delà de leur intérêt scientifique, ces contributions à l'histoire du renseignement rappellent l'importance du facteur humain.

⁸³⁴ Jean Deuve (colonel, 1918-2008), *Les services secrets normands : la guerre secrète au Moyen Âge 900-1135*, Éd. Charles Corlet, Condé-sur-Noireau, 1990, 369 p., p.13-25.

Jean Deuve (colonel, 1918-2008), *Les services secrets normands au Moyen Âge*, Éd. Charles Corlet, Condé-sur-Noireau, 2015, 605 p.

Selon Jean Deuve la culture du renseignement naval est très présente chez les normands aux X^e, XI^e et XII^e siècles avec des opérations de reconnaissance navale axées sur les inégalités du terrain et les lieux favorables au débarquement.

hiérarchiques y sont souvent mal définis, les souverains intervenaient parfois directement dans leur conduite et interféraient souvent avec l'appareil diplomatique⁸³⁵.

N'oublions pas que la notion de renseignement reste inséparable de celle du secret. Comme le souligne Maurice Vaisse dans son ouvrage *Il n'est point de secrets que le temps ne révèle*, l'étude du renseignement n'a longtemps présenté qu'un intérêt anecdotique sans prise en compte réelle des silences de l'histoire. Or l'histoire de l'espionnage est principalement constituée de silences et d'inconnues⁸³⁶.

3.2.3. Quand la Révolution vient bousculer le destin 1789-1792

Avant d'aborder la carrière autrichienne du chevalier Joseph de L'Espine et afin de mieux comprendre ses choix, penchons-nous sur le contexte de sa fuite et le sort des officiers de la Marine exilés suite aux persécutions révolutionnaires.

3.2.3.1. Impact de la Révolution française sur la Marine

Indéniablement, la Révolution a plus marqué le corps de la Marine que les autres corps de l'Ancien Régime et l'émigration y a été plus soudaine et plus forte. Martine Acerra souligne que la période de 1789 à 1793 reste pour la Marine française beaucoup plus encore que pour l'armée, une phase difficile se traduisant tant dans les ports que dans les escadres par des révoltes, des conflits, des crises et des mutineries⁸³⁷. Les officiers de la Marine ont plusieurs facettes : ils sont seigneurs, propriétaires terriens, châtelains, et victimes des pillages de 1789, comme les Forbin, les Colbert et tant d'autres⁸³⁸. Parmi les 1 657 officiers du Grand Corps, en service au 1^{er} janvier 1789, environ 1 200 choisissent la voie de l'émigration, soit près de 70%

⁸³⁵ Silvia Marzagalli, *Les Consuls en Méditerranée : agents d'information XVI^e-XX^e siècle, puissance navale et réseaux consulaires*, classiques Garnier, Les méditerranées, 2015, 381 p. Cet ouvrage s'intéresse à la nature de l'information véhiculée par les consuls qui maillent l'espace méditerranéen, aux modalités de sa transmission, à la manière dont celle-ci contribue à « in-former » la réalité de leur temps, à ce qu'elle révèle de la relation entre le consul et ses destinataires.

⁸³⁶ Maurice Vaisse, *Il n'est point de secrets que le temps ne révèle : études sur l'histoire du renseignement*, Ministère de la Défense, Cehd, Lavauzelle, 1998, 280 p.

Pierre Lacoste (amiral), *Le renseignement à la française*, Economica, Paris, 1998, p. 171-193.

Alain Dewerpe, « Espion, une anthropologie historique du secret d'État contemporain », in : *Politique étrangère*, n° 3, 1994, 59^e année, p. 896-897.

⁸³⁷ Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988, 285 p., p.101.

William S. Cormack, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, Cambridge University Press, 2002, 360 p., p. 78-108.

⁸³⁸ Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, op. cit., p.115.

des effectifs. C'est une véritable hémorragie, difficile à contenir en raison des menaces de mort pesant sur les personnes issues de la noblesse⁸³⁹. Dans tous les cas, ce mouvement d'émigration ne quitte point la France sans esprit de retour. Le signal de l'émigration est donné le 16 juillet 1789 par le comte d'Artois, frère de Louis XVI, qui entraîne avec lui plusieurs des principaux personnages de la cour.

Dans ses *Mémoires d'Outre-Tombe*, Chateaubriand décrit les événements et constate qu'à partir de 1789, le corps des officiers de la Marine est soit en émigration, soit sur l'échafaud : « Ce corps de la Marine, si méritant, si illustre, ces compagnons des Suffren, des Lamothe-Piquet, des du Couëdic, des d'Estaing, échappés aux coups de l'ennemi, devaient tomber sous ceux des Français⁸⁴⁰. » En réalité la situation est plus complexe car une partie des officiers reste aussi longtemps que possible au service, et certains même sous le régime républicain. Tous les grands noms de la Révolution et de l'Empire ont commencé leur carrière dans la Marine d'Ancien régime. En fait, la Révolution française accule rapidement les officiers de la Marine à des choix dramatiques⁸⁴¹.

Le nombre résiduel des officiers présents dans les ports en mars 1792 illustre parfaitement l'impact des mesures révolutionnaires sur le corps des officiers de la Marine : deux vice-amiraux sur neuf (22 %), trois contre-amiraux sur dix-huit (17 %), quarante-deux capitaines de vaisseau sur cent-soixante-dix (25 %), et trois-cent-cinquante-six lieutenants de vaisseau sur cinq-cent-trente (67 %) ⁸⁴².

C'est grâce à la liste générale des officiers de la Marine selon leur rang et ancienneté que nous connaissons avec précision l'effectif du corps de la Marine⁸⁴³. Ce document contient la liste de tous les officiers de la Marine à la date du 1^{er} décembre 1791, depuis l'amiral de Penthièvre jusqu'aux sous-ingénieurs des ports et arsenaux de la Marine, en passant par les élèves de la Marine de 1^{re}, 2^e et 3^e classe, et tous les officiers du port du royaume et les commissaires. Cela représente un total de 1 614 noms cités pour les officiers et élèves du service actif, et 439 noms pour le personnel

⁸³⁹ Michel Vergé-Franceschi, « Marine et Révolution : les officiers de 1789 et leur devenir », in : *Histoire, économie et société*, 1990, 9^e année, n° 2, p. 259-286. Voir p. 275, le devenir du corps.

⁸⁴⁰ François René vicomte de Chateaubriand (1768-1848), *Mémoires d'outre-tombe*, Dufour-Mulat-Boulangier, Paris, 1860, t. 1, 512 p., p. 114. En ligne (consulté le 18.03.2019) : <https://books.google.fr/books?hl=fr&id=39rN2J0JEEoC&dq=M%C3%A9moires+d%27Outre-Tombe&q=Cou%C3%ABdic#v=onepage&q&f=false>

⁸⁴¹ Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, op. cit., p.114.

⁸⁴² *Ibid.*

⁸⁴³ Archives nationales, 1 fn Ch6. Liste manuscrite de 162 pages (en un seul exemplaire).

des ports et arsenaux. Le corps comprend 3 vice-amiraux, 15 lieutenants-généraux⁸⁴⁴, 41 chefs d'escadre⁸⁴⁵, 40 chefs de division, 90 capitaines de vaisseau, 97 majors de vaisseau, 577 lieutenants de vaisseau, et 431 sous-lieutenants. L'origine géographique de ces officiers se situe majoritairement en Bretagne, Bas-Poitou (Vendée) et Provence⁸⁴⁶. À cette époque les promotions en grade s'obtiennent au mérite et à l'ancienneté.

À cette émigration militaire s'ajoute également une émigration nobiliaire et ecclésiastique : c'est donc une réalité complexe qui doit être évoquée⁸⁴⁷. Parallèlement, des lois sont votées pour restreindre le pouvoir de mobilité des possibles émigrants et un décret du 31 octobre 1791 de l'Assemblée législative ordonne aux émigrés de rentrer avant le 1^{er} janvier de l'année suivante sous peine d'être déclarés rebelles et déchus de leurs droits⁸⁴⁸. Un second décret rétablit l'utilisation du passeport, le 1^{er} février 1792⁸⁴⁹. Le 9 février 1792, l'Assemblée législative ordonne aux émigrés de rentrer sous peine de payer une triple contribution. Elle déclare traîtres à la patrie tous ceux qui correspondent avec le prince de Condé ou les autres émigrés. On enjoint aux fonctionnaires publics, aux gardes nationaux et même aux soldats d'arrêter les personnes qui tenteraient de sortir du royaume. On empêche toute exportation d'espèces, d'or ou d'argent, d'armes, de munitions, d'effets, de voitures et de chevaux.

De 1789 à 1790, les officiers sont en grande partie restés à leur poste, à l'exception des officiers généraux et des commandants d'unité ne pouvant plus

⁸⁴⁴ Dont Guichen, Barras et le comte d'Hector.

⁸⁴⁵ Dont Bougainville et La Pérouse.

⁸⁴⁶ Le département de Vendée est créé le 4 mars 1790 en application de la loi du 22 décembre 1789, à partir du Bas-Poitou (partie de la province du Poitou), de l'Île de Noirmoutier, et de seize communes des Marches Bretagne-Poitou et de l'évêché de Nantes (à l'exception de la paroisse poitevine de Remouillé rattachée à la Loire-Inférieure).

⁸⁴⁷ Pascal Even, *Les Français à l'étranger et la Révolution*, centre des archives diplomatiques de Nantes, 1989, 215 p. ; Kristy Carpenter, Philip Mansel (dir.), *The French Émigrés in Europe and the Struggle against Revolution 1789-1814*, Basingstoke, Palgrave-MacMillan, 1999, 236 p., p. 3.; Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse (dir.), *Les migrations internationales : de la fin du XVIII^e siècle à nos jours*, Cnrs, Paris, 1980, 706 p.

⁸⁴⁸ Archives numériques de la Révolution française, séance du 31 octobre 1791, p. 532. En ligne (consulté le 30.03.2019) : https://frda.stanford.edu/fr/catalog/gr254wd8880_00_0536

⁸⁴⁹ La Révolution supprime les passeports intérieurs puis la Législative rétablit le passeport après la fuite du roi à Varennes en 1791. Le décret du 1^{er} février 1792 stipule dans son article 1 que « toute personne qui voudra voyager dans le royaume sera tenue de se munir d'un passeport ». L'article 5 précise que « les Français ou étrangers qui voudront sortir du royaume le déclareront à la municipalité du lieu de résidence et il sera fait mention de leur déclaration dans leur passeport ».

Gérard Noiriel, « Surveiller les déplacements ou identifier les personnes ? Contribution à l'histoire du passeport en France de la I^{re} à la III^e République », in : *Émigrés, vagabonds, passeports*, Jean Leroy (dir.), p. 77-100. Voir p. 78, l'impossible suppression des passeports sous la Révolution française.

assumer leurs responsabilités. Ils sont les premiers à partir en 1790. C'est en particulier le cas pour du Castellet, Rions, Glandevès-Castellet et Bougainville. Comme le souligne l'historien Michel Vergé-Franceschi, les officiers de vaisseau n'ont émigré que sous la pression des événements. Il livre une analyse chronologique de leurs réactions individuelles et de leur comportement collectif face aux mutineries dans les ports de Brest et de Toulon, aux répercussions de la fuite du Roi et de son arrestation et enfin au durcissement des nouvelles directives envers les officiers de marine⁸⁵⁰. L'année 1791 est relativement calme et la disparition de l'ancienne Marine de Louis XVI est plus administrative que physique. En effet, le Grand corps des officiers de vaisseau, créé par Richelieu et structuré par Colbert en 1689, est supprimé le 29 avril 1791. L'Amirauté de France est également supprimée à cette même date.

Une nouvelle hiérarchie tente de mettre sur le même pied le marin de l'État et le marin du commerce. Les vice-amiraux remplacent les lieutenants généraux des armées navales, les contre-amiraux, les chefs d'escadre. Le 4 mai 1791, les pensions de l'Ordre de Saint-Louis sont retirées aux officiers d'active⁸⁵¹. Le 15 mai 1791, Claret de Fleurieu⁸⁵² qui n'est ministre que depuis sept mois, laisse son poste au roturier malouin Thévenard, un chef d'escadre de 1784⁸⁵³. Avec la promotion du 15 mai 1791, il espère enrayer le processus d'émigration et retenir en France les officiers soucieux de leur carrière. Mais ces mesures administratives demeurent en fait lettres mortes au niveau des ports. À Toulon, port d'attache de L'Espine, le commandement de la Marine change six fois de mains pendant la seule année 1791, alors que dans le même temps à Paris se sont succédé cinq ministres de la Marine. Cette valse des ministres et des intendants du port se révèle particulièrement néfaste au niveau du suivi des affaires courantes et du maintien des effectifs. La guerre d'Indépendance américaine est à l'origine de la construction de 80 vaisseaux et frégates en l'espace de sept années. avec une moyenne annuelle de 13,2 vaisseaux jusqu'en 1792, pour atteindre un total de 144 unités⁸⁵⁴. « Dans le sillage de la guerre d'Amérique, Louis XVI ébauche une

⁸⁵⁰ Michel Vergé Franceschi, « Marine et Révolution : les officiers de 1789 et leur devenir », *op. cit.*, p. 275.

⁸⁵¹ Louis XIV les avaient créées en 1693 avec l'ordre. La croix de Saint Louis est ensuite supprimée le 15 octobre 1792.

⁸⁵² Claret de Fleurieu (1738-1810). Entré comme garde marine à Toulon à l'âge de 13 ans, Fleurieu se consacre à l'étude des montres marines, notamment à bord de la frégate *Isis* qu'il commande, pendant le voyage organisé pour cette étude en 1768-1769 sur ordre de Louis XV.

⁸⁵³ Antoine, Jean-Marie Thévenard (1733-1815). Né à Saint-Malo en 1733, il entre dans la Marine à l'âge de 14 ans. Il est directeur du port de Brest et membre de l'académie Royale de Marine. Il meurt le 9 février 1815 et repose au Panthéon.

⁸⁵⁴ Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, thèse de doctorat sous la

Marine moderne par un enchaînement de décisions propices : homogénéisation de la flotte et grandes réformes administratives ». Non sans quelques difficultés, [...] la monarchie parvient à obtenir une flotte nombreuse et de qualité. Mais la supériorité numérique de l'Angleterre demeure indéniable. En 1792 la *Royal Navy* aligne 131 vaisseaux et 125 frégates tandis que la flotte française en compte respectivement 76 et 67⁸⁵⁵ ».

C'est l'année 1792 qui sonne le glas des officiers de la Marine dans les ports où la situation est devenue intenable. Les officiers sont découragés par les constants refus d'obéissance et les menaces des équipages. Le chef d'escadre d'Albert de Rions⁸⁵⁶ est destitué par ses marins, le chevalier de Ramatuelle, capitaine de vaisseau, est obligé de donner sa démission et de se cacher à Saint-Tropez. On assiste un peu partout à d'horribles exactions. À Lille, des soldats assassinent le général Dillon et les colonels de Berthois et de Chaumont. À Caen, la municipalité met en prison pour le protéger le comte de Belsunce, major du Régiment de Bourbon ; mais des soldats furieux l'en arrachent et il est « déchiré en lambeaux ». De nombreux officiers de la Marine refusent alors de prêter serment à la nation et ne supportent plus l'état d'insurrection quasi-permanent sur les bâtiments de la Marine du roi. « La discipline militaire, écrit l'illustre Bougainville dans une lettre adressée à Bertrand de Molleville le 20 février 1792, cette discipline sainte sans laquelle ne peut exister une armée navale surtout, est anéantie »⁸⁵⁷.

3.2.3.2. Attitude du Gouvernement français vis-à-vis des émigrés

Les émigrés ne tardent pas à éveiller l'attention de l'Assemblée législative⁸⁵⁸. Les rassemblements des troupes aux frontières et la tentative de fuite du roi lui font

direction de Jean Meyer, Université de la Sorbonne Paris IV, Paris, 1992, 4 vol., 1 123 p, p. 292.

⁸⁵⁵ Martine Acerra, « La construction navale », in : *Napoléon et la mer : un rêve d'empire*, Jean-Marcel Humbert (dir.) et Bruno Ponsonnet (dir.), Seuil-Musée national de la Marine, 2004, 235 p., p. 58-65, voir p. 58.

⁸⁵⁶ François Hector d'Albert, comte de Rions (1728-1802). Garde de la marine à la compagnie de Rochefort en 1743, il est lieutenant de vaisseau en 1755. Capitaine de vaisseau en 1772, il sert avec brio pendant la guerre d'Indépendance américaine, sous les ordres du comte d'Estaing. Il émigre en janvier 1792 à Coblenz où il rejoint les Princes. Il part ensuite en exil en Dalmatie et rentre en France sous le Consulat. Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, 572 p., p.9.

⁸⁵⁷ Antoine François Bertrand de Moleville (ministre de la Marine), *Compte rendu à l'Assemblée Nationale*, impr. Nationale, 1792, 36 p., p. 24, n° 4.

⁸⁵⁸ Ce mot apparaît sous la forme « émigrans » dans le journal *Le Moniteur* du 2 décembre 1789, et sous la forme « émigrés » dans le numéro du 25 mai 1790. Il sert à désigner les personnes ayant quitté la France à la suite des événements révolutionnaires.

réaliser l'importance d'une menace contre-révolutionnaire. Le gouvernement s'engage alors progressivement dans la voie de la répression. Dès le 9 juin 1791, il somme les émigrés de rentrer dans un délai de deux mois mais comme ils n'obéissent pas à cette sommation, leurs biens sont frappés de séquestre le 9 février 1792, puis confisqués et mis en vente au profit de la nation le 2 septembre 1792⁸⁵⁹. Ils sont en outre bannis à perpétuité et la peine de mort est prononcée pour tous ceux, sans distinction d'âge ni de sexe, qui repassent la frontière à partir du 23 octobre 1792. Enfin, la loi du 27 mars 1793 les déclare morts civilement, attribue leurs biens à l'État, et déclare ce dernier apte à recueillir pendant cinquante ans leurs successions échues ou à échoir. Les gouvernements qui se succèdent de 1794 à 1796 font exécuter, et aggravent même les mesures prises antérieurement contre les émigrés⁸⁶⁰. L'Assemblée Constituante adopte le 12 août 1793 une loi organisant « l'arrestation des suspects », puis adopte le décret du 17 septembre 1793 « relatif aux gens suspects »⁸⁶¹. Principalement conçu par Robespierre, ce texte propose une manière de mener les procès, qui ne laisse aucune place à la présomption d'innocence et aux droits de la défense.

Un décret particulièrement sévère a pour but de dresser la liste des émigrés perçus comme des traîtres⁸⁶² : « La vente des biens des émigrés qui doit procurer des ressources immenses à la République en même temps qu'elle est un acte éclatant de la justice et de la vengeance nationale contre les traîtres qui ont déserté leur patrie pour se réunir à ses ennemis supposait nécessairement la connaissance de tous les individus coupables d'émigration ; aussi la convention Nationale a-t-elle manifesté plusieurs fois la volonté de parvenir à ce but en chargeant divers agents du pouvoir exécutif de réunir toutes les notions propres à constater le nombre des émigrés. La loi du 28 mars, à l'exécution de laquelle il devait coopérer, il crut que l'exécution simultanée des deux lois auraient le double avantage d'épargner à la République une dépense considérable, et d'accélérer la formation de la liste qui aurait été trop retardée

⁸⁵⁹ Jean-Pierre Poussou, « Les mouvements migratoires en France et à partir de la France de la fin du XV^e siècle au début du XIX^e siècle : approches pour une synthèse », in : *Annales de démographie historique*, 1970, Migrations, p. 11-78. ; Jean Vidalenc, *Les émigrés français 1789-1825*, Publications de la Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Caen, 1963, 472 p.

⁸⁶⁰ Ces mesures s'appliquent aussi aux villes. Ainsi Marseille est débaptisée en 1794 et devient « la ville sans nom » car les Marseillais s'insurgent contre les Jacobins majoritaires au pouvoir.

⁸⁶¹ Louis Rondonneau (1759-1834), *Code militaire, ou Recueil méthodique des décrets relatifs aux troupes de ligne et à la gendarmerie nationale rendus par les Assemblées constituante et législative et par la Convention nationale, depuis 1789, jusques et compris le 15 juin 1793*, impr. du Dépôt des Lois, Paris, 1793, t. 4, 573 p., p. 278. En ligne (consulté le 21.05.2019) :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6274583v/f336.image>

⁸⁶² Bibliothèque de la ville de Paris.

si l'on avait entrepris de la rédiger sur deux plans différents, c'est à dire d'après les listes des départements conformément au décret du 28 mars et d'après les relevés généraux prescrit par la Loi du 25 juillet. La Convention Nationale approuve cette mesure par le Décret du 27 brumaire.

Le point essentiel était que toutes les dispositions des Lois fussent exécutées dans la formation de la liste, et c'est à quoi l'on sait scrupuleusement conformer. On a point perdu de vue dans le cours de ce travail long et pénible que la Convention en l'ordonnant avait eu pour objet premièrement de faire connaître tous les émigrés aux divers autorités constituées afin d'assurer le séquestre de leurs biens et l'arrestation de leur personne s'ils osaient reparaître sur le sol de la liberté, deuxièmement d'indiquer aux créanciers de ses ennemis de la Patrie le district où ils doivent produire leurs titres. Ainsi pour dresser cette liste il était essentiel de se procurer des renseignements sur les vrais noms, prénoms, surnoms, professions ou qualités des émigrés et sur leur dernier domicile. Ces diverses désignations devaient servir à faire connaître aux créanciers si l'individu dont ils avaient le nom sous les yeux était véritablement leur débiteur ; et lorsque son dernier domicile était connu. »

Le rappel de ces mesures permet de mesurer l'adversité à laquelle L'Espine doit faire face. Son destin bascule en 1793, quand il est contraint de s'enfuir dans la plus grande précipitation du village de Caromb, en compagnie de 37 autres Carombais⁸⁶³.

3.2.3.3. Sauver sa vie...

Au moment où la Révolution française éclate, le chevalier de L'Espine n'a que trente ans et une carrière bien commencée à poursuivre. Il se retrouve face à trois options : demeurer en France avec le risque d'être emprisonné, s'engager dans la contre-révolution, ou opter pour une émigration ne garantissant ni solde ni toit⁸⁶⁴.

⁸⁶³ François-Xavier Gardiolle (vicaire de Caromb), *Caromb sous la Révolution*, manuscrit autographe déposé en l'étude de maître Beaud à Caromb. Ce texte décrit les événements jour par jour. Pierre Fayot, *Études sur les archives de Caromb : résumé raisonné et classement folioté, recensement de 1982*, manuscrit dactylographié, Archives municipales de Caromb. Cf. annexe All.DA.003. Commune de Caromb sous la Terreur, 1793.

⁸⁶⁴ Le crime d'émigration est puni par des peines générales que sont le bannissement à perpétuité et la mort civile, quelle que soit la qualification juridique de l'émigration. En outre, la peine de mort ou la déportation sont réservées aux émigrés pris les armes à la main. Philippe Bourdin (dir.), *Les noblesses françaises dans l'Europe de la Révolution*, actes du colloque international de Vizille, 10-12 sept. 2008, Rennes, Clermont-Ferrand, PU de Rennes et PU Blaise-Pascal (Clermont II), 2010, 602 p., p. 42.

L'Espine rejoint dans un premier temps l'armée de Condé⁸⁶⁵. Il intègre la flottille du Rhin à Mayence, avant d'émigrer en Autriche. À l'instar des autres officiers de la Marine, son émigration est dictée par la pression d'événements qui ne lui laissent d'autre alternative que de quitter la France au plus vite⁸⁶⁶. Son parcours vient se rajouter aux nombreuses études de cas qui tirent de l'oubli des figures secondes mais non pas secondaires de cette période, et qui témoignent des résistances de cette noblesse et de sa grande capacité d'adaptation au cours nouveau des choses pour se maintenir envers et contre tous⁸⁶⁷. Tel est également le cas du marquis de Traversay qui déclare que puisque sa présence chez lui devient un sujet de discorde, il va se retirer en Suisse où il attendra la fin de l'orage⁸⁶⁸. Fin octobre 1790 il quitte le manoir familial avec sa femme qui attend un enfant. Cette émigration connaît une première vague dès l'été 1789, puis une deuxième vague en 1791 quand de nombreux militaires rejoignent les rives du Rhin, enfin une troisième vague en 1793 au moment de la Terreur⁸⁶⁹.

Dans le cas du chevalier de L'Espine, il est intéressant de noter qu'en juillet 1793 il part en compagnie de son neveu qui figure sur la liste de Pinasseau des officiers émigrés au service de l'Autriche⁸⁷⁰. Il s'agit de Louis-Étienne Marie de L'Espine, fils de Jean-Baptiste de L'Espine et de Marie Françoise de Beaumont. Ses états de services précisent qu'il passe six ans dans la Marine autrichienne de 1802 à 1808, avant de servir pendant six années dans la Marine du Royaume d'Italie, jusqu'en 1814. Nous verrons plus loin le détail de son parcours.

3.2.3.4. Officiers de la Marine royale française partis en Autriche

⁸⁶⁵ Jean Pinasseau, *L'Émigration militaire campagne de 1792 : armée royale, composition, ordres de bataille*, A. & J. Picard, Paris, 2 vol., 1957 et 1964, 171 p. et 251 p.

Robert Grouvel (vicomte), *Les Corps de troupe de l'émigration française 1789-1815*, illustrations du baron Louis de Beaufort, éditions de la Sabretache, Paris, 1957-1964, 3 vol., t. 1, Services de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, 374 p.

⁸⁶⁶ À cette époque, le pays compte environ 26 millions d'habitants.

F. Furet et M. Ozouf, *Dictionnaire critique de la Révolution française*, Flammarion, Paris, 1992, 4 vol., p. 317.

⁸⁶⁷ Matthias Winkler, *Die Emigranten der Französischen Revolution in Hochstift und Diözese Bamberg*, University of Bamberg Press, Bamberg, 2010, 214 p., p. 40.

⁸⁶⁸ Le maréchal de Castries, ancien ministre de la Marine et protecteur de Traversay, s'est réfugié en Suisse. ; Madeleine du Chatenet, *L'Amiral Jean-Baptiste de Traversay, op. cit.*, p. 147.

⁸⁶⁹ Frédéric Bluche, *Septembre 1792 : logiques d'un massacre*, Laffont, 1986, 266 p.

En 1792 déjà, 1 300 personnes sont massacrées. Danton avouera qu'il voulait surtout frapper Paris de terreur et réduire ainsi les modérés au silence.

⁸⁷⁰ Shd, Vincennes, Fonds Pinasseau, GR 1K45/ carton 40.

L'Allemagne⁸⁷¹, l'Angleterre⁸⁷², les Pays-Bas autrichiens, la Suisse⁸⁷³, l'Espagne et le Portugal⁸⁷⁴ sont les principaux pays de repli de la noblesse française émigrée. Cette noblesse se trouve confrontée à une mutation brutale et profonde à laquelle il lui faut faire face coûte que coûte. L'émigration vers l'Autriche est secondaire et concerne une population hétérogène de civils, de militaires et d'ecclésiastiques. Aujourd'hui, on ne sait toujours pas exactement combien d'émigrés français ont rejoint Vienne.

Établir une liste complète de tous les officiers de la Marine française partis en Autriche relève de la gageure : les sources manquent et les listes dressées à l'époque sont lacunaires. Toutefois, la liste de Pinasseau contient plusieurs noms d'officiers français de terre ou de mer, présentant une situation assez similaire à celle du chevalier de L'Espine. C'est le cas par exemple de Nicolas d'Aboville qui quitte la France en novembre 1791 et passe tout d'abord aux ordres du duc de Bourbon. Il entre ensuite dans la Légion de Normandie qui passe au service de l'Autriche sous le nom de Corps franc de Corneville. Début 1806, il rejoint la Marine du Royaume d'Italie comme lieutenant de frégate, fait sa soumission au consul de France à Venise en juillet 1809, et devient chevalier de Saint-Louis en 1816⁸⁷⁵ — la même année que le chevalier de L'Espine — après en avoir fait la demande à Paris le 26 août 1814⁸⁷⁶. Les corps de troupes formés d'émigrés ont été l'étape conduisant un certain nombre d'entre eux vers le service des Habsbourg quand ces corps ont été dissous, faute d'argent, faute d'employeur, faute de victoire.

Pour ce qui concerne les officiers de la Marine française expatriés en Autriche, une liste a été établie à Fiume le 18 novembre 1809⁸⁷⁷. On y trouve le comte Charles Mogniat de Pouilly (originaire de Lyon) qui commande le *Delfino*⁸⁷⁸, le comte Henry de

⁸⁷¹ Les émigrés français sont présents à Hambourg, Cologne, et dans l'électorat de Trèves.

⁸⁷² Kristy Carpenter, « London : Capital of the Emigration », in : *The French Émigrés in Europe and the struggle against Revolution 1789-1814*, Kristy Carpenter (dir.) et Philip Mansel (dir.), Palgrave MacMillan, 1999, 260 p., p. 43-67.

⁸⁷³ On retrouve les émigrés français dans les villes de Neuchâtel, Fribourg et Bâle.

⁸⁷⁴ David Higgs, « Portugal and the Émigrés », in : *The French Émigrés in Europe and the struggle against Revolution 1789-1814*, Kristy Carpenter (dir.) et Philip Mansel (dir.), Palgrave MacMillan, 1999, 260 p., p. 83-100.

⁸⁷⁵ Alexandre Mazas, *Histoire de l'Ordre militaire de Saint-Louis depuis son institution en 1693 jusqu'en 1830*, Didot, Paris, 1861, Tome III, 644 p., p. 216 : promotion des chevaliers en 1816.

⁸⁷⁶ Shd, Vincennes, CC7 Alpha 264.

⁸⁷⁷ Artur von Khuepach, *Geschichte der K.u.K. Kriegsmarine*, Wien, 1942, 468 p. Voir la liste de 1802 à 1805 p. 292-335.

⁸⁷⁸ Jacques Caillé, *Une ambassade autrichienne au Maroc en 1805 : documents inédits avec introduction et commentaire*, Larose, 1957, 140 p., p. 30.

Taulignan (originaire d'Avignon) qui commande la *Canonnière n° 24*, le baron Auguste Sourdeau qui sert sur l'*Eolo*, Josef de Collet, le comte Jacques Tempié qui sert sur le *Tritone*, le chevalier de Badasset qui commande la frégate *Indagatore*, Auguste chevalier de Bonne, le marquis Joseph de Clapiers qui est un capitaine de frégate originaire d'Aix-en-Provence⁸⁷⁹, et bien entendu le chevalier Joseph de L'Espine⁸⁸⁰. Cette liste peut être complétée par celle issue des dossiers de la police générale, qui contient une cinquantaine de noms d'officiers français au service de l'Autriche de 1809 à 1811⁸⁸¹. Le nom du chevalier Joseph de L'Espine y figure, assorti de la mention « excellent officier ». Son neveu Louis-Étienne y figure aussi mais seulement avec son nom et son grade. Parmi les autres noms classés par ordre alphabétique, on trouve l'évêque Henri de la Fare de Nancy⁸⁸², la comtesse de Bussy, et divers officiers originaires de Normandie tel que le chef d'escadron de Bois-Motté⁸⁸³ ou encore le baron de Crossard⁸⁸⁴ devenu *General-Major* autrichien avant de passer au service de la Russie en 1813, en raison de sa réflexion déplacée sur le mariage de l'archiduchesse avec Napoléon⁸⁸⁵.

3.2.4. Destin parallèle de son neveu Louis-Étienne 1782-1823

Le lieutenant de vaisseau Joseph de L'Espine quitte le territoire français en compagnie de son neveu Louis-Étienne mais leurs routes divergent rapidement. Ceci

⁸⁷⁹ May Graham Wallas, *Luc de Clapiers, marquis de Vauvenargues*, thèse sous la direction de Paul Vaucher, London University, Cambridge University Press, 1928, 308 p.

⁸⁸⁰ Wiener Archiv, Hofkriegsrat 1809/G10-25/28.

⁸⁸¹ Archives nationales, Pierrefitte, F/7/2229 et F/7/2230.

⁸⁸² Anne-Louis Henri de la Fare (1752-1829). Il émigre à Vienne fin 1792 où il reste jusqu'en 1814. Une fois rentré en France, c'est lui qui prononce le sermon du sacre de Charles X. Chargé de plusieurs missions par Louis XVIII auprès de la Cour de Vienne, il est jusqu'en 1814 le principal agent financier chargé de payer les émigrés dispersés en Europe. Rentré en France avec Louis XVIII, il s'occupe activement de la répartition des secours aux émigrés rentrés sans ressources.

Bernard de Brye, *Consciences épiscopales en exil 1789-1814 : à travers la correspondance de Mgr de la Fare, évêque de Nancy*, Cerf, Paris, 2005, 517 p.

⁸⁸³ Louis-Jacques-François du Bois, dit de Bois-Motté, né le 12 juin 1755 à la Chapelle-Moche dans l'Orne. Il devient chef d'escadrons au 2^e Régiment des Dragons de Hohenlohe-Ingelf en Autriche. Par arrêt de la cour de justice criminelle du département de la Seine, séant à Paris le 29 septembre 1810, Bois-Motté est convaincu d'avoir porté les armes contre S.M. l'Empereur et Roi, postérieurement au 1^{er} septembre 1804. Il est condamné à la peine de mort par contumace, et ses biens déclarés acquis et confisqués au profit de l'État.

Jean-Gabriel Peltier (1760-1825), *L'Ambigu*, Londres, 1810, vol. XXXI, n° CCLXXI du 20 novembre 1810, p. 386-387. Peltier est un célèbre journaliste exilé à Londres.

⁸⁸⁴ Baron de Crossard, *Mémoires militaires et historiques pour servir à l'histoire de la guerre depuis 1792 jusqu'en 1815 inclusivement*, Delaunay, Paris, 1829, 6 vol.

⁸⁸⁵ Michel Eude, « Notes sur l'émigration normande pendant la Révolution française », in : *Annales de Normandie*, 14^e année, n° 3, 1964, p. 323-337. En ligne (consulté le 19.05.2019) :

https://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1964_num_14_3_6524

n'empêche pas Joseph de L'Espine de suivre d'assez près la carrière de son neveu et de lui apporter son aide le cas échéant.

3.2.4.1. Parcours de Louis-Étienne de L'Espine au travers des archives

Les archives relatives à Louis-Étienne sont consultables pour une part au Service historique de la Défense et pour une autre part aux Archives nationales.

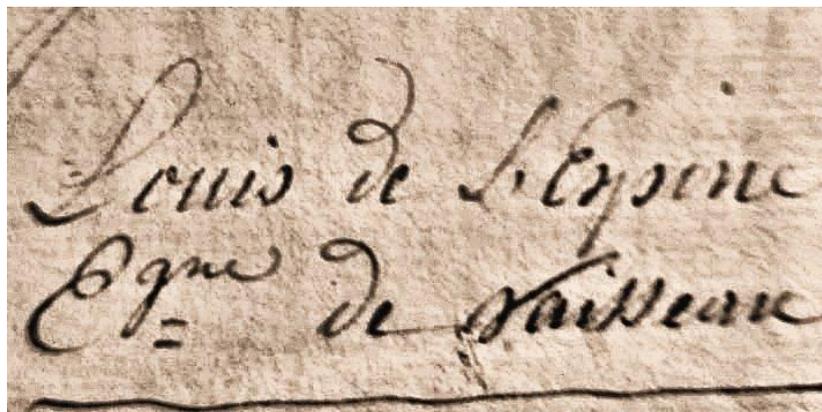
A photograph of a handwritten signature in dark ink on aged, yellowish paper. The signature is written in a cursive, historical style. The first line reads 'Louis de L'Espine' and the second line reads 'Enseigne de vaisseau'. A horizontal line is drawn below the signature.

Fig. C3-011. Signature de l'enseigne de vaisseau Louis-Étienne de L'Espine.
[Shd, CC7 Alpha 1564.]

Le Service historique de la Défense du site de Vincennes conserve son dossier individuel administratif d'officier de la Marine⁸⁸⁶. On y trouve l'état de ses services effectués dans les différentes marines et de nombreux documents de service, souvent rédigés en langue italienne. Certains de ces documents ont servi pour faire reconnaître ses compétences, au moment de son retour en France à la Restauration⁸⁸⁷. On y trouve également ses documents d'état-civil : acte de naissance, acte de mariage, et acte de décès. L'acte de mariage, par exemple, nous apprend qu'il se marie à 36 ans avec Clara Justine Chaubry de Blottières, née à Marseille, âgée de 19 ans et fille d'un propriétaire terrien de Toulon. L'autorisation de mariage est donnée par le comte Molé, pair de France et Ministre de la Marine, suite à la demande de Louis-Étienne en date du 7 août 1818. Le mariage a lieu à Toulon le 15 octobre 1818. La mariée apporte une dote de 55 000 francs et le témoin de mariage est le contre-amiral Emmanuel

⁸⁸⁶ Shd, Vincennes, CC7 Alpha 1564, dossier administratif individuel.

⁸⁸⁷ *Ibid.*, Tableau des états de services fait à Paris le 18 mai 1815.

Hamelin⁸⁸⁸. De cette union naissent Marie Mathilde de L'Espine du Puy (1819-1908) et son frère Guillaume de L'Espine du Puy (1820-1893)⁸⁸⁹.

Les Archives nationales du site de Pierrefitte possèdent un fonds d'archives qui retracent avec précision l'itinéraire de Louis-Étienne de L'Espine dans la Marine autrichienne et dans la Marine du Royaume d'Italie⁸⁹⁰. Ce fonds est divisé en sept dossiers (D) qui regroupent principalement : le détail de ses états de services (D1), des certificats en allemand et en italien (D2), les documents anglais de 1809 relatifs à sa détention à Malte (D3), Les ordres et notes de service reçus par L'Espine de janvier 1812 à janvier 1814 quand il commande une petite flottille sur les côtes de la Romagne (D4), les ordres du jour rédigés par L'Espine pour sa flottille (D5), deux lettres du capitaine de vaisseau Margallé en 1813 (D6), des pièces sur la capitulation de la flottille franco-italienne d'Ancône en janvier 1814 (D7).

La carrière de Louis-Étienne de L'Espine se divise en trois périodes bien distinctes qui correspondent à ses services successifs sous les trois pavillons de la Marine de guerre autrichienne, de la Marine du Royaume d'Italie et de la Marine française de la Restauration.



Fig. C3-012. Pavillons sous lesquels sert successivement Louis-Étienne de L'Espine.
[Aquarelles. Collection de l'auteure.]

3.2.4.2. Services de Louis-Étienne sous pavillon autrichien 1802-1807

⁸⁸⁸ Sorti du rang, le contre-amiral baron Emmanuel Hamelin (1768-1839) sert sous l'Ancien Régime, sous la Révolution et sous l'Empire. Mis en disponibilité en 1814, il reprend du service sous la Seconde Restauration en devenant à Toulon le Major-général de la Marine à compter d'avril 1818. C'est donc lorsqu'il occupe ces hautes fonctions qu'il est témoin au mariage de Louis-Étienne de L'Espine à Toulon.

⁸⁸⁹ Guillaume fait une petite carrière dans la Marine. En 1847, il sert sur le *Triton* en qualité de sous-aide-major auprès du contre-amiral Louis Turpin commandant en chef la Station du Levant (qui devient son beau-père après la mort de son père). Son parcours est consultable en ligne (consulté le 25.03.2019) :

http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_delespine_guillaume.htm

Il est par la suite Président de la Société d'agriculture et d'horticulture de Vaucluse, et reçoit la Légion d'honneur le 7 août 1858. Son dossier LH 907/10 est consultable en ligne (consulté le 25.03.2019) :

http://www2.culture.gouv.fr/public/mistral/leonore_fr

⁸⁹⁰ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953.

Le tout début de carrière d'officier de la Marine de Louis-Étienne de L'Espine demeure inconnu. En effet, il intègre la Marine royale française à une date non déterminée et l'on sait simplement qu'il « a subi l'examen d'usage pour les enseignes de vaisseau en France ». Il a sans doute réussi cet examen puisqu'il signe « Louis de L'Espine E^{gne} de vaisseau ». Après être passé en Autriche, il est nommé cadet dans la Marine de guerre autrichienne, le 17 février 1802, et sert initialement à l'état-major de Venise⁸⁹¹.

De 1802 à 1807, Louis-Étienne effectue sous pavillon autrichien plusieurs embarquements sur cinq types de bâtiment. Son premier embarquement a lieu le 12 août 1802 sur la goélette *Cibelle* qui part croiser en Mer Adriatique. Débarquant un an plus tard, il passe un mois à l'arsenal de Venise avant d'embarquer de septembre 1803 à septembre 1804 sur la corvette *Tritone*.

Pendant le mois d'octobre 1804, il sert à la Direction des mouvements du port de Venise. Son intégration semble réussie puisqu'il est promu lieutenant de frégate le 28 décembre 1804, c'est-à-dire après presque trois années de service⁸⁹². L'année suivante, il reprend la mer comme *Kommandant* de la *Kanonier-Chaloupe 24*. Construite à l'arsenal de Venise avant 1798, elle embarque un équipage de 25 marins et monte en 1805 un canon russe de 24 livres à la proue et quatre pièces de 4 livres en latéral⁸⁹³.

⁸⁹¹ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

⁸⁹² Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

Cf. annexe All.DA.308-1-2. Services de Louis-Étienne de L'Espine dans la Marine autrichienne.

⁸⁹³ Wladimir Aichelburg, *Register der k.(u.)k. Kriegsschiffe : von Abbondanza bis Zrinyi*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien, 2002, 736 p., p. 270.

Karl Klaus Körner, *Die glatte Vorderlader-Artillerie der k.k. Marine 1750-1866, [L'artillerie à âme lisse et à chargement par la bouche de la Marine impériale et royale autrichienne 1750-1766]*, Militaria GmbH, 2015, 480 p., p. 263.

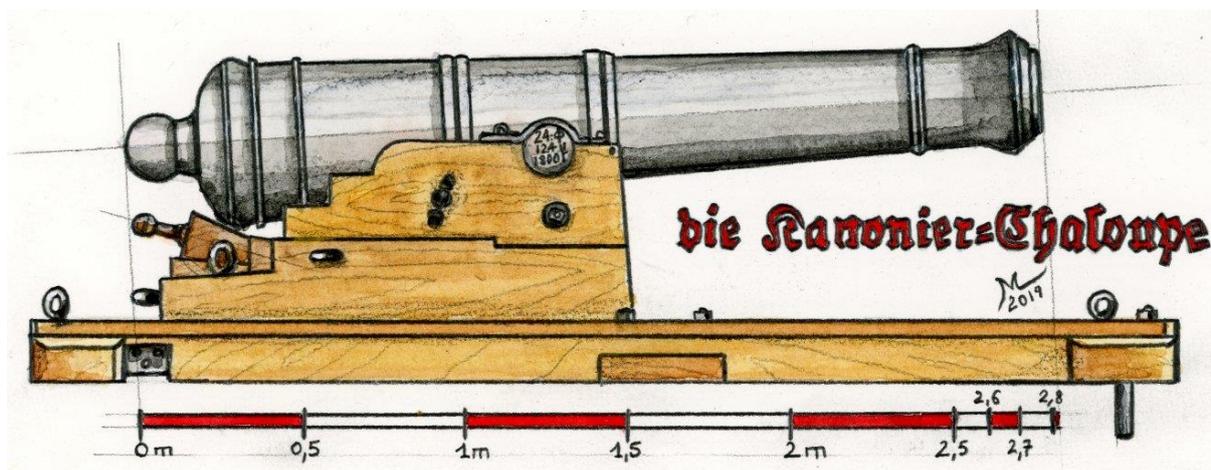


Fig. C3-013. Canon russe de 24 livres équipant la proue de la *Kanonier-Chaloupe 24* en 1805.
[Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2019, réalisée d'après l'ouvrage de Klaus Körner.]

Avec sa *Kanonier-Chaloupe 24*, le lieutenant de frégate Louis-Étienne de L'Espine supervise en Istrie la mise en place d'un cordon sanitaire maritime contre la fièvre jaune. De 1805 à 1806, il sert successivement à bord de la frégate *Aigle* et du brick *Eolo*. Enfin, il commande le brick de 20 canons *Oreste* pendant plus de neuf mois, de la fin juillet 1806 à la mi-mai 1807⁸⁹⁴. Cette croisière se déroule dans la partie méridionale de la Mer Adriatique et c'est l'occasion pour L'Espine de remplir plusieurs missions auprès du général français Lauriston qui commande à Raguse (Dubrovnik), et auprès de l'amiral russe Seniavine⁸⁹⁵.

Louis-Étienne de L'Espine totalise six années passées au service de l'Autriche, dont plus de quatre années passée à la mer. Pour une raison inconnue, il décide alors de rejoindre la Marine de guerre du Royaume d'Italie. Cette décision est surprenante puisque le Royaume d'Italie est « sous la souveraineté de l'Empire Français » en 1807, et par là même un ennemi de l'Autriche.

3.2.4.3. Louis-Étienne sous pavillon du Royaume d'Italie 1807-1814

⁸⁹⁴ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

⁸⁹⁵ L'amiral Dimitri Seniavine (1763-1831) est sans doute l'un des plus brillants marins russe des guerres napoléoniennes. En 1806, le Tsar Alexandre I^{er} de Russie veut limiter l'avance française en Mer Adriatique et dans les Balkans. À cet effet, le vice-amiral Dimitri Seniavine s'est positionné au port de Corfou qui fait partie de la République des Sept-Îles devenue protectorat russe. En septembre 1806, Seniavine perturbe le commerce maritime du port de Raguse pour montrer le contrôle russe de la partie méridionale de la Mer Adriatique.

Evgeny Tarlé, *Expédition en Méditerranée de Senyavine 1805-1807*, Moscou, Urss, 1954.

Madeleine du Chatenet, *L'Amiral Jean-Baptiste de Traversay : un Français ministre de la Marine des tsars*, préf. Jean Tulard, avant-propos Michel Vergé-Franceschi, Tallandier, Paris, 1996, 476 p. Voir le chapitre VII.

Pendant une deuxième période, passée sous pavillon du Royaume d'Italie de 1807 à 1814, Louis-Étienne de L'Espine a l'occasion d'élargir son expérience d'officier au sein d'une Marine italienne qui est bien souvent « presque française ». En effet, Le Royaume d'Italie (ou *Regno Italico*) est créé par Napoléon I^{er} avec pour capitale Milan ; le royaume comprend l'Italie centre-orientale et une grande partie du nord. Du 17 mars 1805 à 1814, le chef de l'État est Napoléon I^{er}, Empereur des Français et Roi d'Italie. En outre, les statuts constitutionnels prévoient que le roi puisse être représenté par un vice-roi ayant prêté serment au souverain. Napoléon désigne à ce poste son beau-fils Eugène de Beauharnais qui, parmi ses prérogatives, commande les troupes du royaume.

Par un décret du prince vice-roi, le lieutenant de frégate Louis L'Espine entre au service de la Marine de guerre du Royaume d'Italie. Au passage, on note qu'il a mis de côté le prénom Étienne et la particule. Dans les documents rédigés en italien, il est appelé tout simplement « Luigi L'Espine ». Toutefois, à la fin de sa période italienne, il fait rédiger par l'administration navale du prince vice-roi un document à l'intention de l'administration navale française de la Restauration auprès de laquelle il compte postuler un emploi. Du coup, plus de « Luigi L'Espine » sur ce document qui s'intitule : « État de service du capitaine de frégate de la Marine italienne Étienne comte de L'Espine né à Malaucène Département de Vaucluse le 12 décembre 1782⁸⁹⁶. » Ce document – certifié conforme à Venise par le Commissaire aux services de la Marine italienne – est précieux puisqu'il récapitule quatre embarquements opérationnels de L'Espine qui sont repris en l'état dans son dossier français de la Marine de la Première et de la Seconde Restauration.

⁸⁹⁶ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.
Cf. annexe AII.DA.308-1-2. Services de Louis-Étienne de L'Espine au Royaume d'Italie.

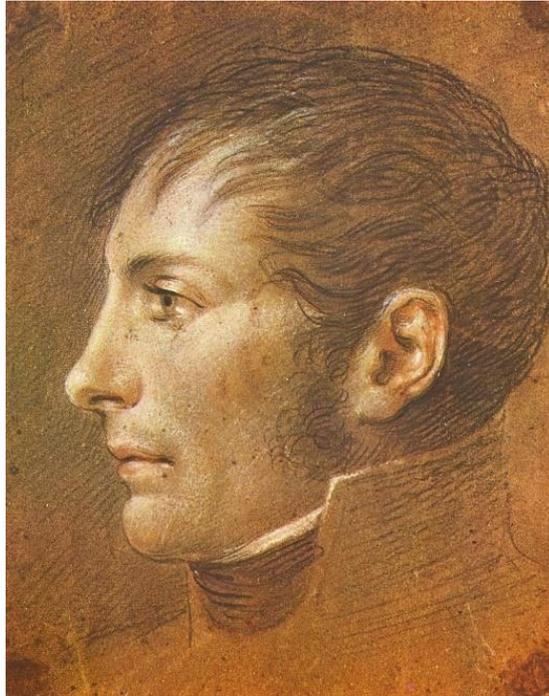


Fig. C3-014. Portrait d'Eugène de Beauharnais vers 1800.
[Portrait réalisé par Andrea Appiani (1754-1817), crayon et aquarelle, 15 cm x 12 cm,
Musée Correr de Venise. Domaine public.]

Selon le document certifié, le lieutenant de frégate de L'Espine prend tout d'abord à Venise le commandement de la felouque *Proserpina* pendant six mois, d'avril à octobre 1808. Toujours selon le dossier certifié, L'Espine embarque ensuite en qualité d'officier « chargé du détail », pendant six mois sur le brick de 10 canons *Mamelucco* (Mamelouk), de fin octobre 1808 à fin avril 1809. La campagne en mer se déroule sur les côtes de l'Albanie et donne l'occasion de chasser et de prendre un bâtiment anglais (non identifié dans le texte)⁸⁹⁷. L'état des services indique ensuite que L'Espine commande le Brick *Lepanto* du 25 avril 1809 au 5 mars 1811, soit pendant 1 an, 10 mois et 10 jours⁸⁹⁸. Il est promu lieutenant de vaisseau pendant cet embarquement, le 22 décembre 1810. Enfin, sa dernière mission à la mer est très longue puisqu'elle dure deux ans et trois mois, du 24 octobre 1811 au 1^{er} février 1814. Le lieutenant de vaisseau de L'Espine commande alors la chaloupe-canonnière *Comacchiese* de 18 canons et une Division de 6 bâtiments, sur la côte de la Romagne. Le tableau ci-après résume ces brillants et intenses services à la mer qui sont d'ailleurs récompensés par la promotion au grade de capitaine de frégate, le 17 avril 1814.

⁸⁹⁷ Le brick *Mamelucco* (Mamelouk) est un petit bâtiment de 23 mètres de long et 6 mètres de large, montant 10 canons et servi par 66 hommes d'équipage. Il a été lancé en 1808 à Venise.

⁸⁹⁸ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
1808				7 17	Commandant la Felouque <i>Proserpina</i>						26	Off. des détails
1809	Sur le Brick <i>Mamelucco</i>			24	25	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>						
1810	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>											
1811	<i>Lepanto</i>		5								24	
1812	Commandant la Chaloupe-Canonnière de 18 canons <i>Comacchiese</i> et											
1813	une Division de 6 bâtiments sur la côte de Romagne											
1814	1											

Il est toutefois utile de rappeler que cet état des services est réalisé dans le but de se faire accepter au sein de la Marine française de la Restauration avec le grade français de capitaine de frégate. Il convient donc de se montrer prudent et de vérifier la réalité desdits services.

L'étude minutieuse des archives en général, des correspondances de service en particulier, amène à dresser un tableau quelque peu différent de ces prétendus services dans la Marine du Royaume d'Italie. En effet, l'ordre écrit n° 121 du 28 mars 1808 prescrit au lieutenant de frégate Luigi L'Espine d'embarquer sur le Brick *Ronco* de 14 canons qui vient tout juste d'être lancé et mis en service à Venise⁸⁹⁹. Il y a tout lieu de croire que cet ordre est exécuté puisque le brick tout neuf est capturé le 2 mai 1808 par la frégate anglaise de 38 canons *HMS Unite*, au large du Cap Kamenjak qui se situe à l'extrême Sud de la péninsule istrienne⁹⁰⁰. L'Espine est prisonnier sur parole à Malte de mai 1808 à décembre 1809. Il est finalement échangé contre un prisonnier anglais de même rang au bout de vingt mois de captivité, et embarque pour Marseille le 27 décembre 1809 sur la polacre *Bella Nina*. À son retour à Venise, L'Espine est obligé de multiplier les demandes de congé du fait de sa santé qui laisse fortement à désirer. Du même coup, le chercheur en vient tout naturellement à s'interroger sur les services effectifs de L'Espine dans la Marine de guerre du Royaume d'Italie entre 1808 et 1814. Le tableau initial est d'emblée fortement remis en question, archives à l'appui.

⁸⁹⁹ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 24.

Cf. annexe AII.DA.308-3. Venise 26 mars 1808, ordre d'embarquement sur le brick *Ronco*.

⁹⁰⁰ Le combat est de courte durée et les officiers du brick *Ronco* sont dirigés sur Malte. Le *Ronco* est en fait un brick-corvette de 29 mètres de longueur de pont, montant 14 canons français de 12 livres et embarquant 106 hommes d'équipage. Les Britanniques mettent le brick *Ronco* en service dans la *Royal Navy* où il devient le sloop *Tuscan* de 16 canons (14 caronades de 24 livres et 2 canons de 9 livres). Virgilio Ilari et Piero Crociani, *La Marina Italiana di Napoleone 1796-1814*, document électronique en ligne (consulté le 21.03.2019) : <https://archive.org/details/NapoleonsRoyalltalianNavy>

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
1808				7 17	Commandant la Felouque <i>Proserpina</i>					26 Off. des détails		
réel	Capturé par les Anglais le 2 mai 1808 sur le Brick <i>Ronco</i>											
1809	Sur le Brick <i>Mamelucco</i>		24	25	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>							
réel	et prisonnier de guerre sur parole à Malte jusqu'au 27 décembre 1809											
1810	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>											
1811	<i>Lepanto</i>		5								24	
1812	Commandant la Chaloupe-Canonnière de 18 canons <i>Comacchiese</i> et											
1813	une Division de 6 bâtiments sur la côte de Romagne											
1814	1											

Les documents anglais de Malte sont parvenus jusqu'à nous et nous permettent de mieux comprendre une partie des problèmes de santé de L'Espine. Sa fiche de captivité mentionne qu'il mesure « 5 feet 5 inches » (1,65 m), qu'il a des cheveux bruns fournis, des yeux bruns et qu'il ne présente ni cicatrice ni blessure. La fiche indique également ses conditions de détention : prisonnier sur parole il ne doit quitter son logement qu'à des heures convenues⁹⁰¹. Mais le document le plus révélateur est un certificat de visite médicale. Le 7 décembre 1809, c'est-à-dire vers la fin de sa captivité à Malte, L'Espine est examiné par le réputé chirurgien anglais John Allen (1754-1849) qui est depuis 1807 le médecin en chef de l'hôpital de la Marine à Malte⁹⁰². Allen est un homme expérimenté qui a servi avec Horatio Nelson en 1784. Il conserve son poste à l'hôpital de Malte pendant vingt ans et demeure ensuite à Malte jusqu'à sa mort survenue en 1849. Il est renommé pour son savoir-faire dans le traitement des fièvres et des blessures par balle : sa dextérité à manier le scalpel n'a d'égal que son discernement pour décider quand il vaut mieux ne pas l'utiliser⁹⁰³. Et justement, après avoir examiné L'Espine, il se garde bien de tout geste chirurgical : il diagnostique la cataracte de l'œil gauche avec une opacification telle du cristallin que l'on est proche de la cécité totale. De surcroît, L'Espine se plaint de la faiblesse de son autre œil qui

⁹⁰¹ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 3, f° 3.

Cf. annexe AII.DA.308-4. Malte 13 juin 1808, prisonnier de guerre sur parole à Malte.

Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 3, f° 2.

Cf. annexe AII.DA.308-5. Malte 13 juin 1808, prisonnier de guerre sur parole à Malte.

⁹⁰² Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 3, f° 5.

Cf. annexe AII.DA.308-6. Malte 7 décembre 1809, certificat médical du docteur John Allen.

⁹⁰³ « John Allen : born circa 1754, died Malta 14.01.1849. Career : 1784 appointed surgeon in the British Naval Medical Services serving under Lord Nelson, 1807 appointed Principal Medical Officer at the Naval Hospital in Malta retaining post until 1827 ; continued practice in Malta. Achievements : renowned for the treatment of gunshot wounds and for the treatment of fevers. It was said of him that his dexterity in using his knife was equalled by, what is of equal importance, his knowledge of discerning when not to use it ». *Malta Times*, 23rd January 1849, 310 : p. 2.

Charles Savona-Ventura, *Contemporary Medicine in Malta 1798-1979*, Lulu, 2016, 614 p., p. 444.

ne présente pourtant pas d'opacité⁹⁰⁴. Le phénomène aurait débuté 18 mois auparavant et ne semble imputable à aucune blessure externe. L'Espine est à cinq jours de fêter ses 27 ans et cette pathologie est surprenante chez un homme aussi jeune.

Les congés successifs demandés ultérieurement par L'Espine et acceptés sans difficultés par la hiérarchie, seraient-ils liés au traitement de cette pathologie ? Nous ne sommes pas en mesure de le prouver mais nous ne pouvons nous empêcher de rapprocher le lieu des congés successifs – Avignon – de l'action du célèbre chirurgien Jacques Daviel (1693-1762), devenu oculiste du roi Louis XV en 1749, qui choisit le *Courrier d'Avignon* pour faire sa publicité et des manières de communications scientifiques, suite à son invention de l'extraction du cristallin pour soigner la cataracte⁹⁰⁵. Au début du XIX^e siècle, l'opération est donc pratiquée dans les pays développés et il est fort probable que cette solution ait été adoptée par Louis-Étienne de L'Espine que l'état de sa vision risquait à court terme de rendre inapte au service dans la marine.

Les archives des congés demandés et accordés à L'Espine permettent de compléter le tableau des services de l'officier⁹⁰⁶. Au retour de son premier congé, en décembre 1810, il ne reprend d'ailleurs pas immédiatement de service à la mer puisqu'il est muté à l'état-major (EM) de la Marine de Venise, aux Mouvements du port⁹⁰⁷.

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
1808				7 17	Commandant la Felouque <i>Proserpina</i>					26 Off. des détails		
réel	Capturé par les Anglais le 2 mai 1808 sur le Brick <i>Ronco</i>											
1809	Sur le Brick <i>Mamelucco</i>		24	25	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>							
réel	et prisonnier de guerre sur parole à Malte jusqu'au 27 décembre 1809											

⁹⁰⁴ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 3, f° 5.

Cf. annexe AII.DA.308-6. Malte 7 décembre 1809, certificat médical du docteur John Allen. Des « pattes de mouche » du docteur Allen, on arrive à déchiffrer : « Naval Hospital at Malta, 7th Dec. 1809. These are to certify that Ensign de vaisseau Louis Le Espine [sic] has a cataract over the pupil of the left eye which completely covers it and has unpeeded vision. It appears me that it came on without any external injury about eighteen months ago. He complains of much weakness in the right eye albeit the no opacity as it appears. Signed John Allen Surgeon and Captain Lamb Agent for Prisoners of War. »

⁹⁰⁵ Maria Teresa Monti, « La chirurgie de la cataracte : institutions, techniques et modèles scientifiques de Brisseau à Daviel », in : *Revue d'histoire des sciences*, année 1994, 47-1, p. 107-128, p. 117. En ligne (consulté le 22.03.2019) : https://www.persee.fr/doc/rhs_0151-4105_1994_num_47_1_1193

⁹⁰⁶ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 6.

Cf. annexe AII.DA.308-7. Venise 6 juin 1810, accord pour un premier congé de 6 mois.

Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 18.

Cf. annexe AII.DA.308-9. Venise 20 mai 1811, accord pour un second congé de 6 mois.

Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 22.

Cf. annexe AII.DA.308-10. Venise 21 décembre 1811, accord pour la prolongation du second congé.

⁹⁰⁷ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 16.

Cf. annexe AII.DA.308-8. Venise 6 décembre 1810, mutation à l'état-major, Mouvements du port.

1810	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>									
réel						Congé médical en Avignon				EM
1811	<i>Lepanto</i>	5								24
réel	EM ?					Congé médical en Avignon et prolongation (P)				(P)
1812	Commandant la Chaloupe-Canonnière de 18 canons <i>Comacchiese</i> et									
réel	(P)									
1813	une Division de 6 bâtiments sur la côte de Romagne									
1814	1									

Après avoir établi que Luigi L'Espine n'a pas commandé la felouque *Proserpina* et n'a pas servi à bord du brick *Mamelucco* pour cause de captivité à Malte, reste à savoir s'il a commandé le brick *Lepanto* pendant 1 an, 10 mois et 10 jours⁹⁰⁸. La captivité à Malte diminue d'emblée le temps de commandement prétendu de plus de 8 mois. Le premier congé de six mois, par contre, ne semble pas avoir été pris dans son intégralité. En effet, on retrouve l'enseigne de vaisseau de L'Espine, début septembre 1810 à Venise, très exactement à Alberoni près de Lido. Il y écrit le 8 septembre un courrier à son frère aîné Guillaume installé à Plaisance dans le département du Taro créé en 1808 avec pour chef-lieu la ville de Parme⁹⁰⁹.

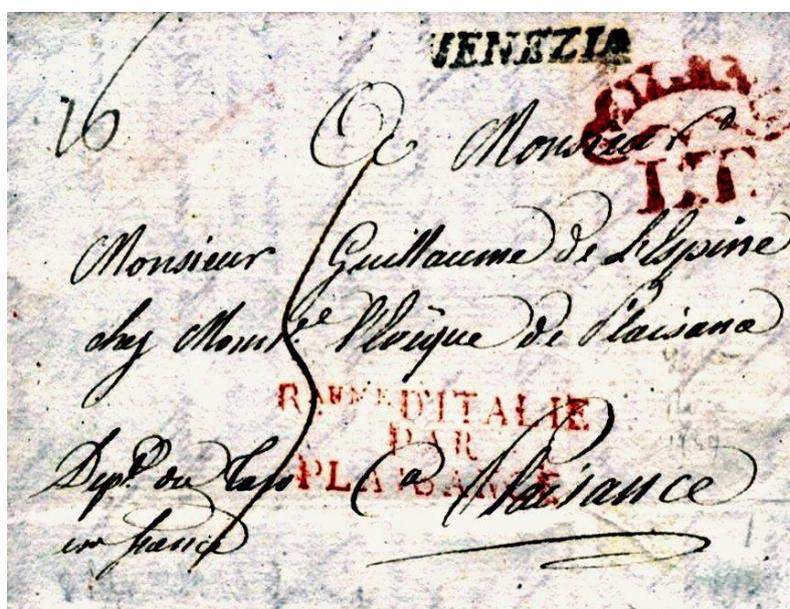


Fig. C3-015. Lettre de Louis-Étienne de L'Espine à son frère Guillaume.
[Collection privée de Michel Annet (1928-2016), courtoisie René Bellèvre.]

« J'ai bien des choses relatives à moi à t'apprendre depuis ma dernière. Mon cher frère, d'abord je te dirai que je vais aujourd'hui de station au Lido, ce qui me fait grand plaisir sous bien des rapports et surtout celui de la santé. Je te dirai en second lieu que le jour même où je t'ai écrit, le Prince [vice-roi d'Italie Eugène de Beauharnais

⁹⁰⁸ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

Cf. annexe All.DA.308-1-2. Services de Louis-Étienne de L'Espine au Royaume d'Italie.

⁹⁰⁹ Jean Joseph Guillaume marquis de L'Espine du Puy (1775-1848) est Page de la chambre du Roi en 1788. Il se marie le 13 mai 1812 avec Joséphine Élisabeth Thérèse de Donadeï (1770-1855).

1781-1824] m'ayant aperçu à l'arsenal m'a fait inviter à dîner de suite par son chambellan, et que pendant le dîner et après il m'a beaucoup parlé et d'une manière flatteuse. J'ai saisi cette occasion pour lui témoigner mon envie de devenir lieutenant de vaisseau, et il m'a dit d'être tranquille qu'il ne m'oublierait pas et qu'il était satisfait de ma conduite et bien informé sur mon compte. [...] Je tâche de me cultiver M. [le capitaine de vaisseau puis contre-amiral] Dubourdieu⁹¹⁰ car il est tout puissant dans l'esprit du Prince qui paraît se diriger pour la marine entièrement d'après ses conseils. Le lendemain de ce dîner, nous sommes sortis encore avec la Division [la flottille] et le Prince et, au retour, il a dit devant le commandant et beaucoup d'autres officiers que le bâtiment qui avait le mieux manœuvré et qui avait été le plus attentif aux signaux était le mien. [...] Pendant le séjour du vice-roi [Eugène de Beauharnais] qui est parti hier pour Milan nous avons été quatre fois hors du port pour faire des évolutions et des manœuvres et je crois que nous continuerons de temps en temps à en faire tant que la saison le permettra. Notre vaisseau le *Rivoli* a été enfin à l'eau après trois jours de travail et on dit que le Prince viendra à la fin de l'année pour en voir lancer un second, et un troisième en mars. [...] Adieu mon cher Guillaume, on vient m'avertir que le vent est favorable pour aller à Lido [*Lido di Venezia*, fin cordon littoral d'une douzaine de kilomètres, situé entre la lagune de Venise et la Mer Adriatique]⁹¹¹. »

Ce courrier nous éclaire sur les ambitions de Louis-Étienne de L'Espine et sur ses bonnes relations avec le haut-commandement. Sa rencontre avec Eugène de Beauharnais porte ses fruits puisqu'il est promu lieutenant de vaisseau quatre mois plus tard, le 22 décembre 1810⁹¹². D'après ce courrier, il est clair que son auteur commande bel et bien un bâtiment qui opère au sein d'une flottille qui s'entraîne en effectuant des « évolutions et des manœuvres » hors du port de Venise. Le brick *Lepanto* devrait logiquement être le bâtiment commandé par L'Espine⁹¹³.

⁹¹⁰ Le contre-amiral Bernard Dubourdieu (1773-1811) commande en 1810 les Forces navales du Royaume d'Italie en Adriatique. Le 11 mars 1811, il meurt au combat au large de l'île de Lissa.

⁹¹¹ Michel Annet (1928-2016), « 1805 Annexion de la Vénétie au Royaume d'Italie », in : *La Lettre n° 32 janvier 2014*, Association philatélique de Rouen et agglomération (Apra). Reproduction du texte et de l'enveloppe de Louis-Étienne de L'Espine avec l'aimable autorisation de René Bellèvre, président de l'Apra (contact du 12.03.2019). En ligne (consulté le 11.03.2019) : <http://www.apra.asso.fr/APRA/Articles/32-AnnexionVenetieRoyaumeItalie1805.pdf>

⁹¹² Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

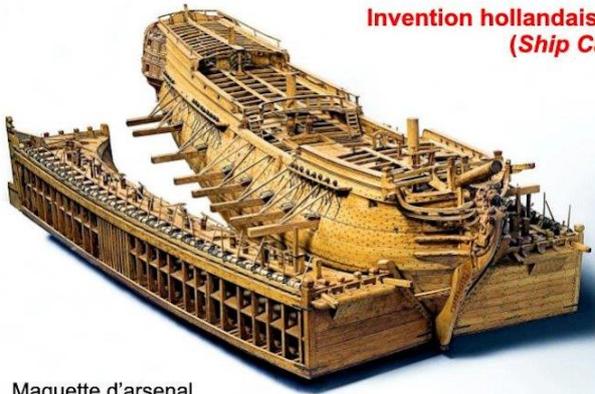
Cf. annexe All.DA.308-1-2. Services de Louis-Étienne de L'Espine au Royaume d'Italie.

⁹¹³ L'Espine a certainement commandé le brick *Lepanto*, comme en atteste un tableau de décembre 1810 précisant l'identité des commandants de bâtiment détenteurs du mot secret : « *Lépante*, lieutenant de frégate L'Espine. »

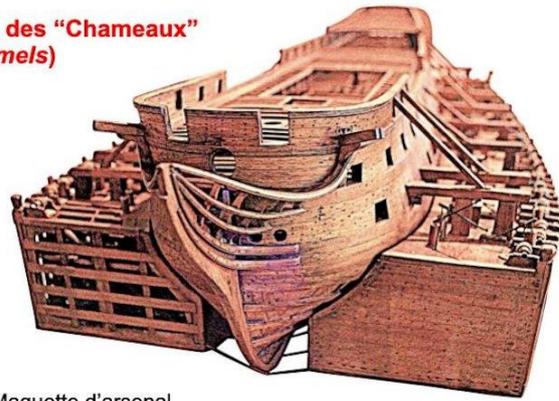
Shd, Vincennes, Campagnes Venise et Trieste 1810, 1Mi/1167, f° 96.

[Infographie Florence Prudhomme 13 mars 2019]

**Invention hollandaise des "Chameaux"
(Ship Camels)**



Maquette d'arsenal
d'un navire d'une Compagnie des Indes Orientales,
attribuée à Charles Bentam en 1742.
[Rijksmuseum Amsterdam, objet NG-MC-502.]



Maquette d'arsenal
d'un 74 canons de la classe *Téméraire*. Le 74 canons *Rivoli*
est le premier à sortir de Venise avec ces chameaux.
[Musée national de la Marine, de Toulon, objet 27 CN 42.]

Fig. C3-016. Le système des « Chameaux » utilisé en février 1812 pour le 74 canons *Rivoli*.

Cette correspondance est également intéressante par la référence au 74 canons *Rivoli* qui est le premier des vaisseaux de ligne de la classe *Téméraire* à être construit à l'arsenal de Venise. Les détails donnés dans la correspondance sont exacts puisque le *Rivoli* est lancé en grande pompe en présence d'Eugène de Beauharnais, une première fois le 3 septembre 1810 mais sans succès du fait d'une rampe mal préparée, puis une seconde fois avec succès le 6 septembre. Mais le *Rivoli* n'est pas pour autant sorti d'une lagune de Venise pas assez profonde pour laisser passer un navire d'un tel tirant d'eau. Après avoir été armé, c'est à l'aide du système des « chameaux » que le *Rivoli* traverse la lagune, le 20 février 1812.

Nous savons qu'en décembre 1810, Luigi L'Espine est muté au bureau *Mouvements* du port de Venise⁹¹⁴. Reprend-il début 1911 le commandement du *Lepanto* jusqu'en mars ? Nous l'ignorons. Dans le meilleur des cas, la durée effective de son commandement du brick *Lepanto* aura été de 8 mois, répartis en deux phases séparées par le premier congé médical à Avignon.

La carrière de Luigi L'Espine se poursuit au commandement de la chaloupe-canonnière de 18 canons *Comacchiese* (*Commandante la Regia Scialuppa Cannoniera la Comacchiese*). Le lieutenant de vaisseau Luigi L'Espine est en outre le commandant d'une petite formation navale chargée de croiser sur les côtes de Romagne, c'est-à-dire, sensiblement, sur la partie de côte de la Mer Adriatique comprise entre le sud de Venise et le nord d'Ancône. Cette petite flottille fait partie de

⁹¹⁴ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 16.

Cf. annexe AII.DA.308-8. Venise 6 décembre 1810, mutation à l'état-major, *Mouvements* du port.

la flotte française de l'Adriatique commandée par l'amiral Duperré et chargée de défendre Venise contre les Autrichiens. Cette fois, les archives viennent largement appuyer la réalité de ce commandement dans la Marine du Royaume d'Italie.

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
1808				7 17	Commandant la Felouque <i>Proserpina</i>						26 Off. des détails	
réel	Capturé par les Anglais le 2 mai 1808 sur le Brick <i>Ronco</i>											
1809	Sur le Brick <i>Mamelucco</i>			24	25	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>						
réel	et prisonnier de guerre sur parole à Malte jusqu'au 27 décembre 1809											
1810	Commandant le Brick <i>Lepanto</i>											
réel	Cdt. le brick <i>Lepanto</i> ?				Congé médical Avignon			Cdt. le brick <i>Lepanto</i>			EM	
1811	<i>Lepanto</i>		5								24	
réel	EM ?	?	?	?		Congé médical en Avignon et prolongation (P)					(P)	
1812	Commandant la Chaloupe-Canonnère de 18 canons <i>Comacchiese</i> et											
1813	une Division de 6 bâtiments sur la côte de Romagne											
1814	1											

Les pièces officielles émises par le commandement sont nombreuses pour la période comprise entre janvier 1812 et janvier 1814, et toutes sont adressées au lieutenant de vaisseau de L'Espine commandant la Division qui croise sur les côtes de la Romagne (*Al Signor Tenente di Vascello L'Espine Comandante la Divisione in crociera sulla Costa di Romagna*). Ces pièces officielles sont au nombre de 70 et la plupart du temps rédigées en langue italienne⁹¹⁵. Leur répartition mensuelle figure dans le tableau ci-après (1^{er} chiffre ou nombre en gras).

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
1812	Commandant la Chaloupe-Canonnère de 18 canons <i>Comacchiese</i> et											
Arch.	2-0	0-0	1-0	0-0	4-0	2-0	11-0	3-0	12-0	3-0	5-0	3-0
1813	une Division de 6 bâtiments sur la côte de Romagne											
Arch.	3-4	4-6	2-2	4-2	1-6	6-6	0-3	0-6	0-0	2-4	0-4	0-6
1814												
Arch.	2-0											Total : 70-49

Les 49 ordres du jour émis par L'Espine vers ses subordonnés de la flottille sont également intéressants et concernent la période comprise entre janvier et décembre 1813 (2^e chiffre dans le tableau de la répartition mensuelle)⁹¹⁶. Chacun des commandants de bâtiment de la flottille ayant paraphé chaque ordre du jour en

⁹¹⁵ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 4. Cette collection de 70 correspondances concerne les ordres et notes de service du chef des Mouvements de la Marine du Royaume d'Italie, adressés au lieutenant de vaisseau de L'Espine entre janvier 1812 et janvier 1814. Au-delà du détail des opérations quotidiennes (police, déserteurs, état sanitaire, ravitaillement en vivres frais, etc.), ces correspondances montrent les efforts du Prince Eugène pour créer une flotte digne de ce nom.

⁹¹⁶ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 5. Les ordres du jour (originaux) de L'Espine sont signés par tous les commandants de bâtiment faisant partie de la flottille (« division »). Ils sont rédigés en langue italienne. On y trouve des détails relatifs à la discipline, les exercices, les travaux, la vie à bord, les vivres, les signaux, l'armement, les réparations, la *Saint Napoléon* fêtée le 14 août, etc.

indiquant le nom de son bâtiment, on constate que la composition et le volume de la flottille changent souvent. Le volume varie de quatre à neuf bâtiments et parmi les noms de ces derniers, on déchiffre : *Bella Mavida, Bianca, Bionda, Curiosa (felouque), Diligente, Forte, Marietta, Olimpia, Rondine, Santa Elena, Stella, Tartare, Vedetta (canonnière), Vitto*. L'ordre du jour rédigé par L'Espine le 14 août 1813 retient l'attention car il concerne l'anniversaire de Napoléon Bonaparte qui sera fêté le lendemain dans la flottille rassemblée en formation, avec les équipages en grande tenue sur le pont à 10 heures. L'ordre précise en outre que les marins de la flottille mis aux fers pour des motifs peu graves, seront amnistiés⁹¹⁷.

Les archives nous fournissent enfin un courrier en date du 23 décembre 1813, par lequel le capitaine de vaisseau Margallé explique au lieutenant de vaisseau de L'Espine qu'ayant reçu une mission personnelle des autorités, il lui passe le commandement de toute la rade d'Ancône ainsi que tous les bâtiments qui s'y trouvent⁹¹⁸. Margallé donne à L'Espine un certain nombre de consignes : régler le service des vedettes et des rondes, s'entendre avec le chef militaire pour tout ce qui concerne la sûreté du port, rendre compte au Ministre de tout événement relatif à la rade d'Ancône, et surtout indiquer au général de division Barbou les moyens à mettre en œuvre en cas d'attaque ennemie⁹¹⁹.

Finalement, l'étude des archives permet de dresser le tableau des services effectifs de Louis-Étienne de L'Espine au sein de la Marine du Royaume d'Italie.

	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sep.	Oct.	Nov.	Déc.
1808	Capturé par les Anglais le 2 mai 1808 sur le Brick <i>Ronco</i>											
1809	et prisonnier de guerre sur parole à Malte jusqu'au 27 décembre 1809											
1810	Cdt. le brick <i>Lepanto</i> ?				Congé médical Avignon			Cdt. le brick <i>Lepanto</i>			EM	
1811	EM ?	EM ?	Congé médical Avignon et prolongation									
1812	Commandant la Chaloupe-Canonnière de 18 canons <i>Comacchiese</i> et											
1813	une Flottille sur les côtes de Romagne											
1814												

3.2.4.4. Services de Louis-Étienne sous pavillon français 1814-1822

⁹¹⁷ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 5 : « Ordine del Giorno. Domani, giorno dell'anniversario di sua maestà l'Imperatore e Rei, tutti li batimente... »

⁹¹⁸ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 6.

⁹¹⁹ Le général Gabriel Barbou des Courières (1761-1827) sert à l'Armée d'Italie sous les ordres du prince Eugène de Beauharnais, puis il part réprimer un soulèvement dans le Tyrol. En 1810, il prend le commandement de la place d'Ancône. Le roi de Naples Murat s'étant rallié à la Coalition, il assiège Ancône qui subit un intense bombardement et le général Barbou doit capituler le 18 février 1814.

La dernière période, de 1814 à 1822, est celle de la laborieuse intégration de Louis-Étienne de L'Espine dans la Marine française. Après la première abdication de Napoléon Bonaparte, le 6 avril 1814, la Charte de 1814 donne le cadre du retour de la souveraineté des Bourbon en France avec l'adoption d'une monarchie constitutionnelle. Les frères cadets de Louis XVI (déchu en 1792 et exécuté en 1793) – Louis XVIII et Charles X – prennent successivement le pouvoir. Dès la fin du Royaume d'Italie, la situation change et le 20 avril 1814, Louis-Étienne de L'Espine passe tout naturellement au service de l'Autriche par suite de la convention établie entre Eugène de Beauharnais et le *FML* Henri comte de Bellegarde, commandant de l'armée autrichienne en Italie. C'est le chef de la Marine autrichienne qui régularise alors personnellement la situation administrative de son neveu Louis-Étienne. Il fournit à ce dernier une lettre à en-tête, en date du 12 juin 1814, signée de sa main et portant son cachet de cire nominatif de chef de la Marine autrichienne (Fig. C3-013.). Cette lettre est un « Congé absolu du service de la Marine italienne » pour le capitaine de frégate Louis-Étienne de L'Espine, « avec autorisation de pouvoir retourner dans son pays ».

De retour en France, pour une raison inconnue, Louis-Étienne de L'Espine tarde à demander à prendre du service dans la Marine de Louis XVIII. Il est envoyé en demi-solde dans ses foyers. Enregistré sous le numéro matricule 713, il est rattaché au port de Toulon où il est mis en inactivité du 13 juin 1814 au 1^{er} janvier 1816. La dernière période de services de Louis-Étienne de L'Espine se situe donc pendant la Première Restauration, les Cent-Jours (20 mars au 8 juillet 1815), et la Seconde Restauration. Toute la période qui nous intéresse se déroule sous le règne de Louis XVIII qui meurt le 16 septembre 1824. Au moment de la Restauration, on assiste dans la Marine royale française au retour de balancier de l'hémorragie de 1792. Les retours sont très nombreux et selon Étienne Maillot, quarante officiers émigrés français qui servent la Marine de l'ex-Royaume d'Italie, demandent à regagner leur patrie⁹²⁰.

⁹²⁰ Ce nombre est celui qui figure dans un mémoire du 10 juin 1816 du Préfet chef d'administration et des constructions du Royaume d'Italie Étienne Maillot (1768-1837). Maillot fait d'ailleurs lui-même une demande écrite au *Feldmarschall-Leutnant* Joseph de L'Espine pour obtenir l'autorisation de rentrer en France. Cité par Bernard Lutun. Bernard Lutun, *1814-1817 ou l'épuration dans la Marine française*, op. cit., p. 38. En ligne (consulté le 19.03.2019) : https://books.google.fr/books/about/1814_1817_ou_L_é_puration_dans_la_Marine.html?id=gKVM1fuhSi8C&printsec=frontcover&source=kp_read_button&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

[Infographie Florence Prudhomme 28 mars 2019]

A.
Imperiale Regia Marina



L'Imperiale Regio Tenente Feld-Maresciallo
Conte de L'Espine
Cambellano Attuale di Sua Maestà S. R. A.
Comandante Generale della Marina

In Nome di Sua Maestà L'Imperatore D'Austria, Re di Ungheria
e di Boemia &c. &c.

Sulla Domanda che mi è stata avanzata dal Signor Capitano di Fregata
Conte Stefano de L'Espine, in virtù all'Articolo 6.^{to} della Convenzione del
23 Aprile anno corrente: conclusa fra Sua Eccellenza il Signor Maresciallo
Conte di Bellegarde, Comandante in Capo dell'Imper. Reg. Armata Austriaca
ed in Italia, e Sua Altezza Imperiale il principe Eugenio, li reame con
cesso il Congedo assoluto dal Servizio della Marina Italiana, con l'au-
torizzazione di poter ritornare nel proprio Paese o dovunque lo giudicherà
più opportuno. Venezia li 12 Giugno 1814



Fig. C3-017. Lettre du 12 juin 1814 du Feld-Maresciallo de L'Espine Cdt. la Marine autrichienne.
[Shd, Vincennes, CC7 Alpha 1564, dossier administratif individuel de Louis-Étienne de L'Espine.]

Louis-Étienne de L'Espine fait partie de ces officiers et tout comme eux, il constitue à son retour à Avignon un dossier qu'il transmet au Secrétariat de la Marine et des colonies, afin de prendre du service dans la Marine française. Au vu du dossier, l'administration a théoriquement la possibilité d'intégrer un officier émigré avec le dernier grade détenu au service d'une puissance étrangère. Mais la réalité est tout autre car le nerf de la guerre est au plus bas. Les armées souffrent et tout particulièrement la Marine : « La Marine fut pour ainsi dire abandonnée. [...] Des bâtiments qui étaient dans nos ports, la plupart furent désarmés. Les deux tiers des équipages furent envoyés en congé [...]. Au 20 mars 1815, il n'y avait à flot qu'un seul vaisseau, 11 frégates et 76 corvettes, flûtes, gabares et transports⁹²¹. »

Dans la Marine, les demandes d'intégration sont nombreuses mais les places – déjà comptées en raison de la situation financière – ne sont pas forcément attribuées en fonction du mérite et de la compétence : « Dans la Marine surtout, il y eut des nominations déplorables, tandis qu'on mettait en réforme ou à la demi-solde 500 officiers éprouvés. [...] On sait qu'en 1816 un autre émigré, D. de C. [le capitaine de frégate Hugues Duroy de Chaumareys], perdit corps et biens la frégate la *Méduse*⁹²², et fait unique dans l'histoire de la Marine française, abandonna l'un des premiers bâtiments qu'il avait l'honneur de commander⁹²³. » Malgré tout, un fait demeure étrange : l'inefficacité des multiples interventions du *Feldmarschall-Leutnant* de L'Espine en faveur de son neveu. Peut-être faut-il en chercher la raison ailleurs que dans le domaine des restrictions budgétaires. En effet, le dossier de L'Espine conservé aux Archives nationales de Pierrefitte contient une page de commentaires rédigés sans doute en 1962 par le conservateur en charge du classement des pièces nouvellement acquises⁹²⁴. En guise d'avertissement au dossier contenant les états de services de L'Espine, on peut lire : « Pièce bien curieuse parce que dressée aux débuts de la Restauration, elle passe sous silence l'événement malheureux à la suite duquel M. de L'Espine fut fait prisonnier par les Anglais. Et voici le subterfuge

⁹²¹ Henry Houssaye (1848-1911), « La France sous la Première Restauration », in : *Revue des Deux Mondes*, 3^e période, t. 113, 1892, p. 532-526, p. 531. En ligne (consulté le 19.03.2019) : [https://fr.wikisource.org/wiki/La France sous la première restauration/01#cite_note-12](https://fr.wikisource.org/wiki/La_France_sous_la_première_restaurati%25on/01#cite_note-12)

⁹²² Jacques-Olivier Boudon, *Les naufragés de la Méduse*, Belin, 2016, 336 p.

⁹²³ Henry Houssaye, « La France sous la Première Restauration », *op. cit.*, p. 536.

⁹²⁴ Les « Papiers de Louis-Étienne de L'Espine, officier de marine sous le Premier Empire 1806-1814 », sont entrés sous le n° 1769 aux Archives nationales, suite à un achat effectué auprès du libraire Saffroy à Paris, le 15 juin 1962.

Archives nationales, Pièces isolées, collections et papiers d'érudits, t. 7, Inventaire de la sous-série AB XIX (3948-4412), auteurs inconnus, revu et corrigé par Thierry Guilpin, Pierrefitte, 2014.

employé : ses [pré]noms étant Louis-Étienne, il fait dresser les pièces flatteuses à produire sous le nom d'Étienne... et les autres sous celui de Louis. Mais nous savons que c'est le même personnage⁹²⁵. » Ce « subterfuge » a-t-il été décelé par la commission en charge des réintégrations dans la Marine française ? En l'état actuel de la recherche, nous ne le savons pas.

C'est le décès d'un lieutenant de vaisseau du nom de Roi qui offre finalement la possibilité à Louis-Étienne d'intégrer la marine active. À partir de 1816 et jusqu'à fin avril 1818, L'Espine fait office d'aide-major à terre. Puis il reprend du service à la mer sur la flûte *L'Ariège* qui est commandée par le capitaine de vaisseau Bernard Fleury. *L'Ariège* part en campagne à la mer pendant 21 mois, du 4 mai 1818 au 9 mars 1820. La flûte croise sur la côte de Provence, en Corse, en Espagne, à Tunis, à San Salvador, à Rio de Janeiro, en Guyane, à la Martinique et à la Guadeloupe⁹²⁶. Au cours de cette longue mission, la santé de Louis-Étienne de L'Espine se dégrade. Le capitaine de vaisseau Fleury, interrogé à son retour par la direction du personnel de la Marine, déclare au sujet de L'Espine « qu'il est sans aucune capacité, sans expérience et qu'il serait dangereux de lui confier un commandement »⁹²⁷. Dans une note signée par Fleury le 20 octobre 1820, ce dernier donne un avis favorable à la demande de six mois de congés que L'Espine demande pour « rétablir sa santé » : « [...] certifie que de L'Espine (Étienne) lieutenant de vaisseau est atteint d'une affection nerveuse qui se répète par intervalles, qui n'a pas de durée fixe et qui, quand elle a lieu, le met hors d'état de faire son service. » Après un ultime renouvellement de son congé médical, la santé de Louis-Étienne de L'Espine ne s'améliorant pas, il est admis à la retraite le 5 juin 1822⁹²⁸. Cette retraite est de courte durée puisqu'il décède l'été suivant à Avignon dans sa maison de la rue Saint Étienne, dans la matinée du 26 juillet 1823, dans sa 41^e année.

3.2.4.5. Parcours de l'oncle et du neveu : similitudes et divergences

Alors qu'ils quittent ensemble le territoire français, les parcours de Joseph de L'Espine et de son neveu Louis-Étienne diffèrent dans la mesure où le premier choisit

⁹²⁵ Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 1-2.

⁹²⁶ Annales maritimes et coloniales, 1823, p. 164 : « À Rio-Janeiro, le commerce est fort actif et la flûte du roi *l'Ariège*, la corvette *l'Espérance* et la goélette la *Lyonnaise* y sont successivement arrivées. »

⁹²⁷ Shd, Vincennes, CC7 Alpha 1564, dossier administratif individuel de Louis-Étienne de L'Espine.

⁹²⁸ *Ibid.*

Cf. annexe AII.DA.308-12. Mise à la retraite de Louis-Étienne de L'Espine pour raisons de santé.

de rester au service de l'Autriche jusqu'à la fin de sa vie, contrairement à son neveu qui regagne la France en 1814⁹²⁹. C'est à l'occasion de ce retour, que L'Espine intervient en sa qualité de *Feldmarschall-Leutnant*, en adressant plusieurs courriers au Ministère français de la Marine et des colonies, en faveur de son neveu⁹³⁰. Il fait appel au ministre français pour qu'il reconnaisse le grade acquis par ce dernier au sein de la Marine du Royaume d'Italie. Mais alors que Louis-Étienne est capitaine de frégate depuis le 17 avril 1814, il n'est intégré dans la Marine française qu'avec le grade de lieutenant de vaisseau. Dans un courrier du 8 août 1814 adressé à un certain Carpentier, L'Espine fait part de sa déception : « Je ne puis penser dans qu'elle amertume à l'espèce d'indifférence que j'ai rencontrée dans une patrie que je revoyais avec un sentiment bien distinct, cela me prouve en quelque façon la vérité d'un proverbe vulgaire qui dit *Nul n'est prophète en son pays*⁹³¹. » Même si leurs choix divergent au moment de la Restauration de 1814, L'Espine et son neveu présentent de nombreux points communs. Comme son oncle, Louis-Étienne est chevalier de Malte et très attaché à ce titre : pendant la Seconde Restauration, il fait parvenir à l'état-major de la Marine le certificat afférent dans un courrier expédié de Toulon le 6 novembre 1816, afin que son nom soit précédé de son titre de chevalier sur les documents officiels⁹³². Comme à son oncle, le commandement lui confie des missions délicates. Enfin, il intègre tout comme lui la Marine autrichienne où il y fait une rapide carrière. Par contre, à la différence de son oncle, il brise son vœu de chasteté de chevalier de Malte, puisqu'il se marie en 1818.

Le cas particulier du chevalier de L'Espine et de son neveu nous donne l'occasion de souligner que l'émigration des Français est majoritairement une émigration familiale et non individuelle. C'est le cas de la famille Carneville dont les deux fils officiers de cavalerie de l'armée royale – Georges François l'aîné⁹³³ et

⁹²⁹ Bernard Lutun, *1814-1817 ou l'épuration dans la Marine française*, L'Harmattan, Paris, 2006, 400 p., p. 70 : « Certains officiers restent au service étranger avec l'autorisation du roi tel le comte Joseph de L'Espine, chambellan de l'empereur d'Autriche. »

⁹³⁰ En abrégé *FML*, le grade de *Feldmarschall-Leutnant* est en vigueur dans l'armée impériale des Habsbourg et dans l'armée du Saint-Empire romain germanique, du XVII^e siècle à 1806. Dans l'armée de l'Empire d'Autriche, ce grade est utilisé de 1804 à 1866.

⁹³¹ Shd, Vincennes, CC7 Alpha 1564, dossier administratif individuel de Louis-Étienne de L'Espine.

⁹³² *Ibid.*

Cf. annexe All.DA.308-11. Certificat du Bailli de Clugny de l'Ordre de Malte. Le certificat précise que Louis-Étienne est reçu de minorité le 5 août 1791 dans la langue de Provence, et qu'il est reconnu chevalier de Justice en 1816, ce qui l'autorise à porter la décoration de l'Ordre.

⁹³³ Georges François Simon, comte de Carneville (1750-1837), s'engage en 1767 comme simple cavalier au régiment Commissaire-général de la cavalerie où il gagne ses galons de sous-lieutenant en 1769, de lieutenant en 1773, de capitaine en 1788. Il est toujours capitaine mais chevalier de Saint-

François Charles le cadet – émigrent ensemble pour servir successivement l'armée des princes et l'Autriche. En 1792, François Charles le cadet lève une éphémère légion de Normandie dite *Premier Corps de Carneville* dont il est le colonel propriétaire au sein de l'armée de Condé. Il termine sa carrière comme *Feldmarschall* et chambellan de l'empereur d'Autriche. Contrairement à son frère aîné qui rentre en France en 1811⁹³⁴, il reste en Autriche où il se marie en secondes noces à la fille du prince Lichnovski. Le mariage constitue une démarche typique des émigrés d'origine française pour s'implanter dans le pays d'accueil, démarche déjà effectuée par les Rohan, Bombelles, Latour, Ségur-Cabanac et bien d'autres. L'Espine n'a pas suivi cette voie du fait de son statut de chevalier de Malte et du vœu de célibat qui s'y attache. Autre cas similaire, celui d'Auguste Picot de Peccaduc⁹³⁵ dont les deux frères cadets émigrent également : Fidèle Picot de Peccaduc est tué en 1793 et Henri sert à l'armée de Condé avant de rejoindre plusieurs armées étrangères et finalement de rentrer en France à la Restauration⁹³⁶. Mais Auguste se marie en 1814 en Autriche et change de nom pour devenir le baron von Herzogenberg⁹³⁷. Comme bien d'autres émigrés français, August *Graf* von Herzogenberg aspire à la dignité de chambellan de l'empereur (*k. k. Kämmerer*), une dignité qui donne accès à la cour (*Hoffähigkeit*). Elle lui est accordée en 1822, à une période où l'accès est rendu plus facile par la prise en compte du mérite et de la loyauté à la dynastie, à côté du sang noble. C'est également en 1822 que L'Espine obtient cette distinction de prestige. Enfin, dernier exemple d'exil familial définitif, celui du marquis de Traversay qui quitte la France accompagné de sa femme enceinte pour rejoindre la Suisse, puis la cour de Russie où il devient ministre de la Marine impériale.

Louis quand il émigre en septembre 1791 et passe au service de l'Autriche le 1^{er} janvier 1793 en qualité de commandant du Corps franc Carneville. Il quitte le service de l'Autriche en juin 1811 avec le grade de *General-Major* et rentre en France. Il est admis à la retraite de colonel en février 1815 (bulletin des lois, imprimerie nationale, 1820, p. 432).

⁹³⁴ Deux listes de 1811 du Conseil de guerre (*Hofkriegsrat*) à Vienne, montrent que cela concerne 31 généraux et 81 officiers d'état-major. Haus- Hof- und Staatsarchiv/HHStA, Vienne, StK, Vorträge [rapports], cartons 188, f 59-60 et 62. ; William Godsey, « *La société était au fond légitimiste. Émigrés, Aristocracy, and the Court at Vienna, 1789-1848* », in: *European History Quarterly*, 35-1, p. 63-95.

⁹³⁵ Né le 13 février 1767 au château de Pontlouet, il est élève à l'École Militaire dans la même promotion que celle de Napoléon.

⁹³⁶ Marie Pawlik, « Emigranten der Französischen Revolution in Österreich 1789-1814 », in: *Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung*, LXXVII, 1969, p. 78-127. L'auteure cite Picot de Peccaduc p. 119-120.

⁹³⁷ Olivier Chaline et Margaret Longueval Buquoy, « L'Exil et la rupture : des Picot de Peccaduc aux barons von Herzogenberg », in : *Noblesses en exil : Les migrations nobiliaires entre la France, l'Empire et l'Europe centrale XV^e-XIX^e siècle*, colloque international, Le Mans Université, 5-6 juin 2018.

3.3. Sous le pavillon autrichien 1793-1826

À partir de la Révolution française, le destin du chevalier Joseph de L'Espine bascule véritablement. Sans doute un peu désorienté au départ, L'Espine cherche ses marques dans une nouvelle vie d'officier français ayant passé la frontière de son pays avec l'espoir d'y retourner le plus vite possible. Rejoignant initialement le corps de Condé où l'on ne sait pas exactement s'il y exerce une quelconque responsabilité, L'Espine sert un temps dans la Marine fluviale du Rhin avant d'obtenir de servir dans son milieu naturel, la mer. On peut imaginer que L'Espine se demande comment servir efficacement la cause de la monarchie française en mettant à profit sa bonne expérience professionnelle d'officier subalterne de la Marine royale. C'est la *Kriegs-Marine* autrichienne qui lui permet finalement d'exercer son vrai métier.

Du début des années 1790 à 1815, c'est-à-dire en l'espace d'un quart de siècle, L'Espine ne peut pas rentrer en France et suit donc de l'étranger l'évolution de son pays qui passe de la Révolution et du Directoire au Consulat puis au Premier Empire. Ce quart de siècle, à cheval sur les XVIII^e et XIX^e siècles, coïncide sensiblement avec les sept guerres de Coalitions menées contre la France. En choisissant de servir l'Autriche, L'Espine se trouve pendant vingt-cinq années au cœur des guerres de coalitions et combat de bien des manières les armées françaises, au feu ou comme officier d'état-major de niveau de plus en plus élevé au sein de la hiérarchie autrichienne. Afin de bien fixer les esprits, il n'est sans doute pas inutile de rappeler, sans les détailler toutefois, les sept Coalitions.

Coalitions	Années	Repères	Chevalier Joseph de L'Espine
1 ^{re} Coalition	1792-1797	Révolution française.	<ul style="list-style-type: none">- Lieutenant de vaisseau de la Marine royale française.- Passage par l'Armée de Condé, puis intégration de la Flottille du Rhin à Mayence, en juillet 1793.- Nommé <i>Capitain-Leutnant</i> le 14 mars 1795⁹³⁸.- En octobre 1795, commande 7 canonnières sur le Rhin et participe à l'attaque contre les Français à Mayence.- En 1797, intègre la <i>Kriegs-Marine</i> autrichienne.

⁹³⁸ Le 14 mars 1795, L'Espine est nommé, *Capitain-Leutnant (Hauptmann 2. Klasse), Führer von Kanonier-Schaluppen* (chef des 7 *Kanonier-Schaluppen* sous le commandement du *Major* autrichien d'origine anglaise James Williams).

2 ^e Coalition	1798-1802	Ancône reprise par les Coalisés.	<ul style="list-style-type: none"> - En 1798, il rédige un essai sur la Marine autrichienne⁹³⁹. - Le 1^{er} septembre 1799, il rédige un « Précis des opérations de la Flottille impériale »⁹⁴⁰. - En mai 1799, il rédige un mémoire sur les opérations nécessaires à la restauration de la monarchie française. - En novembre 1799, <i>Major</i> de la Marine autrichienne, il organise la reddition du port et des navires français d'Ancône. - Promu <i>Oberst-Leutnant</i> (lieutenant-colonel), le 16 décembre 1801. - En 1801, il est le <i>Kommandant</i> de la 2. <i>Triester Marine</i>. - Promu <i>Oberst</i> (colonel), le 23 janvier 1802, il prend le commandement de la Marine de guerre autrichienne.
Période de paix	1802-1804	<ul style="list-style-type: none"> - Réorganisation de la Marine autrichienne. - Napoléon sacré empereur des Français le 2 décembre 1804. 	- Le colonel baron de L'Espine met en place les premiers règlements administratifs de la Marine de guerre autrichienne, en langue italienne.
3 ^e Coalition	1805	<ul style="list-style-type: none"> - Austerlitz le 2 décembre, victoire française. - Paix de Presbourg le 26 décembre. 	- À Presbourg (actuelle Bratislava), accord entre Napoléon et François I ^{er} d'Autriche : l'Autriche perd 4 de ses 24 millions de sujets mais conserve Trieste.
4 ^e Coalition	1806-1807	- Iéna, Friedland.	
5 ^e Coalition	1809	<ul style="list-style-type: none"> - Wagram 5-6 juillet, victoire française. - Traité de Schönbrunn. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nommé <i>General-Major (GM)</i> le 22 août 1808. Nommé Cdt. militaire de Trieste par intérim jusqu'en avril 1809. - Commandant une flottille, il reprend Fiume le 7 juin 1809.
6 ^e Coalition	1813-1814	- Leipzig, Bautzen, Montmirail.	- Promu <i>Fieldmarschall-Leutnant (FML)</i> le 26 juillet 1813.
7 ^e Coalition	1815	<ul style="list-style-type: none"> - Waterloo le 18 juin, défaite française. - Congrès de Vienne Fiume à l'Autriche. 	

⁹³⁹ Les références de ce document n'ont pas été retrouvées dans les archives. En l'état de la recherche, nous ne savons pas si un exemplaire a pu être sauvegardé.

⁹⁴⁰ L'existence de ce document a été découverte par sérendipité dans l'ouvrage de 1901 d'Hermann Hüffer, traitant des *Sources pour l'histoire de la guerre de 1799 et 1800* : Hermann Hüffer, *Quellen zur Geschichte der Kriege von 1799 und 1800 : aus den Sammlungen des K. und k. Kriegsarchivs, des Haus, Hof, -und Staatsarchivs und des Archivs des Erzherzogs Albrecht in Wien*, B. G. Teubner, Wien, 1901, 535 p., p. 206. Les références dudit document seraient les suivantes :

Österreichisches Staatsarchiv Wien, AFA Italien, 1799-XIII-15. Précis des opérations de la Flottille impériale, von Lespine, aus Venedig vom 1. September 1799.

Pour l'heure, cette archive n'a pas été encore consultée à Vienne. En outre, il se pourrait que ce « Précis » et le « Mémoire sur la Marine autrichienne » ne soient en fait qu'un seul et même document.

Après ces vingt-cinq années, Joseph de L'Espine demeure encore une dizaine d'années au service de l'Autriche, progressant régulièrement dans la hiérarchie.

Lieux	Années	Chevalier Joseph de L'Espine
	1820-1821	- Commandant de Division en Galicie, puis en Bohême et au Piémont.
	1822	- Nommé propriétaire de l' <i>Infanterie-Regiment 58</i> , le 6 mars 1822.
Milan	1825	- Nommé Commandant militaire de la place de Milan, le 11 novembre 1825.
Milan	1826	- Joseph de L'Espine décède le 31 décembre 1826 à Milan, âgé de 67 ans.

À partir de 1797 et jusqu'à 1848, les avatars de la *Kriegs-Marine* autrichienne sont plus faciles à suivre grâce à trois volumes publiés respectivement en 1891, 1942 et 1966. Ces volumes sont réunis sous le titre générique *Die k.k. Österreichische Kriegsmarine in der Zeitraum von 1797 bis 1848*⁹⁴¹.

3.3.1. Le service de l'Autriche 1793-1796

3.3.1.1. Concept autrichien de la Marine fluviale

Après un passage rapide par l'Armée de Condé, le lieutenant de vaisseau Joseph de L'Espine s'engage dans l'état-major de l'Armée autrichienne – *Generalstab der Reicharmee* – où il est envoyé en juillet 1793 à la Flottille du Rhin à Mayence⁹⁴². En l'état actuel de la recherche, nous ne savons pas en quoi consistent exactement les activités de L'Espine entre juillet 1793 et février 1795. Nous ne savons pas non plus si la Flottille du Rhin existe déjà ou bien si elle est en construction sur le modèle de la Flottille du Danube.

⁹⁴¹ *Die k.k. Österreichische Kriegsmarine in der Zeitraum von 1797 bis 1848* :

- tome 1, Josef Ritter von Lehnert, *Die Österreichisch-venetianische Kriegs-Marine während der Jahre 1797-1802*, K.u.K. Reichs-Kriegsministeriums, Marine, Wien, 1891, 478 p.

- tome 2, Artur von Khuepach zu Ried (1869-1951), *Geschichte der k.k. Kriegsmarine während der Jahre 1802-1814*, Zimmerlehen und Haslburg, 1942, 468 p.

- tome 3, Artur von Khuepach et Heinrich von Bayer von Bayersburg, *Geschichte der k.k. Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847*, éditions Hermann Böhlau, Graz-Köln, 1966, 346 p.

⁹⁴² Artur von Khuepach, *Geschichte der k.k. Kriegsmarine während der Jahre 1802-1814*, op. cit., p. 356-357.

Le spécialiste des marines du Danube, Noël Buffe, demeure très prudent quant aux origines de la flottille du Danube : « Restituer l'apparence et les caractéristiques des bâtiments de la flottille présente de grandes difficultés. Il n'existe à peu près plus aucun document ni aucune description permettant de reconstituer les bateaux de la flottille au XVI^e siècle et jusqu'à la fin du XVII^e. Pour les périodes suivantes, ils resteront rares.⁹⁴³ » Les avatars de la flottille de guerre du Danube sont en grande majorité le résultat des affrontements entre l'armée de l'empereur et l'armée ottomane⁹⁴⁴. Nous connaissons la flottille du Danube de 1692, grâce à un rapport de juin 1697⁹⁴⁵. La flottille comprend 3 vaisseaux à deux ponts (*St Salvador* de 56 canons, *St Maria* de 56 canons et *St Gabriel* de 42 canons), 9 bâtiments à pont unique de 10 à 18 canons (comparables à des frégates), 12 brûlots et 12 barques canonnières (*Batterieschiffe*) construites à Esseg⁹⁴⁶ dont les batteries sont placées latéralement⁹⁴⁷. Ces « barques batterie » nous intéressent particulièrement car elles ont peut-être servi de modèle aux *Kanonier-Schaluppen* du Rhin. Mais on ne connaît que peu de choses de ces premières embarcations. Les guerres contre les Ottomans sont l'occasion de la mise en service de divers types de bâtiments construits rapidement mais sans volonté d'entretenir une flottille dès que le conflit cesse. Il faut attendre la fin du XVIII^e siècle pour retrouver la trace de ces embarcations baptisées « barques canonnières » par Noël Buffe. En effet, devant l'imminence d'une nouvelle guerre avec l'Empire ottoman, le Conseil de la guerre autrichien décide en 1787 et 1788 de reconstituer une flottille du Danube. Une première série de quatre grandes tschaïques sont mises en service, qui ne sont en fait que des barques marchandes réquisitionnées et armées, dont on ne connaît que les noms : *Francesco*, *Alberto*, *Elisabetha* et *Ferdinando*⁹⁴⁸. Dans la même période, « des barques canonnières d'un nouveau modèle (*Canonierbarquen*) sont construites à Esseg. En 1788, 2 grandes barques avec une batterie de 12 pièces de 6 livres, en 1789 et 1790, 12 barques montant une nouveauté dans leur armement : l'artillerie principale est représentée par deux obusiers, l'un de 25 livres, l'autre de 10

⁹⁴³ Noël Buffe, *Les Marines du Danube 1526-1918*, Lavauzelle, Panazol, 2011, 320 p., p. 72-73.

⁹⁴⁴ *Ibid.*, p. 103.

⁹⁴⁵ *Ibid.*, p. 118. Noël Brulle cite un rapport du général Nehem : rapport du 3 juin 1697 au Conseil de la guerre sur l'inspection des navires de guerre se trouvant à Ysipp et Peterwardein, annexe donnant un état – à titre de comparaison – de la flottille de 1692.

⁹⁴⁶ Esseg (Eszék en hongrois) est aujourd'hui la ville croate d'Osijek. Située à 200 km à l'est de Zagreb, en Slavonie. La ville est sous domination ottomane de 1526 à 1687. Très tôt, elle possède un port fluvial sur la Drave qui se jette dans le Danube distant d'une vingtaine de kilomètres.

⁹⁴⁷ Noël Buffe, *Les Marines du Danube 1526-1918*, *op. cit.*, p. 119.

⁹⁴⁸ *Ibid.*, p. 206.

livres placés en proue et en poupe et tirant dans l'axe de la barque. La défense rapprochée du bateau est assurée par quelques pierriers de petit calibre. Cet armement restreint mais très puissant était utile pour intervenir par des tirs contre terre »⁹⁴⁹. Nous retrouvons donc à Esseg (Osijek) les « barques canonnières » qui vont faire leurs preuves sur le Danube, tant et si bien qu'au début du XIX^e siècle elles ont pris la place des frégates peu adaptées à la navigation fluviale et dont le rôle s'est réduit à celui de batteries flottantes⁹⁵⁰.

Les renseignements relatifs aux flottilles autrichiennes en Allemagne et en Suisse ne sont pas légion. Les historiens des débuts de la Marine de guerre autrichienne sont la plupart du temps peu diserts sur ces flottilles. Un nom revient toutefois quand l'on évoque ces flottilles, celui du *Major* puis lieutenant-colonel James Williams, officier britannique de la *Royal Navy* servant l'Autriche : « En 1795, le *Major* James Williams équipe une flottille de *Kanonier-Schaluppen* sur le Rhin, avec laquelle il rend d'excellents services dans le cadre de cette campagne »⁹⁵¹. On retrouve Williams lors de la Campagne de 1799 au cours de laquelle il « construit de nouvelles canonnières à Bregenz sur le Lac de Constance [*Bodensee*], avec lesquelles il fournit en avril un bon (sic) soutien à l'attaque du général Piaczeck contre Constance⁹⁵² ». Williams est enfin crédité de la mise sur pied d'une troisième flottille, en août 1799 sur le Lac de Zurich.

⁹⁴⁹ Noël Buffe, *Les Marines du Danube 1526-1918*, op. cit., p. 206-207. L'auteur fait ici référence à Kurt Schaefer, *Nassern Tschaiken Canonierbarquen*, NWV Verlag, Allemagne, 2008, 128 p.

⁹⁵⁰ *Ibid.*, p. 210.

⁹⁵¹ Franz Müller (lieutenant), *Die kaiserl. Königl. Österreichische Armee seit Errichtung der stehenden Kriegsheere bis auf die neueste Zeit*, Gottlieb Haase Söhne, Prague, 1845, 2 vol., 674 p. et 438 p., vol. 1, p. 295 : « Im Jahre 1795 rüstete Major James Williams am Rhein eine Flottille von Kanonier-Schaluppen aus, mit welcher er in diesem Feldzuge ganz vorzügliche Dienste geleistet hatte. »

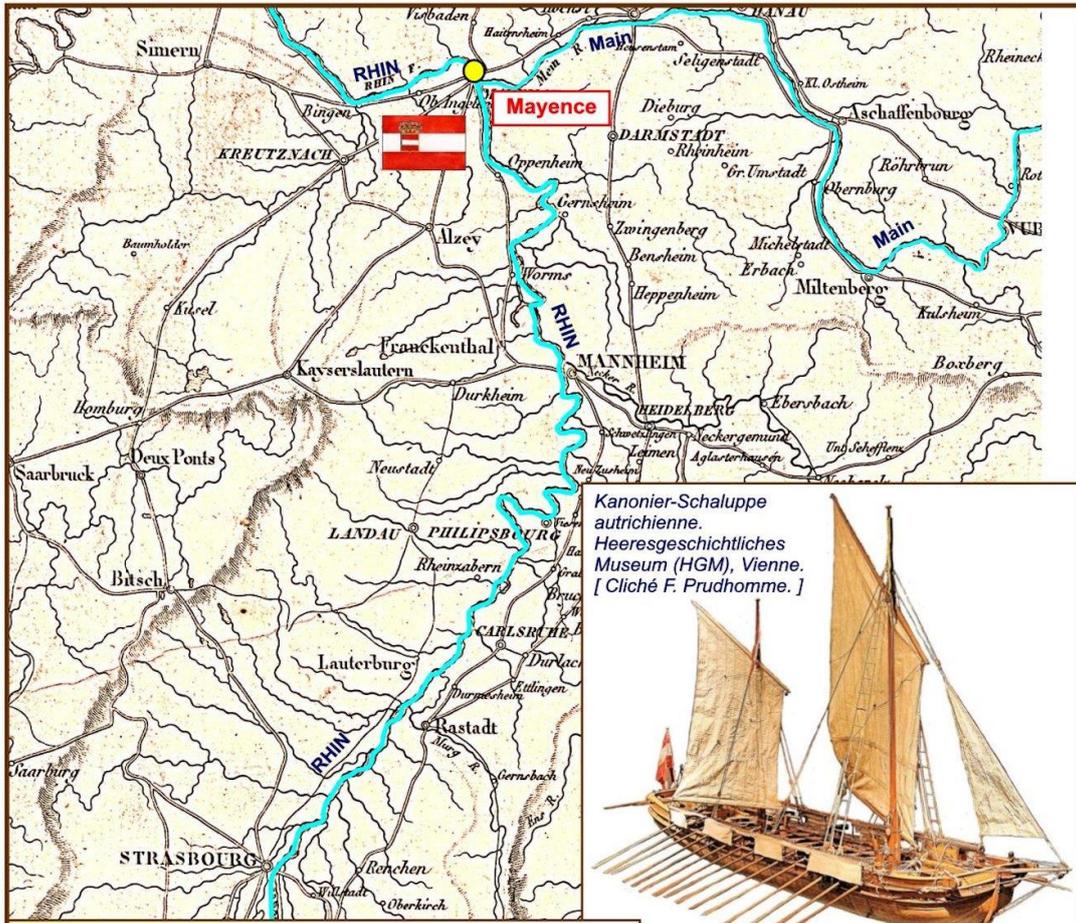
⁹⁵² Franz Müller, *Die kaiserl. Königl. Österreichische Armee*, op. cit., vol. 1, p. 295 : « In dem Feldzuge 1799 hatte derselbe mit den von ihm bei Begrenz am Bodensee neu erbauten Kanonierböten im April der Angriff des Generals Piasset auf Constanz gut unterstützt. »

Lawrence Shadwell (général), *Mountain Warfare illustrated by the Campaign of 1799 in Switzerland : being a translation of the Swiss narrative compiled from the works of the Archduke Charles, Jomini and Others, also of notes by General H. Dufour on the Campaign in the Valteline in 1635*, Henry S. King, London, 1875, 294 p.

Page 53 : « Le 14 avril 1799, le général Piaczeck s'empare de Petershausen [près de Constance sur le *Bodensee*], appuyé par la Flottille mise en œuvre par un officier anglais de la Marine autrichienne à partir de Bregenz [à l'extrémité Est du lac sur la rive autrichienne]. » Le 25 avril, le général autrichien Piaczeck combat les Français et reçoit dix blessures auxquelles il ne survit pas.

Page 98 : « Fin mai 1799, la Flottille du Lac de Constance bombarde des batteries françaises et s'empare de vivres et de munitions à Constance et à Frauenberg. »

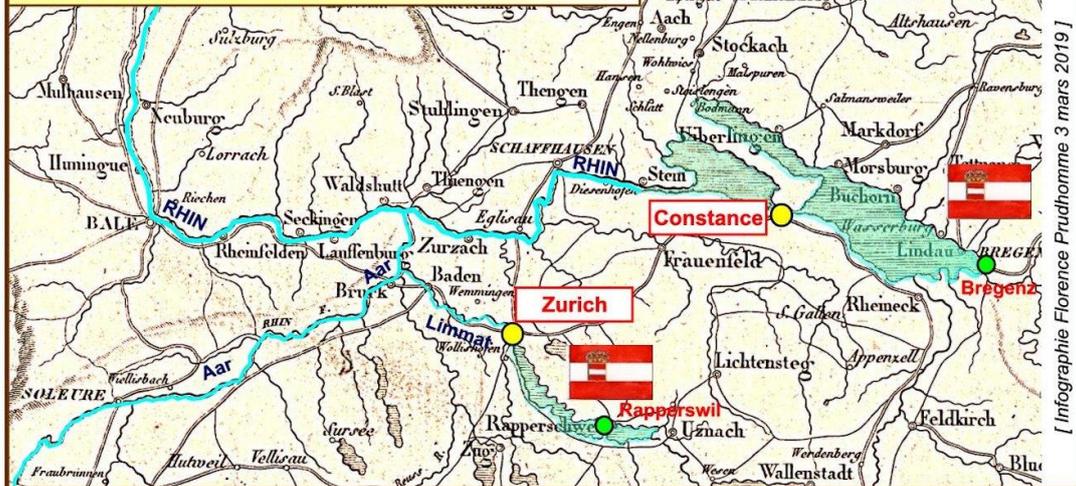
Page 196 : « En août 1799, la Flottille de Williams appuie l'action du général russe Gortchakov [1769-1817] sur la rivière Limmat à hauteur de Weiningen [c'est-à-dire à une dizaine de kilomètre au nord-ouest de Zurich et donc du Lac de Zurich]. »



 **Flottilles autrichiennes opérant en Allemagne et en Suisse de 1795 à 1799**

0 25 50 75 100 km

Extrait de la Carte spéciale pour l'intelligence des opérations militaires des campagnes d'Allemagne, d'Italie et de Suisse pendant les années 1796, 1797, 1798 et 1799. Edition 1799. Bnf. Département Cartes et plans, GE C-7543.



[Infographie Florence Prudhomme 3 mars 2019]

Ca.305. Flottilles autrichiennes en Allemagne et en Suisse de 1795 à 1799.

Avec cette flottille, Williams attaque la petite ville de Lachen sur la rive sud du lac⁹⁵³. Mais fin septembre 1799, les Français s'emparent de Zurich et explorent le lac avec trois canonnières. Parvenus au port de Rapperswil sur la rive nord, ils découvrent les sept *Kanonier-Schaluppen* de la Flottille de James Williams, dont l'une est équipée de 13 canons. Les Français coulent alors un certain nombre des embarcations autrichiennes⁹⁵⁴.

3.3.1.2. L'Espine marin d'eau douce sur le Rhin de Mayence en 1795

Le 14 mars 1795, le lieutenant de vaisseau de L'Espine de la Marine royale française est nommé, dans le cadre de l'Armée autrichienne, à la tête des canonnières du Rhin : « *Kapitän-Leutnant (Hauptmann 2. Klasse), Führer von Kanonier-Schaluppen*⁹⁵⁵. » Il est en charge de 7 canonnières fluviales sous le commandement du *Major* James Ernst Williams⁹⁵⁶. La composition de cette flottille, les caractéristiques de ses matériels et ses effectifs sont difficiles à définir avec précision. La plupart des archives mentionnent une formation qui semble remplir deux fonctions tactiques : transport et combat. On y trouve 7 embarcations destinées au transport de troupes avec une capacité globale que l'on peut évaluer à un bataillon d'infanterie complet (environ 1 200 hommes) ; chaque embarcation peut transporter une compagnie de fusiliers, c'est-à-dire environ 180 hommes. La flottille comprend également 7 embarcations de combat, les *Kanonier-Schaluppen*. Le terme *Schaluppe* peut prêter à confusion et ce faux-ami pourrait faire penser à une *chaloupe armée* telle qu'en possèdent diverses marines de guerre à cette époque. Il s'agit en fait d'une embarcation beaucoup plus conséquente montant plusieurs canons dont un canon principal à la proue et manoeuvrant à la voile et à la rame avec un équipage supérieur à une cinquantaine d'hommes. On sait également que ces sept canonnières ne sont pas toutes du même modèle puisqu'une archive précise que la plus performante monte

⁹⁵³ Franz Müller, *Die kaiserl. Königl. Österreichische Armee*, op. cit., vol. 1, p. 295 : « Eben so griff er mit der, im Monat August am Züricher See neu ausgerüsteten Flotille, im September Lachen an. »

⁹⁵⁴ Lawrence Shadwell, *Mountain Warfare illustrated by the Campaign of 1799 in Switzerland*, op. cit., p. 207.

⁹⁵⁵ À cette époque dans la Marine autrichienne, le grade de *Kapitän-Leutnant* (lieutenant de vaisseau) est au-dessus de celui d'*Oberleutnant* (enseigne de vaisseau) et au-dessous de celui de *Major* (capitaine de corvette). La correspondance avec les grades français est approximative.

⁹⁵⁶ Andreas Thürheim (*Graf*), *Gedenkbücher aus der Kriegsgeschichte der k. k. Österreichischen Armee*, K. Prochaska, Wien & Teschen, 1880, t. 1, 571 p., p. 401-408.

Andreas Thürheim (*Graf*), *Gedenkbücher aus der Kriegsgeschichte der k. k. Österreichischen Armee*, K. Prochaska, Wien & Teschen, 1880, t. 2, 844 p., p. 413-415.

13 canons. La flottille de Williams est finalement capturée en 1799 pendant la Campagne de Suisse.

Pendant onze mois, en 1794 et 1795, les troupes de la République française assiègent la place-forte de Mayence tenue par les Autrichiens et qui constitue l'une des plus redoutables forteresses du Saint-Empire romain germanique. Les Français veulent mettre en place sur la rive gauche du Rhin une « République sœur » de la République française, la République cisrhénane⁹⁵⁷. En attendant, il est capital pour la Coalition de desserrer l'étau français du « Blocus de Mayence ». C'est le *Feldmarschall-Leutnant (FML)* autrichien Clerfayt qui est désigné pour commander cette difficile et délicate opération en octobre 1795⁹⁵⁸.

Les lignes françaises retranchées qui encerclent Mayence sur la rive gauche du Rhin sont prises d'assaut par les troupes du *FML* Clerfayt, le 29 octobre 1795. L'armée qui fait le blocus de Mayence est celle du général Schaal qui compte quatre divisions : Courtot, Gouvion Saint-Cyr, Mengaud et Reneauld. Clerfayt parvient à reconnaître les lignes françaises de la rive gauche du Rhin, en toute discrétion, la veille de l'engagement. Il note l'absence de défenses dans le fond de vallée (*Thalgrund*) situé entre Laubenheim et le fleuve. Son plan consiste à lancer de fausses attaques destinées à attirer l'ennemi sur son aile gauche, avant le faire effort sur son aile droite. À cet effet, Clerfayt constitue huit colonnes ayant chacune une mission bien définie.

⁹⁵⁷ La République cisrhénane est créée en 1797 par le Directoire, avec pour capitale la ville de Cologne. Elle est divisée en quatre départements : Mont-Tonnerre, Rhin-et-Moselle, Roer et Sarre. Cette République a une vie éphémère puisqu'elle est annexée par la France le 23 septembre 1802 selon les clauses du Traité de Lunéville de 1801. Le statut de ces territoires demeurés français jusqu'à la chute du Premier-Empire, est réglé par le Congrès de Vienne de 1815.

⁹⁵⁸ Le *Feldmarschall-Leutnant* Charles Joseph de Croix baron de Clerfayt (ou Clairfait, ou encore Clairfayt), dit *Graf von Clerfayt*, est un Wallon né en 1733 dans les Pays-Bas autrichiens et mort à Vienne en 1798. Il se distingue très tôt et reçoit dès 1792 le commandement d'un corps de 12 000 hommes, sous les ordres du duc de Brunswick attaquant la France. Après de beaux succès en 1793, Clerfayt est chargé de défendre la Flandre-Occidentale en 1794. Il subit trois revers, vaincu par Pichegru à Mouscron, par Jourdan à Sprimont puis à Aldenhoven. Clerfayt prend sa revanche en 1795 en forçant trois armées françaises à se retirer devant lui et en délivrant Mayence.

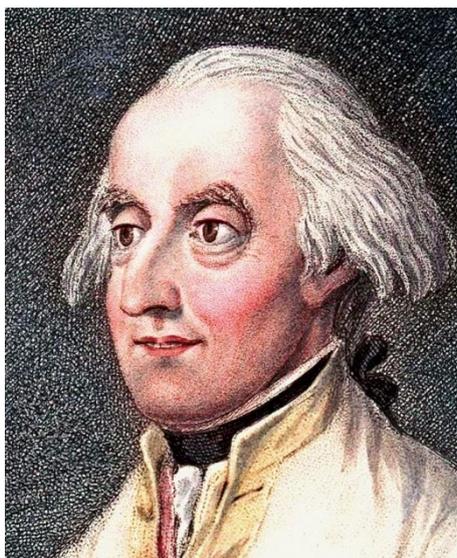


Fig. C3-018. *Feldmarschall-Leutnant Charles Joseph de Croix Graf von Clerfayt.*
[*Domaine public. Extrait du dessin de Philippe Jacques de Loutherbourg (1740-1812), gravé en 1794 par James Gillray (1757-1815). Bnf, département Estampes et photographie, Reserve QB-370 (27)-FT 4, De Vinck, 4545.]*

La première de ces colonnes est celle qui nous intéresse plus particulièrement puisqu'il s'agit de la flottille fluviale du *Major Williams*. Cette colonne comprend un bataillon chargé d'aborder le dispositif ennemi au-dessus de Laubenheim, et d'attaquer dans la foulée Bodenheim. Les forces se mettent en route dans la nuit du 28 au 29 octobre, favorisées par un violent vent d'ouest qui étouffe les bruits. La flottille du *Major Williams* comprend 7 navires de transport convoyant chacun une compagnie de fantassins, et 7 chaloupes-canonnières commandées par L'Espine. L'abordage se fait sans rencontrer l'ennemi, entre les villages de Markhof et de Nakenheim. L'Espine place ses canonnières en travers du fleuve afin de faire croire qu'elles sont échouées, alors que les navires de transport se regroupent plus bas sur le fleuve. Le *Major Williams* commande les troupes débarquées et entre dans Bodenheim où il disperse sans difficulté les faibles éléments présents. En même temps, L'Espine fait effectuer des tirs d'appui par ses canonnières, qui sèment la confusion chez l'ennemi français. Le combat général tourne nettement en faveur du *FML Clerfayt*. Les pertes autrichiennes s'élèvent à 79 officiers (dont 6 tués, dont 2 généraux) et 1 386 hommes (dont 154 tués)⁹⁵⁹. Les Français perdent environ 4 500 hommes, dont 1 633 prisonniers. Ils ont toutefois le temps de faire sauter 300 caissons de munitions. De leur côté, les Autrichiens s'emparent de 138 bouches à feu, de 144 caissons de munitions et de 250 caissons de vivres⁹⁶⁰.

⁹⁵⁹ Les pertes au combat comprennent les tués, les blessés, les disparus et les prisonniers.

⁹⁶⁰ Laurent Gouvion Saint-Cyr (maréchal), *Mémoire sur les campagnes des armées du Rhin de 1792*

3.3.1.3. Venise avant et après le traité de Campo-Formio d'octobre 1797

Pendant que Bonaparte négocie avec l'Autriche les préliminaires de paix qui suivent l'armistice de Loeben du 18 avril 1797 et précèdent le traité de Campo-Formio du 18 octobre 1797, le clergé vénitien prêche dans certaines régions le massacre des Français. L'épisode le plus tragique est celui du 17 avril 1797, dit des « Pâques véronaises », au cours duquel tous les Français de Vérone non retranchés dans les forts sont égorgés : blessés, malades, femmes, enfants. Bonaparte déclare la guerre à la Sérénissime le 1^{er} mai. Le 12 mai, le doge et le Grand Conseil abolissent la République et s'en remettent à un gouvernement provisoire. Le 15 mai, 3 000 Français prennent la mer débarquent à Venise dans le calme⁹⁶¹. Pour le général Bonaparte, âgé de 27 ans et ne tenant aucun compte des instructions du Directoire, prendre Venise c'est alimenter les caisses de l'Armée d'Italie et c'est l'occasion de punir la Sérénissime en s'emparant des navires utiles à la flotte française et en détruisant les autres⁹⁶². C'est également, dans le cadre du futur traité mettant fin à la première Coalition, céder aux Autrichiens une base navale vidée de son contenu. Bonaparte est très conscient de l'intérêt autrichien pour les ports de l'Adriatique. Le 12 novembre 1796, il s'adresse ainsi à l'empereur François II d'Autriche : « Sire, l'Europe veut la paix. [...] J'ai l'honneur de prévenir votre majesté que si elle n'envoie pas des plénipotentiaires à Paris pour entamer des négociations de paix, le Directoire m'ordonne de combler le port de Trieste et de ruiner tous les établissements de votre majesté sur l'Adriatique⁹⁶³. » Bonaparte rassemble d'ailleurs une flotte en janvier 1797, dans le but d'établir le blocus du golfe de Trieste⁹⁶⁴.

jusqu'à la paix de Campo-Formio, Anselin, Paris, 1829, p. 233.

Johann Wilhelm Appel, *Le Rhin et ses bords depuis les sources du Rhin jusqu'à Mayence : collection de vues pittoresques*, Lange, 1853, 216 p.

Franz Georg Friedrich von Lausler, *Atlas des plus mémorables batailles, combats et sièges des temps anciens*, F. Louis Nulandt, Mersebourg, 1839, 925 p., p. 449-458.

⁹⁶¹ André Bonnefons, *La chute de la République de Venise 1789-1797*, Perrin, Paris, 1908, 336 p.

Edmond Bonnal de Ganges, *Chute d'une république : Venise d'après les Archives secrètes de la République*, Firmin Didot, 1885, 410 p., p. 272.

⁹⁶² Guido Ercole, *Vascelli e fregate della Serenissima : navi di linea della marina Veneziana 1652-1797*, 2011, 312 p.

⁹⁶³ Jean-Jacques Baude (haut-fonctionnaire et homme politique français 1792-1862), « La Marine de l'Autriche : Calmota, Trieste et Pola », in : *Revue des Deux Mondes*, 2^e période, t. 6, 1856, p. 377-414, p. 388. En ligne (consulté le 05.03.2019) : https://fr.wikisource.org/wiki/La_Marine_de_l'Autriche

⁹⁶⁴ Archives nationales, Marine, BB⁴f^o 115.

Le traité de Campo-Formio en donnant au gouvernement de Vienne le territoire de l'ancienne République de Venise, lui livre en même temps, la flotte vénitienne. Dans un premier temps, le volume de ladite flotte effraie les responsables de Vienne qui n'ont pas les fonds nécessaires au simple entretien de tant de bâtiments de guerre : 21 vaisseaux de ligne de 58 à 74 canons, 2 bricks, 2 goélettes et 13 galères⁹⁶⁵. Mais ce qu'ignore l'Autriche c'est que le traité de Milan entre la Sérénissime et Bonaparte comporte cinq articles secrets en plus des articles patents. Les deuxième et troisième articles frappent Venise d'une contribution de 6 millions dont 3 millions en argent et 3 millions en munitions navales ; le quatrième article oblige les Vénitiens à céder 3 vaisseaux et 2 frégates armés et équipés⁹⁶⁶. Le 9 novembre 1797, Bonaparte donne des ordres très précis à l'amiral Duperré qui les exécute jusqu'en janvier 1798 : 6 vaisseaux et 6 frégates sont saisis pour être incorporés à la Marine française⁹⁶⁷ et 2 850 canons de marine sont transférés en France⁹⁶⁸. Le reste de la flotte vénitienne, est « scié ou coulé bas » sous les ordres de l'ingénieur Féraud, soit un total de 42 bâtiments dont 13 galères⁹⁶⁹. Et pour bien marquer la fin de la Sérénissime, Bonaparte s'en prend aussi à la galère d'État *Bucintoro* (Bucentaure). Cette galère couverte d'or est utilisée le jour de l'Ascension par le Doge qui renouvelle le mariage

⁹⁶⁵ Joseph Ritter von Lehnert, *Die österreichisch-venianische Kriegsmarine während der Jahre 1797-1801*, Gerold & Comp., Wien, 1891, 484 p. ; Virgilio Ilari et Piero Crociani, *La Marina Italiana di Napoleone 1796-1814*, op. cit., p. 4, Les unités de l'arsenal de Venise en mai 1797. ;

Guido Ercole, F. Chisté (dir.), *Vascelli e fregate della Serenissima : navi di linea della marina Veneziana 1652-1797*, Gruppo Modellistico Trentino, 2011, 312 p., p. 288.

Collectif, « La marine de l'Autriche », in : *Revue maritime et coloniale*, septembre 1862, p. 25-36.

⁹⁶⁶ Collectif, revu et publié par A. Hugo, *Histoire des Armées françaises de terre et de mer de 1792 à 1833*, Delloye, Paris, 1835, t. 2, 320 p., p. 185-186. En ligne (consulté le 06.03.2019) :

<https://books.google.fr/books?id=kzBXP2icGJEC&pg=PA186&dq=Venise+trait%C3%A9+de+Milan+vaisseaux&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwi5qMLOne3gAhWi6uAKHWfLCN0Q6AEIWD AJ#v=onepage&q&f=false>

⁹⁶⁷ Bonaparte donne généralement aux vaisseaux de prise le nom d'officiers tués pendant la campagne d'Italie : *Dubois*, *Causse*, *Robert*, *Banel*, *Sandos*, *Frontin*. Aux frégates Bonaparte impose le nom de victoires de l'armée d'Italie : *Mantou*, *Leoben* (devenue *Méduse* en juillet 1797), *Montenotte*, *Lonato*, *Lodi*, *Rivoli*. Avant de quitter Venise, les Français lancent les bâtiments en construction qui sont sur le point d'être terminés, c'est-à-dire 3 vaisseaux et 2 frégates. Conformément à une habitude vénitienne, les navires en construction ne portent qu'un numéro. Ils sont donc baptisés par Bonaparte : le 74 canons n° 24 devient le *Laharpe*, les 64 canons n° 13 et n° 19 deviennent le *Stengel* et le *Beyrand*, les frégates n° 11 et n° 21 deviennent le *Muiron* et le *Carrère*. Les vaisseaux portent là encore le nom d'officiers généraux tués en Italie et les frégates le nom de deux aides-de-camp de Bonaparte, tués durant la même campagne. Le *Major* de L'Espine va d'ailleurs retrouver les trois vaisseaux dans le port d'Ancône fin 1799.

⁹⁶⁸ Frédéric-Victor-Charles Chasséniau, *Vie de l'amiral Duperré ancien ministre de la marine et des colonies*, Imprimerie nationale, Paris, 1848, 531 p.

Éric Brothé, *Victor-Guy Duperré, mousse, capitaine, amiral, 1775-1846*, Paris, Éditions Le Croît vif, 2006, 464 p., p. 250.

⁹⁶⁹ Jean-Marguerite Tupinier (1779-1850), *Mémoires du baron Tupinier directeur des ports et arsenaux*, texte établi et annoté par Bernard Lutun, préface d'Étienne Taillemite, Desjonquères, 1994, 330 p., p. 110.

de la cité avec la mer en lançant un anneau d'or dans l'Adriatique⁹⁷⁰. Bonaparte s'acharne sur ce symbole flottant, mis en chantier 75 ans auparavant : brisés en petit morceaux, les splendides ornements du *Bucintoro* sont transportés sur l'île de San Giorgio Maggiore et brûlés pour en extraire l'or⁹⁷¹.

Au bout du compte, quand les Autrichiens investissent Venise, la flotte n'existe plus, les magasins ont été partiellement vidés. Malgré tout, l'Autriche dispose à présent d'un emplacement stratégique et... d'un arsenal⁹⁷². Reste à savoir ce que les autorités autrichiennes sont disposées à en faire.

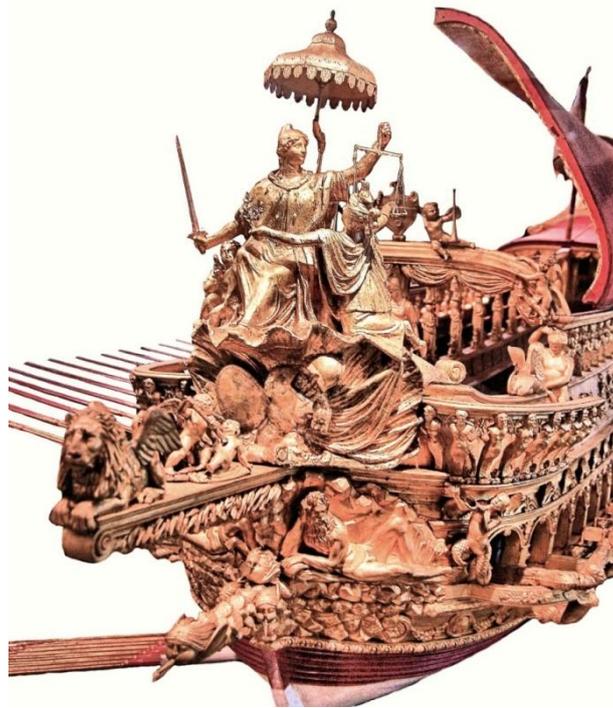


Fig. C3-019. Proue de la galère *Bucintoro* construite de 1772 à 1779 à Venise.
[D.R. Maquette du Musée de l'Arsenal à Venise.
La galère réelle mesure 35 m de long et met en œuvre 168 rameurs sur 42 rames.]

3.3.2. Le service en qualité d'officier de la Marine autrichienne 1797-1799

Le 31 octobre 1797, le chevalier de L'Espine passe au service de l'Autriche dans sa Marine de guerre, avec le rang de *Capitän* (équivalent de Lieutenant de

⁹⁷⁰ Olivier Chaline, Jean-Christophe Dartoux, *La mer vénitienne*, Acte sud, 2010, 200 p., p. 11.

⁹⁷¹ Les rares éléments décoratifs encore intacts sont conservés au *Museo Civico Correr* de Venise.

⁹⁷² L'arsenal de Venise est fondé en 1104 afin de disposer en permanence d'un entrepôt naval et d'un dépôt d'armes et de munitions face à certains voisins. En outre, la Sérénissime est un fournisseur de l'Empire byzantin.

vaisseau). Le 1^{er} avril 1799, il est déjà promu *Major* (commandant)⁹⁷³. Nous venons de voir que le traité de Campo-Formio fait de l'année 1798 une année charnière pour la Marine autrichienne qui hérite de Venise et de son arsenal. Certains bâtiments coulés dans le port par les Français, semblent pouvoir être renfloués pour peu que l'on s'en donne les moyens.

3.3.2.1. Faux départ de la Marine autrichienne avec l'aboulique Thugut

L'intérêt porté par l'Autriche à sa Marine de guerre est aisément mesurable en considérant la part du budget militaire qui lui est octroyée : 0,4 millions sur un budget de 800 millions de florins, soit 0,05 %.



Fig. C3-020. Baron Franz Amadeus von Thugut.
[*Domaine public. Extrait d'une gravure.*]

Les Autrichiens essayent de renflouer les navires endommagés, alors que les matériaux affluent pour reprendre les constructions navales. De 1797 à 1801 du côté autrichien, c'est le baron Franz Amadeus von Thugut qui supervise les affaires maritime en sa qualité de ministre plénipotentiaire en charge de Venise et de la Marine⁹⁷⁴. Son concept de réorganisation de la Marine est pour le moins controversé.

Thugut est surnommé le « baron de la guerre » en raison de sa poursuite, à la fois intransigeante et irréaliste, de la guerre contre la France, quelles que soient les

⁹⁷³ Karl Friederich von Enzenthal, *Dictionnaire biographique des généraux autrichiens sous la Révolution et l'Empire 1792-1815*, Volume 1, Teissèdre, 2013, 1 142 p.

⁹⁷⁴ Baron Franz Amadeus von Thugut (1736-1818). Né à Linz le 31 mars 1736, il meurt à Vienne, le 28 mai 1818 à l'âge de 82 ans. En 1757, il est nommé interprète de cour à Constantinople avec le rang de secrétaire de chancellerie. En 1791, il rentre à Paris pour tenter de sauver sa fortune qui a été placée en assignats. À la mort de Kaunitz, Thugut est nommé ministre des Affaires étrangères, le 13 juillet 1794. C'est ainsi qu'il signe en 1795 le troisième traité relatif à la partition de la Pologne. Il signe ensuite avec beaucoup de réticence la Paix de Leoben en 1797. Les défaites de Melas à Marengo le 14 juin 1800 et à Hohenlinden le 3 décembre 1800, sonnent le glas de sa carrière politique. Il se retire alors définitivement à Presbourg (aujourd'hui Bratislava).

circonstances. Grâce à sa position d'agent double pour les Bourbons en tant que membre du Secret du Roi en 1766, il reçoit une pension annuelle de 13 000 livres de la part du Roi de France, de 1768 à 1789. En 1775, Thugut obtient la cession de la Bucovine aux Autrichiens et Joseph II le nomme Conseiller d'État en 1783⁹⁷⁵. Tout au long de sa carrière, il s'oppose à la Révolution française⁹⁷⁶. En sa qualité de responsable des affaires maritimes, son action est assez désastreuse. En février 1798, il nomme un aristocrate vénitien – Andrea Querini – pour assurer un commandement d'un niveau équivalent à celui de Williams. Cette décision maladroite est source de confusion au niveau du commandement, même si Williams est en charge de la Marine de Trieste et Querini responsable de l'arsenal de Venise. En mai 1798, Querini rend compte à Thugut que quatre frégates et deux cutters laissés à peu près intacts par les Français pourraient être remis en service après seulement quatre mois de chantier. En juin, Williams propose à son tour d'armer ces six navires à moindre coût. Mais ces propositions sont rejetées par Thugut qui ne voit pas, ou qui ne veut pas voir, l'énorme avantage financier et le gain de temps d'une remise en état de matériels existants. Et pourtant, les enjeux sont de taille, à commencer par l'indispensable protection des navires armés par les commerçants de Trieste ou de Venise. Les corsaires français et les pirates pullulent en Mer Adriatique et à eux seuls, les pirates d'Alger ont empoché des millions de florins. Les marchands habsbourgeois ne sont d'ailleurs pas au bout de leurs peines puisque la France entre à nouveau en guerre avec l'Autriche en 1799.

Alors au service des Habsbourg, le chevalier de L'Espine dresse un constat particulièrement accablant et n'hésite pas à écrire que « la marine actuelle est insignifiante et les corsaires venant d'Ancône n'hésitent pas à ravager le commerce et personne ne peut rien faire contre eux »⁹⁷⁷.

3.3.2.2. Proposition à l'Autriche d'un plan d'attaque de la France

Tout en se consacrant pleinement à ses différentes responsabilités officielles dans le cadre de la Marine autrichienne naissante, L'Espine s'impose des travaux d'état-major dont il demeure très difficile d'estimer l'importance en termes de

⁹⁷⁵ La Bucovine est un territoire adossé aux Carpates du nord-est et des plaines avoisinantes. C'est le haut-pays de la Moldavie.

⁹⁷⁶ Karl A. Roider, *Baron Thugut and Austria's response to the French Revolution*, Princeton University Press, 1987, 435 p.

⁹⁷⁷ Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797-1866*, West Lafayette, Purdue U.P., 1989, 326 p., p. 9.

volume⁹⁷⁸. En l'état actuel des connaissances, il semble que ces travaux ne sont pas le résultat d'une commande de la hiérarchie mais plutôt une initiative de L'Espine. Les Autrichiens sont-ils vraiment intéressés par ce genre de plan établi par un officier émigré ? Il est bien difficile de répondre à cette question. Dans sa récente biographie de Lafayette, Laurent Zecchini explique le chantage exercé par le roi de Prusse sur Lafayette prisonnier des Autrichiens et livré à la garde des Prussiens à la forteresse morave d'Olmütz en 1793. Frédéric-Guillaume II aurait accepté d'adoucir les dures conditions de détention de Lafayette, à condition qu'il lui fournisse des « plans [militaires] contre la France et pour la cause commune ». Lafayette aurait fait répondre : « le roi est bien impertinent de mêler mon nom à une pareille idée⁹⁷⁹. »

En 2018, nous retrouvons dans un fonds des Archives nationales autrichiennes un intéressant document signé en mai 1799 par L'Espine et intitulé *Mémoire sur les opérations de la campagne actuelle contre la France*. Ledit mémoire est présent dans deux boîtes d'archives à Vienne. Dans la première, il s'agit d'un document manuscrit signé (17 pages), précédé par sa lettre d'envoi (3 pages)⁹⁸⁰. Dans la seconde, le manuscrit également signé (17 pages) ne possède pas de lettre d'envoi mais est accompagné d'un autre document manuscrit sans titre et non signé (5 pages)⁹⁸¹. Le contenu des deux mémoires est parfaitement similaire, seule une légère différence de pagination les distingue. Nous avons donc choisi de reproduire en annexe la retranscription et le facsimile de la lettre d'envoi du mémoire et du mémoire correspondant (*AFA Deutschland/Schweiz, 1799-XIII-21*)⁹⁸², ainsi que les cinq pages accompagnant le second exemplaire du mémoire (*AFA Italien, 1799-XIII-14*)⁹⁸³.

La lettre d'envoi nous permet de savoir à qui est destiné l'exemplaire classé dans le carton « *Deutschland/Schweiz* ». Cette lettre envoyée de Venise en date du 31 mai 1799, est signée par « Le comte de L'Espine capitaine de la Marine impériale et royale ». Le style de la lettre d'envoi est particulièrement alambiqué, selon les

⁹⁷⁸ En effet, parmi les quelques documents retrouvés aux archives autrichiennes de Vienne, certaines ne présentent ni lettre d'envoi ni signature.

⁹⁷⁹ Laurent Zecchini, *Lafayette héraut de la liberté*, Fayard, Paris, 2019, 580 p., p. 339. En plus du texte, voir la seconde note de bas de page : « Lafayette raconte cette anecdote dans une lettre adressée, de Magdebourg, le 22 juin 1793, à la princesse d'Hénin. Ce mot sur l'"impertinence" du Roi de Prusse est-il historique, on ne sait. »

⁹⁸⁰ Österreichisches Staatsarchiv Wien, AFA Deutschland/Schweiz, 1799-XIII-21.

⁹⁸¹ Österreichisches Staatsarchiv Wien, AFA Italien, 1799-XIII-14.

⁹⁸² Cf. annexe AII.DA.309. Mémoire de L'Espine, 1799, lettre d'envoi à l'Archiduc Charles d'Autriche. Cf. annexe AII.DA.310. Mémoire de L'Espine du 31 mai 1799 envoyé à l'Archiduc Charles d'Autriche.

⁹⁸³ Cf. AII.DA.311. Mémoire du 29 mai 1799 de L'Espine au *Feldmarschall-Leutnant* russe Souvorov.

usages de l'époque. L'Espine s'adresse sans jamais la nommer à une « altesse royale » à laquelle il propose, outre le contenu du mémoire joint, ses services : « Privé de participer à la gloire que toutes les armées de Sa majesté acquièrent contre l'ennemi commun et condamné à une inactivité qui désespère mon zèle [...]. »



Fig. C3-021. Archiduc Charles d'Autriche (*Erherzog Carl von Österreich*).
[*Domaine public. Extrait d'un portrait exécuté par le peintre autrichien Anton Einsle (1801-1871).*
Huile sur toile, 79 x 64 cm⁹⁸⁴.]

L'Espine nous donne en outre d'utiles renseignements sur ses activités dans une période pendant laquelle il n'est pas toujours facile de le suivre au travers des archives : « Transféré de la Flottille de Mayence où j'ai servi tout le temps qu'elle a existé, à la Marine impériale de Trieste qui s'est transportée ici [à Venise], j'y attends encore [...] cette existence que mes longs services [...] m'avaient fait espérer d'y trouver, [...] l'incertitude qui subsiste encore sur mon vrai caractère, me condamne seul à rester ici [Venise] sans emploi. » L'Espine termine sa lettre en demandant une intervention en sa faveur auprès du baron de Thugut dont dépend directement la Marine. La lettre d'envoi s'adresse clairement à l'archiduc Charles d'Autriche (*Erherzog Carl von Österreich*).

Le *Mémoire sur les Opérations de la Campagne actuelle contre la France* comprend 17 pages manuscrites. Il est envoyé à l'archiduc Charles d'Autriche le 31 mai 1799. Ce document surprend par son caractère quelque peu désordonné et somme toute assez peu convainquant quand on le considère sous l'angle des opérations de guerre terrestres. Le mémoire est rédigé par un capitaine de L'Espine de la Marine autrichienne, alors âgé de 39 ans et sans véritable expérience du combat

⁹⁸⁴ Le tableau a été vendu aux enchères par l'étude *Neumeister* le 30 mars 2011 (lot 613).

terrestre. L'Espine ne cesse de vilipender les « Français républicains » pour lesquels il a des mots très durs. Or, ce document devrait avant tout exposer et développer une idée de manœuvre, c'est-à-dire une technique de l'art militaire, en faisant fi de tout ressentiment personnel. Le jugement porté par Clausewitz (1780-1831) sur l'archiduc Charles de 1799 pourrait sans doute s'appliquer au chevalier de L'Espine de 1799 : « Alors que Charles a souvent un bon jugement, il a également une conception totalement fautive de la stratégie. Il confond la fin et les moyens. Alors que la destruction des forces ennemies aurait dû constituer le but principal, Charles s'intéresse avant tout à l'occupation de certaines positions et de certaines zones qui ne sont rien d'autre qu'un moyen de l'ennemi.⁹⁸⁵ » L'idée de constituer en Suisse une « Armée Royaliste de France » commandée par Louis XVIII, englobant les émigrés, l'armée de Condé et une union soudaine des Cantons suisses... tient déjà de la gageüre. Le rôle de rétablissement de la monarchie française dévolu aux Suisses est tout simplement irréaliste et fantaisiste : « [...] c'est vous, Suisses, qu'elles [les Puissances de l'Europe] chargent de mettre fin à l'entreprise qui les a réunies ; elles se borneront à vous servir d'auxiliaires dans le cas où vous en auriez besoin. Marchez, rétablissez vous-mêmes cette Monarchie votre alliée et votre amie ; méritez son éternelle reconnaissance ; armez 30 000 hommes, unissez-les à l'Armée Royaliste qui se rassemble au milieu de vous et, tandis que les armées coalisées faciliteront vos entreprises par de puissantes diversions, entrez avec ces forces réunies, pénétrez dans le sein de la France, allez jusques à Paris, jusque dans cette criminelle capitale qui fume encore du sang de son Roi et de celui de vos frères morts autour de lui, victimes de la fidélité qu'ils lui avaient jurée ; [...]»⁹⁸⁶ » L'Espine consacre les six premières pages de son mémoire à ce genre de considérations et conclut : « Les dispositions générales des esprits semblent offrir les plus grandes facilités pour

⁹⁸⁵ Gunther Erich Rothenberg, *Napoleon's Great Adversary : Archduke Charles and the Austrian Army 1792-1814*, Spellmount, Royaume-Uni, 2007, 288 p. Voir p. 74 : « While Charles often had good judgment, he also had a completely false conception of strategy. He takes the means for the purpose and the purpose for the means. While the main purpose should be the destruction of the enemy' forces, Charles primarily was concerned with the occupation of certain positions and areas, but these cannot ever be anything but a means of the enemy. »

⁹⁸⁶ L'Espine fait allusion ici au massacre des Gardes suisses au service de la France et semble penser que ce seul événement tragique serait de nature à fédérer une armée issue des Cantons suisses. On notera que ce massacre des Gardes suisses est à l'origine du terme de presse *marronnier* : « Tous les ans, aux premiers jours du printemps, un marronnier rose fleurissait sur la tombe des Gardes suisses tués lors de la journée du 10 août 1792, dans les jardins des Tuileries et tous les ans un article paraissait dans la presse pour s'en faire l'écho. » Bernard Voyenne (1920-2003), *Glossaire des termes de presse*, Centre de formation des journalistes, Paris, 1967, 99 p., p. 61.

réaliser toutes ces opérations. Dans toute l'Europe et même en France, les idées révolutionnaires ne sont plus que dans la tête de quelques extravagants et de quelques scélérats. » Les pages suivantes du mémoire traitent des moyens d'exécution du mode d'action décrit précédemment, « considérés sous le point de vue militaire, objet principal de ce mémoire ». Là encore, le capitaine de la Marine autrichienne de L'Espine fait montre d'un esprit simplificateur qui dénote un manque d'expérience certain pour tout ce qui touche aux fortifications et à leur siège. L'Espine sous-estime systématiquement les travaux de fortification des plus grands maîtres de l'art comme ceux du réputé Vauban. Dans le document retranscrit dans son intégralité et placé en annexe⁹⁸⁷, nous avons placé en notes de bas de page quelques caractéristiques de certaines forteresses supposées être prises très rapidement en exploitant de prétendues faiblesses. L'histoire desdites forteresses montre que les tentatives effectuées ultérieurement pour s'en emparer n'ont pas toujours été couronnées de succès, loin s'en faut⁹⁸⁸.

Pour ce qui concerne l'une des forteresses les plus solides, celle de Besançon, L'Espine insiste sur ce qu'il pense être le point faible de la forteresse et ne doute pas un instant de sa prise rapide par les troupes chargées de restaurer la monarchie en France : « Besançon est une ville d'environ 30 000 âmes, fortifiée et ayant de plus une citadelle qui la domine de près de 400 pieds ; mais la ville est entourée de montagnes très hautes d'où on peut l'écraser et prendre à revers tous ses ouvrages. [...] Deux de ces montagnes dominant la citadelle, l'une de 160 pieds à 300 toises de distance, l'autre à gauche de 250 pieds à 450 toises au plus. Une troisième montagne, éloignée au plus de 400 toises, la domine par derrière de plus de 300 pieds. Entre celle-ci et la citadelle, le terrain s'abaisse au niveau de celui de la citadelle et un petit rideau de rochers qui n'est pas à 200 toises du corps de la place, y met à couvert un fond où l'on peut établir deux batteries de mortiers et un corps de 2 000 hommes à l'abri du feu de la citadelle, et absolument garanti d'une sortie par le feu de la montagne en arrière. D'après cela, on conçoit aisément que malgré une apparence redoutable, la citadelle et à plus forte raison la ville, ne peuvent pas tenir longtemps⁹⁸⁹. »

⁹⁸⁷ Cf. annexe All.DA.310. Mémoire de L'Espine du 31 mai 1799 envoyé à l'Archiduc Charles d'Autriche.

⁹⁸⁸ Ces considérations s'entendent naturellement pour une forteresse convenablement pourvue en armes, munitions et vivres, ainsi qu'en troupes motivées.

⁹⁸⁹ *Ibid.*

Le ton et les affirmations péremptoires du capitaine de L'Espine se heurtent à une réalité beaucoup plus subtile et beaucoup plus compliquée. En 1814, Besançon est placée en état de siège par les Autrichiens pendant quatre mois, du 4 janvier au 2 mai, avec des forces très conséquentes. Le général Jacob François Marulaz, chef de la défense, fait raser toutes les maisons et les vergers hors-murs pour ôter tout cheminement défilé aux assaillants. La place forte ne cède pas, à tel point que Marulaz est par la suite accusé d'avoir fait plus de mal à la ville que les Autrichiens s'ils l'avaient prise⁹⁹⁰. »



Fig. C3-022. *Feldmarschall-Leutnant* Souvorov (1729-1800) en 1799.
[*Domaine public.*]

Le dernier mémoire de L'Espine que nous évoquons ici est celui qu'il envoie le 29 mai 1799 de Venise au *Feldmarschall-Leutnant* russe Alexandre Souvorov⁹⁹¹. Ce mémoire de cinq pages accompagne vraisemblablement le mémoire de L'Espine du 31 mai 1799, puisqu'un exemplaire de ce dernier est présent dans le même carton d'archives avec la même référence⁹⁹².

Alexandre Souvorov (1729-1800) n'est ni un amateur ni un tendre. Il se distingue lors de la guerre russo-turque de 1768 à 1774 puis durant celle de 1787 à 1792 déclenchée par l'annexion de la Crimée par la Russie. En 1790, la place forte ottomane d'Izmaïl⁹⁹³ résiste encore et Souvorov en entreprend le siège qu'il veut le plus court possible. À cet effet, il lance un ultimatum aux Ottomans, leur accordant

⁹⁹⁰ Gébert, *Récit historique du blocus de la ville de Besançon en 1814*, impr. De Pommeret et Guénot, Paris, 1840, 48 p.

Claude Bonnet, « Le blocus de Besançon en 1814 », in : *Mémoires de Société d'Émulation du Doubs*, n° 39, 1997, 140 p., 14 p.

⁹⁹¹ Cf. annexe All.DA.311. Mémoire du 29 mai 1799 de L'Espine au *Feldmarschall-Leutnant* russe Souvorov.

⁹⁹² Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XIII-14.

⁹⁹³ Aujourd'hui Izmaïl ou Ismail, ville de l'oblast d'Odessa au sud-ouest de l'Ukraine.

24 heures pour se rendre. Les Ottomans rejettent l'ultimatum et Souvorov lance l'assaut, s'empare rapidement de la place forte et laisse ses soldats massacrer les musulmans de la ville pendant trois jours. Au moment du siège de Souvorov, la population de la ville s'élève à 35 000 Turcs, Tatars, Moldaves, Grecs et Lipovènes. Les Turcs et les Tatars sont massacrés ou chassés et les 17 mosquées de la ville sont incendiées. En 1794, Souvorov écrase le soulèvement polonais. Au moment où le capitaine de L'Espine envoie sa prose à Souvorov, nous sommes dans la deuxième Coalition (1798-1802) qui oppose la Grande-Bretagne, l'Autriche et la Russie à la France. Souvorov n'a sans doute nul besoin des conseils de L'Espine puisqu'il est dans l'action et dans le cadre d'une coalition : il chasse les Français de l'Italie du Nord à l'été 1799. Le plan russe est déjà arrêté pour la suite et il est convenu que les 21 000 hommes de Souvorov vont faire jonction dans la région de Zurich avec les forces russes du général Korsakov pour battre l'armée d'Helvétie de Masséna. Le 24 septembre 1799, après bien des difficultés et des combats, Souvorov franchit enfin le col du Gothard. Mais la jonction avec Korsakov n'a pas lieu, ce dernier étant battu par les Français. Pour les Russes, c'est la retraite vers Munich puis vers la Russie : « Cette retraite dans les Alpes, marquée par le mauvais temps, la neige et des attaques incessantes, causa de lourdes pertes. La mauvaise coordination de l'armée austro-russe de Vienne avait mis Souvorov aux abois et seule la conduite indécise de Masséna et de Soult le sauva⁹⁹⁴. »

Souvorov a-t-il reçu et étudié ou fait étudier par son état-major les travaux du capitaine de L'Espine ? Nous ne le savons pas, n'ayant trouvé aucune correspondance de Souvorov en retour. Toujours est-il que Souvorov meurt le 6 mai 1800. L'envoi des mémoires par le capitaine de L'Espine à Souvorov constitue-t-il un « exercice de style » ou une manière de se faire remarquer pour L'Espine ? Il est bien difficile de répondre à cette question que l'historien est toutefois en droit – et en devoir – de se poser. Une seule chose est à peu près certaine : l'idée de manœuvre développée par L'Espine dans son mémoire adressé à Souvorov n'a aucune influence sur le déroulement réel des opérations⁹⁹⁵.

⁹⁹⁴ Dictionnaire historique de la Suisse (DHS), article d'Adolf Collenberg traduit par Lucienne Hubler. En ligne (consulté le 09.05.2019) :

<https://beta.hls-dhs-dss.ch/fr/articles/041517/2012-07-26/>

⁹⁹⁵ Gunther Erich Rothenberg, *Napoleon's Great Adversary : Archduke Charles and the Austrian Army 1792-1814*, Spellmount, Royaume-Uni, 2007, 288 p., p. 73-78.

3.3.2.3. Affaire des Pavillons d'Ancône en novembre 1799

En 1799, la deuxième Coalition est en place du côté des Puissances. Du côté français, un événement majeur survient le 9 novembre 1799 (18 Brumaire An VIII) : Napoléon Bonaparte, de retour de sa campagne d'Égypte, met fin au régime du Directoire et par là-même à la Révolution. Par un coup d'État brutal, le général Bonaparte met en place les éléments nécessaires à sa propre « dictature » : le Consulat est né.

Toujours en novembre 1799, la Coalition assiège Ancône⁹⁹⁶ que défendent les troupes du général Jean-Charles Monnier⁹⁹⁷. Ancône subit à la fois un blocus maritime russo-ottoman avec la flotte et les éléments débarqués du vice-amiral Voïnovitch⁹⁹⁸ qui est subordonné à l'amiral Ouchakov⁹⁹⁹, et un siège en règle avec les troupes commandées par le *Feldmarschall-Leutnant* Michael von Fröhlich¹⁰⁰⁰. Fröhlich est un

⁹⁹⁶ Cf. annexe AI.CPE.022. Plan et documents relatifs au port d'Ancône.

⁹⁹⁷ Le général Jean-Charles comte Monnier (1758-1816) s'engage comme volontaire à la Garde nationale en 1789. Général de brigade en 1796, il se distingue à Rivoli et dans le Tyrol. Assiégé dans Ancône, il obtient les honneurs de la guerre et est échangé contre le général autrichien Lusignan. Promu général de division en mars 1800, il combat de nouveau en Italie. Fort hostile à l'Empire, il n'est pas employé pendant cette période. Rappelé en juin 1814 par Louis XVIII, il reçoit pendant les Cent-jours le commandement de l'Armée royale du Midi sous les ordres du duc d'Angoulême. Nommé pair de France en août 1815 et créé comte, il vote en décembre de la même année pour la mort du maréchal Ney. Il meurt d'apoplexie un mois plus tard.

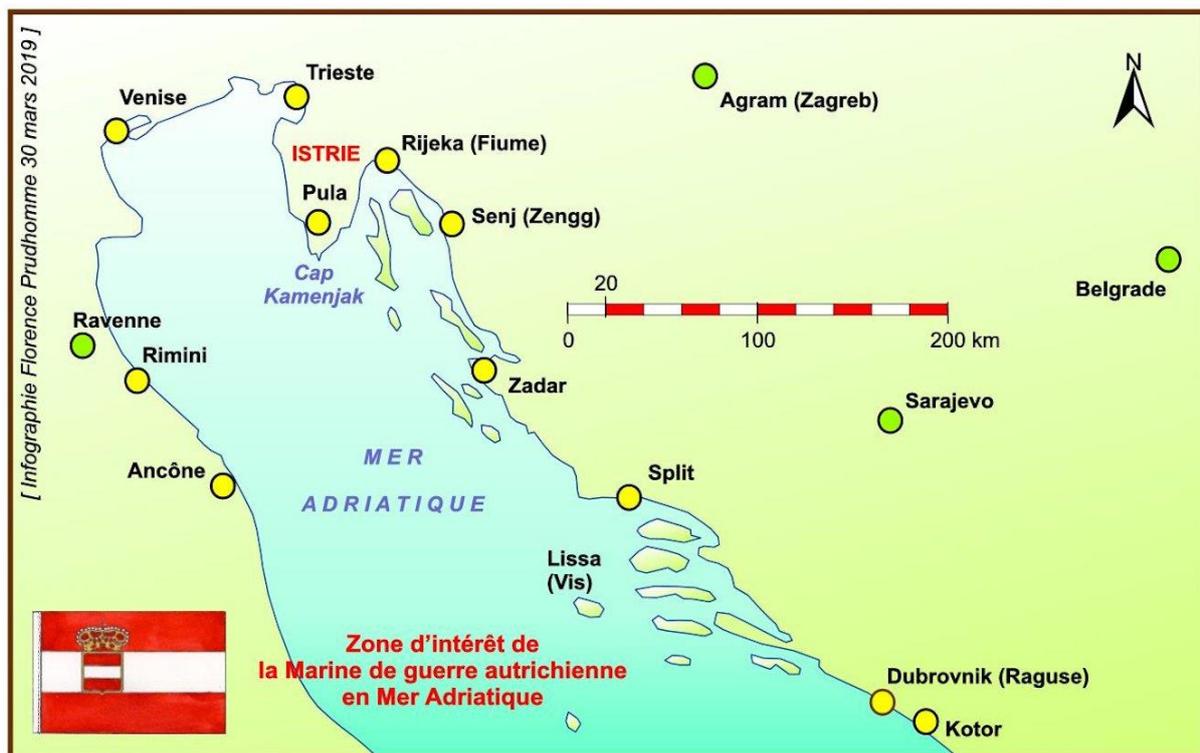
⁹⁹⁸ De nationalité serbe, Marko Ivanovitch Voïnovitch (1750-1807) s'engage dans la Marine impériale russe en 1770. Il s'illustre lors de la guerre russo-turque (1768-1774) puis commande la frégate *Saint-Mark* dans la Baltique. Promu capitaine en 1783, il est affecté à la Flotte de la mer Noire, dirige la construction du vaisseau *Glorieuse Catherine* avant de diriger en 1785 la Flottille de Sébastopol. Promu contre-amiral en 1787, il prend part à la guerre russo-turque (1787-1792). Le 14 juillet 1788 en Mer Noire, il engage en particulier la flotte turque du grand vizir Hassan pacha (1713-1790), près de l'île Fidonisi avec un maigre bilan (Bataille de l'Île des Serpents, située au large du delta du Danube). Écarté du service à la mer en 1791, il est rappelé en 1796 et promu vice-amiral en 1797. Élevé au grade d'amiral en 1801, il démissionne à l'été 1805 et se retire au Monténégro. Il meurt en 1807.

⁹⁹⁹ L'amiral Fiodor Fiodorovitch Ouchakov (1744-1817, dit également Théodore Ouchakov), remporte plusieurs combats navals lors de la guerre russo-turque de 1787-1792. Fortement influencé par le général Alexandre Souvorov, il démontre ainsi l'efficacité de sa nouvelle tactique navale. En 1799, il est justement envoyé en Méditerranée afin de soutenir la Campagne d'Italie de son maître à penser. Dans ce cadre, il est donc le supérieur du vice-amiral Voïnovitch envoyé faire le blocus d'Ancône. Voir l'article de Vladimir Golovanow « Le saint amiral Fiodor (Théodore) Ouchakov » sur la plateforme *Parlons d'Orthodoxie*. En ligne (consulté le 31.05.2019) :

https://www.egliserusse.eu/blogdiscussion/Le-saint-amiral-Fiodor-Theodore-Ouchakov_a4839.html

¹⁰⁰⁰ Michael, Freiherr von Fröhlich (1740-1814, écrit également Froelich ou Frelich) est un officier général allemand servant dans l'armée autrichienne. Il est promu colonel en 1788 et General-Major (GM) en 1793. En 1795, il combat sur le Rhin à Mannheim. Devenu *Feldmarschall-Leutnant* (FML) en 1796, von Fröhlich rejoint l'archiduc Charles d'Autriche pour obliger le commandant français de l'Armée du Rhin – Victor Moreau (1763-1813) – à retraiter en l'engageant aux cours des batailles toutefois non décisives d'Emmendingen (19 octobre 1796) et de Schliengen (24 octobre 1796). En 1799, Fröhlich devient « colonel propriétaire » (*Inhaber*) du 28^e Régiment d'Infanterie et commande une division de 14 000 hommes en Italie. Dans ce cadre, il participe activement à la bataille de Vérone (26 mars 1799) et à celle de Novi (15 août 1799). Il prend ensuite le commandement des troupes en Toscane, puis assiège et s'empare d'Ancône le 14 novembre 1799. G.F. Schreiner, A. von Muchar, A. Schrötter,

général allemand au service de l'Autriche, qui commande devant Ancône un corps composé de 7 000 Autrichiens, 900 Russes, 600 Turcs et 1 400 Napolitains¹⁰⁰¹.



Ca.306. Zone d'intérêt de la k. k. Kriegs-Marine en Mer Adriatique.

Malgré une superbe et intelligente défense animée par le général Jean-Charles Monnier, les jeux sont faits. Les membres de la Coalition présents à Ancône ont toutefois bien du mal à s'entendre. La coordination entre flotte russe et flotte ottomane laisse à désirer puisque lors des premières bordées lâchées de la mer vers la citadelle et le port, les Ottomans endommagent par erreur de tir des navires russes. En outre, le vice-amiral Voïnovitch ne se montre pas très entreprenant et lorsque le FML von Fröhlich entre en action à l'été 1799, c'est lui qui emporte la décision tactique. De plus,

Steiermärkische Zeitschrift, Damian & Sorge, Grätz, 1842, vol. 7, 272 p., p. 90-91.

Collectif, Société de militaires et de marins, *Dictionnaire historique des batailles, sièges, et combats de terre et de mer, qui ont eu lieu pendant la Révolution française*, Menard et Desenne Fils, Paris, 1818, 540 p., p. 104-112. En ligne (consulté le 10.02.2019) :

<https://books.google.fr/books?id=06dDAAAACAAJ&lpg=PA105&dq=si%C3%A8ge%20d'Anc%C3%B4ne%20novembre%201799&hl=fr&pg=PA105#v=onepage&q=si%C3%A8ge%20d'Anc%C3%B4ne%20novembre%201799&f=false>

Collectif, Société de militaires et de gens de lettres, *Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles des Français de 1792 à 1815*, vol. 11, Panckoucke, Paris, 1830, 344 p., p. 311-344. En ligne (consulté le 10.02.2019) :

<https://books.google.fr/books?id=iOiiLUSYX1AC&lpg=PA204&ots=J1A0oVol0F&dq=si%C3%A8ge%20d'Anc%C3%B4ne%20novembre%201799&hl=fr&pg=PA204#v=onepage&q=si%C3%A8ge%20d'Anc%C3%B4ne%20novembre%201799&f=false>

¹⁰⁰¹ Christophe-Guillaume Koch (1737-1813) et Maximilian Sanson Friedrich Schöll (1766-1833), *Histoire abrégée des Traités de paix entre les puissances de l'Europe depuis la Paix de Westphalie*, Meline, Cans & Cie, Bruxelles, 1837, t. 2, 522 p., p. 76, Prise d'Ancône.

le général Monnier ayant constaté lors des combats la sauvagerie des troupes turques et l'indécision des responsables russes, se tourne tout naturellement vers le *FML* von Fröhlich pour négocier une reddition acceptable et digne avec la seule Autriche.



Fig. C3-023. Général Jean-Charles Monnier.
[*Domaine public. Dessin de Le Barbier l'Aîné, gravé par Ch. E. Gaucher, An X.*]

Le nombre de navires français saisis dans le port d'Ancône est assez difficile à évaluer. Il est certain que trois vaisseaux sont présents dans le port. L'auteur autrichien Karl Gruber écrit que ces trois unités tombent intactes entre les mains des Autrichiens – le *Beyrand*, le *Laharpe* et le *Stengel*, tous d'origine vénitienne – et que treize navires marchands autrichiens pris par les corsaires français sont retournés à leurs propriétaires de Trieste¹⁰⁰². Or, un témoin oculaire français digne de foi rapporte que l'un des trois vaisseaux français est coulé dans le port d'Ancône par l'artillerie à terre russo-ottomane. Ce témoin n'est autre que le diplomate Michel Ange Mangourit, commissaire des relations extérieures auprès du général Monnier à Ancône¹⁰⁰³. Il relate ainsi la fin du *Beyrand* : « Les Russes et les Turcs descendirent de la redoute de Montagnole, et élevèrent deux batteries en échelons ; l'une pour battre la porte de France et le Lazaret ; l'autre pour battre le Môle et les vaisseaux embossés. Leur poudre étoit fort bonne, leurs canons bien chargés : mais leur pointage excita fréquemment les risées de la garnison. Les boulets dépassoient ou la jetée, ou la ville ; ils ne tuèrent pas trois personnes et n'eurent qu'un hasard heureux, le coulage du

¹⁰⁰² Karl Gruber, *Seemacht unter rot weiss roter Flagge*, Österreichischer Milizverlag, Salzburg, Autriche, 2006, vol. 1, 288 p., Die kaiserlich königliche Kriegsmarine 1798-1815, p. 29.

¹⁰⁰³ Michel Ange Bernard Mangourit (1752-1829) est un diplomate français. Aux côtés des insurgés lors de la prise de la Bastille, il est consul de France en Caroline du Sud de 1792 à 1794. Personnage sulfureux, il est très brièvement Ministre des Affaires étrangères dans le gouvernement de la Convention. Michel Ange Mangourit est l'un des deux commissaires qui signent la reddition d'Ancône.

vaisseau le *Beyrand*. La plupart tomoient dans le port et faisoient jaillir des gerbes d'eau magnifiques : on se plaisoit à ce spectacle¹⁰⁰⁴. » Le dispositif défensif du port d'Ancône nous fournit d'autres détails sur les navires de guerre présents et sur leur piteux état : « L'entrée du port était défendue par trois vaisseaux ex-vénitiens embossés et presque sans équipages pour le service des manœuvres ; et dans l'intérieur se trouvaient le vaisseau le *Hoche* en désarmement, le brick le *Rivoli* en réparation, la corvette la *Cybèle* et la pinque¹⁰⁰⁵ la *Fortune*, toutes deux hors d'état de tenir la mer¹⁰⁰⁶. » La même source indique que le général Monnier reçoit le 29 mai 1799 un ordre écrit en provenance de Florence, lui demandant d'évacuer sur Malte la corvette *Cybèle* et les trois bricks *Rivoli*, *Isis* et *Osiris*, puis de « brûler ou couler bas » les trois vaisseaux ex-vénitiens : *Beyrand*, *Laharpe* et *Stengel*. Toutefois, après avoir réuni un conseil de guerre, Monnier décide de ne pas exécuter ces ordres afin de ne pas briser le moral des défenseurs¹⁰⁰⁷.

Le chevalier de L'Espine participe en première ligne aux opérations de la prise de contrôle du port d'Ancône et des navires français, selon les termes de l'accord de reddition négocié entre le général Monnier et le FML von Fröhlich. L'Espine rapporte le déroulement de ces opérations au travers de deux lettres conservées aux Archives nationales autrichiennes à Vienne. Cette correspondance s'explique par la tournure prise par les événements après que les Russo-Ottomans sont intervenus dans le dispositif autrichien pour tenter de prendre une part du butin. C'est ce que l'on nomme l'*Affaire des pavillons d'Ancône*. Ce qui aurait pu n'être qu'une simple querelle entre alliés de la Coalition, dégénère très rapidement en crise diplomatique. Dans ce cadre, L'Espine rédige une première lettre adressée au FML von Fröhlich, destinée à lui rendre compte succinctement des événements d'Ancône¹⁰⁰⁸. Puis il rédige une seconde lettre qui constitue un véritable rapport très détaillé, adressée à la Commission d'enquête mise sur pied à Vienne pour traiter des réclamations déposées par les Russes suite aux événements d'Ancône¹⁰⁰⁹.

¹⁰⁰⁴ Michel Ange Bernard Mangourit (1752-1829), *Défense d'Ancône et des départements romains, le Tronto, le Musone et le Metauro, par le général Monnier, aux années VII et VIII*, C. Pougens, Paris, 1802, 2 tomes, 318 p. et 302 p., t. 2 chap. XXXV, p. 72-73.

¹⁰⁰⁵ La pinque est une sorte de tartane de fort tonnage, utilisée en Méditerranée.

¹⁰⁰⁶ Collectif, *Victoires, conquêtes, désastres, revers et guerres civiles des Français de 1792 à 1815*, vol. 11, Panckoucke, 1830, *op. cit.*, p. 312.

¹⁰⁰⁷ *Ibid.*, p. 314.

¹⁰⁰⁸ Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XI-127.

¹⁰⁰⁹ Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XI-ad 150.

Dans la première lettre, L'Espine rend compte au *FML* von Fröhlich de l'exécution des ordres qu'il lui a donnés pour la saisie de la partie portuaire du complexe fortifié d'Ancône¹⁰¹⁰. Son compte rendu est relativement bref et se limite aux faits sans aucune extrapolation. L'Espine explique que le mercredi 13 novembre 1799, conformément aux ordres, il a contacté le commandant français du port afin de prendre possession des navires et installations portuaires (magasins en particulier). L'identité de l'officier français n'est hélas pas mentionnée¹⁰¹¹. Le jeudi 14 novembre au soir, la faible force que commande L'Espine – 30 marins d'Ancône encadrés par 6 officiers mariniers autrichiens et renforcés par 26 hommes contraints ou prisonniers – est répartie sur les navires de la flotte française capturée dont L'Espine ne précise ni la nature ni le volume. On peut supposer toutefois que l'Espine fait effort sur les vaisseaux qui peuvent être mis en service dans une flotte autrichienne qui en a grandement besoin.

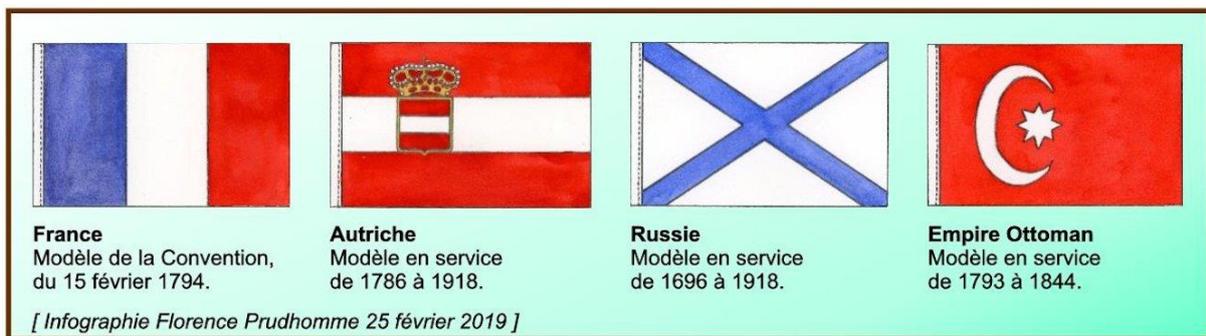


Fig. C3-024. Pavillons de la Marine de guerre utilisés à Ancône en 1799.
[Aquarelles. Collection de l'auteure.]

La planche Ca.306 montre le port d'Ancône d'après un relevé des années 1760. Le fond de carte est extrait de l'atlas de La Lande paru en 1769¹⁰¹². Cet atlas se rapporte à l'ouvrage du même auteur, intitulé *Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766 [...]*¹⁰¹³. L'extrait d'un tableau du peintre allemand de la Marine Alexander Kirche (signant *Alex Kirche*, 1867-1939), montre les trois vaisseaux pris par

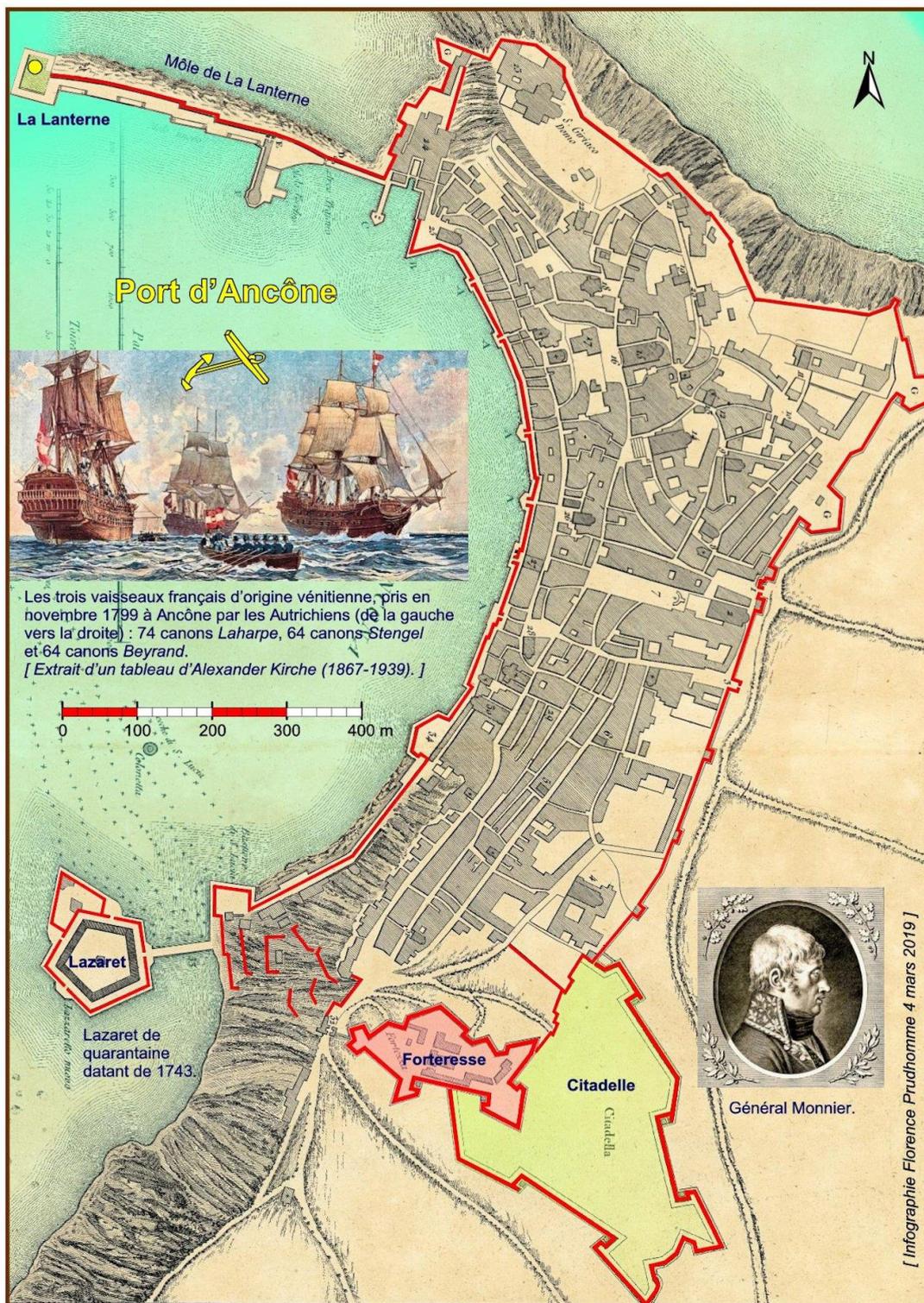
¹⁰¹⁰ Cf. annexe AII.DA.312. Lettre du *Major* de L'Espine au *Feldmarschall-Leutnant* von Fröhlich, 16 novembre 1799 (Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XI-127).

¹⁰¹¹ Cette identité n'a pour l'instant pas été retrouvée dans les archives françaises relatives au siège d'Ancône. On ne sait donc pas si les deux Français se connaissaient avant leur rencontre.

¹⁰¹² Jérôme de La Lande (1732-1807), *Atlas du Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, imp. Nicolas Desaint, Paris, 1769, 23 pl., t. 8-pl. 1.

¹⁰¹³ Jérôme de La Lande (1732-1807), *Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766, contenant l'histoire & les anecdotes les plus singuliers de l'Italie, & sa description*, Nicolas Desaint, Paris-Venise, 8 t., t. 8, 1769, réimprimé en 1786.

les Autrichiens à Ancône. Le facsimilé du tableau figure parmi les illustrations d'un ouvrage de 1908 consacré à la Marine de guerre autrichienne¹⁰¹⁴.



Ca.307. Carte du port d'Ancône vers 1765.
[La carte de fond est tirée de l'atlas du « Voyage d'un Français en Italie », de 1769.]

¹⁰¹⁴ Alfred Freiherr von Koudelka, *Unsere Kriegsmarine 1556-1908*, Kleimayr & Bamberg, Laibach [Ljubljana], 1908, 92 p.

Très tôt le vendredi 15 novembre, arrivent au port d'Ancône « des chaloupes de guerre russes avec des équipages sous le commandement du lieutenant-colonel Messer et du capitaine de la Marine Ratmanof ». De 1798 à 1801, Thomas Messer (1765-1829) est un officier de la Marine britannique au service de la Russie qui le connaît sous le pseudonyme de *Foma Fomich*¹⁰¹⁵. Il commande la frégate russe de 44 canons *Bogordiza Kazanska* (*Ste Mère de Kazan*) mais pour l'occasion il est le chef du détachement de *Soldats de la Marine*, composé de 400 Russes et de 200 Turcs¹⁰¹⁶. L'Espine lui attribue le grade de lieutenant-colonel alors qu'il est *Kapitän-Leutnant*, c'est-à-dire lieutenant de vaisseau¹⁰¹⁷. Quant à Ratmanov, il commande un brick russe et également, pour l'occasion, des troupes de débarquement¹⁰¹⁸. Explorateur fameux, il laissera par la suite son nom à différents emplacement du globe¹⁰¹⁹. Les interlocuteurs de L'Espine dans l'affaire des pavillons d'Ancône ne sont donc pas des officiers manquant de discernement, prêts à provoquer inutilement un bain de sang entre alliés de la Coalition. À l'aune de leur carrière, on peut penser que L'Espine a affaire à deux officiers raisonnables qu'il peut donc raisonner. Ces bonnes dispositions

¹⁰¹⁵ Cet officier est évoqué par l'Ukrainienne Valeriy Mokva dans sa thèse de doctorat, p 236.

Valeriy Mokva, *Russia's policy of rapprochement with the Ottoman Empire in the era of the French Revolutionary and Napoleonic wars 1792-1806*, thèse de doctorat sous la direction du professeur Dr. Hakan Kirmli, Department of International Relations, Université Bilkent, Ankara, Turquie, septembre 2010, 390 p. Thèse en ligne (consultée le 24.02.2019) :

<http://www.thesis.bilkent.edu.tr/0003995.pdf>

Valeriy Mokva précise dans une note infrapaginale de la page 236 que les éléments de biographie de Messer se trouvent dans deux ouvrages en langue russe :

- Collectif, *Entsiklopediia voennykh i morskikh nauk*, G. A. Leer éditeur, St Petersburg, 1883-1895, 8 vol., vol. 5, p. 141 ;

- Collectif, *Voenniy Entsiklopedicheskiy Leksikon*, St Petersburg, 1837-1850, 14 vol., vol. 8, p. 613-614.

¹⁰¹⁶ Thomas Messer participe dans les mois précédents au siège d'Ancône (avant l'arrivée des troupes du FML Fröhlich) en commandant les batteries d'artillerie à terre qui pilonnent la citadelle et le port. En outre, depuis le 18 août, il a sous ses ordres un détachement commandé par le lieutenant Ratmanov que lui a envoyé en renfort le vice-amiral Voinovitch.

Valeriy Mokva, *Russia's policy of rapprochement with the Ottoman Empire*, *op. cit.*, p. 239.

¹⁰¹⁷ Ses commandements successifs et les grades correspondants sont consultables en ligne (consulté le 24.02.2019) :

<https://dokumente.ios-regensburg.de/amburger/index.php?id=83585&mode=1>

¹⁰¹⁸ Valeriy Mokva, *Russia's policy of rapprochement with the Ottoman Empire*, *op. cit.*, p. 226.

¹⁰¹⁹ Valeriy Mokva, *Russia's policy of rapprochement with the Ottoman Empire*, *op. cit.*, p. 227. L'auteure indique deux références d'ouvrages en langue russe :

- Collectif, *Russkii biograficheskii slovar*, notice Ratmanov Makar Ivanovich, St Petersburg, 1910, 25 vol., vol. 15 Pritvitz-Reis, p. 496-497 ;

- Collectif, *Voennii Entsiklopedicheskiy Leksikon*, notice Ratmanov Makar Ivanovich, St Petersburg, 1837-1850, 14 vol., vol. 11, p. 102-104.

Valeriy Makar précise qu'après la campagne d'Italie d'Ouchakov, Ratmanov participe de 1803 à 1806 à la toute première expédition maritime russe à travers le monde, celle du lieutenant de vaisseau Adam Johann Ritter (Ivan Fedorovich) von Krusenstern. On trouve le nom de Ratmanov à quatre reprises sur le globe : une *Île Ratmanov* au milieu du détroit de Béring, un *Cap Ratmanov* sur la côte Pacifique de l'île de Sakhaline, un *Cap Ratmanov* dans l'Océan Arctique, et enfin un *Cap Ratmanov* qui constitue le point le plus oriental des îles françaises de Kerguelen.

supposées n'empêchent pas le parti russe de tenter initialement un coup de force, même si des consignes strictes ont à l'évidence été données pour un non-usage des armes. Les soldats russes investissent les vaisseaux, les magasins du port et le Môle, hissant leurs couleurs sur les navires et sur le Môle de la Lanterne où ne flottait pas le pavillon autrichien. Les pavillons autrichiens et russes flottent de concert sur les navires pendant toute la journée. Au coucher du soleil, les pavillons sont amenés par les deux partis et le samedi 16 novembre à l'aube, aucun pavillon n'est hissé sur les navires français capturés et L'Espine ne fait hisser aucun pavillon sur les chaloupes et les chebecs autrichiens. Assez laconiquement, L'Espine termine sa relation des faits en indiquant que vers 15 heures il fait hisser le pavillon autrichien sur ses embarcations et que sur les navires capturés le pavillon autrichien ayant été volé [par les Russes], il n'a pas pu être hissé.

À ce stade, il serait utile de s'intéresser à *The other side of the hill*, c'est-à-dire à la vision russe des événements rapportés par L'Espine au FML von Fröhlich¹⁰²⁰. Mais afin de ne pas compliquer inutilement le propos, nous allons tout d'abord examiner la seconde relation de L'Espine qui rend compte à la Commission d'enquête mise sur pied à Vienne pour faire la lumière sur l'*Affaire des pavillons d'Ancône*¹⁰²¹. Dans cette longue lettre, nous relevons uniquement les apports utiles à la compréhension des faits et au rôle joué par les principaux protagonistes.

L'Espine nous indique que trois ou quatre bâtiments armés de la flottille russo-ottomane sont entrés dans le port le 15 novembre, environ une heure et demie avant le lever du soleil, c'est-à-dire de nuit. C'est à partir de ces navires que sont parties des embarcations chargées d'hommes en direction des navires français déjà pris en compte par les Autrichiens. Après une première hésitation, les Russes investissent les vaisseaux et le Môle de la Lanterne. L'Espine précise qu'il fait alors hisser, toujours de nuit, le pavillon autrichien sur quelques-uns des navires. Mais cela n'empêche en rien Russes et Ottomans d'investir les lieux avec violence [sic] et de placer partout des pavillons russes et ottomans, en particulier sur le Môle, à la Lanterne et sur les vaisseaux. On notera que dans sa première relation des faits, L'Espine a « omis » de

¹⁰²⁰ Cette expression désigne l'adversaire, littéralement « l'autre côté de la colline ». L'expression est empruntée au titre d'un ouvrage bien connu de l'historien militaire Liddell Hart (1895-1970) : Basil Henry Liddell Hart, *The other side of the hill : Germany's Generals, their rise and fall, with their own account of military events 1939-1945*, London, Royaume-Uni, 1948, 320 p.

¹⁰²¹ Cf. annexe All.DA.313. Lettre du Major de L'Espine à la commission d'enquête de Vienne, Ancône 1799 (Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XI-ad 150).

mentionner la présence de pavillons ottomans : « Les pavillons russes et ottomans restèrent ainsi flottants entremêlés avec les pavillons autrichiens [...]. »

Dans un premier temps, L'Espine envoie le lieutenant de la Marine Poeltel porter un billet au *FML* von Fröhlich pour lui rendre compte de la situation et lui demander la conduite à tenir ; mais l'officier revient sans réponse. L'Espine apprend alors que le *General-Major* von Skal est en ville et qu'il le demande ; L'Espine le cherche mais ne le trouve pas¹⁰²². Il se rend alors chez le *General-Major* von Knesevich¹⁰²³ qui est subordonné au *FML* von Fröhlich qui l'a envoyé auparavant en parlementaire chez le général Monnier afin de négocier les conditions d'une reddition française aux seuls Autrichiens, sans mention aucune des Russes et des Turcs. Knesevich montre son mécontentement et trouve la situation inadmissible, ajoutant que « les pavillons autrichiens devaient flotter seuls partout où on les avait placés », mais sans donner d'ordre écrit à L'Espine. Dans ces conditions, l'expérimenté *Major* de L'Espine préfère attendre des ordres écrits. Il profite en outre de la situation puisque la forteresse et la citadelle étant complètement aux mains des Autrichiens, des renforts sont dédiés à l'occupation des installations portuaires et des navires français de prise. Ainsi, vers 16 heures, L'Espine apprend que le *Hauptmann* (capitaine) Martin Graf Basta est arrivé au Môle et qu'il se met à sa disposition avec son détachement de l'*Infanterie-Regiment Graf Thurn*¹⁰²⁴. Le capitaine Basta est sur le point de faire évacuer de force les soldats russes présents avec un officier devant les magasins de la Marine, au moment où L'Espine le rejoint juste à temps pour apaiser la situation. L'Espine prend le temps de raisonner à la fois le lieutenant de vaisseau Messer et l'officier russe omniprésent sur le port (qui pourrait être le lieutenant Tsamutali)¹⁰²⁵.

¹⁰²² Le *General-Major* Johann Ferdinand Freiherr von Skal und Grossellgut (1744-1810) commande l'avant-garde de 1 500 Autrichiens du Corps du *FML* von Fröhlich, fin septembre 1799 à l'arrivée devant Ancône. Il est en outre le chef d'état-major du *FML* von Fröhlich.

¹⁰²³ Le *General-Major* Peter Freiherr von Knesevich de Szent-Helena (1745-1814) fait partie d'une famille célèbre de militaires croates. Knesevich et L'Espine se connaissaient peut-être, ayant participé tous les deux dans le même secteur aux combats victorieux de 1795 pour briser le siège français de Mayence.

¹⁰²⁴ Il s'agit d'un détachement (dont le volume n'est pas précisé) appartenant au régiment autrichien de recrutement allemand n° 43. Il fait partie du Corps de von Fröhlich avec ses I^{er} et II^e Bataillons ; son III^e Bataillon est demeuré en garnison sur la côte dalmate à Zara (Zadar, cf. carte Ca.026). Son appellation de 1775 à 1806 est *Infanterie-Regiment Graf Thurn Nr. 43*. Il appartient au *Feldmarschall-Leutnant* Anton Graf Thurn-Val Sassina. De 1799 à 1801, son chef de corps est l'*Oberst* (colonel) Ignaz Freiherr Loen.

¹⁰²⁵ Dans la relation russe de l'*Affaire des pavillons d'Ancône*, le nom de cet officier apparaît et semble correspondre à l'officier plusieurs fois mentionné par L'Espine.

Toutefois, ces deux officiers décident de demeurer à leurs postes et L'Espine n'ayant toujours pas d'ordre écrit, la situation demeure en l'état.

Le 16 novembre à la pointe du jour, L'Espine se rend à bord du *Stengel* et demande aux Russes et aux Ottomans qu'aucun pavillon ne soit hissé jusqu'à ce qu'une décision soit prise en haut lieu. Au lever du jour, aucun pavillon ne flotte donc sur les navires et sur le Môle de la Lanterne. Le *Major* de L'Espine reçoit enfin un ordre écrit explicite de la part de Knesevich, daté de la veille. Les représentants russes et ottomans doivent être écartés, si nécessaire par la force et seuls les pavillons autrichiens doivent flotter sur les navires de prise et dans le port. Toujours aux ordres du capitaine Basta, un autre renfort de l'*Infanterie-Regiment Graf Thurn Nr. 43* est mis à la disposition de L'Espine. L'Espine précise que ce renfort est une « division », c'est-à-dire deux compagnies de fusiliers, soit environ 360 hommes¹⁰²⁶. La veille, L'Espine a déjà commencé à faire basculer progressivement le rapport des forces en sa faveur en renforçant tous les postes de garde à terre et sur les navires de prise. Il continue de plus belle en utilisant les nouveaux effectifs mis à sa disposition. Une fois son dispositif renforcé en place en milieu d'après-midi, L'Espine explique aux Russes et aux Ottomans la nature des ordres reçus du haut commandement. Il fait alors hisser simultanément le pavillon autrichien sur les navires. Il règle ensuite avec diplomatie mais également grâce à la pression exercée par la présence de ses troupes plus étoffées, les cas particuliers de ceux qui sont les moins enclins à obéir. Bon an mal an, L'Espine arrive à ses fins : Russes et Ottomans quittent le port d'Ancône.

La relation russe de ces mêmes événements nous permet d'identifier quelques différences de point de vue, par comparaison avec les deux lettres du *Major* de L'Espine. Valeriy Mokva rapporte trois séquences qui résument bien la situation¹⁰²⁷.

¹⁰²⁶ À cette époque dans l'Armée autrichienne, un régiment d'Infanterie de ligne « allemand » (par opposition à « hongrois »), tel que l'*Infanterie-Regiment Graf Thurn Nr. 43*, est composé en temps de guerre de deux bataillons de fusiliers à 3 divisions de 2 compagnies à 180 fusiliers (4 sections), et d'un bataillon de dépôt à 2 compagnies (qui peut demeurer dans sa garnison d'origine, ou bien passer à 6 compagnies pour former un troisième bataillon opérationnel). En temps de guerre, l'état-major du régiment comprend le colonel propriétaire du régiment (*Inhaber*, pas forcément présent sur le terrain), le colonel (*Oberst*) chef de corps, 1 lieutenant-colonel (*Oberst-Leutnant*), 2 commandants (*Major*), 1 *Adjutant*. Chacune des compagnies est commandée par un capitaine (*Hauptmann*) ayant sous ses ordres 1 lieutenant (*Ober-Leutnant*), 1 sous-lieutenant (*Unter-Leutnant*), 1 aspirant (*Fahnrich*), 2 adjudants (*Feldwebel*), 13 sergents (*Unter-Offizier*), 12 caporaux (*Gefreiter*), 2 sapeurs (*Zimmermann*), 2 tambours (*Tambour*), et 153 soldats (*Gemeiner*).

¹⁰²⁷ Valeriy Mokva, *Russia's policy of rapprochement with the Ottoman Empire*, op. cit., p. 238-239.

À l'appui de son texte, l'auteur indique deux références d'ouvrages en langue russe :

- Dimitrii Miliutin, *Istoriia voiny 1799 goda*, St Petersburg, Imperatorskaia Akademiia Nauk, 1857, vol. 2, p. 459 ;
- Collectif, *Materialy dlia Istorii Russkogo Flota (MIRF)*, St Petersburg, 1865-1904, 17 vol., vol. 16,

Tout d'abord, le 14 novembre 1799, les Français sortent d'Ancône et le FML von Fröhlich occupe la forteresse avec les troupes autrichiennes, refusant l'accès aux Russes et aux Ottomans. Cette affirmation semble tout à fait conforme à la réalité des faits.

Au cours de la nuit suivante, le vice-amiral Voïnovitch ordonne au lieutenant de vaisseau Ratmanov de faire voile vers les quais du port d'Ancône pour y hisser à l'aube des pavillons russes et ottomans. Il ordonne également au commandant des troupes de la Marine engagées à terre – le lieutenant de vaisseau Messer – d'entrer dans la forteresse pour y hisser les couleurs russes et ottomanes. Ratmanov remplit sa mission alors que Messer n'est même pas autorisé à entrer dans la forteresse. Cette présentation est également conforme à la vision autrichienne des faits.

Finalement, le 15 novembre au matin, un événement détériore sérieusement les relations entre les alliés et précipite le retrait de la Russie de la deuxième Coalition. Les Autrichiens aux ordres de von Fröhlich amènent de force les pavillons russes et ottomans avant de hisser des pavillons autrichiens. De plus, les soldats russes de garde sont désarmés et un officier russe – le lieutenant Tsamutali – est arrêté. C'est à ce niveau que la relation semble diverger en ce qui concerne le *modus operandi* final. Mais tout bien pensé, diverge-t-elle vraiment ? En effet, L'Espine ne cesse d'arrondir les angles dans ses lettres et plus particulièrement dans celle envoyée à la Commission d'enquête. La relation russe est sans nul doute beaucoup plus concise et directe mais, au-delà de la frustration légitime, l'état final décrit est assez similaire à celui que brosse longuement L'Espine.

Fin 1799, le *Major* de L'Espine de la Marine autrichienne, fait donc parler de lui en montrant sur le théâtre même des opérations son savoir-faire en situation de crise. Sans lui, la situation très tendue entre Autrichiens et Russes à Ancône, aurait pu dégénérer et entraîner des pertes des deux côtés. L'Espine a su abaisser le niveau de tension en raisonnant ses interlocuteurs russes, tout en demeurant ferme. On notera que le général français Monnier crée en quelque sorte *La Discorde chez l'Ennemi*¹⁰²⁸ en ne signant sa capitulation qu'avec la seule Autriche. Bien qu'importante pour les

p. 410.

¹⁰²⁸ Dans son ouvrage de 1924 *La Discorde chez l'Ennemi*, le capitaine Charles de Gaulle (1890-1970) s'interroge sur le commandement allemand pendant la Grande Guerre et sur les causes de la défaite. Il insiste sur le fait que le politique doit toujours primer sur le militaire. Charles de Gaulle (capitaine), *La discorde chez l'ennemi*, Berger-Levrault, 1924, 140 p.

Alliés, la prise d'Ancône est donc assortie de dégâts collatéraux : « La capitulation d'Ancône devint l'origine de brouilleries qui s'élevèrent bientôt entre l'Autriche et la Russie, et qui engagèrent Paul I^{er} à se retirer de la coalition. Ce prince se plaignait de ce que cet acte eût stipulé la remise de la place entre les mains des Autrichiens sans faire mention des Russes, et de ce que le général Fröhlich n'eût pas permis que l'amiral russe Voïnovitch s'emparât des vaisseaux qui étaient dans le port¹⁰²⁹. »

Au bout du compte, même si les trois navires de haut-bord capturés retrouvent leur port d'origine à Venise¹⁰³⁰, la Marine de guerre autrichienne demeure peu active pendant la fin de la deuxième Coalition, manquant du personnel expérimenté apte à manœuvrer des vaisseaux et du budget nécessaire à leur recrutement et à leur formation.

¹⁰²⁹ Koch et Schöll, *Histoire abrégée des Traités de paix [...]*, op. cit., t. 2, p. 76, Prise d'Ancône.

¹⁰³⁰ De retour à Venise, les trois vaisseaux de prise sont dans un tel état qu'aucun d'entre-eux ne regagne la haute mer, comme l'indiquent les notices contenues dans l'ouvrage de 2015 de Winfield et Roberts, *French Warships in the Age of Sail 1786-1861*, op. cit.

- Le 64 canons *Beyrand* (du nom du général français Martial Beyrand tombé en Italie) est mis en chantier à Venise sous le n° 13 en 1782 par Iseppo Livio qui en effectue le lancement le 29 octobre 1797 pendant la première occupation française de Venise. Utilisé comme batterie flottante par les Français à Ancône en 1799, il est coulé dans le port par l'artillerie ennemie. Il est saisi en l'état par les Autrichiens en novembre 1799, remis à flot et envoyé à Venise en 1800. Il y est démantelé en 1803.

- Le 64 canons *Stengel* (du nom du général de cavalerie français Henri Christian de Stengel tombé en Italie en 1796) est mis en chantier à Venise sous le n° 19 en 1782 par Giovanni Battista Gallina. Il est lancé le 2 octobre 1797 pendant la première occupation française de Venise. Utilisé comme batterie flottante par les Français à Ancône en 1799, il est saisi par les Autrichiens en novembre 1799 et envoyé à Venise en septembre 1800. À moitié échoué dans l'arsenal, il est finalement transformé en batterie flottante en 1805 par les Autrichiens qui le baptisent *Megera* (de concert avec le *Diamante*). Repris par les Français en décembre 1805, il est transformé en ponton sous le nom de *Stengel*. Il est finalement démantelé par les Autrichiens en juillet 1814.

- Le 70 ou 74 canons *Laharpe* (du nom du général d'origine suisse Amédée Emmanuel Laharpe tombé en Italie en 1796) est mis en chantier en 1782 à Venise par Andrea Paresi, continué par Andrea Chiribiri et terminé par Andrea Spadon. Il est lancé le 27 juillet 1797 par Iseppo Fonda pendant la première occupation française de Venise. Il monte 28 pièces de 24 livres, 28 de 18 livres et 14 ou 18 de 8 livres. Utilisé comme batterie flottante par les Français à Ancône, il est saisi par les Autrichiens en novembre 1799 et envoyé à Venise où il subit une longue et nécessaire remise à niveau. Mais le 11 décembre 1802, l'archiduc Charles d'Autriche ordonne de le transformer en ponton-prison. Repris par les Français en 1806, il est finalement démantelé en 1809.

3.3.3. L'un des cerveaux de la Marine autrichienne naissante 1800-1815

Nous avons vu précédemment l'action néfaste du baron Thugut (1736-1818) qui s'oppose à toute avancée dans le domaine de la flotte dont l'Autriche a grand besoin pour espérer atteindre ses buts de guerre. Peu enclin à réaliser les aspirations de l'empereur, ce sont les deux défaites de 1800, en juin à Marengo et en décembre à Hohenlinden, qui marquent la fin définitive de sa carrière politique. Les Autrichiens sont obligés d'évacuer Ancône en préliminaire à la signature du traité de Lunéville du 9 février 1801¹⁰³¹. Toutefois, l'espoir renaît au sein de la *Kriegs-Marine* quand l'Empereur François nomme l'archiduc Charles « Ministre de la guerre et de la marine ». En outre, ce dernier est également désigné comme président du *Hofkriegsrat*¹⁰³². Il a donc en mains toutes les cartes nécessaires à la réforme des forces armées.

3.3.3.1. Organisation administrative de la Marine autrichienne

À peine nommé, l'archiduc commence la réorganisation de la *Kriegs-Marine* autrichienne sur les conseils d'un colonel d'origine française, le comte Louis Folliot de Crenneville¹⁰³³. Ce dernier est de quatre ans le cadet du chevalier de L'Espine.

¹⁰³¹ Les Français obtiennent les ports de Brindisi et d'Otrante sur le talon de la « botte italienne », qui contrôlent l'entrée dans la Mer Adriatique.

¹⁰³² Le *Hofkriegsrat* (traduit en français par *Haut conseil de la guerre* ou par *Conseil aulique de la guerre*) est une institution de la monarchie autrichienne, créée en 1556 à Vienne. Ce n'est pas un état-major classique mais un dicastère chargé de surveiller le recrutement et l'approvisionnement des troupes, ainsi que les fortifications, les arsenaux et la frontière militaire de Hongrie. La conduite des opérations reste du ressort du prince ou du général en chef mais tous les autres généraux doivent avoir l'aval du *Hofkriegsrat* pour toute décision de niveau stratégique. En 1801, l'archiduc Charles d'Autriche prend la présidence du *Hofkriegsrat* qu'il réorganise en trois branches : militaire, juridique, et administrative. Après la création de l'Empire d'Autriche en 1804, François Ier d'Autriche conserve cette institution qui devient ultérieurement le ministère de la guerre.

Jean Bérenger, *Histoire de l'Empire des Habsbourg*, Tallandier, Paris, 2012, 2 t., 432 p. et 448 p., t. 1, p. 282-284.

¹⁰³³ Le comte Louis Charles Folliot de Crenneville (Metz 1763-Vienne 1840) sert dans la Marine royale française de 1778 à 1791. Lieutenant de vaisseau, il est inscrit sur la liste des émigrés le 17 décembre 1792 et entre au service de l'Autriche comme cadet en 1793. Il sert initialement dans la cavalerie au 1^{er} Régiment de Cheval-légers (*Kaiser*) où il se distingue et gagne ses galons de lieutenant. Officier d'état-major, il est promu capitaine en 1797 et devient responsable de l'embarquement maritime des troupes engagées dans l'expédition d'Istrie et de Dalmatie. En 1798, il accompagne le prince Ferdinand de Wurtemberg à Saint-Pétersbourg. Au retour, il est promu *Major* (commandant) et officier d'ordonnance du prince Ferdinand d'Autriche. En 1800, il est volontaire pour se battre au sein du 6^e Régiment de Dragons (*Saxe-Cobourg*) dont il prend ensuite le commandement avec le grade de colonel. En 1801, il devient le chef d'état-major (*General-Adjutant*) de l'archiduc Charles qui lui confie le Département de la Marine.

Heinz Schiesser, *Franz Graf Folliot de Crenneville : Generaladjutant und Oberkämmerer Kaiser Franz Josephs*, Stocker Leopold Verlag, 2015, 285 p.

Comme lui, il sert initialement dans la Marine Royale française et émigre en Autriche sous la pression des événements. À la différence de L'Espine, il ne sert pas d'emblée dans la *Kriegs-Marine* mais dans la Cavalerie autrichienne où il fait très rapidement ses preuves au feu. À l'instar de Traversay et de L'Espine, il décide de ne pas retourner en France à la Restauration.



Fig. C3-025. GdK Ludwig Graf Folliot de Crenneville.
[Domaine public. Lithographie de Joseph Kriehuber, 1800-1876.]

Folliot de Crenneville est nommé *Feldmarschall-Leutnant* en avril 1813, puis *General der Kavalerie* (GdK, un grade supérieur à celui de FML) en mars 1831. Il commande la place de Fiume de 1806 à 1808 et occupe le poste de Chambellan de l'archiduc Rainier d'Autriche de 1823 à 1832. Il saisit toutes les occasions pour combattre avec succès les armées de Napoléon jusqu'à la chute du 1^{er} Empire. En 1801, il est le chef d'état-major (*General-Adjutant*) de l'archiduc Charles quand ce dernier lui confie le « Département de la Marine » à Vienne. L'*Oberst* Ludwig Karl Graf Folliot de Crenneville prend la tête de ce nouveau bureau administratif qui traite des affaires navales. Mais Folliot de Crenneville n'a pas suffisamment d'influence et de pouvoirs face au titulaire du poste de *Marine-Kommandant*, l'*Admiral* Andrea Querini Stampalia (1757-1825) qui fait preuve de négligence et d'indiscipline dans son fief de Venise et qui s'accroche sans cesse avec le *Fregatten-Kapitän* (*Oberst-Leutnant*) James Ernest von Williams. Suite au premier blocus de Venise, Querini est jugé comme un homme peu expérimenté et faible de caractère¹⁰³⁴. Après plusieurs

¹⁰³⁴ Collectif, « Militärische Gedanken über Venedig : von einem Augenzeugen », in : *Neue Militärische*

tentatives faites pour l'évincer, c'est finalement L'Espine qui prend la place de Querini, le 23 janvier 1802 avec un avancement accéléré à la clé : alors qu'il vient de passer *Fregatten-Kapitän* (*Oberst-Leutnant*), il est promu *Linien-schiffs-Kapitän*, l'équivalent du grade de colonel (*Oberst*). Cette nomination est même annoncée dans le *Journal de Francfort* du vendredi 5 février 1802.



Fig. C3-026. Extraits du *Journal de Francfort* du vendredi 5 février 1802.
[Domaine public.]

Dès-lors, l'archiduc Charles sait que des hommes de grande qualité et de confiance sont en place pour donner naissance à une Marine digne de ce nom : L'Espine en tant que *Marine-Kommandant*, secondé par Dandolo¹⁰³⁵ comme Directeur

Zeitschrift, 12. Heft, Anton Strauss, Wien, 1813, p. 115-125. Page 118 : « Während dieser Blockade, haben sich einige besondere Vorfälle ereignet: Feldmarschall-Leutnant Montfrault, ein alter ehrwürdiger Krieger, war Militär-Kommandant. Andreas Querini General (Venezier Patrizier, ein Mann von weniger Erfahrung, und eines schwachen Charakters) war Arsenal-Präsident und Oberbefehlshaber der Marine, und vom Militär-Kommandanten ganz unabhängig. »

Au cours de ce blocus [de Venise], certains incidents particuliers se sont produits: le *Feldmarschall-Leutnant* Montfrault [Eugen, Freiherr von], un vieux guerrier vénérable, était le Commandant militaire. Le général [amiral] Andrea Querini (patricien vénitien, homme moins expérimenté et faible de caractère) était le Directeur de l'Arsenal et le Commandant en chef de la Marine, tout à fait indépendant du Commandant militaire.

¹⁰³⁵ Le comte Silvestro Dandolo (1766-1847) est le descendant d'une illustre famille aristocratique vénitienne. Entré dans la Marine en 1782, il commande une frégate à l'âge de 21 ans. En 1797, il commande le *Vittoria* chargé de croiser sur la côte algérienne contre les pirates, puis en 1800 la frégate *Bellona*. Il sert l'Autriche jusqu'à la constitution du Royaume d'Italie par Napoléon I^{er} en 1805. Décrit comme capable et ambitieux, sensible aux honneurs, il sert Eugène de Beauharnais en commandant une flottille basée au Lido. Au retour des Autrichiens, il reprend l'Arsenal jusqu'en 1821 et commande une division navale autrichienne en Méditerranée de 1822 à 1826. Il gagne finalement ses galons de contre-amiral.

Girolamo Dandolo (son fils), *La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni*, Pietro Naratovich tipografo editore, Venezia, 1855, 676 p., p. 100-104.

Constantin von Wurzbach, *Biographisches Lexicon des Kaiserthums österreich*, III, 1858, p. 145. En

de l’Arsenal de Venise, et Folliot de Crenneville Chef du Bureau de la Marine à Vienne. Ce trio joue un rôle très important dans les années qui suivent.

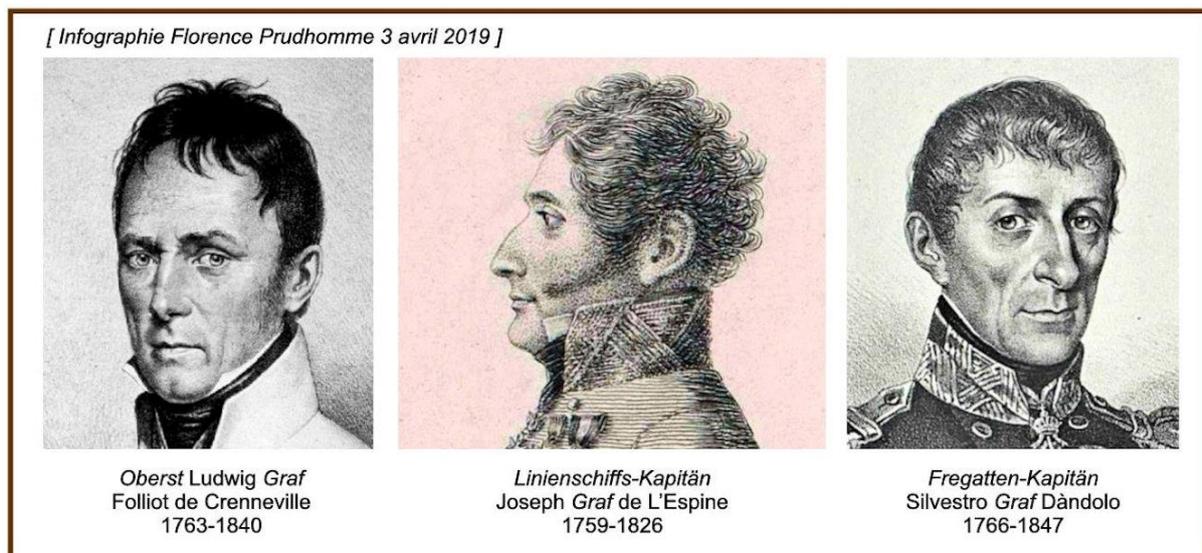


Fig. C3-027. Premier trio en charge de la Marine autrichienne au début des années 1800.

Il est souvent difficile de se souvenir de « qui fait quoi » dans la Marine autrichienne de 1797 à 1814. Le tableau ci-après permet de retrouver rapidement le nom des principaux responsables.

Titulaires du poste de <i>Marine-Kommandant</i> de 1797 à 1824	
Nov. 1797- fév. 98	<i>Fregatten-Kapitän (Oberst-Leutnant)</i> James Ernest von Williams.
Février 1798 à janvier 1802.	<i>Admiral Andrea Graf Querini Stampalia</i> (1757-1825). - Le <i>Fregatten-Kapitän</i> von Williams commande la <i>Marine de Trieste</i> en 1798-1799. - L' <i>Oberst</i> Ludwig Graf Folliot de Crenneville dirige le <i>Bureau de la Marine</i> en 1801-1802 .
Janvier 1802 à août 1805.	<i>Linienschiffs-Kapitän (Oberst)</i> Joseph Graf de L'Espine (1759-1826). - Le <i>Fregatten-Kapitän</i> Silvestro Graf Dandolo est <i>Directeur de l'Arsenal</i> de 1803 à 1805. - L' <i>Oberst</i> Ludwig Graf Folliot de Crenneville dirige le <i>Bureau de la Marine</i> de 1802 à 1805.
Août 1805 à décembre 1805.	<i>Fregatten-Kapitän</i> Silvestro Graf Dandolo (1766-1847), par intérim. - Pasqualigo est son second (<i>Directeur de l'Arsenal</i>) en 1805. - Le <i>Linienschiffs-Kapitän</i> Joseph Graf de L'Espine dirige le <i>Bureau de la Marine</i> en 1805.

ligne (consulté le 03.04.2019) : https://de.wikisource.org/wiki/BLKÖ:Dandolo,_Silvestro

Janvier 1806 à avril 1810.	<i>General-Major</i> Joseph Graf de L'Espine , commandement initialement par intérim, puis commandement en titre d'avril 1807 à 1810. - Son second est le <i>Fregatten-Kapitän (Oberst-Leutnant)</i> Auguste Joseph von Conninck (1761-1844) de 1806 à 1810 (promu <i>Linienschiffs-Kapitän [Oberst]</i> en 1809).
Janvier 1810 à août 1813 : dissolution de la Marine de guerre autrichienne.	
Août 1813 -juillet 14	<i>Feldmarschall-Leutnant</i> Joseph Graf de L'Espine , provisoirement.
Juil. 1814 -mars 24	<i>General-Major</i> Auguste Joseph von Conninck.

Le *Linienschiffs-Kapitän* Joseph Graf de L'Espine s'est fait remarquer à l'occasion de *l'Affaire des pavillons d'Ancône*. Son expérience opérationnelle dans la Marine de Louis XVI est connue et il n'a pas hésité à faire ses preuves dans la Marine autrichienne, sous les ordres de Williams sur le Rhin. L'Espine connaît parfaitement les hommes et les matériels dont il peut disposer. De surcroît, il bénéficie de la confiance de l'archiduc Charles et de l'*Oberst* Folliot de Crenneville. Ce dernier, malgré un parcours initial dans la Marine Royale française assez similaire à celui de L'Espine, semble beaucoup plus attiré par le combat des unités de cavalerie et par les grandes batailles terrestres, comme le montrent ses engagements ultérieurs à la pointe du combat contre les formations de Napoléon¹⁰³⁶. C'est d'une certaine façon une chance pour L'Espine qui n'a pas véritablement en la personne de Folliot de Crenneville, un concurrent briguant le poste de *Marine-Kommandant*.

Pour ce qui concerne l'organisation de la *Kriegs-Marine*, de profondes réformes sont mises en place avec l'ordonnance proposée à l'empereur le 2 mars 1802 et mise en application dès le 1^{er} juillet suivant. Cette ordonnance porte le nom de *Cesarea Regia Marina* (Marine impériale et royale) et joue un rôle clef en tant que ciment de l'organisation navale pendant plus d'un demi-siècle¹⁰³⁷. La grande nouveauté de cette ordonnance réside dans l'organisation de la Marine et de l'arsenal autour de deux pôles : l'un militaire, l'autre purement administratif. Dans cette ordonnance, la fonction du commandement de la Marine est bien délimitée et ses prérogatives recouvrent la

¹⁰³⁶ En 1813, le *FML* Folliot de Crenneville commande brillamment une Division à la bataille de Dresde, puis à Leipzig et s'empare d'une redoute à Hochheim près de Mayence, en novembre, saisissant deux canons et un emblème ennemis. En mars 1814, il se distingue en France contre les troupes de Napoléon à la Ferté-sur-Aube, à Arcis-sur-Aube, à Vincennes. En 1815, il commande l'avant-garde de l'Armée autrichienne dans le Piémont et s'empare de Lyon.

¹⁰³⁷ L'ordonnance contient également des règlements pour le port de Venise et son fonctionnement. La durée de travail sur le port, par exemple, est fixée à 11 h 30 par jour.

discipline des troupes, la construction navale, les ouvriers, l'entretien et l'amélioration de l'arsenal¹⁰³⁸.

Placée sous la supervision d'un commissaire principal, l'organisation administrative s'appuie sur trois responsables : le directeur du port, le directeur de la construction navale et le directeur de l'artillerie. Chaque directeur est assisté dans son domaine de compétence par trois officiers et deux cadets.

Le premier directeur traite de la gestion des hôpitaux militaires. Il se charge des achats, ventes, recettes et paiements, des contrats de livraison et de l'administration des hôpitaux. La comptabilité concernant le personnel comme les officiers de marine, les civils, les troupes et les ouvriers fait également partie de ses attributions. Le deuxième directeur est responsable de l'approvisionnement en matériels et en denrées alimentaires pour armer les navires. Pour ce faire, un inventaire précis répertorie les entrées et les sorties des magasins. Chaque navire possède un document et son duplicata mentionnant les munitions, les câbles et équipements embarqués à bord. Quant au troisième directeur, il se charge du recrutement des marins et des ouvriers pour les chantiers navals, les ateliers et les galères. Un conseil de marine constitué de cinq à sept membres et présidé par le *Marine-Kommandant*, se réunit pour proposer, après délibérations, de l'achat de matériels et de munitions. Ces propositions sont ensuite soumises au ministre de la Marine pour décision.

Cette réforme donne un rôle plus important au *Marine-Kommandant* qui dirige et supervise toutes les affaires courantes, y compris les propositions de noms d'officiers pour commander les bâtiments¹⁰³⁹. Tout frais nommé en 1802, L'Espine hérite de nombreuses responsabilités et doit rendre compte quotidiennement à ses supérieurs de l'état d'avancement des chantiers. Chaque année en octobre, il doit fournir au ministère la liste de tous les officiers et ingénieurs¹⁰⁴⁰. Il a sous sa coupe le Commissaire de l'Arsenal qui chapeaute les trois directeurs mentionnés précédemment¹⁰⁴¹. Sous l'administration de L'Espine, les premières directives

¹⁰³⁸ Parmi les nouvelles mesures, on note que 10 ans est l'âge minimum pour intégrer le corps de la Marine, et 15 ans celui pour devenir matelot. Les jeunes recrues doivent se coiffer tous les jours et se raser une fois par semaine. Afin de renforcer leur sentiment patriotique un *Eviva* est crié trois fois par jour. On note également que chaque bâtiment doit avoir un pilote à bord en raison des faibles connaissances du capitaine et du peu de fiabilité des cartes.

¹⁰³⁹ Mais seuls le Kaiser et le ministre de la Marine peuvent valider les affectations.

¹⁰⁴⁰ Un rapport de l'Espine daté du 17 décembre 1813 à Trieste montre qu'il continue toujours à proposer une liste d'officiers à ses supérieurs pour obtenir leur promotion en grade. En 1802, le corps des ingénieurs est incorporé à l'armée et ses membres sont dotés d'un uniforme similaire à celui des officiers de la Marine. Hofkriegsarchiv, HKR, 1813, G10/X9.

¹⁰⁴¹ Le directeur en charge de la construction navale est généralement un ingénieur expérimenté,

administratives voient le jour, rédigées en langue italienne que parlait alors la majorité des marins¹⁰⁴². Elles seront ultérieurement révisées et complétées le 21 septembre 1824. Franz Bergmayr les mentionne dans son ouvrage de 1845¹⁰⁴³.

Date d'édition	Appellation d'origine	Appellation autrichienne	Traduction en français
2 mars 1802	<i>Ordinanza di Sua Maesta.</i>	<i>Instruktion zur ökonomischen Verwaltung der Marine.</i>	Ordonnance de Sa Majesté [sur la gestion financière de la Marine de guerre].
21 mai 1803	<i>Articoli di guerra per la Marina.</i>	<i>Kriegsartikel für die k.k. Marine.</i>	Articles de guerre pour la Marine.
21 mai 1803	<i>Statuti per gli impegnati e lavoratori nel Cesareo Regio Arsenale.</i>	<i>Statuten für die beim Arsenal angestellten Beamten und Arbeiter.</i>	Statut pour les employés et les travailleurs de l' Arsenal impérial et royal.
21 mai 1803	<i>Norma dietro la quale li tribunali criminali della Marina per ordine supremo di S.M. per l'avenire dovranno regolarsi riguardo ai delitti contro gli articoli di guerra della Marina, ed ai delitti civili.</i>	<i>Strafnorme für die k.k. Marine.</i>	Norme à appliquer à l'avenir, par ordre suprême de Sa Majesté, par les tribunaux pénaux de la Marine, dans le cadre des délits commis à l'encontre des règles de guerre de la Marine, et des délits civils.
21 mai 1803	<i>Istruzione per il commandante di una divisione o di un bastimento di guerra solo, relativamente ai poteri ad esso appartenenti riguardo alla giustizia di guerra e sua amministrazione.</i>	<i>Instruktion für den Kommandanten einer Division, oder eines einzelnen Kriegsschiffes, wie sich derselbe, sobald er sich selbst überlassen ist, in Ansehung der Justizpflege und Anwendung der Strafen zu benehmen habe.</i>	Instructions à l'intention du commandant d'une division ou d'un navire de guerre isolé, dès lors qu'il est livré à lui-même, en matière de justice et d'application des sanctions.
21 mai 1803	<i>Norma giurisdizionale per l'I.R. Marina.</i>	<i>Jurisdiktions-Norme für die k.k. Marine.</i>	Normes juridiques pour la Marine impériale et royale.
27 mars 1804	<i>Ordinanza di mare per la Cesarea Regia Marina</i> ¹⁰⁴⁴ .	<i>Dienstreglement der k.k. Marine.</i>	Ordonnance pour la Marine [Règlement intérieur].

Toujours sous la férule de L'Espine, la formation initiale des officiers de la Marine autrichienne est entièrement revue. Ce n'est pas une nouveauté mais la mise

nommé par le Kaiser pour s'occuper des réparations et de l'entretien de la flotte.

¹⁰⁴² Karl Gruber, *Seemacht unter rot weiss roter Flagge*, op. cit., p. 29-30.

¹⁰⁴³ Ignaz Franz Bergmayr (1784-1853), *Kriegs und Marine-Verfassung des Kaiserthums Österreich*, édité par l'auteur, Vienne, 1845, t. 2, 330 p., p. 213-216.

¹⁰⁴⁴ Un exemplaire est détenu par la Bibliothèque de la mer *Ugo Mursia*, au Musée national de la science et de la technologie *Leonardo da Vinci* à Milan : éditeur Andreola 1804, numéro d'inventaire 840**, collection EA1.

en œuvre de ce que le *Major* Joseph de L'Espine préconisait déjà en 1798 dans son *Essai sur la Marine*. L'Espine considère que les « vieux » officiers de la Marine autrichienne de Venise et de Trieste ne sont « rien d'autre que des officiers d'Infanterie auxquels on a donné l'ordre d'être des marins »¹⁰⁴⁵. Il propose donc la mise sur pied d'une école de formation spécifique à la Marine avec une capacité de 120 élèves. Un décret du 17 mars officialise l'établissement situé dans l'emprise de l'arsenal de Venise, et la *Marine-Cadettenschule* commence à fonctionner dès le début du mois de mai 1802¹⁰⁴⁶.

Par contre, l'objectif consistant à disposer au plus vite de huit frégates se heurte rapidement aux contraintes budgétaires. En 1803, la flotte de L'Espine ne comprend que trois frégates¹⁰⁴⁷, une corvette¹⁰⁴⁸ et quatre bricks¹⁰⁴⁹. Cette situation demeure inchangée en 1804 et 1805. Ces restrictions budgétaires touchent également les effectifs du Corps naval qui est réduit de moitié. En 1802, on y dénombre 60% d'Italiens, 18% de slaves, 12 % de Français, et 7% d'Allemands. L'Archiduc Charles est plutôt favorable à l'enrôlement des émigrés français qu'il estime plus fiables que les officiers vénitiens et mieux entraînés que les officiers anciens issus de la Marine de Trieste. De 1802 à 1805, le pourcentage de Français passe ainsi de 12 % à 21 %. En outre, certains officiers français parlent l'italien ou l'allemand alors qu'aucun officier vénitien ne parle l'allemand. Cet afflux d'officiers français n'est sans doute pas sans rapport avec la présence de deux officiers français dans le haut-commandement de la *Kriegs-Marine*.

Même si tout n'est pas encore parfait, l'impulsion est donnée à la Marine de guerre autrichienne qui dispose pour la première fois d'une structure solide et adaptée

¹⁰⁴⁵ Peter Salcher, *Geschichte der k.u.k. Marine-Akademie*, op. cit., p. 7 : « L'Espine sagt von den Offizieren der Venediger wie auch Triester Marine, dass sie alle nichts anderes waren als Infanterie-Officiere, denen man befahl, Seeleute zu sein. » Nous n'avons pas trouvé de sources permettant de vérifier la véracité de cette affirmation. L'Espine a peut-être tout simplement forcé le trait pour faire passer son projet d'école de formation de la Marine. En tout état de cause, les changements répétés de propriétaire des différents centres maritimes de l'Adriatique brassait des officiers aux parcours de formation initiale variés et sans langue de travail commune. Cet état de fait devait rendre très difficile le passage du combat de la très petite formation au combat coordonné d'une escadre composée de nombreux bâtiments.

¹⁰⁴⁶ Peter Salcher (1848-1928), *Geschichte der k.u.k. Marine-Akademie*, Carl Gerold's Sohn, Pola, 1902, 82 p., p. 7-9. En ligne (consulté le 11.03.2019) :

<https://archive.org/details/geschichtederku00salcgoog/page/n21>

¹⁰⁴⁷ Les frégates *Bellona* (construite en 1788), *Adria* et *Austria* (36 canons).

¹⁰⁴⁸ Corvette *Aquila*.

¹⁰⁴⁹ Le brick de 16 canons *Orionne* (ex-*Disturzione* de 1784), le brick de 18 canons *Polluce* (ex-*Castor*), les bricks de 18 canons *Oreste* et *Pilade* (par transformation de deux cutters).

à ses ambitions. Mais l'empereur Napoléon I^{er} vient indirectement chambouler la belle entreprise à la « bataille des Trois Empereurs », le lundi 2 décembre 1805 à Austerlitz¹⁰⁵⁰. C'est la fin immédiate de la troisième Coalition et l'acceptation par l'Autriche du traité de Presbourg aux termes duquel elle se voit expulsée d'Italie. Une fois de plus, l'arsenal de Venise change de mains et c'est L'Espine qui est chargé d'en diriger au plus vite l'évacuation.

3.3.3.2. Conséquences du Traité de Presbourg pour L'Espine

Le traité est signé le 28 décembre 1805 au palais primatial à Presbourg, (aujourd'hui Bratislava) par Napoléon et l'empereur François I^{er} d'Autriche¹⁰⁵¹. Les possessions autrichiennes en Italie et la Bavière sont cédées à la France. Napoléon veut affaiblir considérablement l'Autriche qu'il considère, avec le Royaume-Uni, comme l'ennemi le plus résolu de la France¹⁰⁵². La Vénétie orientale échoit au Royaume d'Italie mais le traité précise que les couronnes française et italienne seraient à jamais séparées. La Dalmatie et les Bouches de Kotor sont remises à la protection du Royaume d'Italie¹⁰⁵³. L'Autriche conserve cependant Trieste et les historiens ont baptisé « Seconde Marine de Trieste » cette nouvelle existence d'une Marine de guerre autrichienne de 1806 à 1809, dont l'épicentre n'est plus Venise¹⁰⁵⁴.

Quelques jours avant l'affrontement avec la France en 1805, Folliot de Crenneville quitte son poste du Bureau de la Marine à Vienne. Dès lors, L'Espine est désigné pour lui succéder, laissant vacant son poste de *Marine-Kommandant*. Ce poste est alors confié à titre provisoire à son adjoint et directeur de l'Arsenal de Venise, le *Fregatten-Kapitän* Silvestro Graf Dandolo. C'est la première fois qu'un officier vénitien occupe un poste de ce niveau.

En sa qualité de président du *Hofkriegsrat*, l'archiduc Charles envoie L'Espine en mission spéciale sur le littoral et lui ordonne dès le 1^{er} décembre 1805 de

¹⁰⁵⁰ La bataille d'Austerlitz est dite « bataille des Trois Empereurs » car elle oppose les troupes austro-russes des empereurs François I^{er} d'Autriche et Alexandre I^{er} de Russie à l'empereur des Français Napoléon I^{er}. Bien qu'en infériorité numérique, la Grande Armée remporte une brillante victoire grâce à la supériorité tactique de Napoléon dont cette bataille constitue sans doute le plus bel exemple. Austerlitz, aujourd'hui Slavkov u Brna (« Slavkov-lès-Brno ») en République tchèque, se situe à vol d'oiseau à une centaine de kilomètres au nord de Vienne.

¹⁰⁵¹ Roger Dufraisse et Michel Kerautret, *La France napoléonienne : Aspects extérieurs 1799-1815*, Seuil, Paris, 1999, 352 p.

¹⁰⁵² L'Autriche doit payer une indemnité de 40 millions de livres à la France.

¹⁰⁵³ La province des Bouches de Kotor est une ancienne subdivision des provinces Illyriennes sous contrôle de l'Empire français de 1809 à 1811.

¹⁰⁵⁴ Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797-1866*, West Lafayette Ind., Purdue U.P., 1989, 326 p., p. 18.

déménager le quartier général de la Marine, de Venise à Senj (Zengg, cf. Ca.026), sur la côte croate. Un extrait de ces instructions montre à l'évidence que L'Espine bénéficie de toute la confiance de l'archiduc Charles : « Le comte de L'Espine doit se rendre à Zengg pour prendre connaissance de la manière de la communication entre Venise et les provinces maritimes de sa majesté sur le golfe adriatique, il pourra se porter sur tout autre point des côtes de la mer où sa présence serait nécessaire pour y donner des ordres aux bâtiments de la marine impériale. Après avoir rempli cette partie de la mission qui lui est confiée, le colonel Comte de l'Espine se portera à Venise, où en vertu du plein pouvoir, dont j'ai jugé à propos de le revêtir, il est autorisé à donner tous les ordres, qu'il jugera convenable tant pour la partie maritime de la défense de Venise que pour la protection des côtes, de la navigation et des transports de tout genre qui auront lieu par la voie de la mer pour les armées de sa majesté ou pour l'approvisionnement de Venise. Il aura en conséquence la faculté d'ordonner les armements qui seraient jugés nécessaires et de délivrer en mon nom les lettres de commandement aux officiers qu'il est autorisé de choisir pour les commander ; pour ce qui regarde la défense de Venise, il ne devra pas néanmoins s'écarter des instructions qui ont déjà réglé les relations qui doivent exister entre le chef de la Marine et le commandement de la forteresse, le bien du service exigeant qu'il règne surtout dans cette circonstance la plus parfaite harmonie entre toutes les branches et que chacun remplisse fidèlement son devoir. Comme il convient de prévoir tous les cas qui peuvent arriver, le colonel comte de L'Espine est chargé de prendre d'avance toutes les mesures et dispositions nécessaires afin que si Venise devait être évacuée, tous les objets appartenant à la Marine soient enlevés et transportés dans un autre port de sa majesté tenu secret. Même si le commandement provisoire de la Marine a été confié au capitaine de frégate Dandolo, celui-ci continuera à en remplir les fonctions sous l'autorité du comte de L'Espine¹⁰⁵⁵. »

Dès la mi-décembre, Charles informe l'empereur que L'Espine a déjà transféré hors de Venise toutes les armes et les munitions. Comme il fallait s'y attendre, le traité de Presbourg du 26 décembre 1805 oblige les Autrichiens à restituer tous les navires construits à l'origine par la République de Venise, et de se séparer de tous les officiers et marins d'origine vénitienne. Le plan d'évacuation et de prise de possession de Venise prévoit que ces opérations doivent être achevées avant le 19 janvier 1806¹⁰⁵⁶.

¹⁰⁵⁵ Hofkriegsarchive, Feldakte XII/1.

¹⁰⁵⁶ Abt. Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Varia, Fasc. 20, Abt. Venedig.

Cette date est celle prévue pour la proclamation de prise de possession du port de Venise, faite par le général de division français Alexandre Law de Lauriston¹⁰⁵⁷. Du côté autrichien, ce plan est signé par le *Feldmarschall-Leutnant* Henri Graf de Bellegarde¹⁰⁵⁸ commissaire pour les affaires militaires, le *Linienschiffs-Kapitän* Joseph Graf de L'Espine chef du Département de la Marine autrichienne. Du côté français, le plan est signé par le général de division Alexandre Law de Lauriston, Commissaire de Napoléon I^{er} Empereur des Français et Roi d'Italie.

Selon l'accord, les troupes autrichiennes doivent quitter leurs différents postes après que les troupes françaises les auront relevées. À cet effet, la ville doit fournir toutes les embarcations nécessaires aux mouvements des troupes de part et d'autre. Les articles 16 et 23 du plan sont particulièrement contraignants pour L'Espine¹⁰⁵⁹.

L'article 16 stipule que les titres domaniaux, les archives, les cartes et plans de la ville, forteresse et arsenaux sont remis au général Law de Lauriston le jour de la prise de possession. Ce point vient ruiner l'action de L'Espine visant depuis 1802 à étoffer la bibliothèque de l'arsenal au profit de la *Marine-Cadettenschule*. Au moment de la cession forcée au Royaume d'Italie en 1805, la bibliothèque contient plus de 700 volumes dont une partie provient de dons récents : l'archiduc Charles a cédé plus de vingt précieux volumes scientifiques et des officiers ont participé à l'enrichissement du fonds par l'achat d'ouvrages de marine et de périodiques¹⁰⁶⁰.

¹⁰⁵⁷ Jacques Jean Alexandre Bernard Law, marquis de Lauriston (1768-1828) est le petit-neveu de l'économiste écossais John Law de Lauriston (1671-1729). Proche de Bonaparte et artilleur de formation tout comme lui, il devient l'un de ses aides-de-camp en 1800 à Marengo et prend bientôt des responsabilités diplomatiques. Il est général de brigade en 1802, général de division en 1805, comte de l'Empire en 1808, ambassadeur de France en Russie en 1811, maréchal de France en 1823 et ministre d'État en 1824. En 1805, Lauriston participe à la campagne d'Autriche et devient l'année suivante gouverneur de Braunau, Raguse (Dubrovnik) et des Bouches de Kotor, c'est-à-dire d'une partie stratégique de la côte orientale de la Mer Adriatique. En décembre 1807, il est nommé gouverneur général de Venise. Lauriston se distingue sur les champs de bataille, comme à Wagram en 1809 où il commande l'artillerie de la Garde. Lauriston s'accommode très bien de la Restauration et se garde bien de participer aux Cent-Jours. Lors du procès du maréchal Ney en décembre 1815, il vote la mort.

¹⁰⁵⁸ Descendant d'une des plus vieilles familles de Savoie, le comte Henri de Bellegarde (1757-1845), est le fils d'un ministre de la guerre de Saxe. Il entre très tôt au service de l'Autriche dès 1778 et se distingue dans les campagnes de 1793 à 1795, ce qui lui vaut en 1796 le grade de *Feldmarschall-Leutnant* et le poste de chef d'état-major de l'archiduc Charles. En 1813, il est envoyé à l'armée d'Italie où il conclut, le 16 avril 1814, l'armistice avec le prince Eugène. En 1814 et 1815, il est gouverneur de Lombardie et Vénétie. À ce titre il combat Murat sur les rives du Pô et le bat à Occhiobello et à Ferrare en 1815. En 1816, Bellegarde vient habiter quelque temps à Paris. Rappelé à la présidence du Conseil aulique de la guerre, il remplit cette fonction jusqu'en 1825.

Karl Smola, *Leben des Feldmarschalls H. Grafen von Bellegarde*, Wien, 1847.

Constantin von Wurzbach, *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich*, Vienne, Universitäts-Buchdruckerei Zamarski, 1856, voir la notice p. 243.

¹⁰⁵⁹ Abt. Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Varia, Fasc. 20, Abt. Venedig.

¹⁰⁶⁰ La bibliothèque créée à Venise en 1802 par la Marine autrichienne et confisquée par la Marine du Royaume d'Italie de Napoléon en 1805, est partiellement récupérée (474 ouvrages) en 1814 par la

L'article 23 prévoit de dresser un inventaire de toute l'artillerie autrichienne et vénitienne ainsi que des « objets » de marine, pour séparer ce qui a appartenu à la République de Venise de ce qui est acquisition et propriété autrichienne. Les premiers restent propriété du Royaume d'Italie et les autres doivent être échangés avec des objets de même nature laissés par l'armée française. Les inventaires sont dressés par les commissaires des différentes parties prenantes.

Bien d'autres dispositions figurent dans le plan, comme par exemple la situation des malades et des blessés qui continuent de recevoir des soins jusqu'au moment où leur état leur permettra de regagner en toute sécurité leur pays d'origine. En outre, il est urgent de dresser la liste du personnel de la Marine de Venise qui doit tout simplement passer aux ordres de la Marine du Royaume d'Italie : en théorie, tout l'effectif actuel diminué des seuls sujets autrichiens.

Malgré les mesures conservatoires actives décidées par l'archiduc Charles le 1^{er} décembre 1805 et exécutées par L'Espine avant le traité de Presbourg, l'arsenal de Venise conserve encore en 1806 un potentiel inestimable. En effet, l'arsenal aligne 47 cales de lancement dont 23 possèdent le gabarit nécessaire à la construction de vaisseaux de 74 canons¹⁰⁶¹. De plus, il est assez aisé de se procurer les matières premières nécessaires dans les forêts et les mines de fer et de cuivre des environs. Plus de 1 500 ouvriers travaillent à l'arsenal. Ces capacités n'échappent pas à Napoléon qui se rend à Venise fin 1807 pour confier à l'arsenal ses premières mises en chantier de bâtiments de guerre¹⁰⁶². Le Chef d'administration et directeur des constructions navales, Étienne Maillot, lui rend compte de l'état de l'arsenal, du port et de la rade¹⁰⁶³. Étienne Maillot est bien connu de Napoléon puisqu'il a fait toute la

Marine autrichienne. La bibliothèque est transférée à Trieste en 1850, puis à Pula en 1865, et reste en la possession de l'Autriche-Hongrie jusqu'en 1918. Finalement, les ouvrages sont transférés à Vienne et sont restitués en 1975 à la Yougoslavie qui les rassemble à la bibliothèque universitaire de Pula.

¹⁰⁶¹ Ennio Concina, *L'arsenale della Repubblica di Venezia*, Electa, Milano, 2006, 248 p.

¹⁰⁶² Shd, Vincennes, Marine, BB³ 267.

¹⁰⁶³ Étienne Maillot (1768-1837) entre à l'école des ingénieurs-constructeurs de Paris en 1789, puis en 1793 il est élève ingénieur à Lorient. Nommé sous-ingénieur le 1^{er} janvier 1796 à Toulon, il est promu au grade d'ingénieur en chef et assure pendant l'expédition d'Égypte les fonctions de directeur des constructions navales, de commissaire principal et de chef d'administration. De retour en novembre 1801 à Toulon, il passe au service du génie maritime comme ingénieur de 1^{re} classe jusqu'à janvier 1806. Le 9 février 1806, il reçoit l'ordre de rejoindre Venise et reprend son titre de chef d'administration directeur des constructions navales. Le 1^{er} janvier 1808, il est promu « commissaire-général de la Marine avec les attributions de préfet maritime en remplacement de M. Bertin admis à la retraite. Il reste dans ce poste important jusqu'au 29 avril 1814, époque de la remise de cette ville et de son arsenal au comte de Lespine [sic], général autrichien, chargé d'en prendre possession ».

campagne d'Égypte avec lui. Une commande est passée pour cinq vaisseaux et quatre frégates¹⁰⁶⁴. C'est l'ingénieur du génie maritime Jean-Marguerite Tupinier qui est chargé de veiller au bon déroulement de la construction des bâtiments et à l'organisation d'une administration spéciale pour la Marine de guerre du Royaume d'Italie¹⁰⁶⁵. Le Royaume d'Italie étant à peine constitué, sa force navale n'est qu'à l'état de projet. Dans les faits, l'organisation de cette Marine repose sur le modèle et les règlements français. La majeure partie de ses officiers et de ses fonctionnaires viennent de la Marine vénitienne. La Marine du Royaume d'Italie est créée par un décret du 24 juillet 1806 et vise à constituer une flotte de huit vaisseaux, huit frégates et huit bricks, en utilisant le potentiel de l'arsenal. Mais en 1807, cette flotte n'est encore composée que de bâtiments légers. Quatre ports de Méditerranée sont alors mis à contribution pour participer à l'effort de la Marine de guerre naissante du Royaume d'Italie : Gênes et La Spezia en Mer Ligurienne, Venise et Raguse en Mer Adriatique. Chaque façade maritime du royaume possède donc un port dédié à la construction navale et un port dédié au ravitaillement. Ainsi, sur la façade occidentale, on utilise la dizaine de cales de construction de La Spezia et le port de Gênes sert au ravitaillement. Sur la façade orientale, Venise est bien entendu le grand port de construction, et Raguse (Dubrovnik) fait office de port de ravitaillement en Dalmatie. L'organisation est bien en place et les chantiers sont lancés, avec de belles réussites et parfois des résultats plus contrastés au niveau des délais ou de la qualité du produit final.

En Mer Ligurienne, l'ingénieur naval Pierre-Alexandre Forfaitest Préfet maritime de Gênes de juin à février 1806. Il se voit révoqué après qu'il a été tenu pour responsable des problèmes de construction du vaisseau de 74 canons le *Génois*¹⁰⁶⁶.

Collectif, *Biographie universelle ancienne et moderne*, supplément, t. 72, Lid-Maq, Michaud éditeur, 1847, 510 p., p. 367-368.

¹⁰⁶⁴ Shd, Vincennes, Marine, BB² 107.

¹⁰⁶⁵ Jean-Marguerite Tupinier (1779-1850) est un grand ingénieur et administrateur de la Marine, conseiller d'État, ingénieur général du génie maritime, député du Finistère, ministre de la Marine pendant 43 jours du 31 mars au 12 mai 1839, et pair de France en 1845.

Bernard Lutun, *Mémoires du baron Tupinier 1779-1850*, éditions Desjonquères, 1994, 330 p.

¹⁰⁶⁶ Pierre Alexandre Forfait (1752-1807) est un Ingénieur de la Marine de talent et un homme d'État. Il se distingue dans les domaines de l'hydrographie et surtout dans le domaine des constructions navales. Ministre de la Marine et des Colonies du 23 novembre 1799 au 1^{er} octobre 1801, il crée les préfets maritimes mais ne parvient pas à rétablir l'Académie de Marine supprimée par la Convention. Il est lui-même préfet maritime au Havre en 1804 et repousse une attaque anglaise lancée contre ce port. Sa notice est en ligne sur le site de l'Assemblée nationale (consultée le 05.04.2019) :

[http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/\(num_dept\)/12082](http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche/(num_dept)/12082)

L'administrateur Daniel Lescalier succède alors à Forfait comme préfet maritime¹⁰⁶⁷. Seulement deux autres vaisseaux de 74 canons sont lancés entre 1806 et 1810 mais une dizaine de frégates sortent également de l'arsenal de Gênes¹⁰⁶⁸.

En Mer Adriatique, l'ingénieur Jean-Marguerite Tupinier étudie tout d'abord l'hydrographie liée à la lagune de Venise avant de lancer la construction de navires à fort tirant d'eau. Il s'attache ensuite à rassembler les ressources nécessaires aux différents chantiers. Le ministre de la Marine française, le comte Denis Decrès (1761-1820), lui commande trois vaisseaux de 74 canons : le *Rivoli*, le *Mont Saint-Bernard* et le *Castiglione*¹⁰⁶⁹. Ces bâtiments de ligne à deux ponts sont construits selon les plans français initiaux de 1782 du *Téméraire* de l'ingénieur naval Jacques-Noël Sané (1740-1831) surnommé le Vauban de la Marine. Ces plans sont modifiés en 1803 par l'ingénieur Pierre Alexandre Forfait pour *L'Albanais* et sont les plans qui servent à la construction des 74 canons français à l'arsenal de Venise¹⁰⁷⁰. En plus des vaisseaux, l'arsenal met simultanément en chantier des frégates, des bricks, des corvettes et des goélettes. D'un modèle standard, la frégate embarque 320 hommes d'équipage qui servent 28 canons de 18 livres, 8 canons de 8 livres et 8 caronades.

En mars 1806, l'archiduc Charles confie au comte von Stadion, son nouveau ministre des Affaires étrangères¹⁰⁷¹, que l'Autriche n'a plus besoin d'une grande flotte

¹⁰⁶⁷ Daniel baron Lescalier (1743-1822). Après avoir tenu des postes d'administrateur à Saint-Domingue (1764) à la Grenade (1780) à la Guyane. En 1791, il visite sur ordre du gouvernement et en compagnie de l'ingénieur Forfait, les ports et arsenaux en Angleterre et en Hollande. En 1792, il est commissaire civil aux Îles de France et de Bourbon où il demeure plus de six années. Sa carrière se poursuit avec de nombreuses responsabilités en France et hors de France. Créé baron de l'Empire en 1806, il est nommé préfet maritime à Gênes où il demeure 18 mois avant d'être nommé préfet du Havre. En 1810, Napoléon le nomme consul-général aux États-Unis d'Amérique. Revenu en France à la chute de l'Empire, il se retire de la vie publique à l'âge de 72 ans, ayant servi sous vingt-cinq ministres de la Marine.

A. Liévyns, Jean-Maurice Verdot et Pierre Bégat, *Fastes de la Légion d'honneur : biographie de tous les décorés*, Bureau de l'Administration, Paris, 3^e édition, 1844, t. 2, 555 p., p. 370-371.

¹⁰⁶⁸ Mis à part le *Génois* lancé difficilement en 1805, l'arsenal lance deux autres 74 canons : le *Breslau* en 1808 et l'*Agamemnon* en 1812. ; Martine Acerra, « La construction navale », in : *Napoléon et la mer : un rêve d'empire*, op. cit., p. 63.

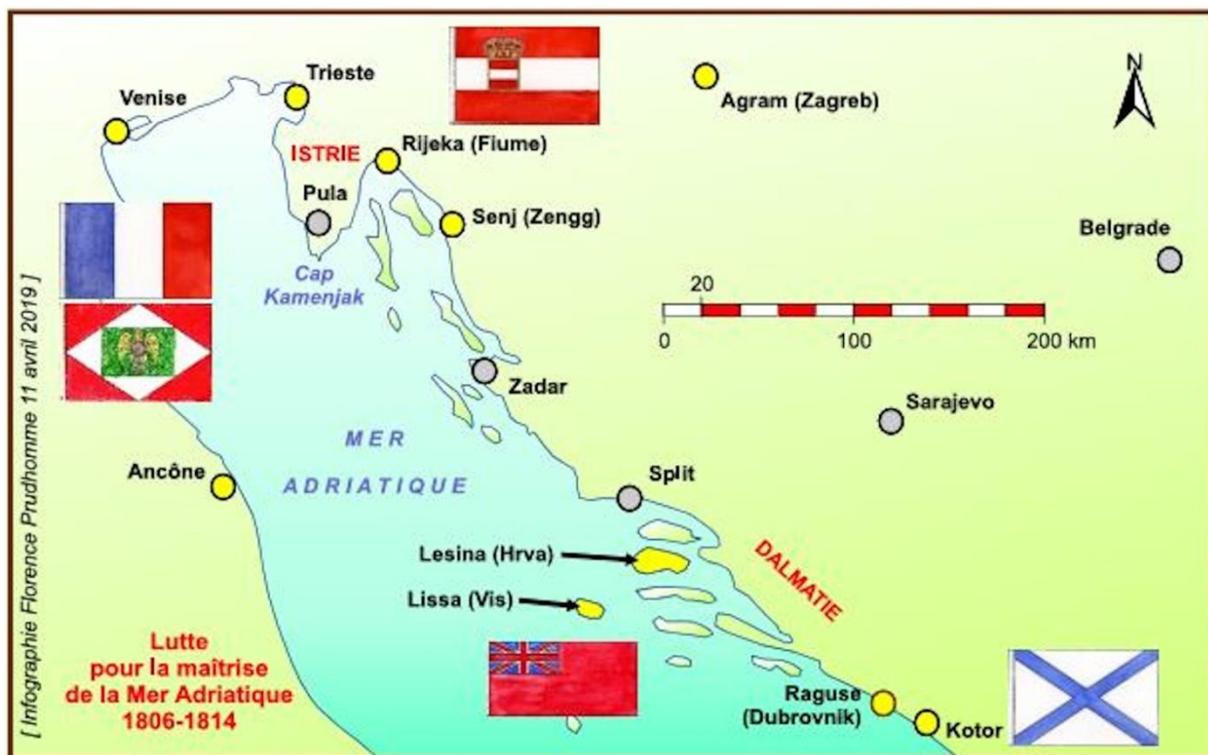
¹⁰⁶⁹ Shd, Vincennes, BB³ 348-349, 1Mi, 1167, f^o 141. Dans un courrier du 3 janvier 1810, Tupinier fait part de ses préoccupations pour le budget des cales de construction du 74 canons *Rivoli*.

¹⁰⁷⁰ Ces vaisseaux de 74 canons du modèle de 1803 mesurent 52 m de long (contre 55,90 m pour le type *Téméraire*) pour 14 m de large au maître bau, pour un tirant d'eau de 7 m. Leur tonnage est d'environ 1 600 t et leur vitesse peut atteindre 11 nœuds. L'équipage comprend 680 à 700 hommes qui servent 74 canons : 28 canons de 36 livres sur le pont inférieur, 30 canons de 18 livres sur le pont supérieur et 16 canons de 8 livres sur la dunette (remplacés ultérieurement par une dizaine de caronades de 36).

¹⁰⁷¹ Johann Philipp Karl Joseph, Graf von Stadion-Thannhausen u. Warthausen (1763-1824) est un diplomate nommé ministre autrichien des Affaires étrangères. Il est en outre, sous le pseudonyme de *Remus*, membre de la société secrète des *Illuminés de Bavière* créée par Adam Weishaupt en 1776. En ligne (consulté le 09.04.2019) :

https://projekte.uni-erfurt.de/illuminaten/Mitglieder_des_Illuminatenordens

de guerre, ayant perdu ses possessions sur le littoral et une grande partie de sa marine marchande¹⁰⁷². La situation est particulièrement difficile pour l'Autriche en 1806 et 1807 puisqu'elle est en lutte non seulement contre la France mais également contre l'alliance anglo-russe. En effet, si le traité de Presbourg oblige l'Autriche à céder à la France la Dalmatie et les Bouches-de-Kotor, les Russes ne se sentent aucunement liés par ce traité et veulent empêcher les Français de s'implanter dans la région. Le contre-amiral Dimitri Senyavine occupe l'île de Lissa (Vis) et les Bouches-de-Kotor¹⁰⁷³. L'Autriche s'étant engagée à livrer les Bouches-de-Kotor à Napoléon, Bellegarde et L'Espine mettent rapidement sur pied une flottille de 20 navires de transport pour convoier les 2 300 hommes chargés de déloger les Russes. Une tempête oblige à reporter le départ du 16 au 19 juin.



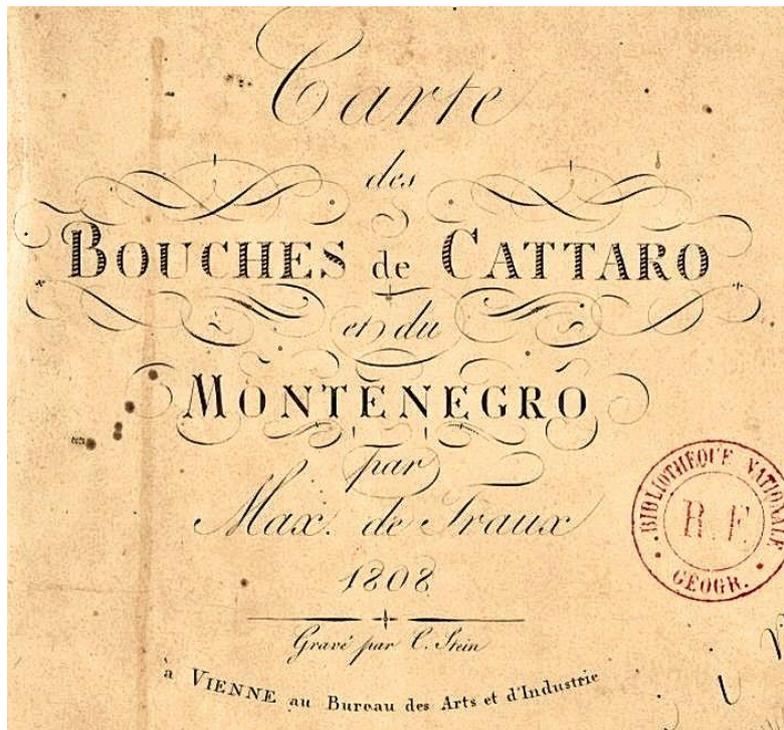
Ca.308. Lutte pour la maîtrise de la Mer Adriatique 1806-1814.

Bellegarde et L'Espine embarquent à bord du brick *Eolo* qui fait partie des trois navires de guerre chargés d'escorter le convoi (les deux autres unités sont le

¹⁰⁷² Selon Lawrence Sondhaus, le commerce de Trieste passe de 75 millions de florins en 1803 à seulement 14 millions en 1809. Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the sea : Austrian naval policy 1797-1866*, Purdue university, 1989, 326 p., p. 18-28.

¹⁰⁷³ Dimitri Nikolaïevitch Senyavine (1763-1831). Officier de la Marine russe, promu contre-amiral en 1804, il est sous le commandement de l'amiral Ouchakov pendant la guerre russo-turque. Evgeny Tarbé, *Expédition en Méditerranée de Senyavine (1805-1807)*, Moscou, 1954. V. Goncharov, *Amiral Senyavine*, Moscou-Leningrad, 1945.

10 canons *Felsenburg* et le *Dromedario*). Le FML de Bellegarde et L'Espine se rendent sur l'île de Lesina (Hrva)¹⁰⁷⁴. À partir de là, ils veulent présenter un courrier au conseiller d'État Stepanovich Sankovsky, envoyé spécial du tsar Alexandre I^{er} au Monténégro¹⁰⁷⁵. La délégation autrichienne agit en étroite coordination avec le général français Law de Lauriston et négocie avec le contre-amiral russe Senyavine¹⁰⁷⁶. Les Autrichiens constatent que les Russes disposent d'environ 5 000 hommes, dont 1 000 devant Raguse. L'affaire n'est donc pas du tout à la portée des 2 300 hommes de la force expéditionnaire autrichienne. Ce sont les Français qui engageront ultérieurement le combat dans la zone. L'aventure autrichienne se limite donc à des négociations. Nous retrouvons L'Espine à Trieste, en avril 1807.



Ca.309. Carte de 1808 des *Bouches-de-Kotor* (extrait).
[Bnf. GED-6916.]

¹⁰⁷⁴ Lesina est une ville située à l'ouest de l'île du même nom au sud de Split, aujourd'hui ville et île croate de Hvar.

¹⁰⁷⁵ Après la bataille de Friedland, c'est le traité de Tilsit du 7 juillet 1807 qui règle la situation entre la France et la Russie dans la région.

¹⁰⁷⁶ G. Frilley et Jovan Wlahovitj, *Le Monténégro contemporain*, Plon, Paris, 1876, 504 p., p. 47 : « [...] Le feld-maréchal autrichien de Belle-garde et le colonel Lépine, ainsi que le général Lauriston, tentaient habilement d'obtenir la cession des Bouches de Cattaro, à laquelle Pierre I^{er} [Petar I^{er} du Monténégro] et Segnavine [Senyavine] se refusaient obstinément. »



Ca.310. Carte de 1808 des Bouches-de-Kotor (extrait).
[Bnf. GED-6916.]

La *Kriegs-Marine* autrichienne entre alors dans une sorte d'hibernation. Ne disposant que de cinq bricks et de quelques dizaines de petits bâtiments, elle se voit contrainte de limiter son action à la protection des ports de Trieste et de Fiume. Le 14 août 1808, L'Espine entre dans la commission présidée par le *FML* Zach puis est nommé *General-Major & Brigadier* le 22 août. Cette commission est chargée de 1808 à 1809 de la réorganisation et de l'uniformisation de la *Kriegs-Marine*¹⁰⁷⁷.

C'est à cette période que L'Espine est amené à travailler de concert avec la *Royal Navy* présente en Mer Adriatique. En effet, les Britanniques veulent savoir en permanence quels nouveaux vaisseaux vont être lancés au profit de la flotte de Napoléon. Cette recherche du renseignement naval justifie à elle seule la présence d'une petite escadre dans la partie nord de la Mer Adriatique. Mais ce n'est pas la seule raison. Au-delà de la collecte du renseignement, la *Royal Navy* poursuit en Adriatique – au travers de son *Navy Board* – un but stratégique : la continuité de

¹⁰⁷⁷ Cf. annexe All.DA.314. Liste des officiers de Trieste en mars 1809.

l'approvisionnement de ses chantiers navals en bois de chêne. Généralement, cet approvisionnement provient de la Mer Baltique mais la position de la Russie étant peu sûre du point de vue britannique, il s'agit de diversifier les sources d'approvisionnement afin d'éviter la rupture des approvisionnements que provoquerait une neutralité de la Russie et *a fortiori* une alliance avec la France¹⁰⁷⁸. À cet effet, les Britanniques entretiennent en Adriatique, et plus particulièrement à Rijeka (Fiume) un très actif réseau parfaitement coordonné avec leur flotte marchande et leur escadre. Les hommes clés de ce réseau sont le consul John Leard et l'homme d'affaire Andrija Ljudevit Adamić (1766-1828), tous deux basés à Rijeka¹⁰⁷⁹. John Leard fait partie du réseau entretenu par le *Navy Board* outremer car il possède de par sa formation les compétences pour négocier des matériaux de construction navale de qualité¹⁰⁸⁰.

Commandant militaire de Trieste par intérim jusqu'en avril 1809, L'Espine est habilité à délivrer des lettres de course¹⁰⁸¹. Puis, il commande à Trieste une petite flottille chargée d'opérer sur la côte dalmate. Au moment de la reprise des opérations de guerre, le haut commandement autrichien demande de l'aide au commandant de la *Royal Navy* en Mer Adriatique, le commodore William Hoste¹⁰⁸². Hoste est renforcé par le commodore William Hargood¹⁰⁸³ qui prend le commandement de l'escadre composée de huit bâtiments : les 74 canons *HMS Northumberland* (captain William

¹⁰⁷⁸ Mettant fin à la quatrième Coalition, les traités de Tilsit sont signés les 7 et 9 juillet 1807, après la victoire de Napoléon I^{er} à Friedland. Le traité du 7 juillet est signé en secret entre l'empereur Napoléon I^{er} et le tsar Alexandre I^{er}, sur un radeau au milieu du Niémen. Cet événement montre le bienfondé de la politique du *Navy Board* en matière de diversification des zones d'approvisionnements.

¹⁰⁷⁹ Malcom Scott Hardy, *The British Navy, Rijeka and A. L. Adamić: war and trade in the Adriatic 1800-25*, Archaeopress, Oxford, U. K., 2005, 97 p.

Cet ouvrage s'appuie sur diverses archives britanniques pour étudier les relations des autorités britanniques avec le port de Rijeka (Fiume). En fournissant un bon aperçu de l'activité commerciale en temps de guerre au nord de la Mer Adriatique, il montre clairement les efforts consentis par la *Royal Navy* pour s'approvisionner en bois de chêne destiné à ses chantiers navals.

Malcom Scott Hardy, *The British and Vis: war in the Adriatic 1805-15*, Archaeopress, Oxford, U. K., 2009, 152 p.

¹⁰⁸⁰ Né vers 1757, John Leard est lieutenant en second dans la *Royal Navy* en 1780. De 1793 à 1799, il commande l'*Ambi-navigator Kent*, un navire expérimental conçu par l'ingénieur Stanhope qui utilise la voile et la vapeur. Leard sert ensuite en Méditerranée et à la Caraïbe. Le Navy Board l'envoie à Rijeka à la mort de son agent M. Ulny, en 1802.

Malcom Scott Hardy, *The British Navy, Rijeka and A. L. Adamić, op. cit.*, p. 2.

¹⁰⁸¹ Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the sea : Austrian naval policy 1797-1866*, Purdue university, 1989, 326 p., p. 20. ; Artur von Khuepach, *Geschichte der KuK Kriegsmarine, 1802-1804*, Wien, 1942, 478 p., p. 245-248.

¹⁰⁸² William Hoste (1780-1828). Officier de la *Royal Navy* très téméraire, il est un protégé d'Horatio Nelson qui apprécie ses qualités. Il meurt de la tuberculose à Londres, toujours « captain », à l'âge de 48 ans.

¹⁰⁸³ William Hargood (1762-1839). Marin déjà très expérimenté à l'époque des faits, William Hargood est promu contre-amiral en 1810. Sa biographie très complète figure dans le *Dictionary of National Biography 1885-1900*, vol. 24. En ligne (consultée le 21.04.2019) : [https://en.wikisource.org/wiki/Hargood,_William_\(DNB00\)](https://en.wikisource.org/wiki/Hargood,_William_(DNB00))

Hargood), *HMS Excellent* (captain John West) et *HMS Montagu* (captain Richard Hussey Moubray), les 38 canons *HMS Spartan* (captain Jahleel Brenton) et *HMS Amphion* (captain William Hoste), le 32 canons *Thames* (captain George Granville Waldegrave), et les bricks de 16 canons *HMS Imogen* (captain William Stephens) et *HMS Redwing* (captain Edward Augustus Down)¹⁰⁸⁴. L'escadre croise entre Rijeka et Zadar pour surveiller les Français et coopérer avec le général en chef autrichien Stoïssevich¹⁰⁸⁵. Britanniques et Autrichiens récupèrent des îles dalmates qui leur donnent des bases de départ solides. Mais au moment où l'archiduc Jean se replie vers la Hongrie, une partie de l'armée française entre à Trieste, le 17 mai 1809 et s'empare de tous les vaisseaux que l'escadre britannique y a rassemblés. Le *General-Major* de L'Espine a tout juste le temps de sortir du port de Trieste avec deux briks et neuf chaloupes armées dont l'escadre britannique assure ensuite la protection. L'Espine rencontre le consul John Leard et s'informe de la situation. Il décide de retourner à Rijeka (Fiume) pour reprendre le port avec 700 miliciens escortés par un brick et cinq canonnières autrichiens, ainsi que le brick de 16 canons *HMS Imogen* de William Stephens.

Selon Malcom Scott Hardy, « Le commodore Hargood et son escadre de l'Adriatique Nord traversent alors une période de frustrations au niveau des relations avec L'Espine. Après l'avoir aidé à réoccuper Rijeka, les vaisseaux croisent entre Venise et Trieste en attendant de l'aider à attaquer Trieste. Mais le 2 juillet, L'Espine informe Hargood que l'attaque de Trieste est reportée par manque de troupes pour tenir la position, et il propose d'attaquer Zadar. L'Espine modifie ensuite ses plans à plusieurs reprises, demandant à Hargood de retourner à Trieste, puis à Rijeka, et de nouveau à Trieste. Peu après, Hargood découvre que L'Espine s'est en fait replié en direction de Ljubjana¹⁰⁸⁶. »

¹⁰⁸⁴ Mary McGrigor, *Defiant and dismayed at Trafalgar: the life and times of Admiral Sir William Hargood*, Pen & Sword, U. K., 2004, 224 p., chap. 18, p. 152-153.

¹⁰⁸⁵ *Ibid.*, p. 39. Le général Stoïssevich est capturé en mai 1809 par les troupes du duc de Raguse.

¹⁰⁸⁶ Malcom Scott Hardy, *The British Navy, Rijeka and A. L. Adamić*, *op. cit.*, p. 42 : « Commodore Hargood and his squadron in the upper Adriatic was having a frustrating time in his dealings with L'Espine. After helping him to reoccupy Rijeka, the ships-of-the-line cruised between Venice and Trieste waiting to collaborate with L'Espine in an attack on Trieste. But on 2 July L'Espine informed Hargood that Trieste was deferred, as he did not have enough troops to hold it, and proposed an attack on Zadar. He then changed his plans repeatedly, asking Hargood to return to Trieste, then to Rijeka, and then to Trieste again. Soon after Hargood discovered that L'Espine had withdrawn towards Ljubjana ».



Fig. C3-028. Amiral Sir William Hargood (1762-1838).
[Huile sur toile de Frederick Richard Say, vers 1835 (extrait).
National Maritime Museum Greenwich.]

Après l'armistice, le consul Leard et Adamić décident d'aller voir le gouvernement autrichien réfugié à Buda pour obtenir l'autorisation d'exportation de bois de chêne. Leur déplacement s'effectue du 25 août au 15 septembre 1809 et ils profitent de leur passage par le camp de l'archiduc Jean pour lui rendre visite. Ce dernier leur déclare qu'il prépare une force de défense de la côte adriatique dans l'éventualité d'une reprise des hostilités et qu'il a remplacé l'inefficace L'Espine dont le consul Leard soupçonne même la trahison¹⁰⁸⁷.

Après la défaite autrichienne de Wagram, l'Autriche signe avec la France le traité de Schönbrunn, le 14 octobre 1809, qui met fin à la cinquième Coalition¹⁰⁸⁸. Par ce traité, Trieste, Rijeka (Fiume) et la côte Dalmate reviennent à la France. Dans ce cadre, le *General-Major* de L'Espine organise une réunion à Rijeka, le 4 novembre, à laquelle il convoque le *captain* William Hoste. L'Espine informe ce dernier de l'arrivée de deux généraux chargés de l'application du traité, et de la nécessité de mettre un terme aux relations entre Autrichiens et Britanniques¹⁰⁸⁹. Le lourd passif récent entre L'Espine et l'escadre britannique explique sans doute l'attitude du *captain* William Hoste qui cherche dans un premier temps à gagner du temps en exigeant un préavis

¹⁰⁸⁷ Malcom Scott Hardy, *The British Navy, Rijeka and A. L. Adamić*, op. cit., p. 42 : « On the way they visited the army camp of Archduke John, who assured that he was preparing a force to go to defend the Adriatic coast, in the likely event of hostilities recommencing, and that he had replaced the ineffective L'Espine (whom Leard suspected of treachery) ».

¹⁰⁸⁸ Le texte du traité de Schönbrunn est en ligne (consulté le 10.04.2019) :

<https://www.napoleon.org/histoire-des-2-empires/articles/document-traite-de-paix-de-vienne-14-octobre-1809/>

¹⁰⁸⁹ Malcom Scott Hardy, *The British Navy, Rijeka and A. L. Adamić*, op. cit., p. 43.

sous forme d'un document écrit, afin de pouvoir embarquer les biens britanniques présents à Rijeka. L'Espine est obligé de céder et Hoste ne lève l'ancre que le 7 novembre suivant. De surcroît, Hoste quitte Rijeka avec un butin pris aux Autrichiens pour ne pas le voir tomber aux mains des Français : trois navires de guerre (1 brick et 2 canonnières). Hoste force les équipages des trois unités à l'accompagner à peu de distance au sud de Rijeka, sur l'île de Lošinj (Lossino) où les officiers autrichiens les auraient vendus à des marchands de Malte après en avoir débarqué l'armement et les munitions. Cet armement aurait été transféré à Kraljevica (Porto Re, à 10 km au sud-est de Rijeka) où les deux derniers bricks de la Marine autrichienne auraient été vendus à des marchands américains¹⁰⁹⁰.

L'Autriche n'a plus d'accès à la mer et sa *Kriegs-Marine* est tout simplement dissoute. Un mois avant le traité, L'Espine a reçu l'ordre de replier tout le personnel de la Marine sur le Danube¹⁰⁹¹. Il supervise ensuite le transfert des troupes autrichiennes de Fiume à Agram (Zagreb) le 14 novembre 1809¹⁰⁹². C'est l'empereur Franz qui donne finalement le coup de grâce à la *Kriegs-Marine* par une résolution du 23 décembre qui ordonne le transfert à l'armée de Terre de 46 des 53 officiers et cadets de la Marine, soit 86 % de l'effectif¹⁰⁹³. Sans matériels et sans personnel de 1809 à 1813, la Marine autrichienne ne joue donc aucun rôle en Mer Adriatique où s'affrontent principalement les Marines britannique et « franco-italienne ». Les forces navales de l'Empire français et du Royaume d'Italie en Mer Adriatique sont commandées par le capitaine de vaisseau Bernard Dubourdieu¹⁰⁹⁴.

¹⁰⁹⁰ Malcom Scott Hardy, *The British Navy, Rijeka and A. L. Adamić*, op. cit., p. 43 : « He forced them to accompany him to Mali Lošinj where their Austrian officers sold them to Maltese merchants. Their cannon and military stores were sent to Kraljevica, where the last two brigs of the Austrian Navy were sold to American merchants. National Archives, ADM 1/415 Collingwood-Admiralty, 29 Dec. 1809 ».

¹⁰⁹¹ Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the sea*, op. cit., p. 21.

¹⁰⁹² Agram : aujourd'hui Zagreb, capitale de la Croatie.

¹⁰⁹³ Artur von Khuepach, *Geschichte der Kriegsmarine während der Jahre 1802 bis 1804*, Vienne, 1942, 468 p., p. 243.

¹⁰⁹⁴ Bernard Dubourdieu (1773-1811). Né à Bayonne, il est tué au feu au large de l'île de Lissa, à bord de la frégate de 44 canons *La Favorite*. En 1791, il intègre l'école d'hydrographie de Bayonne avant d'être affecté à Toulon. Il se fait remarquer lorsqu'il échappe aux Anglais à Gibraltar, en s'évadant et en s'emparant de la chaloupe anglaise de 10 canons *Vicomte du temple*, ce qui lui vaut un article dans le *Moniteur universel* (Nouvelles officielles maritimes extrait du moniteur, Bnf département philosophie, histoire, sciences de l'homme 4-LH9-70). Capitaine de vaisseau en juin 1808, il commande à Toulon la frégate de 18 *Pénélope* de 46 canons. Avec elle et la frégate *Pauline* du capitaine de frégate Montfort, il s'empare le 17 février 1808 de la frégate anglaise *HMS Proserpine* de 44 canons qui surveille au large les mouvements français du port de Toulon. Le capitaine de vaisseau Dubourdieu est fait officier de la Légion d'honneur.

Shd, Vincennes, BB³348-349, 1mi 167, et dossier militaire CG7-741.

Base Léonor, dossier LH/815/77. En ligne (consulté le 10.04.2019) :

http://www2.culture.gouv.fr/LH/LH054/PG/FRDAFAN83_OL0815077v001.htm

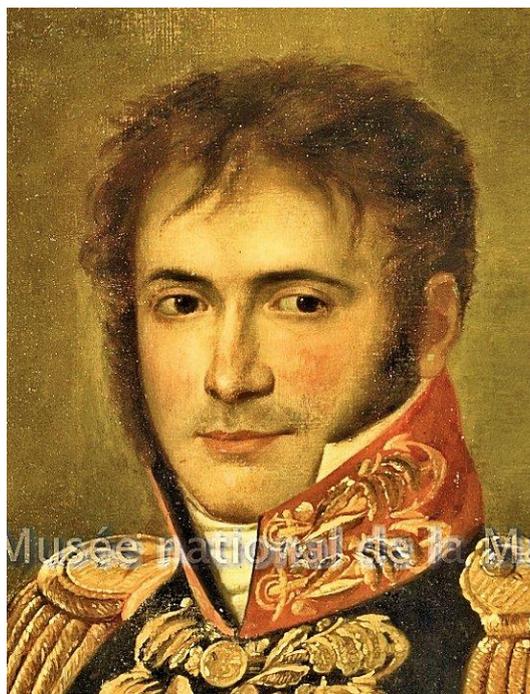


Fig. C3-029. Capitaine de vaisseau Bernard Dubourdieu (1773-1811).
[Extrait. Musée national de la Marine 9 OA 165, copie de 1890 par Charles Schreiber
de l'original non retrouvé peint par Baly élève de David en 1806.]

En 1810, le ministre de la Marine Decrès met le capitaine de vaisseau Dubourdieu à la disposition du prince Eugène de Beauharnais, vice-roi d'Italie. Il a pour mission de constituer une escadre en Mer Adriatique. Basé à Ancône, il tente sans cesse de prendre aux Anglais l'île de Lissa (Vis) qui leur sert de base pour perturber très fortement le trafic naval en Mer Adriatique. La flottille du capitaine de vaisseau Dubourdieu comprend les frégates françaises de 40 canons *Favorite*, *Danaé* et *Flore*, ainsi que de divers bâtiments italiens dont la frégate de 40 canons *Corona* et les corvettes de 32 canons *Bellona* et *Carolina*. Le 11 mars 1811 au soir, Dubourdieu appareille d'Ancône avec sa flottille renforcée d'un bataillon d'infanterie italien chargé d'occuper l'île de Lissa. Arrivé à destination le 13 mars, Dubourdieu se heurte au large de Lissa à la flottille anglaise du *commodore* William Hoste, forte de trois frégates et une corvette : frégates de 38 canons *HMS Active* et *Amphion*, frégate de 32 canons *HMS Cerberus*, et corvette de 22 canons *HMS Volage*.

Dubourdieu force l'entrée du port de Lissa, y détruit les dépôts anglais, incendie les bâtiments au mouillage, et revient à Ancône avec 6 prises et 300 prisonniers, tout en échappant aux navires anglais partis le courser en mer. Mis en vedette par ce

Édouard Even, *Le capitaine de vaisseau Bernard Dubourdieu 1773-1811 : vaillant marin bayonnais de la République et de l'Empire*, Marins et Océans III, Économica, Paris, 1992. En ligne (consulté le 10.04.2019) : http://www.institut-strategie.fr/pub_Mo3%20EVEN.html

nouveau succès, il est chargé de former une division navale à Venise, puis d'en prendre le commandement pour s'emparer définitivement de l'île de Lissa et y implanter une base navale. Le 24 février 1811, le prince Eugène le propose pour le grade de contre-amiral. Mais le capitaine de vaisseau Dubourdieu est tué au combat le 13 mars 1811, en attaquant de nouveau l'île de Lissa. Suite à ces événements et en dépit du lancement de quatre nouveaux vaisseaux prêts à entrer en action, la flotte franco-italienne ne fait pas montre d'agressivité au début de 1812. Or, au même moment, l'escadre britannique de l'amiral Thomas Fremantle, réussit à prendre possession des îles dalmates et lance un raid sur Rijeka (Fiume)¹⁰⁹⁵. Le 12 août 1813, après plusieurs semaines de tractations diplomatiques, l'Autriche déclare la guerre à la France et se joint à la sixième Coalition. Trieste est au cœur des enjeux. En octobre 1813, les troupes françaises sont délogées par le *General-Major* Laval Graf Nugent von Westmeath¹⁰⁹⁶ qui commande 3 500 Anglo-Autrichiens et qui est soutenu par l'escadre anglaise de l'amiral Fremantle.

En évacuant Trieste, les Français ne manquent pas de détruire ou de vendre à des marchands locaux la majeure partie des navires et les équipements disponibles. Manquant de matériels, de personnel formé, et de la coopération de ses homologues britanniques, L'Espine doit faire face à de nombreux obstacles. Malgré tout, il est de nouveau nommé *Marine-Kommandant* en août 1813, un poste qu'il a déjà occupé de 1802 à 1805. Mais ce titre trompeur ne recouvre aucune réalité, d'autant que l'empereur autrichien François I^{er} ne souhaitant pas compromettre les termes de la paix future, refuse de prendre la moindre décision tant que l'Autriche n'obtient pas par un traité officiel son accès au littoral. Prenant son mal en patience, L'Espine se contente donc pendant 1813-1814 d'organiser la « Marine d'eau douce » avec les flottilles du Po et du lac de Garde, en soutien de l'armée du *FML* de Bellegarde.

Cette situation perdure jusqu'à l'exil de Napoléon à l'île d'Elbe, qui annonce le retour de la monarchie en la personne du Roi Louis XVIII et la possibilité pour Joseph de L'Espine de rentrer en France.

¹⁰⁹⁵ Les termes « rijeka » en croate et « fiume » en italien se traduisent tous deux par le mot « rivière ».

¹⁰⁹⁶ Laval Graf Nugent von Westmeath (1777-1862). D'origine irlandaise, il est adopté par son oncle autrichien et s'engage en 1793 dans l'armée autrichienne. Officier très doué, il est colonel en 1807. General-Major, il combat les troupes d'Eugène de Beauharnais avec succès en 1813. En 1848, il est promu Feldmarschall-Leutnant.

3.3.4. Le service sur mer et sur terre de l'Autriche 1815-1826

3.3.4.1. Choix de demeurer en Autriche malgré la Restauration

La chute de l'empire entraîne le retour en France de nombreux civils et militaires. Ils viennent grossir les rangs de l'administration surtout ceux de la Marine. En effet, la majeure partie des français employés dans la Marine du Royaume d'Italie ont demandé à rentrer dans leur patrie comme l'a fait Louis-Étienne de L'Espine. Aussi, les demandes de titres, de grades et de pensions formulées par les officiers de la Marine émigrés, abondent auprès de la famille royale. Une commission est donc mise sur pied pour examiner ces demandes des officiers de l'ancien corps de Marine, avec l'aide de l'amiral comte de Rosily¹⁰⁹⁷. Il faut deux ans pour répondre à toutes les demandes et établir les grades et les pensions de ceux qu'on peut réintégrer dans le corps. À cet effet, les officiers sont classés en trois catégories selon leurs états de services : ceux qui ayant émigrés ont continué de naviguer au service de puissances maritimes étrangères, ceux qui ont échappé au désastre de Quiberon et ceux sont rentrés en France et dont la demande de service a été refusée. Cette commission aboutit à une ordonnance en date du 31 décembre 1814 donnant la liste des 1 130 officiers en activité : 10 vice-amiraux, 20 contre-amiraux, 100 capitaines de vaisseau, 100 capitaines de frégate, 400 lieutenants de vaisseau et 500 enseignes de vaisseau.

Mais paradoxalement 1814 marque aussi le début de mesures d'épuration entreprises par la France pour réduire le nombre d'officiers de la Marine. Cette période qui dure jusqu'en 1817 a fait l'objet d'une étude de Bernard Lutun en 2005, qui montre les mécanismes de cette épuration par le biais de démissions forcées, mises à la retraite, ou attribution conditionnelle de la Légion d'honneur¹⁰⁹⁸. Sous le ministre Mathieu-Louis Molé, 47 % des officiers sont démis de leur poste. Le personnel subit de plein fouet ces mesures. Parallèlement, les décisions relatives aux matériels et aux infrastructures sont tout aussi dramatiques : la flotte est amoindrie par les traités de 1815 qui privent la France de certains de ses arsenaux les mieux équipés et une partie de ses bâtiments est cédée aux vainqueurs¹⁰⁹⁹. Bouchage, éphémère ministre de la

¹⁰⁹⁷ François Etienne de Rosily-Meros (1748-1832). Garde marine en 1762, il finit vice-amiral et son nom est gravé sous l'Arc de Triomphe. Son dossier LH /2383/64 de la Légion d'honneur est en ligne (consulté le 05.04.2019) :

http://www2.culture.gouv.fr/LH/LH192/PG/FRDAFAN83_OL2383064V002.htm

¹⁰⁹⁸ Bernard Lutun, *1814-1817 ou l'épuration dans la marine française*, L'Harmattan, 2006, 400 p.

¹⁰⁹⁹ En 1812, la France totalise 94 bâtiments (62 vaisseaux et 32 frégates). La même année, le budget

marine de 1792 et ancien officier d'artillerie partisan de la royauté, redevient ministre en 1815¹¹⁰⁰. Il supprime derechef les préfectures maritimes, les écoles embarquées, diminue des trois quarts le nombre des officiers, et éloigne des ports les élèves officiers. Au vu d'une telle politique si peu favorable au retour des officiers émigrés, il semble tout à fait logique que le chevalier de L'Espine fasse de son exil un exil définitif et choisisse de rester en Autriche, d'autant plus qu'il est *promu Feldmarschall-Leutnant (FML)* le 26 juillet 1813 et envoyé à Trieste pour prendre le commandement des affaires maritimes¹¹⁰¹. Le 29 octobre, Trieste finit par capituler après deux mois de siège, ce qui permet au *FML* de L'Espine de se consacrer pleinement à l'organisation d'une nouvelle *Kriegs-Marine*.

Toutefois, le choix de L'Espine de rester en Autriche se heurte également à de nombreuses difficultés et notamment au fait que son autorité et ses compétences sont mises en question par le commandement anglais. Le vice-amiral Thomas Fremantle¹¹⁰² se plaint des décisions du *FML* de L'Espine et n'a pas oublié l'attitude pour le moins ambiguë de L'Espine à l'encontre du commodore Hargood en 1809. Fremantle préférerait que Conninck soit nommé chef de la Marine¹¹⁰³. Finalement, les

consacré à la Marine s'élève 13 % du budget militaire français (151 millions de francs). Il est de 40 % pour la *Royal Navy*.

¹¹⁰⁰ François-Joseph Bouchage (1749-1821) est ministre de la Marine française du 24 septembre 1815 au 24 juin 1817.

Georges Six, *Dictionnaire biographique des amiraux et généraux français sous la Révolution et l'Empire*, volume 1, Paris, 1933, p. 134.

¹¹⁰¹ Le grade de *Feldmarschall-Leutnant* du chevalier de L'Espine. Ce grade est initialement en vigueur dans l'armée impériale des Habsbourg à partir du XVII^e siècle et jusqu'en 1806. L'armée de l'Empire d'Autriche l'adopte en 1804 et l'impose en 1868 dans le cadre de l'armée austro-hongroise où le grade subsiste jusqu'en 1918. Le plus souvent en charge d'une Division, le grade de *Feldmarschall-Leutnant* correspond au grade de *General-Leutnant* de l'armée prussienne. On s'adressait donc au *Feldmarschall-Leutnant* de L'Espine en l'appelant « *Exzellenz* ». À l'époque de Joseph de L'Espine, l'administration impériale et royale écrit ce grade avec un tiret : *Feldmarschall-Leutnant*. Ce tiret est supprimé dans les textes officiels à partir de 1867 et l'on écrit alors : *Feldmarschalleutnant*. Dans les deux cas, on utilise *FML* en abrégé.

Antonio Schmidt-Brentano, *Kaiserliche und k. k. Generale 1618-1815*, Österreichisches Staatsarchiv, Wien, 2006, 115 p.

Antonio Schmidt-Brentano, *Die k.k. bzw. k.u.k. Generalität 1816-1918*, Österreichisches Staatsarchiv, Wien, 2007, 211 p.

¹¹⁰² Thomas Francis Fremantle (1765-1819). Officier de la *Royal Navy*, il est un ami de l'amiral Horatio Nelson et participe à la bataille de Trafalgar lors de laquelle il commande le 98 canons *HMS Neptune*. En 1814, il est le vice-amiral commandant l'escadre anglaise de l'Adriatique. Colin White and the 1805 Club, *The Trafalgar Captains*, Chatham Publishing, Londres, 2005, 128 p.

¹¹⁰³ *General-Major* August Joseph von Conninck (également orthographié *Coninck* et *Conink*). Né aux Pays-Bas autrichiens le 25 décembre 1761, il meurt à Padoue le 29 novembre 1844. Entré en service en 1786, sert dans la première Marine de Trieste, puis dans la flottille du Rhin de 1796 à 1797. *Promu Marine-Kapitän (Major)* en 1798, il commande Ancône en 1800. Passé *Fregatten-Kapitän (Oberst-Leutnant)* en 1802, il est directeur du port de Venise de 1803 à 1804. Le 17 novembre 1804, il prend le commandement de la frégate *Adria*. Il est ensuite promu *Linienschiffs-Kapitän (Oberst)* en 1809, puis *General-Major (GM)* le 21 juin 1814. Par décision de l'empereur d'Autriche en date du 25 juin 1814, il

Anglais obtiennent gain de cause quand le Conseil de guerre aulique (*Hofkriegsrat*) décide de remplacer le *FML* de L'Espine par le tout nouvellement promu *General-Major* Auguste von Conninck¹¹⁰⁴. Ce changement inattendu pour l'intéressé survient après que L'Espine a inventorié et pris possession de l'arsenal, des équipements et de la flotte de la Marine du Royaume d'Italie à Venise.



Fig. C3-030. Vice-amiral britannique Thomas Francis Fremantle (1765-1819).
[Domaine public.]

Les heurts entre le *Marine-Kommandant* de L'Espine et le vice-amiral Fremantle sont relatés dans un document conservé dans les archives autrichiennes¹¹⁰⁵. L'Espine y explique avoir demandé à l'amiral britannique Fremantle de mettre à sa disposition un bâtiment pour participer à lutte contre les corsaires d'Ancône. Fremantle répond qu'il n'a aucun bâtiment disponible alors que L'Espine en dénombre un minimum de douze en Mer Adriatique¹¹⁰⁶. Il en arrive à la conclusion que les Britanniques n'interviennent que lorsqu'il y a un profit à tirer des prises effectuées pour leur propre compte, mais ne mentionne aucunement son comportement personnel de 1809 qui pourrait facilement expliquer les réticences britanniques.

est nommé *Marine-Kommandant* à la place du *FML* de L'Espine et occupe ce poste du 16 juillet 1814 au 10 février 1824. Il part à la retraite à l'âge de 62 ans, le 16 mars 1824.

Horst Friedrich Mayer, Dieter Winkler, *Als die Adria österreichisch war : Österreichisch-Ungarns Seemacht*, Edition S, Wien, 1987, 223 p., p. 193.

¹¹⁰⁴ Olivier Chaline, « Les dépouilles de Venise 1797-1866 », in : Pierre Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Pierre Cabanes (dir.), Seuil, Paris, 2001, 671 p., chap. 4.

¹¹⁰⁵ Heeresarchiv Wien, Feldakten Italien, 1814, I/87.

¹¹⁰⁶ Rien qu'à Trieste, on compte trois vaisseaux de ligne britanniques (*HMS Milford*, *HMS Tremendous*, *HMS Havannah*) et un brick (*HMS Weasel*). À Corfou les frégates *HMS Apollo* et *HMS Cerberus* sont présentes dans le port.

Quoi qu'il en soit, le nouveau *Marine-Kommandant* von Conninck se met au travail le 16 juillet 1814 et reste en poste un peu moins de dix années, jusqu'au 10 février 1824. Profitant de cette stabilité, Conninck poursuit l'œuvre entreprise par L'Espine pour organiser et réorganiser la *Kriegs-Marine* autrichienne. Il se heurte toutefois à l'indécision des autorités de Vienne au sujet du dimensionnement et du rayon d'action de la nouvelle flotte¹¹⁰⁷.

<i>Marine-Kommandant</i> de juillet 1814 à février 1824 : <i>General-Major</i> August Joseph von Conninck.	
Commandants d'Escadre	Inspecteurs
<ul style="list-style-type: none"> - Pasqualigo de 1815 à 1821 en Adriatique, - Palucci de 1821 à 1823 dans les eaux napolitaines, - Armeni de 1821 à 1824 au Levant, - Accurti en 1824 au Levant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Paulucci de 1819 à 1820, - Folliot de Crenneville en 1822.

Parmi les nouvelles mesures mises en place par Conninck, la langue allemande devient la langue écrite officielle de la *Kriegs-Marine*, même si dans les faits l'italien demeure pendant plusieurs années la langue de commandement¹¹⁰⁸. Une directive donne trois années aux officiers pour apprendre la langue allemande.

3.3.4.2. Venise de nouveau autrichienne en 1814

La convention militaire du 21 avril 1814 sur la reprise de Venise, précise que tous les forts, bâtiments de guerre et arsenaux faisant partie de la place et du port de Venise sont remis à l'armée autrichienne¹¹⁰⁹. Présent à Venise deux jours plus tard, L'Espine est chargé de faire l'inventaire de la flotte, de l'arsenal, des équipements et de l'artillerie¹¹¹⁰. L'Espine est l'homme de la situation de par sa connaissance du sujet et des lieux ; son expérience lui permet de faire face à de nombreuses difficultés. Il dresse un inventaire en distinguant trois catégories : les bâtiments d'infrastructure, les navires de la flotte présents, et les matériels entreposés. Dans le domaine de

¹¹⁰⁷ En 1815, le *Hofkriegsrat* décide de la composition de la flotte : 3 frégates et 7 bricks (3 bricks destinés à la Méditerranée et 4 bricks pour patrouiller dans l'Adriatique).

¹¹⁰⁸ Renate Basch-Ritter, *Österreich auf allen Meeren: Geschichte der k.(u.)k. Kriegsmarine von 1382 bis 1918*, Styria, Wien, 1987, 231 p., p. 45.

¹¹⁰⁹ Convention Schiarino-Rizzino signée entre le *FML* de Bellegarde et le vice-roi Eugène de Beauharnais.

¹¹¹⁰ Cf. annexe AI.CPE.020. Cartographie relative à Venise.

l'infrastructure, la liste ne s'arrête pas à la zone de l'arsenal mais comprend également dix cloîtres, deux églises, une école, et les magasins de trois îles sur lesquelles sont entreposés poudre à canon et vivres¹¹¹¹. Dans le port, on dénombre dix navires principaux : un vaisseau de ligne de 74 canons, trois frégates de 44 et 36 canons, une corvette de 24 canons, et cinq bricks (3 de 16 canons et 2 de 8 canons). L'Espine répertorie en plus quelques unités plus modestes : une goélette, deux prames, un chebec, deux pontons, sept canonnières, et une centaine de petites embarcations de service¹¹¹². Parallèlement à ces matériels de la Marine d'Italie, les matériels purement français de Venise sont inventoriés par le contre-amiral Duperré qui en estime la valeur à 6,4 millions de francs¹¹¹³. Une fois l'inventaire détaillé transmis par L'Espine au *Hofkriegsrat*, ce dernier se prononce sur le devenir de la « nouvelle » *Kriegs-Marine* autrichienne. Pour le Conseil, la mission de la *Kriegs-Marine* doit se limiter à la seule défense des côtes. En conséquence, il est décidé de mettre en vente les vaisseaux de ligne en les proposant aux États ayant subi de lourdes pertes, comme l'Espagne, le Portugal ou la Hollande. Quant aux frégates, elles sont affectées à la défense de Venise et de sa lagune, ainsi qu'à la surveillance des ports. Le cœur de la flotte autrichienne se résume donc à trois frégates (*Lipsia*, *Austria* et *Augusta*), puis à cinq frégates en 1821 avec l'apport des frégates *Ebe* et *Carolina*. Selon l'historien autrichien Artur Khuepach, l'inventaire de cette époque ne se limite pas à ces fleurons¹¹¹⁴. Dans une annexe de son ouvrage de 1966, figure une liste très détaillée des navires saisis à divers degrés de réalisation. Il y fait état d'un vaisseau de 80 canons (le *Saturno*) et de neuf vaisseaux de 74 canons construits aux normes françaises. Il y mentionne également sept frégates de 44 canons et une percée à 36 canons (l'*Adria*), ainsi que deux corvettes de 24 canons (la *Strela* et la *Veloce*), huit bricks et six goélettes.

¹¹¹¹ Renate Basch-Ritter, *Österreich auf allen Meeren, op. cit.*, p. 46.

¹¹¹² En plus des 74 canons neufs et armés *Mont Saint-Bernard* et *Castiglione*, d'autres bâtiments français sont en chantier à Venise, à différents degrés d'avancement : les vaisseaux de 74 canons *Duquesne*, *Montenotte* et *Arcole*, ainsi que les frégates *Amphitrite*, *Hébé* et *Vénus*.

¹¹¹³ Après avoir rendu compte à Napoléon de la situation des forces navales franco-italiennes dans l'Adriatique, le prince Eugène de Beauharnais propose que leur commandement en soit donné à un officier général français. Par un décret du 6 février 1812, Napoléon nomme le contre-amiral Guy-Victor Duperré (1775-1846) au commandement des forces navales de France et d'Italie dans l'Adriatique. Frédéric Victor Charles Chassériau, *Vie de l'amiral Duperré : ancien ministre de la Marine et des colonies*, Imprimerie nationale, Paris, 1848, 531 p., p. 94 et p. 98.

¹¹¹⁴ Artur Khuepach, *Geschichte der Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847*, Verlag Hermann, 1966, 346 p., p. 314-319.
Cf. annexe All.DA.315. Liste des bâtiments de la Marine autrichienne.

Les attributions de L'Espine ne se limitent pas aux matériels et comprennent aussi la gestion du personnel et la définition de sa tenue. L'Espine fait ainsi une proposition d'uniforme d'officier pour remplacer l'uniforme franco-italien en usage. Sa proposition est toutefois refusée par la commission et il faudra attendre un décret du 22 avril 1815 un décret réglemente un uniforme de couleur bleue avec des bottes, un tricorne, un porte-épée, et deux rangées de boutons dorés timbrés d'ancres de marine. Le pantalon bleu cède la place à un modèle blanc pour les parades. La commission retient par contre la proposition de L'Espine de munir l'uniforme d'officier d'épaulettes, mais cette proposition est refusée par le Kaiser¹¹¹⁵.



Fig. C3-031. Amilcar Paulucci de Roncole (1773-1845).
[Lithographie (extrait) de Josef Kriehuber datant de 1829.]

Parmi les attributions de L'Espine, figure également l'appréciation des capacités et du potentiel des officiers de haut niveau. Dans un rapport, L'Espine recommande ainsi Amilcar Paulucci de Roncole au *FML* de Bellegarde et Paulucci intègre la Marine autrichienne le 18 juin 1814. Amilcar Paulucci de Roncole est un officier italien de la Marine dont le parcours débute en 1805 dans l'administration civile de la Dalmatie au moment du traité de Presbourg¹¹¹⁶. Nommé capitaine de vaisseau en 1806, il sert le Royaume d'Italie d'Eugène de Beauharnais et commande la force navale à Venise. Il met sur pied une petite flottille de bricks hauturiers et reçoit l'ordre de rallier Corfou en

¹¹¹⁵ En 1817, les épaulettes sont autorisées sur les uniformes de l'équipage des frégates *Austria* et *Principessa Augusta*, ralliant Rio de Janeiro pour le mariage de Léopoldine avec Dom Pedro du Brésil. En 1825, une nouvelle ordonnance traite des uniformes de la Marine autrichienne.

¹¹¹⁶ Amilcare Luigi Paolucci (ou Paulucci) delle Roncole (1773-1845). Il cumule les distinctions : grand-croix de l'ordre militaire de Saint-Georges en 1821, chevalier de l'ordre papal du Christ pour avoir protégé les catholiques dans l'archipel grec en 1827, commandeur de l'ordre de Léopold, grand-croix de l'ordre papal de St Grégoire le grand en 1839, chevalier de l'ordre sicilien de François 1^{er} en 1840.

avril 1808. Il est à bord du brick *Friedland* quand le mauvais temps le sépare des bricks *Jena* et *Princesse Augusta*. Il est alors fait prisonnier par les Britanniques vers Corfou et emmené à Malte avant son transfèrement à Londres. C'est le comte Dandolo qui prend alors sa place à Venise. En janvier 1812, Paulucci parvient à s'échapper de son ponton-prison. Sur la recommandation de L'Espine, il est nommé *Brigadier* à Brünn en 1815 puis à Böhmen en 1818. Conseiller à la Marine auprès du président du *Hofkriegsrat* en juillet 1818, il préside la commission de réforme de la Marine. À ce titre, il mène une inspection de la Marine qui débute à la mi-avril 1819 et qui dure cinq mois. Au terme de l'inspection, il propose une refonte de l'organisation de l'arsenal de Venise et du bagne. Le 10 février 1824, Amilcar Paulucci est nommé *Marine-Kommandant*. Promu contre-amiral en 1829, il mène la carrière remarquable que L'Espine a pressentie. Il meurt à Padoue en mars 1845¹¹¹⁷.

Dans un tout autre domaine et alors qu'il est en activité au sein de la Marine autrichienne et qu'il a décidé de ne pas profiter de la Restauration pour rentrer en France, L'Espine fait une demande à la monarchie française pour être décoré de l'ordre de Saint-Louis.

3.3.4.3. Joseph de L'Espine chevalier de Saint-Louis

Les deux volumes de l'ouvrage de référence d'Alexandre Mazas, parus en 1855 et 1856, répertorient plus de 14 000 noms de récipiendaires de l'ordre de Saint-Louis¹¹¹⁸. Le frère de L'Espine, Joseph-Guillem, mort à la suite des blessures reçues lors du combat de l'*Amazone* en 1782, est bien cité dans l'ouvrage¹¹¹⁹. Par contre, le *FML* Joseph Philibert n'y figure pas, alors qu'il est bel et bien reçu dans l'ordre par ordonnance royale du 25 avril 1816¹¹²⁰. Il peut à partir de cette date en porter l'insigne¹¹²¹. Créé en 1693, l'ordre de Saint-Louis subit les affres de la Révolution

¹¹¹⁷ Karl Friedrich von Enzenthal, *Dictionnaire biographique des généraux autrichiens sous la Révolution et l'Empire 1792-1815*, Teissèdre, Paris, 2013, 2 vol. 1 142 p.

¹¹¹⁸ Alexandre Mazas et Théodore Anne (continuateur), *Histoire de l'ordre militaire de Saint-Louis depuis son institution en 1693 jusqu'en 1830*, Dentu, Paris, 1855-1856, 2 vol., 514 et 560 p.

¹¹¹⁹ *Ibid.*, vol. 2, p. 544, ligne 1 et note de bas de page n° 2. En ligne (consulté le 14.04.2019) :

https://books.google.fr/books?id=MVKbEsdpuAoC&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

¹¹²⁰ Shd, Vincennes, AA1²⁰. Ordre de Saint-Louis.

Cf. annexe All.DA.316. L'Espine est fait chevalier de Saint-Louis en 1816.

Cf. annexe All.DA.317. Rapport préliminaire à la nomination dans l'Ordre de Saint-Louis.

¹¹²¹ La médaille a la forme d'une croix à quatre branches, séparées par des fleurs de lys. En or émaillé de blanc, elle représente à l'avant le roi Saint-Louis en armure, tenant une couronne de lauriers et la

française puisque la Convention décide de le supprimer le 15 octobre 1792¹¹²². Le Roi Louis XVIII réhabilite l'ordre dès le 12 décembre 1814 avec le but avoué de le substituer à la Légion d'honneur. Mais l'Ordre de Saint-Louis est définitivement supprimé en 1830. L'édit de création de l'ordre comprend 11 articles et montre bien qu'il s'agit d'un ordre à la fois militaire, national, dynastique et religieux. L'article 11, justement, exclut formellement de l'ordre les adeptes de religions dissidentes : « Nous ne voulons qu'aucun ne puisse être pourvu d'une place de Chevalier de l'Ordre de Saint-Louis, s'il ne fait profession de la Religion catholique apostolique et Romaine et s'il n'a servi sur terre ou sur mer en qualité d'officier pendant dix années ». En revanche, Louis XIV veut qu'on puisse devenir chevalier de Saint-Louis sans être d'extraction noble. L'adhésion à l'ordre implique un serment. L'Espine s'engage donc à vivre et mourir dans la religion catholique apostolique et romaine, à être fidèle au Roi, défendre, soutenir son honneur et son autorité, ses droits et ceux de la couronne envers et contre tous, ne jamais quitter son service, ni d'aller à celui d'aucun Prince étranger sans la permission écrite du Roi. Enfin il prête également serment de révéler tout ce qui viendrait à sa connaissance contre la personne du Roi.

Quand le *FML* de L'Espine sollicite la croix de Saint-Louis, c'est donc une manière pour lui de prouver sa fidélité au roi de France malgré son choix de demeurer au service de l'Autriche. La commission instituée pour l'examen des dossiers se base sur les règlements et sur les services rendus. Dans un décret voté par l'Assemblée le 1^{er} janvier 1791, l'article premier stipule qu'à l'avenir « la décoration militaire sera accordée aux officiers de toutes armes et de tous les grades à 24 ans de services révolus ». Après examen du dossier par la commission *ad-hoc*, le ministre de la Marine et des Colonies écrit : « M. de L'Espine qui compte 19 ans effectifs de service indépendamment des campagnes qu'il a faites sous les drapeaux des Princes réunit tous les titres qui peuvent lui mériter la grâce qu'il sollicite et j'ai l'honneur de proposer à sa Majesté de lui accorder. » L'ordonnance du Roi du 25 avril 1816 officialise l'entrée du *FML* de L'Espine dans l'Ordre de Saint-Louis avec le rang de chevalier¹¹²³.

couronne d'épines. La fondation par Louis XIV est rappelée par la légende « Ludovicus Magnus instituit 1693 ». Le ruban est de couleur rouge.

¹¹²² L'ordre royal et militaire de Saint-Louis est un ordre honorifique français, créé par un édit de Louis XIV du 5 avril 1693, pour récompenser les officiers catholiques les plus valeureux ayant au moins dix ans de présence au sein des régiments du royaume.

Christophe Guimarães, *L'Ordre royal et militaire de Saint-Louis 1693-1830 : abrégé historique suivi de ses lettres, sceaux, croix, médailles commémoratives et jetons*, édition revue et corrigée, chez l'auteur, Montluçon, 2014.

¹¹²³ Cf. annexe All.DA.316. L'Espine est fait chevalier de Saint-Louis en 1816.

Cette décision est nettement marquée par une dérogation relative au temps effectif des services (19 ans au lieu de 24 ans révolus) qui montre que le *FML* de L'Espine n'est pas nommé chevalier « à l'ancienneté ». Par contre, il est bien difficile de déterminer aujourd'hui si la décision finale résulte de la qualité des services rendus à la monarchie française ou plutôt de la prise en considération du poste élevé tenu par L'Espine au sein de la monarchie autrichienne. On peut simplement supposer que le passé militaire français de L'Espine n'a pas été forcément l'élément déterminant dans la prise de décision. En effet, l'amiral de Traversay, par exemple, présente un début de parcours assez similaire à celui de L'Espine : comme lui, il est membre des Cincinnati après la guerre d'Indépendance américaine, comme lui il est forcé à l'exil par la Révolution française mais il ne part pas du tout dans les mêmes conditions : il a réussi à se faire envoyer officiellement en mission par le roi. De surcroît, Traversay est nommé chevalier de Saint-Louis le 2 mai 1782, sur proposition du maréchal de Castries pour fait d'armes¹¹²⁴. Plus près de L'Espine, le capitaine de Courrejeolles porteur des missives sur la corvette *Dragon* commandée par l'enseigne de vaisseau de L'Espine, participe à ses côtés à la fin de la corvette royale lors du combat du 22 janvier 1783. Courrejeolles est nommé chevalier de Saint-Louis le 8 février 1783¹¹²⁵. Il aura sans doute manqué quelques années de services à L'Espine pour être également distingué à l'occasion du fait d'armes du 22 janvier 1783. Et puis, même s'il s'agit d'un beau fait d'armes au plan humain – tout l'équipage est sain et sauf – et au plan de la mission de convoyage du porteur de missives, il n'en demeure pas moins que l'engagement se solde au plan matériel par la perte totale d'une corvette. Dans sa « seconde carrière », au service de l'Autriche, L'Espine n'est pas non plus particulièrement distingué au niveau des décorations puisqu'il ne recevra pas le très convoité ordre militaire de Marie-Thérèse d'Autriche¹¹²⁶. Folliot de Crenneville est nommé *Feldmarschall-Leutnant* trois mois seulement avant L'Espine¹¹²⁷. Il a un parcours similaire à celui de L'Espine comme jeune officier dans la Marine royale

¹¹²⁴ Madeleine du Chatenet, *Traversay un Français ministre de la Marine des Tsars*, Tallandier, Paris, 1996, 476 p., p.115.

¹¹²⁵ Il est vrai que le capitaine François-Gabriel de Courrejeolles est plus ancien en service que L'Espine et qu'il n'en est pas à son coup d'essai.

Cf. annexe All.DA.211. François-Gabriel de Courrejeolles 1736-1805 : repères.

¹¹²⁶ Cet ordre militaire est fondé le 18 juin 1757 par l'impératrice Marie-Thérèse I^{re}, impératrice du Saint Empire romain germanique, reine de Hongrie et de Bohême. Jusqu'en 1918, c'est la plus haute décoration militaire autrichienne.

¹¹²⁷ Folliot de Crenneville est nommé *Feldmarschall-Leutnant* le 27 avril 1813, et L'Espine le 26 juillet de la même année.

française. Comme l'Espine, il sert la monarchie autrichienne. Mais Folliot de Crenneville a vite compris que la naissante *Kriegs-Marine* autrichienne ne lui permettrait pas de s'épanouir suffisamment et il se tourne vers le commandement au feu d'unités terrestres, tout en suivant néanmoins d'assez près les avatars de la *Kriegs-Marine*. C'est donc logiquement qu'il obtient pour ses faits d'armes une reconnaissance de son engagement à la pointe du combat : le 1^{er} juin 1814, l'empereur le fait chevalier de l'Ordre de Marie-Thérèse (*Ritter des Militär-Maria-Theresien-Ordens*).

3.3.4.4. Fin de carrière à Milan

Les années 1820 marquent en Italie les prémices du *Risorgimento*. Nous savons peu de choses sur cette période de la vie du *Feldmarschall-Leutnant* de L'Espine, tournée vers le service des armes hors de la Marine de guerre. Il obtient des commandements en Galicie, puis en Bohême. Le 24 avril 1821, il est appelé dans le Piémont où stationne un corps d'armée. Après l'insurrection du 25 juillet 1821 à Milan, il se voit confier dans cette ville le commandement d'une division appartenant à l'Armée de Lombardie. Le royaume de Lombardie-Vénétie est un avatar créé par le Congrès de Vienne après la seconde abdication de Napoléon I^{er}. Il s'agit théoriquement d'un État indépendant de l'Empire autrichien dont l'armée assure l'ordre public. Le gouverneur est nommé par Vienne et contrôle la province dans de nombreux domaines : administration générale, censure, éducation, impôt, infrastructure, police, etc. Le frère de l'empereur d'Autriche, l'archiduc Rainer, est le vice-roi du royaume de Lombardie-Vénétie avec deux capitales : Milan et Venise qui ont chacune leur Conseil de gouvernement et des congrégations provinciales et municipales. Tous les postes clés étant tenus par l'élite autrichienne, le système mis en place porte en lui les germes des troubles et révoltes ultérieurs¹¹²⁸.

C'est le temps des honneurs de fin de carrière qui débute pour le *FML* Joseph *Graf* de L'Espine. Le 6 mars 1822, il devient le « propriétaire » (*Inhaber*) d'un régiment. En plus de son numéro d'ordre, la tradition veut que le régiment soit aussi désigné par le nom de son propriétaire du moment. Il s'agit en l'occurrence de l'*Infanterie-Regiment*

¹¹²⁸ Heinrich Benedikt, *Kaiseradler über dem Apennin, die Österreicher in Italien 1700 bis 1866*, Wien-München, Herold, 1964, 479 p.

N° 58¹¹²⁹. Parmi les auteurs qui se sont penchés sur la genèse de cette formation d'infanterie, le baron Andreas Thürheim a publié un intéressant ouvrage en 1880¹¹³⁰. Plus récemment, en 1968, les Belges Georges Englebert et Roger Harmignies ont publié une petite étude sur un emblème du « Régiment de Vierset au service de l'Autriche »¹¹³¹.

De recrutement wallon, le régiment est initialement levé à Liège en 1757 par Charles-Albert de Saint-Omer, baron de Billehé et Vierset (1720-1794), pour le compte du roi de France Louis XV. Licencié en décembre 1762 par ce dernier, le régiment passe au service de l'Autriche le 14 janvier 1763 avec son propriétaire¹¹³². Sa devise est alors : « Vive Marie-Thérèse ! À la baïonnette les Wallons ! »¹¹³³ À la mort du *General-Major* baron de Vierset en 1794, c'est le *FML* Jean-Pierre *Freiherr* de Beaulieu de Marconnay (1725-1818) qui prend sa place¹¹³⁴.

Beaulieu est un officier wallon qui sert la monarchie des Habsbourg en servant au cours de la guerre de Sept Ans contre les Prussiens, puis en participant à la répression des Pays-Bas méridionaux, avant d'être promu général et de combattre les armées françaises pendant les guerres révolutionnaires. Beaulieu commande une armée autrichienne en 1796 en Italie, mais est battu par le général Bonaparte. Il se retire alors du service, tout en gardant la propriété de l'*Infanterie-Regiment N° 58* jusqu'à sa mort à l'âge de 94 ans, le 22 décembre 1819 à Linz. De décembre 1819 à début mars 1822, le régiment n'a pas de propriétaire¹¹³⁵.

¹¹²⁹ Collectif, *Militärschematismus des österreichischen Kaiserthumes*, Aus der k. k. Hof- und Staats-Druckerey, Wien, 1827, 654 p., p. 207-209.

Cf. annexe All.DA.318. Données relatives à l'*I.R. 58* dans l'annuaire autrichien de 1827.

¹¹³⁰ Andreas Thürheim (Graf), *Gedenkbätter aus der Kriegsgeschichte der k. k. österreichischen Armee*, Verlag der Buchhandlung für Militär-Literatur, Karl Prochaska, Wien & Teschen, 1880, I. Band, p. 402-408.

¹¹³¹ Georges Englebert et Roger Harmignies (1922-2017), « Un drapeau du régiment de Vierset au service de l'Autriche au XVIII^e siècle », in : *Archivum heraldicum : bulletin international*, n° 82, année 1968, cahier 4, p. 53-56. En ligne (consulté le 18.04.2019) :

<https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=ahe-002:1968:82::98>

¹¹³² *Ibid.*, p. 53.

¹¹³³ Paul Jacobenz, *Geschichte des K.u.K. Infanterie-Regiments Erzherzog Ludwig Salvator Nr. 58*, Verlag des Regiments, Bruno Bartelt (impr.), Wien, 1904, 556 p., p. 2. En ligne (consulté le 23.04.2019) :

https://archive.org/details/bub_gb_kDooAAAAYAAJ/page/n16

¹¹³⁴ http://www.napoleon-online.de/AU_Generale/html/beaulieu.html

¹¹³⁵ Wilhelm John (dir.), *Erzherzog Karl der Feldherr und seine Armee*, Verlag der Kaiserl. Königl. Hof- und Staatsdruckerei, Vienne, 1913, 430 p.



Fig. C3-032. FML Jean-Pierre Freiherr de Beaulieu de Marconnay (1725-1818)
[Domaine public. Auteur inconnu.]

L'Espine prend donc la succession de Beaulieu le 6 mars 1822 et les cinq années de son mandat se déroulent en période de paix¹¹³⁶. Dans l'historique régimentaire de 1904, de Paul Jacubenz, le paragraphe consacré à la biographie de L'Espine est assez sommaire, comparé à ceux d'autres propriétaires du régiment : « Joseph Graf L'Espine entre dans la Marine de guerre impériale en tant qu'émigré avec le grade de *Capitän* et parvient petit à petit au grade de colonel. Le 14 août 1808, il est *General-Major, Feldmarschall-Lieutenant* le 26 juillet 1813 et commandant de division à Trieste. Le 12 août 1814, il est mis à la retraite mais reprend du service actif le 11 décembre 1814. Il rejoint la Galicie en tant que divisionnaire, puis la Bohême et finalement le Piémont en 1821. Le 11 novembre 1825, il est nommé Commandant militaire de la place de Milan où il meurt le 31 décembre 1826.¹¹³⁷ »

¹¹³⁶ Le 58^e Régiment d'Infanterie existe jusqu'en 1918. Cinq propriétaires succèdent à L'Espine. En novembre 1827, le *General-Major Carl Freiherr Veyder von Malberg* (mort à Mayence le 10 avril 1830) ; en 1830, le *Feldmarschall-Leutnant* et archiduc Stephan (mort à Menton le 19 février 1867), puis le *Feldmarschall-Leutnant Franz Freiherr Abele von Lilienberg* (mort à Graz) ; en 1861, le *Feldmarschall-Leutnant Alfred Freiherr von Henikstein* ; en 1867, le colonel et archiduc Ludwig Salvador.

¹¹³⁷ Paul Jacubenz, *Geschichte des K.u.K. Infanterie-Regiments Nr. 58*, op. cit., p. 138 : « Joseph Graf L'Espine trat als französischer Emigrant in die kaiserliche Marine mit dem Range eines Capitäns und avancierte nach und nach bis zum Obersten. Am 14. August 1808 wurde er General-Major, am 26. Juli 1813 Feldmarschall-Lieutenant und Divisionär in Triest. Am 12. August 1814 pensioniert, wurde er am 11. December 1814 wieder activiert und kam als Divisionär nach Galizien, dann nach Böhmen und im Jahre 1821 nach Piemont. Am 11. November 1825 wurde ihm die Leitung des General-Commandogeschäfte in Mailand übertragen, auf welchem Dienstposten er am 31. December 1826 starb. »

Depuis sa création, le régiment est très souvent déplacé et ses unités sont également dispersées en fonction des besoins. Au moment où L'Espine en devient le propriétaire, l'*Infanterie-Regiment Nr 58* comprend un état-major, un dépôt et trois bataillons. Les I^{er} et II^e bataillons ont six compagnies alors que le III^e bataillon n'en possède que quatre. Quant au nombre de fusiliers par compagnie, il varie de 140 à 80 en fonction des périodes. À l'été 1821, l'état-major et le I^{er} bataillon au complet (1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e compagnie) sont à Trieste ; le II^e bataillon stationne à Rijeka (Fiume) avec ses 7^e, 8^e, 9^e, 10^e compagnies, et a détaché ses 11^e et 12^e compagnies à Neustadt in Krain (Novo Mesto en Carniole, en Illyrie) ; le III^e bataillon au complet (13^e, 14^e, 15^e, 16^e compagnies) et le dépôt régimentaire sont à Stanislau (aujourd'hui Ivano-Frankivsk en Ukraine, dans la partie ouest du pays)¹¹³⁸. À titre de comparaison, après la mort de l'Espine, en 1827, l'état-major régimentaire est à Agram (Zagreb) ; le I^{er} bataillon est stationné à Karlstadt avec ses 1^{re}, 2^e et 3^e compagnies, à Zengg avec sa 3^e compagnie, et à Agram avec ses 5^e et 6^e compagnies ; le II^e bataillon au complet stationne à Agram avec ses 7^e, 8^e, 9^e, 10^e, 11^e et 12^e compagnies ; le III^e bataillon est coupé en deux : 13^e et 14^e compagnies à Kolomea (aujourd'hui Kolomya en Ukraine, à 45 km au sud de Stanislau), et 15^e et 16^e compagnies à Stanislau¹¹³⁹. Pour ce qui concerne l'encadrement régimentaire, on se référera aux extraits de l'annuaire autrichien de 1827¹¹⁴⁰.

Comme toute formation autrichienne du même type, l'*Infanterie-Regiment Nr 58* possède un emblème régimentaire et un emblème par bataillon. Nous ne savons pas aujourd'hui à quoi ressemblait exactement le drapeau du régiment. Il est possible de l'imaginer, voire de le dessiner, par analogie avec des drapeaux connus d'autres formations. Mais entre la théorie et la réalité historique, on constate assez souvent des écarts non négligeables dus à de nombreux facteurs : mauvaise connaissance des règles héraldiques, éloignement du pouvoir central et des « contrôleurs », urgence, etc. En l'absence de description détaillée de l'emblème régimentaire, nous ne nous lancerons donc pas dans une reconstitution hasardeuse et peu fiable d'un point de vue historique. Par contre, deux des trois emblèmes de bataillon ont failli parvenir jusqu'à

¹¹³⁸ *Ibid.*, p. 137.

¹¹³⁹ *Ibid.*, p. 140.

¹¹⁴⁰ Cf. annexe All.DA.318. Données relatives au FML de L'Espine et à l'I.R. 58, annuaire autrichien de 1827.

nous. Nous savons que les emblèmes du Régiment de Vierset au service de l'Autriche sont solennellement remis à Bruxelles, le 6 octobre 1763, en présence du gouverneur général Charles de Lorraine¹¹⁴¹. Deux drapeaux échappent à la destruction ou à la perte, et sont présentés à Vienne en 1909, dans le cadre de l'exposition dédiée à l'archiduc Charles (*Erzherzog Carl Ausstellung*)¹¹⁴². Le catalogue de l'exposition indique que les drapeaux proviennent de l'*Historischer Verein* de Wurtzbourg (créé dès 1831 en Bavière)¹¹⁴³, et qu'il s'agit de drapeaux de bataillon¹¹⁴⁴. Malheureusement, ces deux emblèmes sont détruits au cours d'un bombardement de Wurtzbourg en 1945. Toutefois, l'un de ces deux drapeaux a été pris en photographie par le Dr. Wilhelm John (alors directeur du *Heeres-Museum* de Vienne) qui le reproduit dans son ouvrage de 1913¹¹⁴⁵.

Le talier du drapeau est jaune avec un pourtour bordé de triangles noirs à la base tournée vers l'extérieur. L'aigle impériale porte les grandes armes de Marie-Thérèse et repose sur une grande croix de Bourgogne rouge. De nombreuses erreurs de détail émaillent la partie centrale. De surcroît, certains éléments manquent par rapport aux règlements de 1745, parmi lesquels : les nimbes et les couronnes des têtes de l'aigle, le collier de l'ordre de la Toison d'or, et les initiales sur les ailes de l'aigle (« FC » pour *Franciscus Corregens* et « IM » pour *Imperator*). Geoges Englebert et Roger Harmignies en concluent « que les drapeaux du régiment de Vierset-Autriche furent dessinés à Bruxelles en 1763 et que le projet ne fut vraisemblablement jamais soumis au *Hofkriegsrat* de Vienne [...] »¹¹⁴⁶.

¹¹⁴¹ Paul Jacobenz, *Geschichte des K.u.K. Infanterie-Regiments Nr. 58*, op. cit., p. 5.

¹¹⁴² Georges Englebert et Roger Harmignies, « Un drapeau du régiment de Vierset... », 1968, op. cit., p. 54.

¹¹⁴³ Aujourd'hui, *Archiv des historischen Vereins von Unterfranken und Aschaffenburg* (Archives de l'association historique de Basse-Franconie et d'Aschaffenburg).

¹¹⁴⁴ Collectif, *Katalog der Erzherzog Carl-Ausstellung zur Jahrhundertfeier der Schlacht bei Aspern*, k.u.k. Heeresmuseum, Adolf Holzhausen, Wien, 1909, 514 p., p. 123.

¹¹⁴⁵ Wilhelm John, *Erzherzog Karl der Feldherr und seine Armee*, 1913, op. cit., p. 306.

¹¹⁴⁶ Georges Englebert et Roger Harmignies, « Un drapeau du régiment de Vierset... », 1968, p. 56.



Fig. C3-033. Avers d'un drapeau de bataillon du 58^e Régiment d'Infanterie (reconstitution).
[Aquarelle 18 x 24 cm, copyright Thierry Moné.]



Fig. C3-034. Cliché pris par le Dr. Wilhelm John en 1909.
[Courtoisie Yves Martin, membre de La Sabretache.]

Dans l'annuaire militaire autrichien de 1827, on trouve le *Feldmarschall-Leutnant* L'Espine, Joseph Graf (Gr.), *Johanniter-Ritter* (JO-R), *Sardinischer Mauritius- und Lazarus-Orden Grosskreuz* (SMLO-GK), *Order der Ehren-Legion Ritter* (FEL-R), *Kämmerer* (clé), *Inhaber des Infanterie-Regiments Nr. 58*, *Militär-Commandant zu Mailand*. En fin d'annuaire figurent les informations récoltées pendant l'impression, en l'occurrence le décès de L'Espine.

L'Espine, Joseph Gr., IO-R., SMLO-GK., FEL-R., ☞, Inh. des Inf. Regts. Nr. 58, Militär-Commandant zu Mailand.

Feldmarschall-Lieutenant.

L'Espine, Joseph Graf, JO-R., SMLO-GK., FLO-R., ☞, Inh. des IR. Nr. 58, Militär-Commandant zu Mailand, † allda den 31. December 1826.

Fig. C3-035. Extrait de l'annuaire autrichien de 1827 et son correctif.
[*Militärschematismus des österreichischen Kaiserthumes 1827 p. 39, et p. non numérotée*]

Le dernier courrier connu du *Feldmarschall-Leutnant* Joseph Graf de L'Espine a été écrit par lui à Vérone, le 9 décembre 1826, soit trois semaines avant son décès¹¹⁴⁷. Il est adressé au comte Charles-René de Bombelles, ministre plénipotentiaire, au sujet d'une commission qu'il s'avère inutile de mettre en place¹¹⁴⁸. Ce courrier nous apprend que L'Espine est souffrant et qu'en raison d'une indisposition il n'a pu retourner à son poste à Milan. On peut supposer qu'il regagne Milan quelque temps après, puisque c'est dans cette ville qu'il s'éteint le 31 décembre 1826.

Dans la *Gazzetta di Milano* (*Gazette de Milan*) en date du 6 septembre 1827, figure un avis du Commandement militaire de Milan qui annonce la vente aux enchères des biens du défunt *Feldmarschall-Leutnant* Joseph Graf de L'Espine : livres, cartes géographiques, horloges, bijoux, argenterie, calèches, fourgonnettes et harnais. La vente est prévue le 10 septembre dans l'ancien palais Cusani¹¹⁴⁹.

A V V I S O.

Dovendosi a termini delle superiori prescrizioni per parte dell' I. R. Comando militare di Milano procedere alla vendita di varj libri, carte geografiche, orologi, oggetti di *bijouterie* e d'argenteria, carrozze, forgoni e finimenti derivanti dalla successione dal defunto I. R. Tenente maresciallo Conte l'Espine, si deduce a pubblica notizia che la relativa asta avrà luogo nel palazzo *ex* Cusani nella contrada di Brera alle ore 10 antimeridiane del prossimo lunedì giorno 10 del corrente mese, e che gli effetti suenunciati verranno deliberati, se così piacerà, al miglior offerente contro immediato pagamento.
Milano, il 6 settembre 1827.

Fig. C3-036. Avviso dans la *Gazzetta di Milano* du 9 septembre 1827.
[*Domaine public.*]

En l'état actuel de la recherche, nous ne savons pas où a été inhumé le *Feldmarschall-Leutnant* Joseph Graf de L'Espine à Milan.

¹¹⁴⁷ Cf. annexe All.DA.319. Lettre de L'Espine au comte de Bombelles en 1826.

¹¹⁴⁸ Charles-René de Bombelles (1785-1856). Il est élevé par la sœur de Louis XVI. Au moment de la Révolution française, il émigre et devient capitaine dans l'infanterie autrichienne. Rentré en France à la chute de Napoléon I^{er}, il repart en Autriche à l'arrivée au pouvoir de Louis-Philippe. Très apprécié à la cour d'Autriche, il est nommé ministre de la Défense en 1834.

Maurice Fleury (1856-1921), *Les dernières années du marquis et de la marquise de Bombelles : d'après des documents inédits*, Émile-Paul, Paris, 1906, 390 p.

Collectif, *Correspondance du marquis et de la marquise de Raigecourt avec le marquis et la marquise de Bombelles pendant l'émigration 1790-1800*, Maxime de La Rocheterie (éditeur scientifique) pour la Société d'histoire contemporaine, Paris, 1892, 445 p.

¹¹⁴⁹ Annonce dans la *Gazzetta di Milano* du 9 septembre 1827, n° 252, p. 1 000. En ligne (consulté le 26.04.2019) :

<https://books.google.fr/books?id=vwE9AQAAIAAJ&printsec=frontcover&dq=Gazzetta+di+Milano+1827&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiQp-LP4qbhAhVJyhoKHbBqAIYQ6AEIKDAA#v=onepage&q=Espine&f=false>



Fig. C3-037. *Feldmarschall-Leutnant Graf Joseph Chevalier de L'Espine.*
[*Heeresgeschichtliches Museum (HGM), Vienne, inv. n° 1934/15/B113186.*
Portrait signé Leopold Huber 1889. Huile sur toile, 72 x 60 cm¹¹⁵⁰.]

¹¹⁵⁰ Courtoisie du Dr. Walter Kalina, chef du département des Arts au Musée de l'armée autrichienne (HGM, *Heeresgeschichtliches Museum*) de Vienne. Le Dr. Kalina précise que l'artiste Leopold Huber est un peintre amateur inconnu, vraisemblablement en service dans la Marine de guerre autrichienne (correspondance avec l'auteure, en date du 9 janvier 2018).

« Les archives aident à l'archéologie sous-marine et à l'histoire maritime avec ses anciens naufrages qui sont autant de points de repère précieux qui enrichiront l'archéologie habituée à plus de désordre, à plus d'entassement, à un temps dilué dans le sédiment de la longue durée. Si le temps ici n'a pas cette épaisseur, c'est que le bateau est une machine périssable, que la mer ou l'eau ne sont qu'un lieu de passage et que la tempête ou le naufrage sont des couperets qui ont brisé tout net les barreaux de l'échelle du temps »¹¹⁵¹.

CONCLUSION

Cette thèse n'aurait pas vu le jour sans le mystère entourant la découverte d'une épave inconnue immergée sur la côte nord de l'actuelle République Dominicaine. Cinq années de recherches dans les archives françaises et étrangères, nous ont conduite à la corvette *Dragon* et à son commandant le chevalier Joseph de L'Espine. L'existence de cet officier de la Marine serait restée à jamais oubliée, si la découverte de cette épave n'avait pas suscité la curiosité d'une équipe d'archéologues prêts à y consacrer deux campagnes de fouilles, l'une en 2000 et l'autre en 2018. Ces campagnes axées sur l'exploitation des données issues des artefacts retrouvés sur l'épave, sont à l'origine d'une découverte déterminante : grâce au recoupement effectué entre la position de l'épave, le mobilier archéologique et le rapport du chevalier de L'Espine sur la perte de sa corvette le 22 janvier 1783 face à l'escadre ennemie de l'amiral Samuel Hood, le déroulement précis du combat naval a pu être reconstitué. Cette reconstitution montre une parfaite concordance entre les faits historiques et les vestiges découverts. Ce n'est pas toujours le cas, surtout quand le commandant d'un navire perdu fait de fausses déclarations par crainte de la cour martiale pour les militaires, ou pour tromper les assurances dans le cas de la marine marchande. Dans

¹¹⁵¹ Jean-Yves Blot, *L'Histoire engloutie ou l'archéologie sous-marine*, Découvertes Gallimard, 1995, 176 p. Jean-Yves Blot est un archéologue sous-marin inventeur de l'épave de la *Méduse* en 1980. Il est l'auteur de la thèse de doctorat *Le bateau mécanique, l'analyse structurale en archéologie navale : applications et limites*, sous la direction d'Éric Rieth, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2014.

ce dernier cas, il n'est pas rare que la cargaison officielle ne corresponde pas aux éléments retrouvés sous l'eau.

Avant-dernier bâtiment français perdu lors de la guerre d'Indépendance américaine, quelques mois avant la signature du traité de paix de 1783, le *Dragon* est à l'origine du premier fait d'armes du chevalier de L'Espine, qui lui vaut la reconnaissance des Américains et l'entrée dans l'Ordre des Cincinnati. À ce jour, peu d'études analytiques sont consacrées à la biographie des officiers de la Marine ayant joué un rôle clé dans les victoires et force est de constater que les équipages français des vaisseaux de guerre et de commerce restent, à quelques exceptions près, des acteurs méconnus de l'histoire maritime de notre pays. En 1835 déjà, Joseph Gabriel et François Hennequin tentent de combler cette lacune en retraçant la vie et l'action des hommes de mer dans leur *Biographie maritime*¹¹⁵². Il faut ensuite attendre 2002 pour qu'Étienne Taillemite publie son *Dictionnaire des marins français*, riche d'un millier de notices biographiques¹¹⁵³. Taillemite concède avoir fait des choix et ne pas pouvoir embrasser l'ensemble des acteurs du monde maritime, même si tout marin dont le nom a été donné à un bâtiment de la Marine nationale fait l'objet d'une notice. Ce constat nous a poussée à entreprendre des recherches sur le destin singulier d'un officier de la Marine, avant, pendant, et après la Révolution française. C'est donc une histoire individuelle que la nôtre, qui n'est toutefois pas en contradiction avec l'approche historique actuelle qui tend plutôt à privilégier l'étude des grands ensembles. Nous pensons que notre approche, de par son effet loupe, vient s'inscrire en complément utile de la tendance actuelle.

Deux types de sources ont été exploités pour mener à bien cette recherche : d'une part les sources écrites classiques des archives¹¹⁵⁴, et d'autre part les vestiges matériels, c'est-à-dire les objets issus des fouilles sous-marines. Dorénavant, avec le développement des analyses scientifiques pour la conservation des objets, leur datation, la détermination de leur origine ou de leur composition, le recours à la source matérielle devient incontournable et scientifiquement fiable¹¹⁵⁵.

¹¹⁵² Joseph Gabriel et François Hennequin, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, Regnault, 1835, 540 p.

¹¹⁵³ Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, *op. cit.*

¹¹⁵⁴ Pierre Bonnechere, « Les sources de l'histoire », *in* : *Profession historien*, Presses de l'Université de Montréal, 2008, p. 27-39.

¹¹⁵⁵ Édouard Bard, Guillemette Ménot-Combes et Gilles Delaygue, « Des dates fiables pour les 50 000 dernières années », *in* : *pour la Science* n° 42, janvier-mars 2004, p. 54-59. En ligne (consulté le 08.04.2019) :

https://www.college-de-france.fr/media/edouard-bard/UPL54320_Des_dates_fiables.pdf

Sur le plan archéologique. Afin de parfaire cette biographie, nous avons choisi d'intégrer l'interprétation des objets archéologiques en complément des écrits historiques. En effet, l'archéologie sous-marine est l'une des disciplines auxiliaires de l'histoire qui supplée à la carence des textes, la mer offrant un domaine nouveau et surtout un témoignage précieux lorsque le bâtiment sombre brusquement¹¹⁵⁶. De la fouille de l'épave est née alors l'élaboration d'un véritable projet de recherches. La conjonction de trois séries de facteurs l'a rendu possible : les autorisations délivrées par l'*Onpcs*¹¹⁵⁷, l'organisme en charge de la protection du patrimoine subaquatique dans les eaux dominicaines, les moyens techniques de fouilles mis à disposition par l'association *Admat* et la volonté d'élucider la question de la présence de cette épave.

Au fur et à mesure des deux campagnes de fouilles, le portrait de l'épave du *Dragon* s'esquisse. Petit à petit, au fil de l'enquête archéologique, c'est l'image d'un petit bâtiment militaire de la fin du XVIII^e siècle qui s'impose en sortant des sédiments¹¹⁵⁸. Même si initialement les premiers indices nous ont menée vers plusieurs fausses pistes, nous avons élucidé le mystère entourant l'épave. En effet, comment déterminer la nationalité d'une épave renfermant des canons de fabrication écossaise estampillés « Carron », pourvue d'une coque de facture américaine doublée de cuivre, et dans laquelle on trouve des boutons d'uniformes français ? Ce sont finalement les archives qui nous permettent de connaître la genèse du navire. Au fur et à mesure de notre enquête, les morceaux du puzzle sont mis au jour, sous la forme d'une liasse, d'un microfilm ou d'un journal de bord. S'y ajoutent les extraits d'un devis, d'un rôle de prise, de rôles d'équipage, de rapports de naufrage, de correspondance diplomatique ou de documents de la capitainerie. Toutes ces archives écrites nous permettent de résoudre le mystère. Ainsi, un devis établi à Boston en 1782 révèle que l'enseigne de vaisseau de L'Espine est contraint de faire construire une coque neuve par un chantier naval de la ville, suite à de graves avaries subies pendant une tempête en tentant de rallier Philadelphie. Du même coup, l'origine américaine de la coque du *Dragon* français s'explique. Par ailleurs, le journal de bord de la frégate *Friponne* nous révèle l'origine de la corvette de L'Espine : il s'agit d'un brick corsaire anglais de

¹¹⁵⁶ Fernand Benoit, « L'archéologie sous-marine en France », in : *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 105^e année, n° 2, 1961, p. 339-348.

¹¹⁵⁷ Onpcs : *Oficina Nacional de Patrimonio Cultural Subacuatico*. Pour mémoire, organisme culturel dominicain en charge de la gestion du patrimoine subaquatique.

¹¹⁵⁸ En droit maritime en France c'est l'ordonnance de Colbert du mois d'août 1681 qui régleme les épaves. Voir p. 414-447 : titre IX, *des naufrages, bris et échouements*.

Guernesey capturé par les Français. Son origine explique la présence des canons de 9 livres écossais à son bord. Enfin, l'étude des boutons d'uniformes vient conforter l'hypothèse d'une épave militaire française en nous renseignant sur l'équipage du navire. Cet indice est précieux car il permet de mieux se situer sur l'échelle du temps puisque c'est l'ordonnance du 31 mai 1776 qui instaure les boutons timbrés d'un numéro. Or, un bouton timbré « 90 » a été mis au jour. Ce seul bouton nous permet d'orienter les recherches vers les archives relatives à la participation de la Marine française à la guerre d'Indépendance américaine, et plus précisément vers le carton *Campagne aux Amériques* conservé aux Archives nationales françaises.

Sur le plan historique. L'Espine est oublié par la majorité des dictionnaires¹¹⁵⁹. Toutefois, des sources primaires abondantes permettent de reconstituer assez précisément son parcours. Ces sources regroupent des journaux de bord, des correspondances échangées entre le roi et son ministre de la Marine, des instructions données par le Roi Louis XVI, ainsi que des missives secrètes codées reconstituées à l'aide d'une clé de déchiffrement. À cela s'ajoutent les données personnelles issues de son dossier militaire, ses actes d'état civil de la paroisse de Carpentras, ses preuves de noblesse, sans omettre ses propres rapports remis à ses supérieurs hiérarchiques dans le cadre de ses missions. Ces sources ont été complétées par les archives privées de la famille qui a eu l'amabilité de nous communiquer des documents iconographiques inédits et des compléments généalogiques.

Au fil de ces nombreuses correspondances, se dégage petit à petit le portrait d'un homme volontaire, courageux et fidèle au roi et à sa cause. À la fois acteur et témoin de la guerre d'Indépendance, il montre aussi son soutien à la nation américaine naissante. Chevalier de Malte, sa fidélité à la religion est palpable au travers de ses caravanes au sein de la Marine de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem¹¹⁶⁰. Après son émigration forcée, L'Espine transpose sa fidélité à la monarchie française, à celle des Habsbourg, en défendant les intérêts autrichiens en Adriatique et ailleurs.

La richesse des fonds consultés, que ce soit en France, en Autriche ou encore à Malte, nous permet de reconstituer l'action du chevalier lors des missions

¹¹⁵⁹ Son nom apparaît dans des notices généalogiques et notamment dans celles du baron Henri de Woelmont qui consacre quatre pages à la famille de L'Espine dans son premier volume publié en 1923 (p. 471-474).

¹¹⁶⁰ Pour ses caravanes de 1784 à 1786, il embarque à bord de la frégate *Sainte Elisabeth* et de la galère *Sainte Victoire*.

particulières qui lui ont été confiées. Ces mêmes fonds nous permettent en outre de mettre en lumière toute une galerie des portraits de personnalités gravitant autour de lui et façonnant son destin. Contemporain du ministre de Sartine, du comte de La Luzerne, L'Espine sert en France sous les ordres du duc de Castries, et à Malte sous ceux du bailli de Suffren. Il bénéficie ensuite de la protection de l'archiduc Charles d'Autriche à la cour des Habsbourg et n'aura de cesse de protéger à son tour son neveu Louis-Étienne de L'Espine qui s'exile en sa compagnie avant d'entrer dans la Marine de guerre de l'Autriche, puis dans celle du Royaume d'Italie.

Le parcours du chevalier de L'Espine est à la fois représentatif de celui de nombreux officiers de la Marine française au moment de la Révolution, et unique en son genre. Son parcours est représentatif car c'est celui d'un « enfant du corps » dont son père est également issu. Tous deux appartiennent à une famille noble provençale dont les ancêtres ont servi la Marine du Roi de France et celle de l'Ordre de Malte. En revanche, son parcours est singulier car il emprunte deux cheminements dans la Marine de guerre : l'un dans celle de Louis XVI au temps de sa splendeur, l'autre dans une *Kriegs-Marine* autrichienne encore très modeste. Son exil en Autriche se distingue même de celui des autres émigrés francophones : contrairement à la majorité d'entre eux qui profitent de la Restauration pour retourner en France, L'Espine choisit de rester en exil jusqu'à sa mort survenue en décembre 1826. Il est donc dans une logique de rupture avec son ancienne patrie, dans une logique assez similaire à celle de l'amiral de Traversay qui finit ses jours en Russie¹¹⁶¹.

L'exploitation de ces nombreuses sources nous a permis de mettre en exergue trois points clés.

Le premier point clé est celui du type particulier de l'engagement naval de janvier 1783. Il s'agit en l'occurrence d'un engagement du fort au faible dans le cadre d'une mission de blocus de niveau opératif¹¹⁶². Avec ses 18 bâtiments, l'escadre anglaise de Samuel Hood fait le blocus de Port-François et détache quelques vaisseaux pour régler son compte à une corvette ennemie – le *Dragon* de L'Espine – qui tente de s'infiltrer dans les mailles du filet britannique. L'exploitation des archives des deux belligérants permet de constater l'efficacité de jour et de nuit du dispositif mis en place par Samuel Hood. Cette exploitation des archives permet également de

¹¹⁶¹ Olivier Chaline, *Génération promiseuse et perdue : Traversay parmi les jeunes officiers des vaisseaux de la guerre d'Amérique*, Service historique de la Défense, conférence du 27 mars 2019.

¹¹⁶² Le niveau opératif est celui qui concerne un théâtre d'opérations, ici le théâtre caribéen.

constater le sérieux de la tenue des journaux de bord et l'exactitude des comptes rendus de combat, dans les deux camps. Non seulement toutes ces pièces concordent en termes d'horaire et de description des événements, mais l'on n'y décèle en général ni surenchère ni tendance à l'hagiographie.

Le deuxième point clé réside dans l'importance du renseignement militaire en général, du renseignement naval en particulier. La mission particulière confiée à L'Espine en janvier 1783, dans le cadre de la guerre d'Indépendance américaine, montre d'une part les enjeux qui se cachent derrière un simple courrier et d'autre part les techniques et le niveau de protection du secret à l'époque. L'enjeu est un simple courrier du roi mais qui contient l'idée maîtresse de sa stratégie du sel dans la zone caraïbe. L'ordre d'occuper la *Grande Saline* dans les Îles Turques ne tient pas de la lubie. Il s'agit bien de la déclinaison d'une stratégie appliquée au théâtre des opérations caribéen, consistant à s'emparer dans la zone du monopole juteux de l'or blanc de l'époque, le sel¹¹⁶³. Au niveau de la technique et du niveau de protection du secret, le cas étudié met en exergue d'une part le niveau avancé des techniques de cryptage des missives contenant des informations capitales, et d'autre part l'efficacité de la protection du secret dans la durée. En effet, entre le moment du cryptage de la missive et son décryptage s'écourent environ une quarantaine de jours. Pendant toute cette durée de « transmission » du message – durée qui est dans les normes de l'époque – aucune fuite et aucune interception ne sont à déplorer. Ces affirmations sont confirmées par les faits : l'escadre qui assure le blocus du point d'arrivée de la corvette de L'Espine ne connaît à l'évidence ni la nature du *Dragon* puisqu'elle le prend pour un corsaire ni sa mission précise puisqu'elle ne tente aucune poursuite de son équipage qu'elle a vu débarquer juste avant l'explosion de la corvette. Il s'agit d'une simple interception d'un petit bâtiment manifestement décidé à forcer le blocus mais dont on ne devine pas qu'il a une autre mission.

Quant au troisième point clé, il concerne les caractéristiques de l'émigration militaire française en Autriche, pendant la période de la Révolution française et la rupture qu'implique un exil sans retour auprès d'une puissance étrangère. Ce n'est pas

¹¹⁶³ Nicholas Andrew Martin Rodger, « The West Indies in Eighteenth-Century British Naval Strategy », in : *L'Espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI^e-XIX^e siècle*, Paul Butel (dir.) et Bernard Lavallé (dir.), actes du Colloque international de Talence, 30 juin-2 juillet 1995, Maison des Pays Ibériques, Bordeaux, 1996, 363 p., p. 38-60.

seulement un départ en émigration qu'il faut considérer mais une volonté d'élargir son horizon et surtout de se reconstruire un avenir. On découvre alors la seconde vie du chevalier de L'Espine qui, après avoir perdu ses biens dans sa patrie d'origine, entame une carrière prometteuse au sein de la Marine militaire autrichienne et réussit à gravir les échelons de la hiérarchie jusqu'à atteindre le grade de *Feldmarschall-Leutnant (FML)*. Il lie son destin à la cause Habsbourg dont il devient un fervent défenseur et consacre son énergie à développer une Marine de guerre austro-vénitienne constamment mise à mal par le manque de stabilité induit par les multiples traités signés entre la France et L'Autriche.

Il serait fort souhaitable de privilégier trois actions dans le cadre du prolongement des recherches : la première viserait à obtenir les autorisations et le financement d'une fouille supplémentaire de l'épave du *Dragon*. La deuxième consisterait à rassembler l'intégralité des écrits du chevalier de L'Espine, dispersés dans les multiples fonds d'archives tant français qu'autrichiens, afin de constituer un véritable corpus de ses activités. La dernière aurait pour but de réaliser une étude prosopographique des émigrés français en Autriche pour mieux comprendre ce mouvement migratoire.

En ce qui concerne la première action, la mise en place d'une nouvelle campagne de fouilles de l'épave du *Dragon* permettrait de délimiter une zone d'exploration aux alentours du site archéologique afin de retrouver d'autres artefacts, notamment l'ancre ayant servi à réaliser l'embossure salvatrice et la partie de la poupe qui s'est détachée de la coque au moment de l'explosion¹¹⁶⁴. Au cours de la deuxième campagne de fouilles, nous avons découvert non seulement un nouveau type de lest constitué de gueuses en fer de deux tailles différentes mais aussi un autre type de doublage en plomb en sus du premier doublage en cuivre mis au jour en 2000. Ces dernières découvertes sont de bon augure et une nouvelle campagne de fouilles permettrait très probablement de mettre au jour de nouveaux canons et divers objets de la vie courante à bord d'un navire de guerre. De surcroît, un objet indispensable manque à l'appel : la cloche. C'est elle qui règle la vie à bord et qui assure une certaine sécurité par temps de brume. Aucun navire du XVIII^e siècle ne prend la mer sans sa

¹¹⁶⁴ Une partie de la structure a pu ainsi dériver à quelques dizaines de mètres de distance.

cloche¹¹⁶⁵. La cloche d'un navire coulé est un objet de fascination pour le chercheur. Elle porte généralement le nom dudit navire, permettant de l'identifier avec certitude. Plus encore, la cloche est à sa façon un vecteur de transmission de l'histoire. Véritable voix du navire sur lequel elle a scandé la vie de l'équipage, elle a sonné le branle-bas du dernier combat.

Pour la deuxième action, même si la majeure partie des documents rédigés par le chevalier de L'Espine ont été exhumés des fonds d'archives, il doit rester néanmoins d'autres traces de son témoignage et surtout d'autres rapports dont certains en italien dans les fonds autrichiens. Pour la partie française, les nombreuses correspondances échangées sur le *Dragon*, que ce soit pour en prendre le commandement, pour les allers-retours entre la France et l'Amérique, ou encore pour la demande de doublage en cuivre, offrent une grande diversité liée à la fois aux activités de la vie quotidienne du chevalier et à des documents plus techniques. Il faut souligner ici que son rapport de naufrage constitue la pièce maîtresse et le point de départ de notre analyse historique. Le dépouillement des documents étudiés nous livre d'autres facettes du chevalier de L'Espine : ses qualités d'agent de renseignement avec son rapport d'une trentaine de pages intitulé « observations et instructions secrètes en Jamaïque en 1787 »¹¹⁶⁶, et ses qualités d'oncle attentionné lorsqu'il prend sa plume pour défendre les intérêts de Louis-Étienne de L'Espine lors de son retour en France au moment de la Restauration¹¹⁶⁷. De même, faute de sources suffisantes, il demeure difficile de reconstituer le parcours de L'Espine pendant les trois années faisant suite à sa fuite de 1793¹¹⁶⁸. En revanche, à partir de son intégration dans la Marine autrichienne en 1797, ses écrits montrent une forte implication dans le développement de sa patrie

¹¹⁶⁵ En 1761, des esclaves malgaches transportés par l'*Utile* (de la Compagnie française des Indes Orientales) sont abandonnés sur une île déserte de 1 km², au large de Madagascar après que le navire s'est échoué. Lors de fouilles de 2006 à 2013, une partie de la cloche de l'*Utile* est retrouvée et présentée lors d'une exposition itinérante. *Tromelin, l'île des esclaves oubliés*, Musée de l'Homme, exposition du 13 février au 3 juin 2019.

Lors des fouilles organisées par le *Département des recherches archéologiques sub-aquatiques et sous-marines (Drassm)* à Vanikoro (groupe d'îles dans la partie la plus orientale des Salomon en mer de Corail), la cloche de la *Boussole* de Lapérouse est retrouvée à 35 mètres de fond.

¹¹⁶⁶ Shd, Marine, cote MR1669.

¹¹⁶⁷ Shd, Vincennes, dossier Alpha CC7, 1564.

¹¹⁶⁸ Dans le fonds Grouvel de la bibliothèque du château de Chantilly, un registre nominatif par ordre alphabétique et par ordre d'arrivée (GR049, année 1793) existe avec la date et le descriptif de carrière de l'officier rejoignant l'armée de Condé. Or le nom de L'Espine apparaît une fois dans le sommaire mais les pages le concernant sont manquantes (aucune date, ni prénom, ni pédigrée).

De plus son nom n'apparaît pas dans le carton BB/1/63 et 64, Archives nationales, Pierrefitte. Ce carton contient la liste des émigrés dressée par le ministère de la justice.

d'accueil, tant dans le domaine juridique qu'administratif, et dans le domaine du maintien en condition des bâtiments de la flotte de guerre. Il est l'auteur d'un essai sur la Marine jugé plein de perspicacité et qui aboutit à la création de la première école navale, la *Marine-Akademie*¹¹⁶⁹. Il aurait également été à la base de la conception des textes fondateurs de la structure juridique et des règlements afférents aux affaires maritimes de la toute balbutiante Marine autrichienne. Ses responsabilités grandissantes le contraignent à écrire de nombreux rapports dont nous estimons n'avoir retrouvé qu'une petite partie. Il nous manque par exemple ses remarques et commentaires au sujet des officiers dont il a la charge lors de leur évaluation annuelle. Retrouver également les appréciations de ses supérieurs à son sujet nous permettrait d'avoir une image plus précise de sa personnalité. De même, retrouver des rapports de renseignement naval similaires à ceux que nous avons pu examiner, nous fournirait une base d'éléments comparatifs. Même si ce type de rapport reste majoritairement introuvable, il serait souhaitable d'en repérer un plus grand nombre afin de dessiner les contours du type d'informations recueillies, du lieu géographique et des analyses tirées des observations sur le terrain. Ainsi nous pourrions établir une cartographie du renseignement au XVIII^e siècle pour cerner une réalité obscure, mal connue et pourtant essentielle dans la prise de décision quant aux choix stratégiques de la cour de Versailles. Un tel complément viendrait alors combler les lacunes actuelles en la matière.

Quant à la troisième action, elle pourrait prendre la forme d'une étude prosopographique sur les Français émigrés en Autriche. S'appuyant sur les témoignages autobiographiques d'autres émigrés, elle viendrait compléter le corpus que nous avons mis en évidence et qui se limite aux seuls officiers de la Marine. Il serait judicieux d'exploiter les journaux personnels ou les Mémoires des émigrés nobles français en Autriche¹¹⁷⁰. Ces Mémoires livrent un réel témoignage des conditions d'exil, comme par exemple ceux du comte d'Arbaud Jouques (1770-1831) rédigés en 1822 après son retour en France¹¹⁷¹. Il y souligne la mélancolie provoquée

¹¹⁶⁹ Josef Ritter von Lehnert, *Geschichte der österreichisch-venetianischen Kriegsmarine während der Jahre 1797-1802*, Kriegsministerium, Wien, 1891, 351 p.

¹¹⁷⁰ Jean-Antoine de Reynaud de Monts, *Journal de campagne d'un émigré français au service de l'Autriche 1793-1796*, introduction de Jean Barada, Crépin-Leblond, 1933, 86 p.

¹¹⁷¹ Intitulé « Souvenirs de trente ans », le manuscrit se compose de 2 volumes : le premier renferme un portrait au lavis de l'auteur et un état des services militaires de 122 feuillets. Le second ne comporte que 53 feuillets. Archives et collections Raoul et Jean Brunon à Marseille.

par l'exil et la nécessité de mener une guerre civile dans des rangs étrangers. Tous les émigrés se posent la même question : comment concevoir une patrie sans monarque ? En 1799, quand il est à Venise au service de l'archiduc Charles, le chevalier de L'Espine tente de répondre à la question en proposant un *Mémoire de campagne contre la France pour rétablir la monarchie*¹¹⁷². Autre exemple tout aussi significatif, celui du supérieur hiérarchique de L'Espine – Folliot de Crenneville – qui décline l'offre du roi Louis XVIII à la Restauration, malgré les promesses de dédommagement de ses biens confisqués. Il préfère « rester pauvre mais fidèle à son maître Autrichien depuis la mort du Roi Louis XVI »¹¹⁷³. Folliot de Crenneville ne retourne pas en France et meurt à Vienne en 1840. Il en va de même pour le Breton Pierre Marie Auguste Picot de Peccaduc (1767-1834), émigré en Autriche et devenu le *Feldmarschall-Leutnant* August *Freiherr* von Herzogenberg, après avoir changé de nom et opéré une rupture totale avec la France¹¹⁷⁴. On lui prête d'ailleurs cette réplique : « Le général Herzogenberg a versé tant de sang pour Sa Majesté l'empereur d'Autriche qu'il ne lui reste plus une seule goutte de sang français dans les veines.¹¹⁷⁵ » À l'inverse, son frère cadet Henri (1771-1826) émigre et sert pendant vingt-trois ans sous le drapeau de l'Autriche, de la Hollande, de l'Angleterre, de l'Allemagne, de l'Espagne et enfin de la Russie. Cela ne l'empêche pas de retourner en France avec les Bourbons, d'être nommé maréchal de camp (général) en 1821 et de faire la campagne d'Espagne en 1823¹¹⁷⁶.

Même si l'émigration continue globalement à susciter l'attention des chercheurs, Bernard de Brye attire l'attention sur l'historiographie d'une absence¹¹⁷⁷ et rappelle la

¹¹⁷² Autriche, Kriegsarchiv, Italien, 1799, F. A, XIII, 14, Mémoire sur les opérations de la campagne actuelle contre la France.

¹¹⁷³ Karl Friedrich von Enzenthall, *Dictionnaire biographique des généraux autrichiens sous la Révolution et l'Empire 1792-1815*, Teissèdre, Paris, 2013, 2 vol., 1 143 p. Voir la notice de Folliot de Crenneville.

¹¹⁷⁴ Olivier Chaline et Margaret Longueval Buquoy, « L'exil et la rupture : des Picot de Peccaduc aux barons von Herzogenberg », in : *Noblesses en exil : Les migrations nobiliaires entre la France, l'Empire et l'Europe centrale XV^e-XIX^e siècle*, colloque international, Le Mans Université, 5-6 juin 2018. En ligne (consulté le 20.05.2019) :

<http://umotion.univ-lemans.fr/video/3459-itineraires-lexil-et-la-rupture-des-picot-de-peccaduc-aux-barons-von-herzogenberg/>

¹¹⁷⁵ Valentin von Streffleur, *Österreichische militärische Zeitschrift*, vol. 1, XXIV, Staatdruckerei, Wien, 1883. Voir p. 58 : « Der General Herzogenberg hat so viel Blut auf dem Schlachtfelde für seine Majestät den Kaiser von Österreich vergossen, dass kein Tropfen französischen Blutes mehr in seinen Adern ist. »

Olivier Chaline, Margarete Longueval Buquoy, *L'exil et la rupture : des Picot de Peccaduc aux barons von Herzogenberg*, article à paraître en 2019, 13 p.

¹¹⁷⁶ Hoefler (dir.), *Nouvelle biographie générale depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Firmin-Didot frères, Paris, 1862, 1 016 p., p. 83.

¹¹⁷⁷ Bernard de Brye, « La Révolution française et l'émigration de l'épiscopat gallican : historiographie d'une absence », in : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 40, n° 4, octobre-décembre 1993.

complexité des mouvements migratoires recouvrant une réalité hétérogène du fait d'une émigration ecclésiastique¹¹⁷⁸, nobiliaire¹¹⁷⁹ et militaire. Il est assurément difficile de savoir quels éléments au juste amenèrent des émigrés à abandonner le service des princes pour se mettre à la solde autrichienne au moment où les rangs des troupes Condéennes leur demeuraient ouverts. Rappelons que le refus de l'empereur d'Autriche de prendre à sa charge l'entretien du corps de troupes de l'armée de Condé a contraint les militaires à entrer à titre individuel au service d'une puissance étrangère. Et c'est le cas du chevalier de l'Espine, forcé de trouver un moyen de subsistance en rejoignant les Habsbourg dès 1797¹¹⁸⁰. D'autres auraient rejoint également le service étranger par désillusion comme le baron de Crossard qui s'est mis au service de l'Autriche puis de la Russie¹¹⁸¹. Dans ce cas, le pays d'accueil représente pour les émigrés un refuge incarnant un lieu de permanence face aux bouleversements révolutionnaires, ou encore un espace de ressources.

En définitive, la carrière du chevalier de L'Espine montre qu'il a gagné ses galons au feu dès l'âge de 24 ans à bord du *Dragon*. Cet officier au parcours bousculé a su traverser la fin d'un XVIII^e siècle bouleversé par la guerre d'Indépendance américaine et par la Révolution française, tout en bénéficiant de la protection d'une puissance étrangère. Avec la Révolution, son destin bascule passant du jour au lendemain du statut d'officier des vaisseaux du Roi noble à celui de « *persona non grata* » dans son propre pays. Son parcours montre surtout sa grande capacité d'adaptation : d'une part sur le plan géographique, puisqu'il a navigué en Méditerranée, en Atlantique, en Adriatique ou en mer des Caraïbes, et d'autre part sur

p. 604-628. ; Bernard de Brye, *Consciences épiscopales en exil 1789-1814*, éditions du Cerf, 2005, 528 p.

¹¹⁷⁸ L'épiscopat d'Ancien Régime a été tout particulièrement affecté. Cent-huit évêques, de leur plein gré ou sous le coup de menaces diverses, sont partis en exil dans toute l'Europe.

Archives nationales, Pierrefitte, 03/2680, dossier 2, pièces comptables de monseigneur de la Fare, évêque de Nancy : état des fonds royaux placés à Vienne.

¹¹⁷⁹ Alexandrine du Montet, *Souvenirs de la baronne du Montet 1785-1866*, publiés par le comte de La Boutetière, Plon, Paris, 1914, 509 p. La baronne Alexandrine Prévost de La Boutetière de Saint-Mars de Fisson apporte avec cet ouvrage un témoignage de premier ordre sur la société aristocratique viennoise de la fin du XVIII^e siècle.

¹¹⁸⁰ L'année 1797 est une année tourmentée pour l'armée de Condé contraint de négocier avec les autorités de Vienne, les commissaires britanniques et le tsar Paul I^{er}.

¹¹⁸¹ Jean-Baptiste Louis de Crossard, *Mémoires militaires et historiques pour servir à l'histoire de la guerre depuis 1792 jusqu'en 1815 inclusivement*, Migneret et Delaunay, Paris, 1829, 6 vol.

Le baron de Crossard (1765-1845) émigre dès 1791. Il fait toutes les campagnes de la Révolution, du Consulat et de l'Empire sous les uniformes autrichien, russe et espagnol. Il ne rentre en France qu'avec les Bourbons en 1814. La Restauration le ramène au service français. Son titre de baron lui a été donné par l'Autriche.

le plan technique, ayant embarqué sur différents types de bâtiments : corvette, brick, frégate, galère, canonnière, etc. Cette capacité d'adaptation lui permet également de s'illustrer au sein de la Marine autrichienne et renvoie l'image d'un homme digne de confiance à qui l'on peut confier des missions périlleuses. Malgré des conditions de navigation risquées, des conditions d'hygiène déplorables à bord des bâtiments, et les dangers courus lors des combats navals, L'Espine sort indemne de ses multiples campagnes. Aucune blessure ne vient émailler ses pérégrinations. Estimé de ses subordonnés autant que des souverains qu'il a servis, il hérite de la lourde tâche de réorganiser la flotte autrichienne avec les débris de la flotte vénitienne et termine sa carrière, propriétaire d'un régiment d'infanterie de ligne autrichien et gouverneur militaire de Milan, un poste très prisé à cette époque.

La vie du chevalier de L'Espine aurait pu tomber à jamais dans l'oubli et l'indifférence, sans la découverte d'une épave qui fait ressurgir son destin à la croisée de l'archéologie et de l'histoire. Ces recherches interdisciplinaires lui rendent un hommage mérité dans le cadre du devoir de mémoire, tout en apportant un éclairage nouveau sur le destin d'un homme de l'ombre.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

SOURCES : Archives (A) et Sources imprimées (S.i)

ARCHIVES (A)

Cette recherche a nécessité le dépouillement de nombreuses archives dans plusieurs pays notamment à Malte, en Autriche et aux États-Unis. De ce fait les langues de travail ont été à la fois l'anglais, l'allemand et l'italien. Pour la France, l'essentiel a été puisé aux Archives nationales¹¹⁸² et au service historique de la Défense (Shd).

Archives FRANCE (A.f)

Archives AUTRICHE (A.ö)

Archives ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (A.usa)

Archives MALTE (A.m)

Archives ROYAUME-UNI (A.uk)

Archives FRANCE (A.f)

A.f 1. Archives nationales : site de Paris (Caran)

La plupart des documents étudiés proviennent du dépouillement des archives de l'ancien secrétariat d'État de la Marine, qui comprennent plusieurs ensembles distincts, individualisés dès l'Ancien Régime : les archives administratives du département de la Marine, les archives relatives à l'administration des consulats, et les archives intéressant les colonies.

A.f 1.1. Fonds Marine

Il existe un guide des recherches dans les fonds d'archives de la Marine conservés aux Archives nationales donnant un historique des fonds, un aperçu critique

¹¹⁸² Les Archives nationales comprennent le site de Paris avec le Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (CARAN), et le site de Pierrefitte.

du contenu de chaque série ainsi que les sources complémentaires et les divers instruments de recherche existant. Il a été constitué par Étienne Taillemite, sous le titre *Les Archives de la Marine conservées aux Archives nationales*, Vincennes, 1991, 127 p. Une deuxième édition a été complétée et mise à jour par Ph. Henrat (Service historique de la Marine). On peut également se référer au *Guide du lecteur des Archives de la Marine, État des répertoires et inventaires, éléments de bibliographie*, dont l'auteur est E. Le Maresquier, Paris, 1995, 88 p.

A.f 1.1.1. Sous-série B 2 - Ordres et dépêches du ponant

Cette sous-série comprend six catégories différentes de documents : les ordres du roi concernant la marine du Ponant, les dépêches du ministre concernant la marine du Ponant, les ordres du roi concernant la marine du Levant, les dépêches du ministre concernant la marine du Levant. Il s'y ajoute deux registres d'expéditions de la marine renfermant essentiellement des arrêts du Conseil, des pièces expédiées au nom du duc de Beaufort, amiral de France, et, en général, des actes nécessitant l'intervention d'une autorité autre que le secrétaire d'État à la Marine.

Marine B²419 : Le chevalier de l'Espine, Brest (f° 353).

Marine B²420 : Sur les caronades dont les anglais font usage (f° 92).

Marine B²424 : Signature des préliminaires de Paix.

Marine B²425 : Extrait des principaux ordres et décisions.

A.f 1.1.2. Sous-série B 3 - Correspondance Ponant : lettres reçues

Cette subdivision est essentiellement composée des lettres reçues par les bureaux du Ponant et du Levant, auxquelles a été ajoutée une partie de la correspondance des bureaux des prises, des fonds et des classes. C'est ainsi, en particulier, que les pièces en provenance des ports secondaires du Ponant et du Levant sont presque toutes relatives aux classes. On y trouve, par ailleurs, des documents qui n'y sont pas à leur place, tels que des projets d'armements ou des pièces concernant l'artillerie, les bois de marine, la santé, les constructions navales.

Marine B³180 : Demande de doublage en cuivre de la carène de la corvette *Dragon*.

Marine B³695 : Lettres reçues.

Marine B³704 : Ponant 1781 Roger Fréville, commis aux classes au Croisic, départ de la Corvette le *Dragon* (f° 23).

Marine B³705 : Sur les obusiers nommés caronades trouvés sur une prise anglaise (f° 186 et 189).

Marine B³707 : Sur le doublage des vaisseaux en cuivre (f° 115).

Marine B³718 : Le chevalier de l'Espine commandant la Corvette le *Dragon* (f° 310-311).

Marine B³719 : Latombe, Consul général à Boston (f° 132).

Marine B³724 : Départ de la Corvette le *Dragon* pour Philadelphie (f° 263 et 265).

Retour de la corvette le *Dragon*, nouvelles de Boston (f° 543 et 545).

Marine B³738 : Le chevalier de l'Espine (f° 120).

Marine B³800 : L'Espine au Croisic (f° 19).

Marine B³803 : Mémoire du comte d'Hector sur le doublage en cuivre pratiqué par les anglais (f° 6).

A.f 1.1.3. Sous-série B 4 - Campagnes

Cette sous-série marine remonte à 1785, date à laquelle le maréchal de Castries secrétaire d'État à la Marine, confie à deux officiers la tâche d'extraire les documents les plus marquants des fonds existants afin de constituer des dossiers de campagnes. La majeure partie de la sous-série Marine B4 est donc formée de correspondances émanant des officiers en service à la mer, de rapports, de journaux de navigation, de récits de voyages et de combats. Toutefois, on y trouve également des documents beaucoup plus disparates : mémoires sur les sujets les plus divers, projets d'armements, documents sur les prises, correspondance diplomatique.

Marine B⁴132 (1777) : Rapport de M. de Saint-Cosme sur l'équipage de l'*Aimable*, frégate qu'il commande (f° 283).

Marine B⁴139 (1778) :

Lettre de M. de Saint-Cosme, commandant l'*Aimable*, de Toulon (f° 288).

1780. Lettres de M. de Macnemara, commandant la *Friponne*, de Lorient, Groix, Brest, Mindin, Port-Louis (f° 197).

Facture des effets envoyés pour la *Friponne* - Instruction du comte d'Hector pour Macnemara, destiné à établir sur Ouessant une croisière d'observation, afin

d'instruire le comte d'Estaing de la position et des forces des Anglais. Document microfilmé.

Marine B⁴140 : Courrejeolles - capitulation des îles turques. Document microfilmé.

Marine B⁴188 (2 pièces de 1779) : Lettres de M. de Macnemara, commandant la *Friponne*, de Port-Louis, Fayal, Cadix, Lorient, Brest, l'île de Ré, Pauillac, Royan, Saint-Nazaire - Instruction pour le même - Note approuvant le projet de Macnemara de croiser dans les parages des Açores pour protéger un convoi hollandais venant du cap de Bonne-Espérance (f° 5).

Marine B⁴189 (1781-1783) :

Lettre de M. de Macnemara, commandant la *Friponne*, de Cadix ; Extrait de son journal (chiffre) - Lettre de Castries au même (f° 75).

Lettres du chevalier de L'Espine, commandant le *Dragon*, de Lorient et Boston, avec le procès-verbal de la visite de cette corvette en ce port - Lettre du même, de Lorient à son retour de Boston, où une nouvelle corvette a été construite pour remplacer la première (f° 208).

Marine B⁴195 (1778-1782) :

Chiffre avec Monsieur de Bouillé et Monsieur de Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue (f° 3), clef du chiffre.

Extrait de lettres de Bellecombe et Castries en 1782 (f° 8).

Rapport de Courrejeolles sur les îles turques non daté (f°187).

Marine B⁴206 : L'*Aimable*, correspondance d'officiers (f° 14-35).

Marine B⁴216 : Mémoire du Roi : Bellecombe se rend aux îles sous le vent avec des barils d'or et d'argent à bord de la *Néréide* (f° 49-57).

Marine B⁴217 : Ordre signé du Roi de partir à Saint-Domingue pour la signature du traité sur la *Précieuse* (f° 236).

Marine B⁴220 : Instructions au chevalier de L'Espine (f° 311-312)

Marine B⁴266 :

Campagne aux îles d'Amérique.

Chevalier de Grasse Brançon, îles turques, *Coquette* (f° 74-85).

Lettres de L'Espine du Cap le 20 février 1783 (f° 204-206).

Extrait de la lettre écrite par L'Espine à Bellecombe le 24 janvier 1783 de Montechristi (f° 207).

Lettre de Courrejeolles du Cap le 8 février 1783 (f° 209-211).

Lettre de Bellecombe à Castries le 13 février 1783, perte du *Dragon* (f° 212-213).

Marine B⁴ 287 : Mémoire du Roi pour l'instruction de Macnemarra (*Friponne* et *Gloire*) en 1781 (f° 609-614).

A.f 1.1.4. Fonds Journaux de bord 4JJ

Ce fonds est un complément à la sous-série marine B 4 (campagnes avant 1789) pour les journaux d'opérations de guerre. Il existe aussi un fonds de journaux de bord des voyages et missions hydrographiques. Étienne Taillemite en a dressé un inventaire de 168 pages en 1963.

Marine 4JJ 144 : Journal de la *Friponne*.

Marine 4JJ 144N : Journal de *l'Aimable*.

A.f 1.1.5. Sous-série B 5 - Armements

Outre des états de situation périodiques des bâtiments du roi, cette série renferme des pièces relatives aux armements, des listes générales de matériel flottant, des états comparatifs de la marine à diverses époques, des notes sur les marines étrangères et leur valeur comparée à celle de la marine française, des documents financiers sur les constructions navales et les frais d'entretien des navires.

Marine B⁵21 : État des vaisseaux mis à la mer de 1779 à 1782.

Marine B⁵21 : État qui présente le nombre des vaisseaux construits dans les différents ports de 1778 à 1783.

A.f 1.1.6. Sous-série C 1 – Officiers militaires

La sous-série Marine C 1 est consacrée aux officiers militaires, c'est-à-dire aux officiers appartenant aux corps de commandement : officiers de marine proprement dits, officiers des galères, officiers titulaires de grades intermédiaires, gardes de la marine et du pavillon amiral, officiers bleus.

Marine C¹183 : Registres des mouvements des officiers de la marine : table alphabétique, officiers généraux, capitaines de vaisseau, capitaines de frégate, lieutenants de vaisseau, capitaines de brûlot, enseignes de vaisseau, lieutenants de frégate, gardes de la marine, 1684-1786.

Marine C¹184 : Liste générale des officiers de la marine.

Marine C¹186 : Liste générale des officiers de la marine, 1704-1786.

Marine C¹187-189 : Liste générale des officiers généraux de la marine et des chefs de division, majors de vaisseau, lieutenants de vaisseau et sous-lieutenants de vaisseau, 1772-1793.

Marine C¹277 : Listes générales et états de services d'officiers de marine, 1775-1829.

A.f 1.1.7. Sous-série C 6 - Rôles d'équipage

La sous-série Marine C 6 est constituée de registres relatifs à la comptabilité des équipages de la marine royale et des galères. La plupart de ces articles, versés à Paris par les archives des ports, concernent des bâtiments de guerre de tous types, de la prame au vaisseau.

Marine C⁶1010 : corvette *Dragon*.

Marine C⁶762 : corvette *Dragon*.

Marine C⁶1271 et 1284 : chébec *Séduisant*.

Marine C⁶658, 757 et 822 : frégate *Friponne*.

A.f 1.1.8. Sous-série C7 - Dossiers individuels

La sous-série Marine C 7 contient les dossiers individuels des officiers de vaisseau ou de plume classés par ordre alphabétique. Cette série nous a permis de retrouver une bonne partie des états de service lors des campagnes en mer sous pavillon français.

Marine C⁷181 : Antoine Joseph Guillaume de L'Espine (père) enseigne des galères.

Marine C⁷183 : dossier de L'Espine, Joseph Gabriel états de service.

Marine C⁷186-188 : dossier de L'Espine, états de service (son frère).

Les archives personnelles de Charles de Beaumont, chevalier d'Éon sont conservées aux Archives nationales sous la cote 277AP.

A.f 1.1.9. Sous-série C 8 - Ordre de Chevalerie

La sous-série Marine C 8 renferme essentiellement ce qui subsiste des archives des ordres de Saint-Jean-de-Jérusalem, de Malte, du Saint-Esprit, de Cincinnatus et surtout de l'ordre de Saint-Louis avant et après la Révolution.

Marine C⁸1 : carton déficitaire.

Marine C⁸17 : Travaux de la commission chargée d'examiner les demandes des anciens officiers de marine émigrés, 1814-1817.

Marine C⁸18 : Écoles de la marine, écoles royales militaires, écoles nationales, collèges de Louis-le-Grand, des Jésuites, de la Flèche, d'Alès et de Vannes, école des Mines, 1753-1791.

Marine C⁸19 : Brevets et commissions d'officiers de vaisseau et de plume de la marine royale, 1740-1789.

A.f 1.1.10. Sous-série D 1/ 8 - Constructions navales

La sous-série Marine D 1 (1200-1815) renferme essentiellement des mémoires, lettres et devis relatifs à la construction et à l'entretien des bâtiments de guerre, ainsi qu'aux inventions concernant l'art naval. Correspondance, mémoires et devis concernant les constructions navales, les travaux maritimes et portuaires, les bois de construction, chanvres, brais, goudrons, tourbes et autres matériaux, les forges et fonderies, les vivres de la Marine, l'artillerie navale et les chiourmes.

Marine D¹ : Nouvelle technique du chevalier de Sérignac pour le doublage en cuivre (1782, 15 novembre) Paris. *Lettre du chevalier de Sérignac au ministre*. Il annonce l'envoi de ses observations sur le doublage des vaisseaux en cuivre et sur une nouvelle technique (f° 60).

Observations sur les inconvénients du doublage des vaisseaux en cuivre, et sur les avantages de la nouvelle manière de le préparer par le chevalier de Sérignac (f° 61).

A.f 1.1.11. Sous-série D 2 - Travaux maritimes par port

La sous-série D 2 comprend les documents concernant les travaux maritimes classés par port. Cette cote au grand intérêt contient de nombreux plans et dessins.

D²46 : plan de l'arsenal de Toulon, sans date.

A.f 1.1.12. Sous-série E - Comptabilité

Cette série comprend les Ordres et dépêches, ordonnances de fonds, billets et ordres de décharge, journaux comptables des trésoriers généraux de la Marine, la comptabilité des recettes et dépenses des ports, 1645-1808.

Marine E¹³⁸ et Marine E¹³⁹ : Ordres de fonds et dépenses secrètes de la marine de 1780-1784.

Une autre source importante de revenus est, pour l'Amiral, les prises maritimes faites en temps de guerre, dont il perçoit le dixième. Jugées d'abord par les amirautés particulières, les affaires concernant les prises le sont à partir de 1676 par une commission extraordinaire du Conseil, le Conseil des Prises, présidé après 1695 par l'Amiral. Cette juridiction ne fonctionne, en principe, qu'en période de guerre mais son activité est prolongée jusqu'au règlement des affaires en instance. Bien que le droit du dixième des prises soit enlevé en 1758, l'Amiral, en échange d'une rente annuelle, celui-ci continue à présider le Conseil pendant la guerre de l'Indépendance américaine et en conserve les archives.

A.f 1.1.13. Sous-série F 2 - Prises

Cette sous-série est consacrée aux prises maritimes, dont le détail, d'abord confié aux bureaux du Ponant et du Levant, passe en 1738 au bureau de la police des ports avant d'être constitué en service autonome de 1754 à 1757, puis réunit au bureau des officiers de plume, et enfin rétabli en tant que service particulier le 1^{er} juillet 1778.

Marine F²⁴⁸ : Ordres et dépêches ministérielles de 1781.

Marine F²⁶⁸ : Registre des prises capturées par les bâtiments de guerre et les corsaires français, 1778-1781.

Marine F²⁷⁸⁻⁸⁰ : États par port des prises capturées par les bâtiments de guerre et les corsaires français, 1778-1782.

Marine F²⁷⁹ : État des prises par port 1780. En D 5, Port de Brest, prises effectuées par la Friponne en 1781-82.

Marine F²⁸⁰ : État des prises par port 1781-1782. Bilan de Brest, un "*Dragon*" pris le 12 mai 1781 et vendu 9,438 livres et 16 sous.

Marine F²⁸¹ : État général de liquidation, prisonniers anglais, liquidation des prises 1778-1788. Le Dossier 1 contient un état des prises fait à Brest en 1787 qui

répertorie en pages 10 et 11 la prise du corsaire *Dragon*, le 12 septembre 1781 et indique son prix de vente à Nantes (achat par la Marine royale non précisé). La partie des prisonniers traite des prisonniers français aux mains des Anglais.

Marine F²⁸² : États des prises par port.

Marine F²⁹⁰⁻⁹² : Liste des prisonniers de guerre.

Marine F²⁹⁹⁻¹⁰⁰ : Prisonniers de guerre en 1781.

A.f 1.1.14. Sous-série F 3 - Documents divers

Marine F³⁸¹ : Cercle des Philadelphes (statuts de l'association).

Marine F³⁹⁶⁻¹⁰¹ : Saint Domingue (partie française).

Série G - Dépôt des papiers publics des colonies

Dans ce fonds « Marine », la série G (256 articles) présente des copies et compilations de documents divers, entre 1266 et 1863. Ces documents concernent l'administration de la Marine, des colonies et du commerce.

A.f 1.1.15. Sous-série Marine G

Marine G166 : Correspondance reçue par le Maréchal de Castries de 1778 à 1782.

Marine G178 : chiffre (1741 à 1776). Chiffre indéchiffrable et chiffres employés dans les dépêches aux diverses colonies.

Marine G193, (f° 43) : rapport d'un espion anglais sur le port de Toulon en 1764.

Marine G215-219 : Cartes et plans des ports et rades sous domination française pendant la Révolution et l'Empire : Anvers, Ostende, Terneuse, Rotterdam, Nieuw-Diep, Amsterdam, Flessingue, Gênes, la Spezia, Livourne, Civitavecchia, Anzio, Ancône, Venise, Trieste. 1787-1813 [1862].

A.f 1.1.16. Sous-série Marine G 1

États des vaisseaux du Roi de 1782 à 1784 : Le chevalier de L'Espine dans la liste des enseignes de vaisseau (solde 1200).

A.f 1.1.17. Sous-série Marine G 5 - Conseil des prises, papiers du greffe

G⁵212. Prises : Ventes, contestations. 1. Bayonne. 2. Brest.

G⁵262. Minutes de jugements de prises, 1761, 1763, 1764, 1780, 1781, 1782.

Enregistrement des procédures reçues au greffe du Conseil des Prises

G⁵264*. Dépouillement des procédures de prises, août 1778-mars 1782.

A.f 1.1.18. Fonds 3JJ

Cette subdivision renferme des pièces de nature très variée, concernant presque tous les pays du monde : correspondances scientifiques, récits de voyageurs ou de missionnaires, originaux ou extraits de journaux de bord, rapports de mer, notes et mémoires de caractère géographique. Le carton 75 concerne Saint-Domingue en général, avec des mémoires et rapports concernant l'administration, et quelques pièces nautiques.

MAR/3JJ/292 :

Dossiers 8 et 9 : Remarques pour la navigation des côtes de Saint-Domingue avec des plans (1724 à 1728), Recueil contenant des extraits de diverses navigations faites sur plusieurs points des côtes de Saint- Domingue.

Dossier 15 : mémoire sur les poisons dont les nègres font usage à Saint-Domingue, donné à Monsieur le Comte d'Estaing par Desperrières (1764).

Dossier 19 : Diverses pièces relatives à Saint-Domingue de 1738 à 1782.

Dossier 21 : Liste des plans et cartes relatifs à la colonie de Saint-Domingue de 1780 à 1798.

Dossier 30 : Courrejeolles, minute de la description des Îles Turques, journal de découvertes (1783).

Dossier 31 : Vergennes (de), Courrejeolles, mémoire, descriptions et autres pièces concernant les Îles Turques.

Dossier 37 : renseignements au sujet de la carte réduite de Saint-Domingue (1785).

MAR/3JJ/298 :

Dossier 23 : Bellin, description des débouquements qui sont au nord de l'île de Saint-Domingue pour le service des vaisseaux du roi (1765).

A.f 1.1.19. Fonds Colonies

Créé en 1776 par un édit royal, le Dépôt des papiers publics des colonies (DPPC) était chargé de conserver, au niveau de l'administration centrale sous forme de copies, les actes les plus importants rédigés dans les colonies et pouvant garantir les droits des personnes et la sûreté de l'État. L'instrument de recherche principal est le *Répertoire numérique des archives des colonies* de P. de Vaissière et Y. Bézard, complété par J. Mallon, M.-L. Boulard et E. Taillemite, Paris, 1914-1975.

Col C^{9a}152 : Correspondance chiffrée de Bellecombe.

Col C^{9a}153-154 : Courrier de Bellecombe sur l'escadre de l'amiral Hood, du 22 janvier 1783.

Col C^{9B}33 : Affaire des Îles Turques.

Col C^{9B}35 : Courrejeolles.

Col C^{9B}8-25, 27-32 : 1723/1782 : Correspondance à l'arrivée.

Col C^E281 : Mission particulière du chevalier de L'Espine en Jamaïque.

Col C^E95 : Courrejeolles, chevalier de Saint-Louis.

592PO/1/14 : Correspondance de Dumaine, contrôleur de la Marine et des Colonies à Saint-Domingue, An VI-An X (1798-1802), 4 vol., répertoire numérique, 1991, actualisé en 2005.

A.f 1.1.20. Fonds Affaires étrangères

Ministère des Affaires étrangères, Direction des archives, *Les Français à l'étranger et la Révolution*, Nantes, 1989.

Correspondance en provenance des 105 postes consulaires, classée par ordre alphabétique, d'Ajaccio à Zante. 1577-1792 : AE/B/I/75 à AE/B/I/1188.

Correspondance des agents diplomatiques français à l'étranger et des agents diplomatiques étrangers en France. 1651-1821 : AE/B/III/462 à AE/B/III/485

AE B¹209 : Lettre de Monsieur Létombe du 22 juin 1782.

AE B¹293-294 : Microfilm, f° 100 à 102 puis f°155 à 156 : sur la frégate *Ste Elisabeth* de Malte, 40 canons

AE B¹814 : Correspondance Consulaire Malte 1664-1720.

AE B¹824 : Correspondance consulaire Malte 1784-1790.

M/895 à M/1000 et M/1037 à M/1048 : Les Archives nationales conservent une partie des archives de l'ambassade de Malte auprès du gouvernement français pour les XVII^e et XVIII^e siècles. Il s'agissait, à l'origine, des documents censés concerner les biens de l'Ordre de Malte en France, à l'exclusion des papiers diplomatiques.

AE B³457 : États-Unis 1781-1870, relations avec la France, mot du guet et alphabet

AE B³461 : Mémoires sur le développement du commerce et de la navigation en France, 1737-1851.

MAE/266/QO : Inventaire des dossiers du personnel (1700- 1816). Dossier Létombe, Volume 46, 20 pièces.

A.f 2. Archives nationales : site de Pierrefitte

La sous-série AB/XIX est créée en 1856 à l'occasion de la réorganisation du secrétariat des Archives nationales, devenues Archives de l'Empire, avec pour vocation de recueillir tous les documents entrés par voie extraordinaire, c'est à dire en dehors des versements des administrations publiques. Elle regroupe des pièces isolées, collections et papiers d'érudits.

AB/XIX/194 - AB/XIX/197.

Histoire militaire du XVIII^e siècle et de l'émigration (collection sur). Historien, l'abbé Gautier a donné aux Archives nationales une collection de documents relatifs à l'histoire militaire du XVIII^e siècle et à l'émigration. Émigration et armée des princes. 1791-1814.

AB/XIX/3300 :

Collection de livres de raison¹¹⁸³ : le livre de raison de Jean-Baptiste de Grille marquis de Robiac ; Nombreuses réflexions personnelles de l'auteur.

AB/XIX/3953 :

Dossier Louis-Etienne de L'Espine.

Dossier 1. États de service et note biographique, 12 pièces, 1806-1812.

Dossier 2. Pièces diverses : reçus et certificats en allemand et en italien ; lettres de madame de Wurmb, 6 pièces, 1806-1811.

¹¹⁸³ Un livre de raison est un registre de comptabilité domestique comportant également des notations à caractère familial ou local. Tenu par le père de famille, il constituait un aide-mémoire pour l'auteur, mais il était principalement destiné à renseigner ses héritiers.

Dossier 3. L'Espine prisonnier sur parole des Anglais à Malte, 3 pièces, 1809.

Dossier 4. Collection complète des ordres et notes de service du chef des mouvements de la marine militaire du royaume d'Italie [Eugène de Beauharnais] adressées à M. de L'Espine commandant la division de croisière sur les côtes de la Romagne, 89 pièces, 13 janvier 1812 au 10 janvier 1814.

Dossier 5. Collection complète des ordres du jour de M. de L'Espine commandant la division des côtes de la Romagne, 50 pièces, 1813-1814.

Dossier 6. Lettres du capitaine de vaisseau Margallé, 2 pièces, 1813.

Dossier 7. Pièces sur la prise d'Ancône (Italie) et la capitulation de la flottille franco-italienne,

AB/XIX/ 4217 :

Cercle des Philadelphes

AF/IV :

Radiations de la liste des émigrés : table alphabétique des arrêtés consulaires et décrets impériaux, (salle des inventaires : microfilm 209).

BB/1/62 à BB/1/96 :

Sur les Émigrés (1792-1807), avec un index manuscrit sur fiches des noms de personnes, dit « fichier des émigrés », établi par M. Robinet). Environ 100 000 fiches consultables en salle de lecture des microfilms de Pierrefitte, microfiches 2158 à 2443. S. HAYM, Deuxième fichier des émigrés (microfiches 2444 à 2637).

Fonds du Comité de sûreté générale. Fichier photocopié en 9 vol. (Pierrefitte, inventaire F/7/04 à 12)

D/XXV/76 dossier 756, f° 35 :

Dossier sur l'incarcération de Courrejolles.

D/XXIXbis/31B, dossier 325 ; Pièces n° 19-20.

Lettres du sieur Courrejeolles au comité de recherches de la municipalité de Paris sur la « courrejoline », son invention (équivalent de la mine moderne) des 26 et 29 juin 1791.

F/7/04 à 12 : Fonds du Comité de sûreté générale. Fichier photocopié en 9 vol. (Pierrefitte, inventaire).

F/7/ 2229-2230 : liste des français au service de l'Autriche (1809-1810).

F/7/5617 : Caron de Beaumarchais, Pierre Augustin.

F/7/8373 A : Les Français au service de l'étranger (1809-1812).

F/19/6329 : Congrégations religieuses de femmes (classement départemental), Testament solennel de Dame Marie de Grille d'Estoublon, 1737.

27AP11 :

Correspondance de Bellecombe avec François Neufchâteau procureur général au Cap à St Domingue de 1784 à 1785.

Les archives des tribunaux d'arrondissement et du tribunal criminel de Paris ont été entièrement brûlées dans l'incendie du palais de justice en 1871. Seuls furent épargnés les dossiers des procès jugés entre avril 1791 et septembre 1792 par les six tribunaux criminels provisoires. Ces archives sont aujourd'hui conservées aux Archives Nationales à Pierrefitte-sur-Seine, en sous-série Z/3.

O/3/2680 :

Dossier 2. Pièces comptables de Monseigneur de La Fare, évêque de Nancy, état des fonds royaux placés à Vienne.

A.f 3. Service historique de la Défense (Shd)

A.f 3.1. Service historique de la Défense à Vincennes

A.f 3.1.1. Shd Vincennes : Plans

D1⁶⁹ : N° 66 : Frégate de 40 canons *Proserpine* par Collet, Brest, vu et approuvé par Le maréchal de Castries.

D1⁶⁵ : N° 30 : Frégate *Proserpine* « Ornaments de la proue » lavis, 1mi3.

8DD1¹⁴ : N° 19, plan du Chébec le *Séduisant* de 20 canons de 8.

2G^{41 bis} : N° 6, plan et élévation d'une frégate de 24 canons *Friponne* signé par Morineau le 12 janvier 1747 à Rochefort.

15DFC925C : Carte de Porte Plate.

15DFC135B : Plan et profil d'un pont à écluse projeté sur le débouché du nouveau lit du détournement de la rivière du haut du Cap par M. de Bellecombe, 1784.

SH 104-106 : Cartes et ports par l'ingénieur hydrographe Bellin (1770).

SH 114 : Atlas de Saint-Domingue.

SH 146 : Arsenal de Venise en 1806.

SH 243-246 : Côtes de Saint-Domingue.

A.f 3.1.2. Shd Vincennes : autres documents

A4⁸⁷ : Chiffre de 1709 à 1760.

AA1²⁰ : Ordre de Saint-Louis.

CC2¹⁰²⁹ et ¹⁰³⁰ : Officiers de 1792 à 1816.

BB4¹¹⁵ : Liste de vaisseaux, frégates et corvettes appartenant à la République de Venise en 1797 et liste de la flotte présente en Adriatique.

BB5⁴ : Liste des vaisseaux français perdus, pris ou détruits de 1793 à 1796 et état des navires brûlés du 23 septembre 1799 à 1817.

BB5⁶ : Vaisseaux et frégates de 1801 à 1807 (f° 6).

BB7 : Marines étrangères.

Marine, cote MR1669.

1Mi 1167 (microfilm) : Venise, Trieste 1810.

Ya 514 : Expédition d'Amérique, Ordre de Cincinnatus Ancien Régime.

Fonds Pinasseau 1K45, carton n° 40.

A.f 3.2. Service historique de la Défense à Brest

Au SHD de Brest il existe une sous-série 2 Q qui comprend la liste des prises et liquidations de la guerre d'Amérique, des guerres de la Révolution et de l'Empire et de la guerre de 1870 (1794-1871).

2Q6 : Rôle de prise du *Dragon* le 12 septembre 1781 par la *Friponne*.

Fonds Levot : LEVOT (P.), bibliothécaire du port de Brest.

26-142 :

Dossiers de marins, membres de l'Académie royale de la marine, etc., recueillis par Levot et rangés par ordre alphabétique.

Ce recueil a donné lieu à la publication suivante : Petite historiographie navale de la marine française, depuis Louis XIV jusqu'à nos jours, comprenant le facsimilé de la signature de 204 célébrités maritimes classées par ordre de règne (Brest, 1853).

A.f 4. Ministère des Affaires Étrangères (MAE) La Courneuve

La conduite de la diplomatie française fut assurée directement par le roi et son entourage direct jusqu'au XVI^e siècle. Un règlement du 1^{er} janvier 1589 crée le secrétariat d'État des Affaires étrangères qui est supprimé en 1624 et définitivement rétabli en 1626. Il est chargé de la correspondance avec les gouvernements étrangers

et les ambassadeurs accrédités auprès de ceux-ci par la France. Ses attributions s'étendent aussi au commerce extérieur concurremment avec le contrôleur général des finances et le secrétaire d'État de la Marine.

230/PAAP:

La Luzerne, chevalier Anne-César, registre de la correspondance (États-Unis) de janvier 1783 à janvier 1784.

Mémoire sur le commerce entre la France et les États-Unis, le commerce entre les Antilles françaises et les États-Unis.

511 à 516, Angleterre : tractations de M. Achard de Bonvouloir avec les insurgés.

53 MD/ 410 : Clé des dépêches.

A.f 5. Archives départementales des Bouches-du-Rhône (AD 13)

Cote 56H : Les archives du Grand Prieuré des 48 commanderies de la langue de Provence ont d'abord été conservées à Saint-Gilles avant d'être transférées à Arles en 1615. C'est pourquoi elles sont aujourd'hui déposées aux Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (centre de Marseille), où elles ont reçu la cote 56 H. On y trouve plus de 500 dossiers de preuves de chevaliers.

56H551 : preuves de L'Espine Joseph (microfilm f°111-125).

56H556 : preuves d'Honoré de Grille.

56H557 : preuves de Gaspard de Grille.

A.f 6. Archives départementales du Finistère (AD 29)

Henri Bourde de la Rogerie, passionné par l'histoire maritime, se préoccupa de réunir et de classer les fonds des Amirautés de Quimper et de Morlaix, ce qui donna lieu à la publication d'un inventaire sommaire commun aux deux fonds en 1902, dont l'introduction fait aujourd'hui toujours référence en la matière.

Par convention du 1^{er} mai 1896, il accepte de confier à la ville de Brest la garde des archives de l'amirauté de Léon. Inventorié par L. Delourmel et G. d'Haucourt en 1941, le fonds, mis en caisse pour être évacué, disparaît lors d'un incendie au cours d'un bombardement le 2 juillet 1941. Seuls trois exemplaires de l'inventaire subsistent suite à cet événement.

A.f 7. Archives départementales de Loire-Atlantique (AD 44)

Les archives départementales de Loire-Atlantique à Nantes conservent une archive essentielle à la compréhension de la genèse du *Dragon* de l'enseigne de vaisseau de L'Espine : le dossier de prise du corsaire *Dragon* de Guernesey, par la Marine royale française en 1781. De surcroît, le dossier de prise contient le journal de bord du corsaire anglais.

Greffe de l'amirauté, carton B 4931. Le carton contient trois dossiers correspondant à trois prises effectuées et enregistrées en 1781 : le *Hoop*, le *Dragon* et le *Ranger*.

A.f 8. Archives départementales du Val-de-Marne (AD 94)

1E42 : Acte de décès de Courrejeolles, Edepot, Choisy.

A.f 9. Bibliothèque nationale de France (Bnf)

Département des manuscrits, volumes reliés du Cabinet des titres : recherches de noblesse, armoriaux, preuves, histoires généalogiques. Armorial général de France, dressé, en vertu de l'édit de 1696, par Charles D'Hozier (1697-1709). T XIV, Languedoc, 1701-1800, 1 224 p.

8LN 2744137 : Essai biographique sur Guillaume Léonard de Bellecombe, 1896.

S6417 : Monographie Le cercle des Philadelphes, 1785 Tableau du cercle des Philadelphes établi au cap François sur approbation du Roi le 15 aout 1784, imprimerie Royale.

4-Lk12-191 : Moreau de Saint-Méry, Louis-Élie (1750-1819). Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue. Tome 1 / Avec des observations générales sur sa population, sur le caractère et les mœurs de ses divers habitants ; sur son climat, sa culture accompagnées des détails les plus propres à faire connaître l'état de cette colonie à l'époque du 18 octobre 1789 ; et d'une nouvelle carte de la totalité de l'Isle, Philadelphie, 1797-1798.

Fonds maçonnique du département des manuscrits (Bibliothèque Richelieu).

FM1/111 bis : loge *La parfaite Harmonie*, constitution 1764-1767.

FM1/314 : sceaux du XVIII^e siècle.

FM2/436 : loge *La nouvelle Harmonie*, correspondance avec le Grand Orient de France de 1784 à 1788, tableaux de loges.

FM2/4369 : loge *la parfaite Harmonie*, correspondance avec le Grand Orient de France de 1781 à 1788, 2 tableaux de loges de 1784 à 1788.

FM2/546 : loge *La parfaite Harmonie* à Saint-Domingue.

FM2/644 : tableau de loge de 1785.

A.f 10. Bibliothèque de la ville de Paris

F° 10535 : Liste générale par ordre alphabétique des émigrés de toute la République dressée en exécution de l'article 16 de la loi du 28 mars et de l'article 1^{er} de celle du 25 juillet de l'année 1793.

A.f 11. Bibliothèque du Musée de Condé à Chantilly

La bibliothèque conserve trois fonds sur l'émigration militaire. Le fonds des archives de l'armée d'émigration est divisé en une Série Y (Armée de Condé) et en une Série Z (Correspondance du Prince de Condé), auquel a été adjoint en 2012 le fonds Grouvel du nom du vicomte Grouvel qui est l'auteur d'une Histoire des Corps de Troupe de l'émigration (3 volumes), publiée au début des années 1960 par *La Sabretache*.

Les émigrés au service des armées étrangères.

1GR 041-043 : Marine.

1GR 049 : Année 1793, livre d'ordre de 1793, copie d'un registre d'arrivée.

1GR 116 : Brigade catholique irlandaise, généalogie des Dillon en France, croquis, nom des officiers de la brigade, notices biographiques, épreuves du livre du vicomte Grouvel, liste des officiers, photographies, notes sur les régiments Dillon, Walsh et Berwick, correspondance.

1 GR 151 : Service d'Autriche, Armée autrichienne, croquis de l'équipement, notices biographiques, dépliant du musée historique de l'armée à Vienne.

A.f 12. Bibliothèque Méjane d'Aix-en-Provence

MS 1166 : Extrait des titres produits par haut et puissant seigneur messire Pierre-André Suffren de Saint-Tropès, vice-amiral de France, chevalier-profès, bailli de l'ordre de S. Jean de Jérusalem, commandeur des commanderies de St Christol et de Jalès, ancien général des galères du même ordre, nommé chevalier-commandeur des ordres du Roy, pour les preuves de son âge et de sa noblesse.

A.f 13. Bibliothèque municipale d'Avignon

Ms 6366 : 27 lettres non datées de Marie-Françoise Félicité de Fallot de Beaumont, marquise de L'Espine à son fils Guillaume, marquis de L'Espine (f° 2571-2624).

N° 5877 : Autographes de la collection Requien. Courrier du comte de L'Espine de Milan en 1820 adressé à Monsieur Guérin, docteur en médecine à Avignon.

A.f 14. Bibliothèque Inguimbertaine de Carpentras

Ms 1722 : Lettre envoyée par un "L'Espine" à l'abbé Fabre de Saint-Véran en 1803. Cet abbé fut bibliothécaire de l'Inguimbertaine (de 1756 à 1812, avec quelques interruptions), et connut quelques déboires durant la Révolution ; il en est question dans cette lettre (f° 421).

Ms 1247 (non fol.) : Notes relatives à la famille de L'Espine, envoyées par un certain Lombard à Casimir-François-Henri Barjavel (1803-1868), médecin, homme politique, historien, bibliophile français. Barjavel a légué toute sa collection d'ouvrages à la bibliothèque Inguimbertaine.

1 I 2 (2) : Extrait du Livre ou répertoire des émigrés qui ont des biens situés dans cette commune et des suspects.

2 I 2 : Extrait du Tableau des suspects de la commune du 19 floréal an II.

A.f 15. Médiathèque d'Arles

Cote 2756 : Notes généalogiques du baron du Roure (Scipion du Roure de Beaujeu, 1858-1924) sur les familles Boyc, Grille Glandevès, Léautaud. Le classement est celui du baron du Roure.

Cote 2757 : Notes historiques et généalogiques du baron du Roure sur les comtés de Provence et de Nice ; Antibes et Grasse. Notes succinctes sur les familles Aigremont, Gras-Preville, Agueria de Rochegude, Labeaude Berard de Maclas, L'Espine, Meyronnet, Pelissier de Féligonde, Sade, Simiane. Généalogies envoyées à M. Woelmont, ambassadeur de Belgique en Espagne. Table des noms des notaires. Blasons.

Archives AUTRICHE (A.ö)

Kriegsarchiv (Archives du ministère de la guerre autrichien) : Ces archives ont été créées en 1711 à l'initiative du Prince Eugène de Savoie. Le fonds est divisé en cinq parties : dossiers personnels des militaires, campagnes, mémoires, cartes et photographies, marine de guerre et aviation.

Archives du ministère de la guerre autrichien ; Freikorps Condévisions listen 1794-1795 Hofkriegsrat 1793-1805 LU XXVII 48.

H.A, HKR, 1813 G10 /X9 : rapport du chevalier de L'Espine, à Trieste le 17 décembre 1813.

Die Bibliothek des Marine-Archivs (AB 518-3/M-18) : ce fonds comprend 8 000 ouvrages en français, italien, anglais et allemand.

Christoph Tepperberg: Die Musterungs- und Standesakten der k. k. Armee am Beispiel der Ersten Triester Marine 1786-1797, in: *Scrinium*, Bd. 38 (1988); Identification: AT-OeStA/KA Pers; ATOeStA/KA Vers.

Kriegsarchiv, Deutschland, 1799, F. A XIII, 21 : *Plan pour invasion de la France*, L'Espine, Venise, 1^{er} septembre 1799.

Kriegsarchiv, Italien, 1799, F. A, XIII, 14, *Mémoire sur les opérations de la campagne actuelle contre la France*.

Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Varia, Fasc. 20, Abt. Venedig : plan d'évacuation de Venise en 1806.

Hofkriegsarchiv, HKR, 1813, G10/X9 : rapport du chevalier de L'Espine à Trieste en 1813, proposant une liste d'officiers.

Hofkriegsarchive, Feldakte XII/1 : instructions pour le comte colonel de L'Espine au 1^{er} décembre 1805.

Wiener Reichsarchiv, Abt. Haus- Hof- und Staatsarchiv, Facz 20 Varia der Abt. Venedig : article 23 du traité de Presbourg.

Heeresarchiv Wien, Feldakten Italien, 1814, I/87 : L'Espine et Fremantle.

Grosse Korrespondenz, Karton 472, Stuck 39 : L'Espine an Bombelles 1826, Conv. E, f° 6, 3 p.

Grosse Korrespondenz, Karton 473, Stuck 42 : L'Espine an Bombelles 1826, f° 412, 2 p.

AT-OeStA/AVA Inneres PHSt 5642 : L'Espine (1820) Polizeihofstelle Kartei E.

AT-OeStA/KA KPS LB K V, 822 Faszikel : aus den kriegswissenschaftlichen.

Militär-Schematismus des österreichischen Kaiserthums Aus der k.k. Hof- und Staats-Druckerei, 1826, 162 p.

Allgemeine Militärzeitung. Hrsg. von einer Gesellschaft deutscher Offiziere und Militärbeamten, Volume 2, Leske 1827.

Archives ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (A.usa)

A.usa 1. Beverly Historical Society

Collections E: City & town histories: 1 Beverly.

Collections F: Military History.

1. Naval Documents of the American Revolution Vol 1-9.
2. Massachussetts sailors and soldiers of the Revolution Vol 1-15.
3. Maritime: Ships logs and folders of alphabetized ships papers.
4. Vessels and owners 17th - 20th centuries.

A.usa 2. Society of the Cincinnati, Washington D.C.

Dans le fonds de la société des Cincinnati, on trouve la correspondance des membres importants tels qu'Henry Knox, Pierre L'Enfant et George Washington. Les

archives contiennent également les croquis originaux de L'Enfant pour l'insigne de l'Aigle et le diplôme de membre, ainsi que la plaque en cuivre servant à imprimer les diplômes.

Box 14 Folder IJ, 1783 25 December: Estaing to Washington regarding membership for naval officers.

Box 14 Folder IK, 1783 25 December: Estaing to Washington regarding membership for naval officers.

Box 15, Folder IG, 1789: List of officers of the French Navy members of the Society.

Box 15 Aug 7 1790: List of Diplomas delivered by C. Freeman (nom de L'Espine ayant reçu son diplôme).

MSS L72 90 4: List of the certificates of naval officers (1857).

MSS L72 90 6 : Liste des officiers du service de la marine, non datée.

369.1316 / G5 21, 1902: The institution of the Order of the Cincinnati

369.1316/G521 1858 : L'ordre américain de Cincinnati en France, par M. le baron de Girardot, 50 p.

Département des manuscrits, 57 : 25 *Nathanael Greene Papers*, université du Michigan, « Comte de Rochambeau to Nathanael 6 April 1782 ».

A.usa 3. Library of Congress

Geography and Map Division Washington, D.C. 20540-4650 USA: Boston, its environs and harbour, with the rebels works raised against that town in 1775, par Page Thomas Hyde, Sir, (1746-1821), carte de 1775 (circa).

Memoires, Abt. 21, Nr. 144, a, b.

Archives MALTE (A.m)

A.m 1. Familles de Grille et de L'Espine

NLM/279 Nobiliaire ou état des maisons et familles nobles qui subsistent dans la ville d'Avignon et Comtat Venaissin par le Chevalier de Viguier.

AOM/2629 : De Grille d'Estoublon.

AOM/2632 : De Grille Gaspard.

AOM/2703 : L'Espine Jean-Baptiste, 4 témoins, 24 p.

AOM/3619 : L'Espine Ignace Eustache.

AOM/3601 : L'Espine Paul Jean-François.

AOM/3635 : Preuves de noblesse de Joseph Philibert de L'Espine.

ARCH/3601 : Dessin généalogique de la famille de Paul Jean François de L'Espine (Preuves datant de 1702 -1703).

BQ/310 : Liste de messieurs les chevaliers, chapelains conventuels, et servants d'armes des trois vénérables langues de Provence, Auvergne, et France. Malte, Mallia 1787. Le présent ouvrage donne la liste des membres français de l'ordre répartis par langue, grade, et année de réception, avec le nom du titulaire, sa date de naissance et la date de réception.

A.m 2. Marine et les bâtiments de l'Ordre

AOM/101, 25 juin 1605 f° 158v.-166r. : Il s'agit de la création du Tribunal des Armements par le Grand Maître Alof de Wignacourt, pour contrôler toute l'activité corsaire de l'île et régler les éventuels contentieux entre armateurs et gens de course.

AOM/1764 : création d'une école de mathématiques pour les chevaliers.

AOM/6530-31: registro dei batimenti.

Liber CONCILORUM (1783-1795).

AOM/274, AOM/276, AOM/1839: frégate *Ste Elisabeth*.

ARCH/1809 : Fregata *S Elisabetta* soldo dell'equipag della sudalpmo may 1784 à tut aple 1785 (du 1^{er} mai 1784 à avril 1785).

ARCH/2231 à 2233 : Giornale dell arrivo in Convento e partenza de Religiosi, dell arrivo e partenza dei Bastimenti dela Religione.

ARCH/2232 : campagnes de la *Ste Elisabeth* 1785-1786.

NLM /112 : Traité des exercices militaires propres aux troupes de Malte, revu et corrigé ce 1^{er} janvier 1777 présenté à son altesse Éminentissime Monseigneur le Grand Maître Emmanuel de Rohan.

NLM/268, f° 41 : récit, campagne en mer du chevalier André de Grille.

NLM/ 279 : Decreti del consiglio. Décrets pour la navigation des galères de 1597 à 1694. 230 Missions.

NLM/318 : Libro di Marina che insignere a costruire un vascello da guerra per il cavaliere Constantino (1761).

NLM/324 : Réflexions d'un chevalier de Malte en deux volumes 1689 par le commandeur Jean Baptiste de Marinier de Cany.

NLM/1101 : Traité de la langue de Provence en 2 volumes.

NLM/1160 : 12 water colour drawings. (12 aquarelles).

NLM/1759, f° 131 : congrégation des galères et des vaisseaux.

NLM/1761, f° 21 : congrégation des galères et des vaisseaux

Archives ROYAUME-UNI (A.uk)

A.uk 1. National Archives Greenwich

ADM/L/A/116: *HMS America* Logbook.

ADM/L/A/186 : *HMS Arrogant* Logbook.

ADM/L/B/20: *Barfleur* Logbook.

ADM/L/J/93: *HMS Invincible* Logbook.

ADM/L/T/69: *HMS Torbay* Logbook.

ADM/L/B/115.

LES/6/6: Manuscript diary of William McPherson Rice, midshipman and master's mate of *HMS Blonde*, recording voyages off the coast of North America. (1777-06-30 - 1781-04-07).

A.uk 2. National Archives Kew

ADM/522365 : *HMS Jupiter* Logbook.

La série HCA contient les lettres de marque enregistrées auprès de la haute cour de l'Amirauté pour la période allant de 1689 à 1808, avec des informations sur les corsaires, leur port d'attache, leurs armements et leurs équipages.

Plus spécifiquement la série HCA 32 regroupe les dossiers de prises avec la vente des navires, les inventaires et les ports d'origine. Les dossiers sont organisés autour de plusieurs périodes de guerre, 1702-1733, 1739-1748, 1756-1763, 1775-1783 et 1793-1817.

HCA 32/310/12 I : Les trois prises faites par le privateer *Dragon* de Liverpool (la *Bonne foy*, la *Critique* et la *Modeste*).

La série ADM 7 contient des informations sur les lettres de marque et les commissions pour les années 1777-1815.

La série BT 98 contient les rôles d'équipage pour les marins à partir de 1747. Les enregistrements sont triés par ports d'enregistrement et incluent les noms et adresses des marins, leurs dates d'embarquement et de débarquement ainsi que le nom du bateau de l'embarquement précédent.

SOURCES IMPRIMÉES (S.i)

S.i. Armée autrichienne

ANONYME (archiduc Charles d'Autriche), *Grundsätze der höheren Kriegskunst und Beyspiele ihrer zweckmässigen Anwendung für die Generale der österreichischen Armee*, Staatsdruckerey, Wien, 1808, 169 p.

CHARLES (Archduke Charles von Hapsburg [sic]), *Principles of War*, Daniel I. Radakovich (trad.), d'après l'ouvrage de 1808, Nimble Books, 2009, 116 p.

NETOLICZKA August, *Geschichte des KuK Infanterie-Regimentes Feldmarschall Carl Joseph Graf Clerfayt de Croix bearbeitet von seiner Errichtung bis zum Jahre 1865*, Jaroslau, 1894, 828 p. Voir p. 216.

OTTENFELD Rudolf, *Die österreichische Armee von 1700 bis 1867*, Emil Berté & Cie und S. Czeiger, 1895.

SCHREINER G.F., MUCHAR A. (von), SCHRÖTTER A., *Steiermärkische Zeitschrift*, Damian & Sorge, Grätz, 1842, vol. 7, 272 p.

SMOLA Karl, *Leben des Feldmarschalls H. Graffen von Bellegarde*, Wien, 1847, 292 p.

S.i. Constructions navales

CHAPMAN Frederik, *Architectura navalis mercatoria: The classic of eighteenth century of naval architecture*, Dover publication, 2006, 160 p.

DUHAMEL Du MONCEAU Henri-Louis, *Éléments de l'architecture navale : ou, Traité pratique de la construction des vaisseaux, de l'Académie Royale des Sciences, de la Société Royale de Londres, Honoraire de la Société d'Edimbourg, & de l'Académie de Marine, Inspecteur Général de la Marine*, Paris, imprimerie Royale, 1758.

S.i. Dictionnaires – Atlas – Glossaires - Navigation

ANONYME, *Dictionnaire historique des batailles, sièges, et combats de terre et de mer, qui ont eu lieu pendant la Révolution française*. Avec une table chronologique des évènements, et une table alphabétique des noms de Militaires et de Marins français et étrangers qui sont cités dans cet ouvrage, Menard et Dessene, Paris, 1818, 540 p.

ANONYME, *Le pilote de l'isle de Saint-Domingue et des débouquemens de cette isle, comprenant une carte de l'Isle de Saint-Domingue et une carte des débouquemens, depuis la Caye d'Argent jusqu'à la partie Ouest du Placet des Isles Lucayes*, Paris, imprimerie Royale, 1787.

ANONYME, *Liste de messieurs les chevaliers, chapelains conventuels, et servants d'armes des trois vénérables langues de Provence, Auvergne, et France, Mallia, Malte*, 1787. Cet ouvrage donne la liste des membres français de l'ordre répartis par langue, grade et année de réception. En regard du nom de chacun des titulaires figurent la date de naissance et la date de réception.

AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale avec les règles & proportions qui doivent y être observées : Ouvrage enrichi de figures représentant divers vaisseaux, les principales pièces servant à leur construction, les différents pavillons des nations, les instruments de mathématiques, outils de charpenterie et menuiserie concernant la fabrique, avec les diverses fonctions des officiers*, Pierre Brune, 1702, 776 p.

Collection *Les imprimés à Saint-Domingue* conservée par la Bibliothèque Haïtienne des Pères du Saint-Esprit qui abrite environ 150 textes imprimés à Saint-Domingue avant l'indépendance de l'île en 1804.

CHASTENET DE PUYSEGUR Antoine, *Détails sur la navigation aux costes de Saint-Domingue et dans ses débouquemens, Instructions nautiques sur les côtes et les débouquemens de Saint-Domingue*, avec le détail de la position des principaux points qui ont servi de base à la construction des cartes publiées en 1787, au Dépôt général des cartes et plans de la marine et des colonies.

CHÉRIN Louis Nicolas Hyacinthe, *Abrégé chronologique d'édits, déclarations, réglemens, arrêts et lettres-patentes des rois de France de la troisième race, concernant le fait de noblesse*, Royez, Paris, 1788, 620 p.

EXPILLY (Abbé) *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France*, Desaint et Saillant, 1764, 592 p.

FLEURIEU Charles-Pierre Claret de, *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769 à différentes parties du monde pour éprouver en mer les horloges marines inventées par M. Ferdinand Berthoud*, Imprimerie Royale, Université de Gand, 1773.

JAL Augustin, *Nouveau glossaire nautique*, Dictionnaire des termes de la Marine à voile, Révision de l'édition de 1848, Paris, CNRS, 2011, 502 p.

LA LANDE Jérôme de, *Atlas du Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, imp. Nicolas Desaint, Paris, 1769, 23 pl., 37.p.

LIEVYNS, VERDOT Jean-Maurice et BEGAT Pierre, *Fastes de la Légion d'honneur : biographie de tous les décorés*, Bureau de l'Administration, Paris, 3^e édition, 1844, t. 2, 555 p.

MALLIA Jean, *Liste des chevaliers de Provence, Auvergne et France, Malte au palais et imprimerie de S. A. E.*, 1783, 207 p.

MOREAU DE ST MERY Louis-Elie, *Description topographique et politique de la partie espagnole de l'isle Saint-Domingue avec des observations générales sur le climat, la population, les productions de cette colonie*, 2 vol., Philadelphie, 1796.

ROQUE Louis (de la), *Catalogue des chevaliers de Malte appelés successivement Chevaliers de l'ordre militaire et hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte : 1099-1890*, A. Desaide, 1891, 306 p. Voir p.146 la liste des chevaliers.

VICE-ADMIRALTY COURT Halifax (Nova Scotia), *American vessels captured by the British during the revolution and war of 1812*, The Essex institute, Salem, Massachusetts, 1911, 168 p, p. 89.

WURZBACH Constantin von, *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich*, Vienne, Universitäts-Buchdruckerei Zamarski, 1856, vol.1, 506 p.

S.i. Divers

BELLECOMBE H, *Essai biographique sur Guillaume-Léonard de Bellecombe, maréchal des camps et armées du Roy, grand-croix de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, commandant général des établissements français dans l'Inde, 1728-1792*, imprimerie veuve Lamy, Agen, 1896, 83 p.

CHATEAUBRIAND François René (vicomte de), *Mémoires d'outre-tombe*, Dufour-Mulat-Boulangier, Paris, 1860, t. 1, 512 p.

CROSSARD, *Fragments pour servir à L'histoire de la Guerre depuis 1792 jusqu'en 1815 inclusivement ou les Mémoires du Baron de Crossard*, t. 1, Toulouse, 1825, 427 p..

DUFOUR de RIAN, Charles-Louis, *Tableau du Cercle des Philadelphes, établi au Cap François avec l'approbation du Roi, le 17 août 1784*, imprimeur-libraire, 4 p.

GEBERT, *Récit historique du blocus de la ville de Besançon en 1814*, impr. De Pommeret et Guénot, Paris, 1840, 48 p.

S.i. Malte

BOISAT DE LIXIEUX Pierre, *Histoire des chevaliers de l'Ordre de l'hôpital de St Jean de Hierusalem*, Lyon, 1612, 453 p.

BOISGELIN Louis de, Chevalier de Malte, *Malte ancienne et moderne, contenant la description de cette île... l'histoire des Chevaliers de Saint Jean de Jérusalem jusqu'à l'an 1800 et la relation des évènements qui ont accompagné l'entrée des Français dans Malte et sa conquête par les Anglais*, Éd. française par M. Fortia de Piles, 1809, 3 vol.

BOYER d'ARGENS Luc de, *Réflexions politiques sur l'état et les devoirs des chevaliers de Malte*, La Haye, 1739, 150 p.

CANY de BEAUVALET Jean-Baptiste, *Réflexions d'un chevalier de Malte sur la grandeur et les devoirs de son état*, 1689, 2 vol., 1 200 p.

CELIER Léonce, « L'ambassade de l'Ordre de Malte à Paris et ses archives », *in : Revue d'histoire de l'Église de France*, t. 22, n° 96, 1936, p. 317-337.

CILLART de KERMAINGUY Auguste Emile, *Fleur-D'épée ou Malte sous les Chevaliers*, Lib. de Potter, 1798, vol.1, 385 p.

COTIGNON Jean-Jacques, *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de sa majesté Louis le seizième*, éditeur scientifique Adrien Carré, édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, 489 p.

DURDENT, *Tableau historique, politique, physique et moral de Malte et de ses habitants, depuis les temps les plus reculés jusqu'a la paix générale de Paris de 1814*. Dentu imprimeur, Paris, 1820, 300 p.

FAROCHON Paul-Augustin, *Les chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, appelés ensuite ordre de Rhodes, puis de Malte : les gloires chrétiennes de la France*, Paris, 1892, 444 p.

GOUSSANCOURT Mathieu, *Le martyrologue des chevaliers de st Jean de Jerusalem, dits de Malte, contenant leurs éloges, armes, blasons preuves de chevalerie et descente généalogique de la plupart des maisons illustre de l'Europe*, François Noël, Paris, 1643, 1 218 p.

PAOLI Paolo Antonio, *Dell' origine ed instiluto del sacro militar ordine di S. Giovam-Battista Gerosolimitano, detto poi di Rodi, oggi di Malta*, Rome, 1781, 499 p.

RONCIERE Charles (de), *Mémoires de Philippe Prévost de Beaulieu-Persac, capitaine de vaisseau 1608-1610 et 1627*, publiés par la Société de l'histoire de France H. Laurens, Paris, 1913, 1 vol. 292 p.

VERTOT (abbé), *Histoire des chevaliers Hospitaliers de St Jean de Jerusalem appelés depuis Chevaliers de Rhodes et aujourd'hui Chevaliers de Malthe*, JF Quillau, Paris, 8 t., 1753.

S.i. Ordonnances

Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine qui régleme très précisément le cadre général des repas à bord (X^e, titre III, *De la distribution des vivres sur les vaisseaux*, 1689).

Ordonnance du roi, du 14 septembre 1764, concernant les officiers de la Marine, impr. royale, Paris, 1764, 8 p.

Ordonnance du roi, du 25 mars 1765, concernant la Marine, impr. royale, Paris, 1765, 344 p.

Ordonnance du roi, du 2 mars 1775 pour ce qui concerne la noblesse, la pension et les actes à fournir.

Traité des prises, ou Principes de la jurisprudence françoise concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de la Marine du mois d'août 1681 avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard, *Ordonnance de la Marine*, Legrer-La Rochelle, Mérigot-Paris, 1763, 2 t., 393 p. et 225 p.

Recueil général des lois, décrets, ordonnances depuis le mois de juin 1789 jusqu'au mois d'août 1830, administration du journal des notaires et des avocats, 1834-1837, 16 vol.

Ordonnance du 1^{er} juillet 1802 Cesarea Regia Marina : organisation de la Marine et de l'arsenal autour de deux pôles : l'un militaire, l'autre purement administratif.

Ordonnance du 31 décembre 1814 donnant la liste des officiers en activité avec un total de 1 130 officiers.

Ordonnance du Roi pour la publication de la Paix du 3 novembre 1783, Paris, Imprimerie Royale, 1783.

Compte rendu à l'Assemblée Nationale par Antoine François Bertrand de Molleville (ministre de la Marine), Impr. Nationale, 1792, 36 p.

S.i. Renseignement – Chiffre - Signaux

BROGLIE Duc Albert de, *Le secret du Roi correspondance de Louis XV avec ses agents diplomatiques*, Calmann Lévy, Paris, 1878, 2 vol., 630 p.

GAILLARDET Frédéric, *Mémoires sur la chevalière d'Éon : la vérité sur les mystères de sa vie, d'après des documents authentiques, suivis de douze lettres inédites de Beaumarchais*, E. Dentu, Paris, 1866, 444 p.

VESIN DE ROMANINI, *Traité d'obscurigraphie, ou Art de déchiffrer ou traduire avec la plus grande facilité, et sans en avoir aucune connaissance, toutes les écritures en caractères allemands, anglais, arabes, arméniens, gothiques, grecs, hébraïques, maçonniques*, Mme Gouillet, Paris 1838, 110 p.

VIGENERE (de) Blaise, *Traité des chiffres, ou secrètes manières d'ecrire*, 1586, A. Langelier, Paris, 343 p.

S.i. Venise et Marine autrichienne

BONNAL DE GANGES Edmond, *Chute d'une république : Venise d'après les Archives secrètes de la République*, Firmin Didot, 1885, 410 p.

CHASSENIAU Frédéric-Victor-Charles, *Vie de l'amiral Duperré ancien ministre de la marine et des colonies*, Imprimerie nationale, Paris, 1848, 531 p.

EVERELLI Pietro, *Storia di Venezia dal 1798 sino ai nostri tempi*, Castellazzo e Degaudenzi, 1852, vol. 1, 295 p.

KOUDELKA Alfred (von), *Unsere Kriegsflotte 1556-1908*, Kleimayr & Bamberg, Laibach [Ljubljana], 1908, 92 p.

PISANI Paul (abbé), *La Dalmatie de 1795 à 1815 : épisodes des conquêtes napoléoniennes*, Picard, 1893, 490 p.

RANDACCIO Carlo, *Storia delle Marine militari italiane dal 1750 al 1860*, Forzani, Rome, 2 vol., 1886, 312 p.

BIBLIOGRAPHIE (B)

La bibliographie présentée ici, outre les ouvrages généraux, correspond aux thématiques abordées dans les trois chapitres et n'est naturellement pas exhaustive. Elle est divisée en onze rubriques.

B 1. Outils de travail : inventaires, dictionnaires, archéologie, etc.

B 2. Ouvrages généraux sur la Marine et les officiers.

B 3. Indépendance américaine et marines de la Révolution.

B 4. Renseignement, chiffre et signaux.

B 5. Ex-Voto, Ostende, et maquettes navales.

B 6. Espace caribéen.

B 7. Noblesse et émigration nobiliaire sous la Révolution.

B 8. Malte et l'Ordre de Saint Jean de Jerusalem.

B 9. Venise et la Marine autrichienne.

B 10. Thèses et publications universitaires.

B 11. Sitographie.

B 1. Outils de travail : inventaires, dictionnaires, archéologie, etc.

ADRAMAR, L' HOUR Michel, VEYRAT Elisabeth, *Un corsaire sous la mer*, Adramar, campagne de fouilles 1999, 2000 et 2001.

ANONYME, *Österreichisches biographisches Lexikon 1815-1850*, 13 vol., Gratz-Köln, 1957.

ASSOCIATION SALOMON, *le mystère Lapérouse, ou le rêve inachevé d'un roi*, édition de Conti, 2008, 399 p.

BASS George, *Archéologie sous-marine, 4000 ans d'histoire maritime*, Taillander, Paris, 1972, 320 p.

BASS George, *Ships and shipwrecks of the Americas: a history based on underwater archaeology*, New York, 1988, Thames and Hudson, 272 p.

BASS George, *Archaeology under water*, New York, 1966, Praeger, 224 p., 62 planches.

BERNAND Etienne, *L'Encyclopédie d'archéologie sous-marine, histoire et méthodes*, Périplus, London, 2003, 71 p.

BERTI Hubert, BOUDRIOT Jean, *L'artillerie de mer, 1650-1850*, Ancre, 1990, 220 p., 93 planches.

BONNEFOUX, *Dictionnaire de la marine à voile*. 1987, La Fontaine au Roi, Paris, 776 p.

BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Dictionnaire sur les Corsaires et les Pirates et Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*, CNRS, 2016, 608 p.

CÉRINO Christophe, L'HOUR Michel., RIETH Eric, *Archéologie sous-marine : pratique, patrimoine, médiation*, Presses universitaires de Rennes, 2013, 305 p., p.107 : bilan du projet de fouilles des épaves de la Natière.

CHARON Annie, *Le livre maritime au siècle des Lumières : édition et diffusion des connaissances maritimes 1750-1850*, presses Paris Sorbonne, 2005, 265 p.

CHASSAN & TAUSIN, *Dictionnaire des devises historiques et héraldiques*, Dumoulin éditeur, Paris, 1878, 384 p.

DARVILL Timothy, *Concise Oxford Dictionary of Archeology*, 2008, 250 p.

DEMERLIAC Alain, *La marine de Louis XVI : nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Éd. Omega, 1996, 240 p.

DEMERLIAC Alain, *La marine de la Révolution : nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, Omega, Nice, 1996, 238 p.

DEMERLIAC Alain, *La marine du Consulat et du Premier Empire : nomenclature des navires français de 1800 à 1815*, Nice, Éd. Ancre, 2003, 240 p.

DESORMIERE Denis, *Petit dictionnaire illustré marine ancienne et modélisme naval*, J2P éditions, 2006, 67 p.

DOUADI Jules, *Dictionnaire des termes de marine, anglais-français et français-anglais*, Bachelier, 1925, 373 p.

FALLOU Louis, *Le bouton d'uniforme français*, édition du Canonnier, 2002, 342 p. Cet ouvrage répertorie avec beaucoup de précisions plus de 4 000 boutons.

GUÉROUT Max (GRAN) et ROMON Thomas (Inrap), *Tromelin, l'île aux esclaves oubliés*, éditions du Cnrs, 2010, 200 p.

GUÉROUT Max (GRAN), *Tromelin, Mémoire d'une île*, éditions du Cnrs, 2015, 278 p.

HENRAT Philippe, *Répertoire général des archives de la Marine, XVI^e-XVIII^e*, SPM, Kronos, 2018, 934 p.

ICOMOS (collectif), *Le patrimoine culturel subaquatique, Histoires sous l'eau*, Icomos nouvelles, vol. 12, n 1, avril 2003.

GRASSET Daniel, « La Marine de Louis XVI », in : *Académie des sciences et lettres de Montpellier*, 2014, p. 173-189.

HATTENDORF John, *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, 2007, Oxford university press, 4 vol., 2 912 p.

HENNEQUIN Joseph, François, Gabriel, *Biographie maritime ou notices historiques et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, 3 vol. Regnault, 1837.

LABAYLE Éric, *Abécédaire du costume militaire*, Sutton, 2018, 32 p.

LE CHAPLAIN J., ROBERT A. et ROBINET D., *Dictionnaire historique et biographique de la Révolution et de l'Empire 1789-1815*, Paris, Librairie historique de la Révolution et de l'Empire, s.d., 2 vol., t. 1, 455 p.

MARION Claude, *Recueil des bouches à feu les plus remarquables depuis l'origine de la poudre à canon jusqu'à nos jours*, J. Corréard, Paris, 1853, 140 planches.

MICHAUD Joseph, *Biographie universelle, ancienne et moderne : ou, Histoire, par ordre alphabétique de la vie publique et privée de tous les hommes qui se sont fait remarquer par leurs écrits, leurs actions, leurs talents, leurs vertus ou leurs crimes*, vol. 25, Michaud Frères, Paris, 1820.

MOLLAT Michel, *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, PUF 37, 1968, 338 p.

MULLIE Charles, *Biographie des célébrités militaires des armées de terre et de mer de 1789 à 1850*, 1851, 2 vol., Poignavant et Compagnie, 1 179 p.

MUSEE de L'HISTOIRE, *L'âme et la lumière : armes et canons dans la Marine royale, fin XVII^e-XVIII^e siècles*, Centre historique des Archives Nationales, 1996, 95 p.

O'BYRNE William Richard, *A naval biographical dictionary: comprising the life and services of every living officer in Her Majesty's navy [...]*, J. B. Hayward & Son, Suffolk, U. K., 1990, 2 vol. (A-L, M-Z), 1 400 p.

POLAK Jean, *Bibliographie maritime française depuis les temps les plus reculés jusqu'à 1914*, éditions des 4 seigneurs, Grenoble, 1976, 366 p.

ROCHE Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours, 1671 – 1870*, Group Retozel-Maury Millau, 2005, 530 p.

SALKIN-LAPARRA Geneviève, *Marins et diplomates : les attachés navals français 1860-1914*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1990, 500 p.

SIX Georges, *Dictionnaire biographique des généraux et amiraux français de la Révolution et de l'Empire*, Saffroy, Paris, 1934, 2 vol., 614 et 588 p.

STEFFY, Richard, *Wooden Shipbuilding and the interpretation of shipwrecks*, Texas University, Chatam publishing, London, 2012, 328 p.

SWITZER DC, "Nautical Archaeology in Penobscot Bay: The Revolutionary War Privateer Defence", in: *New Aspects of Naval History: Selected papers presented at the fourth Naval History Symposium*, Annapolis, Naval Institute Press, 1981, p. 90-101.

TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Taillander, 2002, 572 p.

TULARD Jean (dir.), *Dictionnaire Napoléon*, Fayard, Paris, 1999, 1 769 p.

VAN HILL Jean-Marc (dir.), *Dictionnaire des marins francs-maçons : gens de mer et professions connexes aux XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles*, travaux de la Loge maritime de recherche *La Pérouse*, publiés par l'Association ponantaise d'histoire maritime, collection Kronos, éd. SPM, Paris, 2011, 570 p.

VICHOT Jacques (capitaine de vaisseau), *Répertoire des navires de guerre Français*, 1967, Association des amis des musées de la marine, 148 p.

ZANCO Jean-Philippe, *Dictionnaire des ministres de la Marine 1689-1958*, Kronos N° 58, L'Harmattan, 2011, 564 p.

B 2. Ouvrages généraux sur la Marine et les officiers

ACERRA Martine, MEYER Jean, *L'Empire des Mers*. Paris, Nathan, 1990, 282 p.

ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean, VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Les Marines de guerre européennes : XVII^e – XVIII^e siècles*, Presses Paris Sorbonne, 1998, 447 p.

ACERRA Martine, ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, SEDES, 1999, 298 p.

AGAY (d') Frédéric, « Noblesse provençale et marine au XVIII^e siècle », in : *Provence historique*, fascicule 158, 1989, 15 p.

AMAN Jacques, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, Genève, 1977, 203 p.

BATTESTI Michèle, *La marine au XIX^e siècle : Interventions extérieures et colonies*, Du May, 1993. 117 p.

BELISLE Ismaël, *La voile et le canon*, Ancre de Marine, 2011, 267 p.

BOUDON Jacques-Olivier, *Les naufragés de la Méduse*, Belin, 2016, 336 p.

BOUDON Jacques-Olivier, *Les Troupes de la marine et les colonies sous le Premier Empire*, avec Antoine Champeaux, actes du colloque organisé les 28 et 29 mai 2002 à Fréjus, Panazol, Lavauzelle, 2005, 274 p.

BROTHE Éric, *Victor-Guy Duperré, mousse, capitaine, amiral, 1775-1846*, Paris, Éditions Le Croît vif, 2006, 464 p.

CASTEX Jean-Claude, *Combats franco-anglais des Guerres du Premier-Empire*, Vancouver, Les éditions du Phare-Ouest, 2013, 606 p.

CHALINE Olivier, *La mer et la France, Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Flammarion, 2016, 559 p.

CZISNIK Marianne, « La Royal Navy pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire (1793-1815) : Essai de parcours bibliographique », in : *Annales historiques de la Révolution française*, n° 343, 2006, p. 177-184.

DUFRAISSE Roger, KERAUTET Michel, *La France napoléonienne : Aspects extérieurs 1799-1815*, Seuil, Paris, 1999, 352 p.

DUMAS, Auguste, « Le conseil des prises sous l'Ancien Régime », in : *Nouvelle revue historique du droit français et étranger*, t. 29, 1905, p. 317-377, p. 477-522.

GUERIN Léon, *Histoire maritime de France*, vol. 5, Dufour Mulat et Boulanger Editeurs, Paris, 1856, p. 516-518.

HUMBERT Jean-Marcel (dir.), PONSONNET Bruno (dir.), *Napoléon et la mer : un rêve d'empire*, Seuil-Musée national de la Marine, 2004, 235 p.

LEVEQUE Pierre, « Le destin des officiers de marine de l'Ancien Régime à l'Empire », in : *Revue Historique des Armées*, n° 223, 2001, p. 101-112.

LEVEQUE Pierre, « Napoléon et la marine », in: *Revue Napoléon I^{er} n° 4*, septembre-octobre 2000, p.46-55.

LUTUN Bernard, *1814-1817 ou l'épuration dans la marine française*, L'Harmattan, 2006, 400 p.

MAHAN, *The Influence of Sea Power upon History 1660 to 1783*, United States Navy, 1889, 656 p.

MAHAN, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*, Little Brown Company, Boston, 1890, 648 p.

MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Perrin, 2016, 528 p.

MONTBRABAN Richard (de), *Bougainville ou l'étoile des lumières*, EDM éditions, 2012, 270 p.

PRUDHOMME Philippe, *Le mystère Bougainville*, 2011, the Book edition, ouvrage publié à l'occasion du bicentenaire de la disparition de Louis-Antoine de Bougainville, 258 p.

PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Les Indes savantes, 2014, 540 p.

RANDIER Jean, *La Royale tome 1 – La vergue et le sabord, des origines à la fin de la voile* Editions MDV, 1998, 359 p.

ROY Just-Jean, *Bougainville*, Alfred Mame et fils, éditeurs, 1794, 192 p.

TAILLEMITE Étienne, *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011, 478 p.

TROUDE Onésime-Joachim, *Batailles navales de la France*, 4 vol., Paris Ainé, 186, 453 p., 469 p., 536 p., 448 p.

ULBERT Jörg, LLINARES Sylviane (dir.), *La liasse et la plume : Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine 1669-1792*, PUR, Rennes, 2017, 184 p.

VANHORN Michelle, *Eighteenth-century colonial American merchantship construction*, Indiana University, 2004, 247 p.

VERGE-FRANCESCHI Michel, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime* préf. de Jean Meyer, Paris, Édition du Cnrs, 1991 ,1 vol. 471 p.

VERGE-FRANCESCHI Michel, « Marine et Révolution », in : *Revue Historique des Armées*, n° 175, 1989, p. 77-88.

VERGE-FRANCESCHI Michel, *Les officiers généraux de la Marine royale (1715-1774) : origines, conditions, services*, Librairie de l'Inde, 1990, 7 vol., 3 469 p.

VILLIERS Patrick, *L'Europe, la mer et les colonies (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Hachette éducation, 1997, 258 p.

VILLIERS Patrick, *La Marine de Louis XVI. De Choiseul à Sartine*, J.-P. Debbane éd., 1985, 480 p.

VILLIERS Patrick, *Marine Royale, Corsaires et Trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Société Dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991, 828 p.

WHITE Colin and the 1805 Club, *The Trafalgar Captains*, Chatham Publishing, Londres, 2005, 128 p.

WINFIELD Rif, *British warships in the age of sails 1714-1792: Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth publishing, 2007, 400 p.

WINFIELD Rif, ROBERTS Stephen, *French Warships in the Age of Sail 1786-1862*, Pen & Sword Books, 352 p.

B 3. Indépendance américaine et marines de la Révolution

ACERRA Martine, MEYER Jean, *Marines et Révolutions*, Ouest France, 1988, 285 p.

ACOMB Evelyn (translated by), *The revolutionary journal of Baron Ludwig von Closen (1780-1783)*, Institute of Early American History and culture, Williamsburg, Virginia, 1958, 392 p.

ALDERMAN C., *The Privateersmen*, Philadelphia, Chilton books, 1965, 191 p.

ALLEN Gardner Weld, *Massachusetts Privateers of the Revolution*, Boston, Massachusetts Historical Society, 1927, 408 p.

ANONYME, *American vessels captured by the British during the Revolution and war of 1812 by Nova Scotia*, Vice-admiralty court, Halifax. 1911, Publisher Salem, Mass., The Essex institute, 188 p.

AUGUR Helen, *The Secret War of Independence*, New York, Duell, Sloan & Pierce, 1955, 381 p.

BAJOU Valérie (dir), Catalogue de l'exposition *Versailles et l'indépendance américaine* du 5 juillet au 2 octobre 2016, Gourcuff Gradenigo, 2016, 207 p.

BALCH Thomas, *Les Français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis*, Paris, A. Sauton, Paris, 1872, 237 p.

BEATSON Robert, *Naval and Military Memoirs of Great Britain: From the Year 1727 to the Present Time*, Longman, Hurst, 1804, 6 vol.

BEATTIE Donald W. and COLLINS J. Richard, *Washington's New England Fleet: Bervely's Role 1775-77*, Salem, Newcomb & Gauss, 1969, 69 p.

BERTIN Louis-Émile, *La marine des États-Unis*, Bernard & Cie, Paris, 1896, 130 p.

BIDART Gwladys, *Les missions des frégates pendant la guerre d'Indépendance Américaine : vers une relecture de l'histoire bataille*, sous la direction de Patrick Villiers, ULCO Boulogne-sur-Mer, juin 2011, 250 p.

BOATNER Mark M., *Encyclopedia of the American Revolution*, Van Rees, New-York, 1966, 1 312 p.

BERTIN Louis-Émile, *La marine des États-Unis*, Bernard & Cie, Paris, 1896, 130 p.

BODINIER Gilbert, *Dictionnaire des officiers de l'Armée Royale qui ont combattu aux États-Unis pendant la guerre d'Indépendance 1776-1783*, Service historique de la Défense, Vincennes, 2010, 507 p.

BODINIER Gilbert, *Les officiers de l'armée royale combattants de la guerre d'Indépendance des États-Unis de Yorktown à l'an II*, Service historique de la Défense, Vincennes, 1983, 593 p.

BOATNER Mark M, *Encyclopedia of the American Revolution*, Van Rees, New-York, 1966, 1 312 p.

BONNICHON Philippe, CHALINE Olivier, VERGENNES (de) Charles Philippe, *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine, 1763-1783*, Pups, 2013, 453 p. vol. 1 : l'instrument naval, vol.2 : l'opérationnel naval, Pups, 2018, 457 p.

BOUDRIOT Jean, « Les navires de combat de la guerre de l'Indépendance américaine », *in : Revue Historique des Armées*, n° 153, 1983, p. 44-49.

BRADFORD James, « The Navies and Marines of the American Revolution », *in : A Companion to American Military History*, John Wiley & Sons, 2009, 1 136 p.

CARON François (amiral), *La guerre inconnue, ou le mythe de Suffren : la campagne en Inde, 1781-1783*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996, 497 p.

CHAPELLE Howard, *The History of the American Sailing Navy: The Ships and Their Development*, W. W. Norton and Company, New York, 1949, 422 p.

CHEVALIER Édouard (capitaine de vaisseau), *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'Indépendance américaine*, Hachette, Paris, 1877, 497 p.

CLARK William, *George Washington's Navy*, Baton Rouge, Louisiana State, University Press, 1960, 275 p.

CLOWES Laird William, *The Royal Navy, a history from the earliest times to present*, London, 1787-1903, 6 vol.

COGGINS Jack, *Ships and Seamen of the American Revolution*, Promontory Press, 1969, 224 p.

CONTENSON (de) Ludovic, *La société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique 1778-1783*, Paris, éditions Auguste Picard, 1934, 310 p.

COURSAC (de) Paul et Pierrette, *Guerre d'Amérique et liberté des mers 1778-1783*, F.X. de Guibert, 1991, 568 p.

COUZIGOU Jean-Vincent, *L'aigle et le lys*, Muller édition, 2007, 214 p.

CRAWFORD Michael, "The privateering debate in Revolutionary America, *in: North mariner, le marin du nord*, XXI, n° 3, juillet 2011, p. 219-234.

CUNLIFFE Marcus, *George Washington, l'homme et la légende*, Vent d'Ouest, Seghers, 1966, 250 p.

DAMER-POWELL J.W, *Bristol Privateers & Ships of War*, Arrowsmith limited, 1930, 412 p.

DAVIS Charles, *Ships of the past*, Salem, Mass., Marine Research Society, 1929, 170 p.

DAWSON Warrington, « Les 2 112 Français morts aux États-Unis de 1777 à 1783 en combattant pour l'Indépendance américaine », *in : Journal de la Société des Américanistes*, t. 28, n° 1, 1936, p. 1-154.

DE LAUNAY Jacques, *La croisade européenne pour l'Indépendance des États-Unis*, Albin Michel, 1988, 258 p.

DONIOL Henri, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique*, Picard, 1886-1899, 6 vol.

DULL Jonathan, *A diplomatic history of the American Revolution*, Yale University Press, 1985, 229 p.

DULL Jonathan, *The French Navy and American Independence, A study of Arms and diplomacy*, Princeton University Press, 1975, 464 p.

DUNCAN Archibald, *The British trident, register of naval action from the period of the memorable defeat of the Spanish Armada to the present time*, in 4 volumes; James Cundel, Ivy Lane, 1805.

EASTMAN Ralph, *Some famous privateers of New England*, privately printed, sate street trust company, 1928, 87 p.

FIGARELLA Jean, *Suffren ou les caprices de la gloire : Épisodes de la rivalité franco-anglaise sur mer au XVIII^e siècle*, Aubanel, Avignon, 1984, 286 p.

FISHER S, *Studies in British Privateering, Trading Enterprise & Seamen's Welfare 1775-1900*, Exeter, 1989, 165 p.

FONTAN Jules (médecin général de la Marine), *La marine provençale dans la guerre d'Indépendance des États-Unis*, Institut historique de Provence, Marseille, 1930, 226 p.

FONTAN Jules, *Les marins provençaux dans la guerre d'Indépendance des États-Unis*, Publication de la Société des Amis du vieux Toulon, Alté éditeur, Toulon, 1918, 172 p.

GOLDENBERG Joseph A., *Shipbuilding in Colonial America*, Mariners Museum, Virginia, 1976, 305 p.

GOMER Williams, *History of the Liverpool privateers and letters of marque with an account of the Liverpool slave trade*, 1897, Heinemann, University of Toronto, 754 p.

GOODWING Peter, *The construction and the fitting of the English Man of war, 1650-1850*, Annapolis, Naval Institute, 1987, 276 p.

GUILLEMIN René, « Le Corsaire américain Paul Jones : la campagne du *Bonhomme Richard* en 1779-1780 », in : *Revue Historique des Armées*, 1981, p.207-231.

HATTENDORF John, *Newport, the French navy and American Independence*, Redwood Press, 2004, 122 p.

HUME Edgar, *La Fayette and the Society of Cincinnati*, Baltimore, Johns Hopkins press, 1934, 63 p.

HUURDEMAN Anton, *The worldwide history of telecommunication*, John Wiley & Sons, 2003, 638 p.

JONQUIERE (de) Christian, *Les marins français sous Louis XVI, Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller éditions, 1996, 294 p.

KALBACH Robert, *Le secret du roi et l'indépendance américaine*, Hugues de Queyssac, avril 2015, 401 p.

KAPP Friederich, *Leben des amerikanischen Generals Johann Kalb*, Bibliobazaar, 2008, 324 p.

KENNETT Lee, *The French forces in America 1780-1783*, Greenwood press, 1977, 188 p.

KNOX Dudley, *The naval Genius of George Washington*, Riverside Press, Boston, 1822, tiré à 200 ex.

LACOUR-GAYET, « La vieille France et la jeune Amérique : Campagne du vice-amiral d'Estaing », in : *Revue des Deux Mondes*, t. 25, janvier 1905, 23 p.

LAMANT Hubert, *Armorial des Cincinnati de France*, Paris, éditions Contrepoint, 1980, 773 p. Cet ouvrage comble une importante lacune car il donne pour la première fois et pour chaque membre, la filiation depuis le premier officier jusqu'en 1980.

LAMBERT Andrew Admirals, *The Naval Commanders Who Made Britain Great*, Faber and Faber, 2008, 528 p.

LARDAS Mark, *Ships of the American Revolutionary Navy*, Osprey publishing, New York, 2009, 48 p.

LASSERAY André, *Les Français sous les treize étoiles 1775-1783*, Macon, Protat frères, 1935, 2 vol. 328 p.

LEBOIS André, « Beaumarchais et les insurgents d'Amérique », in : *Annales de Bretagne et pays de l'Ouest*, vol.84, n° 3, 1977, p. 173-182.

LE MOING Guy, *Les 600 plus grandes batailles navales de l'Histoire*, Marines Éditions, mai 2011, 620 p.

LEBOUCHER Odet-Julien, *Histoire de la dernière guerre entre l'Angleterre, les États-Unis de l'Amérique, la France, l'Espagne et la Hollande, depuis son commencement en 1775 jusqu'à sa fin en 1783*, Brocas, 1830, 2 vol.

LINCOLN Charles Henry (ed.), *Naval Records of the American Revolution 1775-1788*, Washington GPO, USA, 1906, 549 p.

LYON David, *The sailing navy list, all the ships of the Royal Navy, built purchased and captured 1688-1860*, Conway maritime press, 1993, 367 p.

MACGREGOR David, *Merchant sailing ships 1775-1815, sovereignty of sail*, Naval institute Press, 1985, 224 p.

MACLAY S. Edgar, *A History of American Privateers*, D Appleton Company, New York, 1899, 519 p.

MACKESY Piers, *The War for America 1775-1783*, Bison books, 1964, 569 p.

MC MANEMIN John A, *Captains of the privateers during the revolutionary war*, Ho-Ho-Kus Pub. Co., 1985, 571 p.

MAHAN Alfred, *The influence of sea power upon history 1660-1783*, Hill & Wang, New York, 1957, 656 p.

MAHAN T. (Captain US Navy), *The major operations of the navies in the war of American independence*, Little Brown company, Boston, 1918, 183 p.

MANCERON Claude, *Le vent d'Amérique (1778-1782)*, Robert Lafond, Paris, 1974, 558 p.

MARSAN Jules, *Beaumarchais et les affaires d'Amérique, lettres inédites*, librairie E. Champion, 1919, 62 p.

MEYER Jean, « La Bretagne et la guerre d'Indépendance américaine », in : *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 84, n° 3, 1977. De l'Armorique à l'Amérique de l'indépendance. Deuxième partie du colloque du bicentenaire de l'Indépendance américaine 1796-1976, p. 183-202.

MEYER Jean, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*. Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1999, p. 73-94 : L'armement nantais (1694-1792) et les grandes familles d'armateurs.

MIDDLEBROOK Lewis F., *Maritime Connecticut during the American Revolution 1775-1783*, The Essex Institution, Salem, MA, 1925, 2 vol., 631 p.

MILLAR John F., *American ships of the colonial and revolutionary Periods*, Norton Company, New York, 1978, 355 p. (contient le plan du privateer *Defence*).

MILLAR John F., *Building Early American Warships*, library of Congress publication, 1988, 174 p.

MILLER Nathan, *Sea of Glory: The continental navy fights for Independence, 1775-1783*, David Mac Kay, New York, 1974, 558 p.

MILLER John C., *The Triumph of Freedom, 1775-1783*, Little Brown, Boston, 1948, 718 p.

MORISON Samuel Eliot, *John Paul Jones: A Sailor's Biography*, Little, Brown and Company, Boston, 1959, 453 p.

NOAILLES Louis Marie (vicomte), *Marins et soldats français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis 1778-1783*, Perrin, Paris, 1903, 480 p.

O'CONNOR, *Origins of the American Navy, sea powers in the colonies and the New Nation*, Lanham, New-York, 1994, 125 p.

PAILHES Bernard, *L'Architecte de Washington Pierre Charles L'Enfant*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2002, 180 p.

PATTON Robert, *Patriot Pirates: The Privateer War for Freedom and Fortune in the American Revolution*, Vintage, 2009, 320 p.

PAULLIN Charles-Oscar, *The Massachussets Navy of the American Revolution*, New England Magazine, Boston, vol. 35, sept. 1906, p. 571-578.

PAULLIN Charles-Oscar, *The navy of the American Revolution: its administration, its policy, its achievements*, Burrows brothers, Cleveland, 1906, 564 p.

PIOUFFRE Gérard, *Naissance de la Marine Américaine*, Rigel, Paris, 1995, 149 p.

RENAUT P., D'OULTRE-SEILLE Francis, *Corsaires, croisières et contrebande au temps de la guerre d'Amérique 1776-1783*, Graouli, Paris, 1902, 252 p.

ROSCOE Theodore, *Picture History of the United States Navy from Old Navy to new 1776-1897*, Charles Scribner Sons, New York, 1956, 737 p.

STARKEY David, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, University of Exeter Press, Exeter, 1990, 344 p.

STATHAM E. P., *Privateers & Privateering*, London, 1910, 416 p.

STEEL R., *A List of the American Navy: with the names of each commander, and all the officers: together with a list of the English navy stationed at Halifax*, Boston Andrew J Allen 1812, 116 p.

SWITZER C. David, *The excavation of the privateer Defence*, vol. 12, Symposium on Archaeology of the Revolutionary War period held at New Windsor, New York, 1983, p. 43-50.

TAILLEMITE Étienne (1924-2011), « La Marine et ses chefs pendant la guerre de l'Indépendance américaine », in : *Revue historique de l'Armée*, n° 153, Paris, 1983, p. 20-31.

TIMEWELL, H.C., « Guernsey Privateers », in: *The Mariner's Mirror*, vol. 56, 1970, n° 2, Cambridge University Press, p. 199-218.

TOLL W., *Six Frigates: The Epic History of the Founding of the U.S. Navy*, W. W. Norton & Company, 2008, 592 p.

VILLIERS Patrick, *L'Hermione : une frégate au service de l'indépendance américaine, frégate de 12, 1779-1793*, J.-C. Lemineur, Ancre, Nice, 2015, 214 p.

VILLIERS Patrick, *Le commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique 1778-1783*, Arno Press, New York, 1977, 470 p.

VERGE FRANCESCHI Michel, *La Royale au temps de l'Amiral d'Estaing*, La pensée universelle, Paris, 1977, 317 p.

VERGE-FRANCESCHI Michel, « Marine et Révolution », in : *Revue Historique des Armées*, n° 175, 1989, p. 77-88.

VERGE FRANCESCHI Michel, *Marine et Révolution : Les officiers de 1789 et leur devenir*, Histoire économie et société, 1990, 9^e année, n° 2, p. 259-286.

VERGENNES (de) Charles-Philippe, *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, Pups, p. 131-151.

VLASITY Sarah, *Privateers as Diplomatic Agents of the American Revolution 1776-1778*, Undergraduate Honors Theses, university of Colorado, 2011, 47 p.

WILLIAMS, G., *Liverpool Privateers & Slave Traders*, London to Liverpool, 1897, reprinted, New York, U.S.A, 1966.

WILBUR Keith, *Picture Book of the Revolution's Privateers*, Stackpole Books, 1973, 96 p.

WILKINSON Clive, *The British Navy and the State in the 18th century*, Boydell Press, 2004, 245 p.

WILLIS J. Abbot, *Naval History of the United States*, New York, Peter Fenelon Collier, 1896, 867 p.

ZECCHINI Laurent, *Lafayette héraut de la liberté*, Fayard, Paris, 2019, 580 p.

B 4. Renseignement, chiffre et signaux

La bibliographie sur le chiffre est peu abondante, en particulier pour la période du XVIII^e siècle, et les ouvrages de référence n'existent quasiment pas. Cependant, on peut s'appuyer sur des ouvrages couvrant de larges périodes historiques qui donnent un court aperçu de l'évolution des différentes méthodes dans les différents pays. On trouve pour la première fois le mot « espion » dans l'encyclopédie de Diderot et d'Alembert où quelques lignes lui sont consacrées.

ALEM Jean-Pierre, *L'espionnage à travers les âges*, Stock, Paris, 1977, 500 p.

ANDREW Christopher, *For the president's Eyes only: secret intelligence and the American presidency from Washington to Bush*, Harper Collins Publishers, New York, 1996, 688 p.

ANONYME, *Mémoires du XVIII^e siècle écrits par un voyageur anglais*, Lisbonne, 1791, 463 p. Lettre au sujet du chevalier d'Éon, p. 1-36. État des vaisseaux en 1778, p. 225-238.

ANTOINE Michel et OZANAM Didier, « Correspondance secrète du comte de Broglie avec Louis XV », in : *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 13^e année, n° 4, 1958, p. 789-790.

AUPHAN Paul, « Les Communications entre la France et ses colonies d'Amérique pendant la guerre de l'Indépendance américaine », in : *La Revue maritime*, n° 61, 1925, p. 331-348 et p. 497-517.

BARBER A., *The Tallmadge culper intelligence ring: A study of American Revolutionary*, Thèse MA Columbia University, 1963, (microfilm. New York, N.Y. Columbia University Libraries, 1978).

BELLOC Alexis, *La télégraphie historique : depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Firmin Didot, Paris, 1894, 347 p. (p. 64 Courrejeolles).

BÉLY Lucien, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Fayard, Paris, 1990, 907 p.

BROGLIE (de) Albert (duc), *Le secret du Roi correspondance de Louis XV avec ses agents diplomatiques*, Calmann Lévy, Paris, 1878, 2 vol. 630 p.

BUCHET Christian, « Les modalités évolutives de la logistique anglaise en matériel naval dans l'espace Caraïbe 1689-1763 », in : *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n° 4, p. 571-596.

CECCALDI Stéphane, « Le code secret entre Washington et Lafayette », in : *Versailles et l'Indépendance Américaine*, château de Versailles, 2016, 146 p.

CHARLES Loïc, DAUDIN Guillaume, « La collecte du chiffre au XVIII^e siècle : le Bureau de la balance du commerce et de la production des données sur le commerce extérieur de la France », in : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2011, t. 58, n° 1, p. 128-154.

DAIGLER Kenneth, *Spies, Patriots and Traitors American intelligence activities during the era of the Revolutionary War*, Georgetown University Press, 2015, 336 p.

FALKENSTEIN Karl, *Thadée Kosciuszko dans sa vie politique et intime*, Didot Frères, 1839, 327 p.

FORCADE Olivier, « Objets, approches et problématiques d'une histoire française du renseignement : un champ historiographique en construction », in : *Histoire, économie & société*, 2012/2, 31^e année, p. 99-110.

FORCADE Olivier, « Considérations sur le renseignement, la défense nationale et l'État secret en France au XIX^e et XX^e siècle », in : *Revue historique des armées*, n° 247, 2007, p. 4-12.

FORCADE Olivier (dir.), *Le secret et la puissance. Les services secrets et le renseignement aux XIX^e-XX^e siècles*, Encrage, Amiens, 2007.

FORCADE Olivier et Laurent Sébastien, *Secrets d'État : Pouvoirs et renseignement dans le monde contemporain*, Armand Colin, Paris, 2005, 240 p.

GENET Stéphane, *Les espions des lumières : actions secrètes et espionnage militaire au temps de Louis XV*, Nouveau Monde, 2013, 512 p.

HARBULOT Christian, DEWERPE Alain, « Espion, une anthropologie historique du secret d'État contemporain », *in : Politique étrangère*, n° 3, 1994, 59^e année, p. 896-897.

HUURDEMAN Anton, *The worldwide history of telecommunication*, John Wiley & Sons, 2003, 638 p.

JOFFRIN Laurent, *La grande histoire des codes secrets*, Privé, 2009, 92 p.

KAHN David, *La guerre des codes secrets*, Inter Éditions, 1980, p. 154-156.

KAHN David, *The code-breakers, the comprehensive history of Secret Communication from Ancient times to the Internet*, Scribner, New York, 1996, 1200 p.

KAPP Friederich, *Leben des amerikanischen Generals Johann Kalb*, Bibliobazaar, 2008, 324 p.

LACOSTE Pierre (amiral) (dir), *Le renseignement à la française*, Économica, 1998, 641 p.

KAUFFER Rémy, *Histoire mondiale des services secrets*, Perrin, 2015, 896 p.

KRIEGER Wolfgang, *Services secrets : une histoire des pharaons à la CIA*, Biblis, 2009, 351 p.

LAURENT Sébastien-Yves, *Le secret de l'État. Surveiller, protéger, informer. XVII^e-XX^e siècle*, catalogue de l'exposition, Archives nationales et Nouveau monde édition, 2015, 224 p.

LENGEL Edward, *Patriots Under Cover in American History*, June 2016, vol. 51, Issue 2, p. 26-31.

MARKLE Donald, *The fox and the hound: the birth of American spying*, Hippocrene books, New York, 2014, 265 p.

MARSAN Jules, *Beaumarchais et les affaires d'Amérique, lettres inédites*, librairie E. Champion, 1919, 62 p.

NAGY John A., *Intelligence & National Security, Pennsylvania state history, American Revolutionary War, 1775-1783, Secret service, Spies in the Continental Capital: Espionage across Pennsylvania during the American Revolution*. Aug 2015, Vol. 30 Issue 4, p. 578-580.

NAGY John, *Invisible ink: spycraft of the American Revolution*, Yardley, 2009, Westholme, 400 p.

NELSON James, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, McGraw-Hill, New-York, 2008, 401 p.

NELSON Paul David, *Spies, Wiretaps, and Secret Operations: An Encyclopedia of American Espionage*, 2011, v. 2, p. 818-819.

OLLIER Alexandre, *La cryptographie militaire avant la guerre de 1914*, Collection renseignement et guerre secrète, Lavauzelle, 2004, 224 p.

PINCOCK Stephen, FRARY Marc, *Casseurs de codes, les décryptages historiques et les secrets de professionnels*, Acropole, 2008, 176 p.

PIOBB Pierre-Vicenti, *Clef universelle des sciences secrètes : D'après les indications de la Polygraphie de Jean Trithème, élucidation complète des traditions en magie, alchimie, astrologie, mythologie et symbolisme, avec un glossaire explicatif des principaux termes employés en ésotérisme*, (1942), 2013, 486 p.

PRATT F. letcher, *Secret and urgent: the story of codes and ciphers*, London, 1939, 282p.

ROSE Alexander, *Washington's Spies: The Story of America's First Spy Ring*, Bantam Books, New York, 2006, 369 p.

RUBIN Samuel, *The secret science of covert inks*, Port Townsend Ed., 1987, 128 p.

SAYLE F Edward, "George Washington, Manager of Intelligence", *in: Studies in Intelligence*, vol. 27, n° 4 ,Winter 1983, p. 1-10.

SINGH Simon, *The Code Book: The Science of Secrecy from Ancient Egypt to Quantum Cryptography*, Anchor Books, New York, 1999, 432 p.

SOULLEZ Christophe, *Histoire, méthodes et organisation des services secrets*, Eyrolles, 2017, 175 p.

SULICK Michael, *Spying in America: espionage from the Revolutionary War to the dawn of the Cold War*, Georgetown University Press, Washington D.C., 2012, 320 p.

UNGER Gilles, Harlow. *Improbable Patriot: The Secret History of Monsieur de Beaumarchais, the French Playwright Who Saved the American Revolution*, University Press of New England, 2011, 260 p.

VAISSE Maurice, *Il n'est point de secrets que le temps ne révèle : études sur l'histoire du renseignement*, Ministère de la défense, Centre d'études d'histoire de la défense, Lavauzelle, 1998, 280 p.

VAN DOREN Carl, *Secret History of the American Revolution*, Garden City Publishing, New York, 1941, 534 p.

VIARIS (de) marquis, *L'art de déchiffrer les dépêches secrètes*, Gauthier-Villars et fils, G. Masson, Paris, 1893, p. 99-109.

VIEILLARD Julien Louis, « Le Secret du Roi, tentative de bureaucratisation des Services Secrets », *in : Perspectives internationales*, n°1, janvier 2012, p. 151-160.

WEBER Ralph, *Masked Dispatches: Cryptograms and Cryptology in American History 1775-1900*, NSA, 2002, 227 p.

WHARTON Francis, *The Revolutionary Diplomatic Correspondence*, US Government printing office, 1889, 6 vol.

WRIXON Fred B., *Langages secrets : Codes, chiffres et autres crypto systèmes*, Könemann, 2000, p. 229-230.

B 5. Ex-voto, Ostende et maquettes navales

BERTRAND Régis, COUSIN Bernard, « Le miracle et le quotidien : les ex-voto provençaux, images d'une société, *in : Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, t. 95, n° 162, 1983. Commerces, marchands et flottes marchandes, p. 221-224.

BOULLET François, *Ex-voto marins*, Ouest France, 1996, 119 p.

CHRISTENSEN Erwin O., *Early American wood carving*, Dover publication, New York, 1952, 149 p.

FROESCHLE-CHOPARD Marie-Hélène, *Espace et sacré en Provence (XVI-XX), cultes, images, confréries*, Paris, Le Cerf, 1994, 605 p.

HAMILTON Georgia, *Silent pilots: figureheads in Mystic Seaport Museum*, Connecticut, 1984, 114 p.

LAVEDRINE Dominique, « Les ex-voto marins du Roussillon », *in : Conflent*, n° 81, 1976 (n° spécial), 36 p.

LIVERY Brian, *Building the wooden walls, the design & construction of the 74-gun ship Valiant*, Historic dockyard Trust, Chatam, 1991, 206 p.

LAVERY Brian, *Arming and Fitting of English ships of War 1600-1815*, Naval Inst Pr, 1988, 319 p.

LOPEZ Catherine, *Piété des gens de mer*, Domens Pezenas, 2002, 88 p.

MASSON Philippe, *La mort et les marins*, éditions Glénat, Grenoble, 1995, 396 p.

MUSÉE DE LA MARINE, *Ex-voto marins dans le monde de l'antiquité à nos jours*, catalogue de l'exposition, Paris, 1981, 204 p.

MUSÉE DE LA MARINE, collectif, *Ex-voto marins du Ponant*, Paris, 1975.

MUSÉE DE LA MARINE, collectif, *Ex-voto marins de Méditerrané*, Paris, 1978.

MOLLAT Michel, « Les attitudes des gens de la mer devant le danger et la mort », in : *Ethnologie française*, t. 9, n° 2, 1979, p. 191-199.

MONDFELD, *Encyclopédie navale des modèles réduits, guide du collectionneur et du modéliste*, Editions Pygmalion, 1979, 351 p.

NEGRE Pierre Lucien, *Décorations et figures de proue*, Rupella, 1989, 99 p.

PASQUINI JN, *Histoire de la ville d'Ostende et de son port*, Hauman et Cie, Bruxelles, 1843, 373 p.

PETERS Andy, *Ship decoration 1630-1780*, Barnsley Seaforth Publishing, 2013, 320 p.

PINCKNEY Pauline, *American figureheads and their carvers*, Norton Company, New York, 1940, 223 p.

REYNAUD Felix, *Ex-voto marins de Notre Dame de la Garde*, éd. La Thune, 1996, 192 p.

US Naval Academy, *Henry Huddleston Rogers Collection of Ship Models*, Naval Institute Press, 1954. The model of *Fair American*, Nber 60, is described on pages 82-83.

VAN DAELE Freddy, *L'énigmatique maquette d'Ostende Le Dragon 1783*, auto-édition Alfred Van Daele, Hosdent-sur-Mehaigne, 2015, 23 p.

VANCRAEYNEST Raymond, *L'église des Capucins à Ostende*, juillet 1999, feuillet disponible en plusieurs langues au sein de l'église. Exemplaire obtenu sur place le 18 mars 2017.

VOVELLE Gaby, LAVAYLLE Michel, *Vision de la mort et de l'au-delà en Provence d'après les autels des âmes du purgatoire. XV -XXe.*, Paris, Colin, 1970, 101 p.

B 6. Espace caribéen

BLANCPAIN François, *La colonie française de Saint-Domingue, de l'esclavage à l'indépendance*, Karthala, 2005, 248 p.

BUCHET Christian, « Les modalités évolutives de la logistique anglaise en matériel naval dans l'espace Caraïbe 1689-1763 », *in : Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n° 4, p. 571-596.

BUTEL Paul (dir.) et LAVALLÉ Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe : théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI^e-XIX^e siècle*, actes du Colloque international de Talence, 30 juin-2 juillet 1995, Maison des Pays Ibériques, Bordeaux, 1996, 363 p.

FROSTIN Charles, « Saint-Domingue et la Révolution américaine », *in : Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 22, 2^e sem. 1974, p. 73-114.

FROSTIN Charles, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, PU Rennes, 2008, 265 p.

KORDAC Lubos, *Historic Shipwrecks of The Dominican Republic and Haiti, Their Locations and Provenance*, 2011, 228 p.

MALO Henri, *Épisodes de navigation aux Antilles*, société de l'histoire des colonies françaises, Paris, 1914, 40 p.

MAUREL Blanche, « Une société de pensée à Saint-Domingue, le Cercle des Philadelphes au Cap Français », *in : Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 48, n° 171, deuxième trimestre 1961, p. 234-266.

MCCLELLAN James, *Colonialism and Science: Saint Domingue in the old regime*, Baltimore and London, The John Hopkins University press, 1992, p.181-288.

MCCLELLAN James, « L'historiographie d'une académie coloniale : le cercle des Philadelphes 1784-1793 », *in : Sciences et techniques autour de la Révolution française*, avril-juin 2000, p. 77-88.

PLUCHON Pierre, « Le cercle des Philadelphes du Cap-français à Saint-Domingue : seule académie coloniale de l'Ancien Régime », *in : Mondes et cultures*, n° 45, 1985, p. 157-185.

ROQUINCOURT Thierry, *Histoire maritime et coloniale : XV^e siècle -1815*, Bibliographie, Kronos, éditions SPM, 2017, 313 p.

VAISSIERE (de) Pierre, *Saint-Domingue : la société et la vie créoles sous l'Ancien Régime 1629-1789*, Perrin, 1909, 452 p.

VILLIERS Patrick, *Traite des noirs et navires négriers au XVIII^e siècle*, édition des 4 seigneurs, 1982, 162 p.

B 7. Noblesse et émigration nobiliaire sous la Révolution

AGAY (d') Frédéric, « Noblesse provençale et marine au XVIII^e siècle », *in* : *Provence historique*, fascicule 158, 1989, 15 p.

AGAY (d') Frédéric, *La Provence au service du Roi 1631-1831*, Honoré Champion, Paris, 2017, 1 466 p.

AGAY (d') Frédéric, « A European Destiny : the Armée de Condé 1792–1801 », *in*: *The French Émigrés in Europe and the Struggle against Revolution 1789–1814*, Carpenter K. (dir.) et Mansel P. (dir.), Palgrave Macmillan, London, 1999, 260 p., p. 28-42.

AGAY (d') Frédéric, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle : vers la formation d'un corps homogène de noblesse*, Thèse de doctorat 1996, université Paris Sorbonne IV sous la direction de Jean Meyer, 10 volumes.

ANONYME, *Les Français à l'étranger et la Révolution*, Ministère des Affaires étrangères, Direction des archives, Nantes, 1989.

ARTEFEUIL, *Histoire héroïque et universelle de la noblesse de Provence*, F Seguin, Avignon, 1776-1786, 3 t., 549 p., 607 p. et 352 p.

ASCH, Ronald Gregor, *Europäischer Adel in der Frühen Neuzeit: Eine Einführung*, Köln-Weimar-Wien, 2008, 323 p.

AVIAU DE TERNAY (d') Gaëtan, *Les pages des écuries du roi, des reines et des dauphines : Dictionnaire biographique*, Patrice du Puy, 2006, 436 p.

BARBUSSE Grégory, *Sociologie, cultures et modes de vie de la noblesse avignonnaise et comtadine dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise sous la direction de René Moulinas, université d'Avignon, 1995.

BARJAVEL Casimir, *Dictionnaire historique, biographique et bibliographique du département de Vaucluse*, tome premier, Dellivario, Carpentras, 1841, 538 p.

BELLECOMBE (de) H., *Essai biographique sur Guillaume Léonard de Bellecombe*, imprimerie veuve Lamy, Agen, 1896, tirage à part en 50 ex., 83 p.

BITTARD DES PORTES René, *Histoire de l'armée de Condé pendant la Révolution Française 1791-1801*, E. Dentu, Paris 1896, 420 p.

BLUCHE Frédéric, *Septembre 1792 : logiques d'un massacre*, Laffont, 1986, 266 p.

BOUDARD d'OLONNE (de) Alphonse, Baron comtadin, *Essai sur la féodalité dans le Comtat Venaissin au XVIII^e siècle, illustré d'une carte hors texte*, Thèse pour le doctorat en droit, François Seguin, Avignon, 1917.

BOUILLÉ (marquis de), *Mémoires sur la Révolution Française depuis son origine jusqu'à la retraite du Duc de Brunswick*, Berville et Barrière, Paris, 1823, 216 p.

BOULOISEAU M., *Étude de l'émigration et de la vente des biens des émigrés 1798-1830 : Instructions, sources, bibliographie, législation, tableaux*, Imprimerie Nationale, 1963, 179 p.

BOURDIN Philippe (dir.), *Les noblesses françaises dans l'Europe de la Révolution*, actes du colloque international de Vizille, 10-12 septembre 2008 organisé par le Musée de la Révolution française ; le Centre d'histoire Espaces et cultures de l'Université Blaise-Pascal, la Société des études robespierristes.

BOUTELIERE (comte de la), *L'armée de Condé, d'après la correspondance inédite de son chef 1791-1801*, J.-B. Dumoulin, Paris, 1891.

CAILLET Robert, *Carpentras et le comtat Venaissin*, Batailler, Carpentras, 1949. 65 p.

CARPENTER Kristy (dir.) et MANSEL Philip (dir.), *The French Émigrés in Europe and the struggle against Revolution 1789-1814*, Palgrave MacMillan, U.K., 1999, 260 p.

CASTRIES (duc de), *Les émigrés : La vie quotidienne des émigrés*, Hachette, Paris, 1966, 316 p.

CHALINE Olivier (dir.), DUMANOWSKI Jaroslav (dir.), FIGEAC Michel (dir.), *Les migrants militaires francophones au service de l'empereur (fin XVI^e–moitié XIX^e siècle)*, contributions des chercheurs ayant participé à Bordeaux en 2008 au colloque *Le rayonnement français en Europe centrale du XVII^e siècle à nos jours*, Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, Pessac, 2009, p. 55-69.

CHAMOUSSET Rémy, *Les émigrés français en Russie (1789-1815)*, mémoire de Master 1, Grenoble, 2011, 221 p.

CHASSAGNE, H., *Coblence 1789-1792 : Des français au service de l'étranger*, Paris soc intern, 1939, 230 p.

CHATENET Madeleine (du), *L'amiral Jean-Baptiste de Traversay, un Français, ministre de la marine des Tsars*, Tallandier, 1996, 476 p.

CORMACK William, *Revolution and Political Conflict in the French Navy 1789-1794*, Cambridge University Press, 2002, 360 p.

DAUDET Ernest, *Histoire de l'émigration pendant la Révolution Française*, Poussielgue, Paris, 1904, 406 p.

DEMEL Walter, *Der europäische Adel: Vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, CH. Beck, München, 2005, 128 p.

DIESBACH Ghislain (de), *Histoire de l'émigration 1789-1814*, Tempus, 2007, 640 p.

DUBLED Henri, *Carpentras, Capitale du Comtat-venaisin*, Laffitte, 1975, 211 p.

DUINDAM Jeroen, *Vienna & Versailles : The Courts of Europe's Major Dynastic Rivals 1550-1780*, Cambridge University Press, 2003, 349 p.

DUMAS Matthieu, *Campagnes du comte de Suwarow Rymniski et du Prince Charles Archiduc d'Autriche pendant l'année 1799*, Hamburg, 1800, 281 p.

DUNNE John, « Quantifier l'émigration des nobles pendant la Révolution française : problèmes et perspectives », in : *La Contre-Révolution en Europe : XVIII^e-XIX^e siècles, réalités politiques et sociales, résonances culturelles et idéologiques*, Presses universitaires de Rennes, 2001, p. 133-141.

DUPUY Roger, *La Noblesse entre l'exil et la mort*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1989. 128 p.

DU ROURE Scipion (baron), *Les anciennes familles de Provence*, Champion, Paris, 29 p.

DU ROURE Scipion (baron), *Les maintenues de noblesse en Provence*, par Belleguise (1667-1669), 3 vol., 1923.

DU ROURE Scipion (baron), « Les Meyran et leurs alliances, généalogies provençales d'après les documents originaux publiés par le baron de Roure », in : *Bulletin de la société des amis du Vieil Arles*, Champion, Paris, 1907.

ECQUEVILLY (marquis d'), *Campagnes du Corps sous les ordres de S.A.S. Mgr le Prince de Condé*, Le Normant, Paris, 1818, 225 p.

ESPINCHAL (comte d'), *Journal d'émigration*, Perrin, Paris, 1912, 136 p.

FEUILLAS Michel, « Commerce de lettres et vie intellectuelle à Avignon et dans le Comtat au XVIII^e siècle », (d'après la correspondance de Fornery, de Pithon-Curt et du Marquis d'Aulan), extrait de *Mémoires de l'Académie de Vaucluse*, t. 6, 1972, FL 4^o 2089 (61).

FIGEAC Michel, *Les noblesses en France : du XVI^e au milieu du XIX^e siècle*, A. Colin, Paris, 2013, 415 p.

FIGEAC Michel, *Destins de la noblesse bordelaise 1770-1830*, Mimésis, Milan, 2 vol., 919 p.

FORNERON Henri, *Histoire générale des émigrés pendant la Révolution française*, Plon, Paris, 1884, 3 vol.

FURET François, RICHET D., *La Révolution française*, Hachette 1965, 525 p.

GALLIAN Jean, *Au pied du Mont-Ventoux*, histoire de Caromb, [s.l.], [s.n.], 2002.

GARDIOLLE François-Xavier, abbé, *Caromb sous la Révolution*, manuscrit autographe déposé en l'étude de maître Beaud à Caromb, partiellement publié par le journal *La Croix d'Avignon et du Comtat* en 1895, dans les numéros 127, 140, 141, 142.

GARNIER Myriam, *Histoire d'une famille protestante et de ses alliances en Périgord-Quercy-Dordogne*, Poitiers, 1990.

GROUVEL Robert (vicomte), *Les corps de troupe de l'émigration française 1789-1815*, *La Sabretache*, Paris, 1961-1964, 3 vol.

HAMISH M. Scott (réd.), *The European Nobilities in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, I-II, London-New York, 2007, 346 p.

HARTMANN Louis, *Les officiers de l'armée royale et la Révolution*, F. Alcan, Paris, 1910, 540 p.

HARTMANN Peter Claus, *Kulturgeschichte des Heiligen Römischen Reiches 1648 bis 1806*, Wien-Köln-Graz, 2001, p. 56-59.

LA CHENAYE-DESBOIS (de) François-Alexandre, *Dictionnaire de la noblesse : contenant les généalogies, l'histoire et la chronologie des familles nobles de France*, Schlesinger frères. Paris, 1863-1876, 19 vol.

LACOUR-GAYET R., *Qu'espéraient les émigrés*, Hachette, Paris, 1963, 510 p.

LEEMANS Elisabeth, *La noblesse de la Principauté d'Orange*, société royale de Généalogie et d'Héraldique des Pays-bas, La Haye, 1974, 467 p.

LOUBET Louis, *Carpentras et le Comtat Venaissin avant et après l'annexion*, fac-sim. de l'éd. de Carpentras, Tourrette, 1891, 141 p.

MARTIN Jean-Clément (dir.), *La Contre-Révolution en Europe : XVIII^e-XIX^e siècles : réalités politiques et sociales, résonances culturelles et idéologiques*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2001, 318 p.

MORIN Jacques, *Les armes et les blasons des chevaliers et officiers de l'Ordre du Saint Esprit créée par Louis XIII*, Paris, 1623, 84 p.

OECHSLIN J-J., « Le Mouvement ultra-royaliste sous la Restauration : son idéologie et son action politique 1814-1830 », in : *Journal des Savants*, 1962, p. 245-249.

PINASSEAU Jean, « L'émigration militaire, campagne de 1792, Armée royale, composition, ordres de bataille, 1^{re} partie : notices A à C, 2^e partie, notices D à Z », in : *Bibliothèque de l'école des chartes*, Picard, Paris, 1957-1964, p. 270-273.

PINASSEAU Jean, *L'émigration militaire : campagne de 1792, armée des Princes*, Picard, Paris, 1971, notices D à Z, 95 p.

PITHON-CURT Jean-Antoine, *Histoire de la Noblesse du Comté-Venaissin, d'Avignon et de la principauté d'Orange*, nobiliaire publié en 4 volumes entre 1743 et 1750 à Paris, dressé sur preuves.

POUSSOU Jean-Pierre, *Les mouvements migratoires en France et à partir de la France de la fin du XV^e siècle au début du XIX^e siècle, approches pour une synthèse*, Annales de démographie historique, 1970, p. 11-78.

PRUDHOMME Louis-Marie, *Histoire générale et impartiale des erreurs, des fautes et des crimes commis pendant la Révolution française : une histoire de la vie privée et politique du vertueux Louis XVI*, Paris, 6 vol., 1797.

PRADEL de LAMASE J., *Notes intimes d'un émigré (le chevalier de Pradel de Lamase) officier à l'armée de Condé : les campagnes de l'émigration*, 1913, 372 p.

PUYMAIGRE Alexandre (comte de), *Souvenirs sur l'émigration, l'Empire et la Restauration 1778-1843*, Plon, Paris, 1886, 500 p.

RANCE Karine, *Mémoires de nobles émigrés dans les pays germaniques pendant la Révolution Française*, Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de François Étienne, Paris 1, 2001.

RIBES (comte de), *Journal d'émigration du Prince de Condé 1789-1795*, Servant, Paris, 1924, 547 p.

RICHARD Hélène, *Le voyage d'Entrecasteaux à la recherche de Lapérouse*, CTHS, Paris, 1986, 376 p.

RIESTSTAP Jean-Baptiste, *Armorial général, Gouda, 1884-1887*, 6 t. en 2 vol., p. 629 : de L'Espine et p. 829 de Grille ou Grillo (marquis d'Estoublon).

ROCHEFOUCAULD (de la) François, *Souvenirs du 10 août et de l'armée de Bourbon*, Calmann-Lévy, Paris, 1929, 245 p.

ROSENTAL Paul-André, *Maintien/Rupture : Un nouveau couple pour l'analyse des migrations*, Annales ESC, n° 6, 1990, p. 1403-1431.

ROMAIN (de), *Mémoires d'un officier royaliste*, Hivert, Paris, 1829, 529 p.

SAFFROY Gaston, *Bibliographie généalogique héraldique et nobiliaire de la France des origines à nos jours*, Librairie Gaston Saffroy, Paris, 1968-1974, 3 vol.

SAINT GERVAIS Antoine (de), *Histoire des émigrés français depuis 1789 jusqu'à 1828*, L. F. Hivert, Paris, 1828, 805 p.

TULARD Jean, *Histoire et dictionnaire de la Révolution française 1789-1799*, Laffont, 1998, 1 230 p.

TULARD Jean, *La Contre-Révolution, origines, histoire, postérité*, Perrin, 1990, 527 p.

VIDALENC Jean, *Les émigrés français 1789-1825*, Faculté des sciences et lettres de Caen, 1963, 461 p.

VIDALENC Jean, *Les émigrés français 1789-1825.*, Publications de la Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Caen, 1963, 472 p.

VITROLLES (de) baron, *Souvenirs autobiographiques d'un émigré 1790-1800*, Émile Paul, Paris, 1924, 235 p.

WOELMONT Henri (baron de), *Notices généalogiques*, Champion, Paris, 1923-1930, 8 vol.

B 8. Malte et l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem

La bibliographie sur l'Ordre de Malte en général, est relativement bien fournie comparativement aux ouvrages consacrés à sa marine, pourtant pilier essentiel de sa renommée. De même il s'avère que les historiens maritimes ont négligé une bonne partie de la moitié du XVIII^e siècle en se focalisant essentiellement sur la plus grande des victoires remportées par l'Ordre au cours du siège de 1565 avec la bataille de Lépante.

ANDERSON, *Naval wars in the Levant 1559-1852*, Princeton university press, Liverpool, 1952, 619 p.

ANONYME, *Traité de l'administration des bois de l'ordre de Malte dépendants de ses grands-prieurés, bailliages et commanderies dans le royaume de France*, Le Breton, Paris, 1757, 209 p.

BALARD Michel, *Les ordres militaires et la mer*, Editions du CTHS, version électronique, 2009.

BLONDY Alain, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle : des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, 2002, 523 p.

BONO S., *Les corsaires en Méditerranée*, Ed. La Porte, Edif 2000, Paris, Méditerranée, 1998, 253 p.

BORG Jonathan, *The maritime history of Malta*, Charles Cinni edition, Florence, 2011, 208 p.

BROGINI Anne, *Malte, frontière de chrétienté 1530-1670*, EFR, 2006, 771 p.

BROGINI Anne, *Les hospitaliers et la mer*, Illustoria, Lemme, 2015, 107 p.

BUGEJA Lino, BUHAGIAR Mario, FIORINI Stanley, *Birgu, a Maltese maritime city*, Malta University Press, Malte, 1993, 2 vol.

BURLET René, « Codes de signaux de l'escadre de Galères de l'ordre de Malte au XVIII^e siècle », in : *Revue de la société de l'histoire et du patrimoine de l'ordre de Malte*, 2005, p. 59-70.

CARASI Carlo, *The order of Malta exposed or voyage to Malta: containing historical, philosophical, and critical observations on the actual situation of the State of the Knights of Malta and their morals; also containing descriptions of the nature, products of the island, and the customs of its inhabitants*, translation and introduction by Thomas Freller, Malta, 2010, 219 p.

CASTAN Nicole, FUGERON Claude, PETIT Jacques-Guy, *Histoire des galères, bagnes et prisons XIII^e–XX^e siècle*, Bibliothèque Historique, Ed. Privat, Toulouse, 1999, 368 p.

CHAILAN Marcelin, *L'ordre de Malte dans la ville d'Arles*, Imprimerie du sud-ouest, 1908, Bergerac, 387 p.

CICOGNARA Vincenzo, *I cavalieri dell' Ordine di S Giovanni di Gerusalemme delti di Malta*, Ferrare, 1827, 86 p.

DAUBER Robert, *Die Marine des Johanniter Malteser Ritter Orderns, 500 Jahre Seekrieg Verteidigung Europas*, Weishaupt, Graz, 1989, 368 p.

DEMURGER Alain, *Les hospitaliers de Jerusalem à Rhodes*, Editions Tallandier, 2013, 573 p.

DELAVILLE LE ROULX Joseph, « Les statuts de l'ordre de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem », in : *Bibliothèque de l'école des chartes*. 1887, t. 48, p. 341-356.

DEPASQUALE Carmen, *La vie intellectuelle et culturelle des chevaliers français à Malte au XVIII^e siècle*, Malta University Press, 2010, 539 p.

DURBEC Joseph-Antoine, *Templiers et hospitaliers en Provence et dans les alpes maritimes*, Le Mercure Dauphinois, 1997, 430 p.

ENGEL Claire-Eliane, *L'Ordre de Malte en Méditerranée*, Éditions du Rocher, Monaco, 1957, 351 p.

ENGEL Claire-Eliane, *Les chevaliers de Malte*, Les Presses Contemporaines, Paris, 1972, 354 p.

FONTENAY Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, classiques Garnier, Paris, 2010, 425 p.

GALIMARD FLAVIGNY Bertrand, *Histoire de l'ordre de Malte*, Perrin, Paris, 2006, 372 p.

GODECHOT Jacques, *Histoire de Malte*, collection Que sais-je, n° 509, PUF, 1992, 127 p.

GRIMA Joseph, *The Fleet of the Knights of Malta: Its organisation during the eighteenth Century*, BDL publishing, 2016, 448 p.

GRIMA Bonanno, Dalli, Gauci, Muscat, *The maritime history of Malta*, Salesians don Bosco, Malte, 2011, 208 p.

HARLAFTIS Gelina, VASSALLO Carmel, *New Directions in Mediterranean Maritime History*, Oxford University Press, 2017, 202 p.

HAROT Eugène, *Essai d'armorial des grands-Maîtres de l'Ordre de Saint Jean de Jerusalem*, Collegio araldico, Rome, 1911, 42 p.

HEERS Jacques, *Les Barbaresques : la course et la guerre en Méditerranée XV^e-XVI^e siècles*, Perrin, Paris, 2001, 372 p.

HELLWALD Friedrich, *Bibliographie méthodique de l'Ordre Souverain de St Jean de Jerusalem*, Rome 1885, 321 p.

LUPPE Jean (de), *Mémoires d'un chevalier de Malte*, collection Mare Nostrum, Paris Méditerranée, 2001, 377 p.

MANNIER Eugène, *Ordre de Malte les commanderies du Grand-Prieuré de France d'après les documents inédits conservés aux Archives nationales*, A. Aubry, 1872, 808 p.

MICALLEF Patricia, *Malte à l'horizon : les îles maltaises dans les récits de voyage des XVII^e et XVIII^e siècles*, préface d'Alain Blondy, Bouchène, Saint-Denis, 2014, 327 p.

MUSCAT Joseph, *Naval activities of the knights of Saint John 1530-1798*, Andrew Cuschieri, Midsea books Ltd, 2002, 239 p.

MUSCAT Joseph, *The navy of the order*, article Spectra, mars 1986.

MUSCAT Joseph, *The warships of the Order of St John 1530-1798*, 19 p.

MUSCAT Joseph, *Sails round Malta*, Pin Publication, 2008, 515 p.

PEYREFITTE Roger, *Chevaliers de Malte*, Flammarion, Paris, 1957, 332 p.

PLAISSE André, *Le Rouge de Malte ou les curieux mémoires du Bailly de Chambray*, éditions Ouest France, 1991, 285 p.

QUINTANO Anton, *The Maltese-hospitaller Sailing Ship Squadron 1701-1798*, Malta San Gwann, 2003, 333 p.

REDDE Michel, *Quand voguaient les galères*, Ouest France, 1990, 319 p.

TAAFFE John, *The History of the Holy, Military, Sovereign Order of St. John of Jerusalem, or Knights Hospitallers, Knights Templars, Knights of Rhodes, Knights of Malta*, Londres, 1852, 4 vol.

VAUGHAN Herbert, "Some notes on uniform in the navy of the order of St John", in: *The mariner's mirror*, oct. 1921, p. 298-307.

VILLARD Madeleine, « L'ordre de Malte dans les Bouches du Rhône à l'époque révolutionnaire », in : *Provence historique*, fascicule, 45, 180, 1975, 13 p.

WISMAYER Joseph, *The fleet of the Order of St John 1530-1798*, Midsea books, 1997, 380 p.

B 9. Venise et la Marine autrichienne

AGSTNER Rudolf, « Du Levant au Ponant : le développement du service consulaire autrichien au XVIII^e siècle », in : *La fonction consulaire à l'époque moderne : l'affirmation d'une institution économique et politique 1500-1800*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2006, p. 297-316.

BADUDIERI Fulvio, *L'espansione mercantile austriaca nei territori d'oltramar nel XVIII secolo*, Milan, 1978, 183 p.

BASCH-RITTER Renate, *Österreich auf allen Meeren: Geschichte der KuK Marine 1382 bis 1918*, Styria, 2000, 268 p.

BAUMGARTNER Lothar, WINKLER Dieter, *Flottenrock und Kaiseradler, Uniformierung im Spiegel der Geschichte der KuK Kriegsmarine von 1815-1918: ein Handbuch*, Verlagsbuchhandlung Stöhr, Wien 2004, 260 p.

- BEC Christian, *Histoire de Venise*, Que sais-je ? 1993, 126 p.
- BENEDIKT Heinrich, *Kaiseradler über dem Apennin, die Österreicher in Italien 1700 bis 1866*, Wien-München, Herold, 1964, 479 p.
- BERENGER Jean, *Histoire de l'empire des Habsbourg*, Tallandier, Paris, 2012, 2 t., 432 p. et 448 p.
- BERGAMINI Guiseppe, *Napoleone e Campofornido 1797 : armi, diplomazia e società in una regione d'Europa Electa*, 1997, 348 p.
- BERGMAYR Ignaz, Franz *Kriegs und Marine-Verfassung des Kaiserthums Österreich*, édité par l'auteur, Vienne, 1845, t. 2, 330 p.
- BOUDON Jacques-Olivier, *Les Provinces illyriennes dans l'Europe napoléonienne 1809-1813*, Paris Éditions SPM, 2015, 252 p.
- BONNEFONS André, *La chute de la république de Venise 1789-1797*, Perrin, Paris, 1908, 336 p.
- BRENTANO-SCHMIDT Antonio, *Die Österreichischen Admiräle*, Band 1, 1808-1895, Osnabrück, 1997, 513 p.
- BUFFE Noël, *Les marines du Danube 1526-1918*, Lavauzelle, Panazol, 2011, 320 p.
- CABANES Pierre (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Seuil, 2001, 688 p.
- CERON Emmeline, « Venise et Trieste entre France napoléonienne et Autriche habsbourgeoise dans les écrits d'Ugo Foscolo (1778-1827) et d'Italo Svevo », in : *Cahiers de la Méditerranée*, juin 2013, n° 86, p. 97-108.
- CONCINA Ennio, *L'arsenale della Repubblica di Venezia*, Electa, Milano, 2006, 248 p.
- CROCIANI Piero, ILARI Virgilio, *Napoleon's ligurian navy 1797-1814*, 110 p.
- DONKO Wilhelm M., *A brief history of the Austrian navy*, Republic GmbH, Berlin, 2012, 120 p.
- DONKO Wilhem, *A land power goes to sea: Austria's naval history 1382-1918*, Berlin Verlagsgruppe Holtzbrink, 2017, 272 p.
- EBERT Jens Florian, *Die österreichischen Generäle 1792-1815*, édition sur CD, 2003.
- ENZENTHAL Karl Friedrich (von), *Dictionnaire biographique des généraux autrichiens sous la Révolution et l'Empire 1792-1815*, Teissèdre, Paris, 2013, 2 vol., 1 143 p.

ERCOLE Guido, *Vascelli e fregate della Serenissima : navi di linea della marina Veneziana 1652-1797*, Illustrata, 2011, 312 p.

GILLET Jean-Claude, *La Marine impériale : le grand rêve de Napoléon*, Bernard Giovanangeli, 2010, 350 p.

GRAEFFER A., *Genaue Darstellung sämtlicher Branchen der KuK Armee*, Graeffner, Wien, 1792-1796.

GRUBER, Karl, *Seemacht unter rot weiss roter Flagge*, Salzburg, Milizverlag, Band 1, 2005, 286 p.

HÜFFER Herman, *Quellen zur geschichte der Kriege von 1799 und 1800, aus den Sammlungen des KuK kriegsarchivs, des Haus, Hof, -und staatsarchivs und des archivs des erzherzogs Albrecht in Wien*, BG Teubner, Leipzig, 1900, 583 p.

JACUBENZ Paul, *Geschichte des KuK Infanterie-Regiments Erzherzog Ludwig Salvator*, Nr 58, Verlag des Regiments, Wien, 1904, 564 p.

KEMP P. J., *Austro-Hungarian Battleships*, ISO-Galago, Londres, 1991, 112 p.

KIRCHEISEN Friedrich, *Bibliographie des Napoleonischen Zeitalters einschließlich der Vereinigten Staaten*, Georg Olm Verlag, 1977, 2 vol.

KHUEPACH Artur (von), *Geschichte der KuK Kriegsmarine, 1802-1804*, Wien, 1942, 478 p.

KHUEPACH Artur (von), *Geschichte der KuK Kriegsmarine während der Jahre 1814-1847*, Böhlau, Graz-Köln, 1966, 346 p.

LECENE Paul, *Les marins de la République et de l'Empire 1793-1815*, Librairie centrale, Paris, 1855, 328 p.

LEHNERT Joseph, *Die österreichisch-venetianische Kriegsmarine während der Jahre 1797-1802*, Wien, 1891, 484 p.

LEVI Cesare Augusto, *Navi di Guerra costruite nell' arsenale di venezia dal 1664 al 1836*, Forni, 194 p.

MAYER Horst F., WINKLER Dieter, *Als die Adria österreichisch war. Österreich-Ungarns Seemacht*, Edition S, Vienne, 1989 (4^e éd.), 223 p.

PIVKA Otto (von), *Navies of the Napoleonic era*, David & Charles Hippocrene Books, 1980, 272 p.

REDDE Michel, *Quand voguaient les galères*, Ouest France, 1990, 319 p.

ROIDER K. A. Jr., *Baron Thugut and Austria's Response to the French Revolution*, Princeton UP, 1987, 438 p.

ROTHENBERG Gunther Erich, *Napoleon's Great Adversary: Archduke Charles and the Austrian Army 1792-1814*, Spellmount, Royaume-Uni, 2007, 288 p.

SALCHER Peter, *Geschichte der KuK Marine-Akademie*, 1902, 92 p.

SCHAEFER Kurt, *Nassern Tschaiiken Canonierbarquen*, NWV Verlag, Allemagne, 2008, 128 p.

SCHNEIDAWIND Franz Joseph, *Der Feldzug der Franzosen gegen die Verbündeten in Italien in den Jahren 1798 und 1799*, Leske, 1836, vol. 3.

SCHIESSER Heinz, *Franz, Graf Folliot de Crenneville, Generaladjutant und Oberstkämmerer Kaiser Franz Josephs*, Leopold Verlag, 2015, 250 p.

SCHMIDT-BRENTANO Antonio, *Die Österreichischen Admirale 1808-1895*, Osnabrück, Biblio-Verlag, 1997, Band 1, 513 p.

SONDHAUS Lawrence, *The Habsburg Empire and the Sea: Austrian Naval Policy 1797-1866*, West Lafayette Ind., Purdue U.P., 1989, 326 p.

SONDHAUS Lawrence, *The Strategic Culture of the Habsburg Army*, Austrian History Yearbook, 32, 2001, 225 p.

SOZAEV Eduard, *Russian Warships in the Age of Sail 1696-1860: Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth Publishing, 2010, 400 p.

TAMARO Attilio, *Storia di Trieste*, Rome, 1924, 2 vol.

THOMAZI Auguste, *Les marins de Napoléon*, Tallandier, 2004, 372 p.

WALLISCH Friderich, *Die Flagge Rot-Weiss-Rot: Männer und Taten der österreichischen Kriegsmarine in vier Jahrhunderten*, Hasse & Koehler, 1942, 348 p.

WINFIELD Rif, *French Warships in the Age of Sail 1786-1861: Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth Publishing, 2015, 464 p.

ZIVKOVIC Georg, *Alt-Österreichs Heerführer, Stellenbesetzung in Heer, Landwehr und Kriegs-marine 1541-1918*, Wien, 1976, 487 p.

B 10. Thèses et publications universitaires

ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, thèse de doctorat sous la direction de Jean Meyer, Université de la Sorbonne Paris IV, Paris, 1992, 4 vol., 1123 p.

AGAY (d') Frédéric, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle : vers la formation d'un corps homogène de la noblesse provençale à la fin de l'ancien*

régime, thèse de doctorat sous la direction de Jean Meyer, Université de la Sorbonne Paris IV, Paris, 1996, 10 vol., 3 111 p.

BARBER A., *The Tallmadge culper intelligence ring: A study of American Revolutionary*, thèse MA, Columbia University, 1963, (microfilm. New York, N.Y. Columbia University Libraries, 1978).

BOUDARD d'OLONNE (de) Alphonse (baron comtadin), *Essai sur la féodalité dans le Comtat Venaissin au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat de Droit sous la direction de François Seguin, Avignon, 1917. 208 p.

L'HOPITAL, *Essai sur l'organisation de l'ordre de Malte en France, sa situation et sa décadence dans le royaume au XVIII^e siècle*, diplômes d'études présentés à la Sorbonne, session de juin 1897, bibliothèque de la Sorbonne.

GANGNEUX Gérard, *Économie et société en France méridionale aux XVII^e-XVIII^e siècles : les grands prieurés de Saint-Gilles et de Toulouse de l'Ordre de Malte*, thèse de doctorat, Université de Paris, 1970, 1 396 p.

GENËT Stéphane, *Renseignement militaire et actions secrètes de la guerre de Sucession d'Autriche au traité de Paris 1740-1763*, thèse de doctorat sous la direction de Lucien Bély, Université de la Sorbonne Paris IV, 2010.

HIVERT-MESSECA Yves, *La franc-maçonnerie en Provence (basses-alpes, var, arrondissement de Grasse) du consulat à la seconde guerre mondiale*, thèse de doctorat sous la direction d'André Nouschi (1922-2017), Université de Nice, Nice, 1992, 6 micro-fiches.

HOURCADE Renaud, *La mémoire de l'esclavage dans les anciens ports négriers européens : une sociologie des politiques mémorielles à Nantes, Bordeaux et Liverpool*, thèse de doctorat sous la direction de Christian Lebart, Université de Rennes, 2012, 700 p.

LABAT SAINT VINCENT Xavier, *Malte et le commerce français au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat sous la direction de Jean-Pierre Poussou, Université de la Sorbonne Paris IV, 2000, 564 p.

LUPU Benjamin, *Pratiques marchandes de la Saint-Domingue du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Diderot, Paris, 1995.

MARTINS Guillaume, *Les pratiques de lestage du XVI^e au XIX^e siècle : approche historique et archéologique*, mémoire de master 2 histoire-civilisation-patrimoine, spécialité archéologie et préservation du patrimoine subaquatique, sous la

direction d'Emmanuel Nantet et Martin Galinier, Université Via Domitia. Perpignan, 2018, 193 p.

MOKVA Valeriy, *Russia's policy of rapprochement with the Ottoman Empire in the era of the French Revolutionary and Napoleonic wars 1792-1806*, thèse de doctorat sous la direction du professeur Dr. Hakan Kirimli, Department of International Relations, Université Bilkent, Ankara, Turquie, septembre 2010, 390 p.

OLIVIER-JÉGAT Édern, *Gestion et logistique des stations navales dans les Antilles de 1783 à 1789*, mémoire de master 2 sous la direction de Sylviane Llinares, Université Bretagne Sud, Lorient, 2013, 211 p.

PETITEAU Natalie, *Les anoblis du Premier Empire et leur postérité 1808-1914 : une identité perdue ?*, thèse de doctorat sous la direction de Claude-Isabelle Brelot, Université de Tours, 1995, 3 vol., 828 p.

PEJU André, *La course à Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de doctorat, Faculté de droit de Paris, 1900, 321 p.

RANCE Karine, *Mémoires de nobles émigrés dans les pays germaniques pendant la Révolution Française*, thèse de doctorat sous la direction de François Étienne, Université Panthéon Sorbonne, Paris, 2001, 549 p.

RIOU-PERENNES Françoise, *Marins du Roi et chevaliers de Malte 1626-1715*, thèse de doctorat sous la direction de Michel Vergé-Franceschi, Université de Tours, 2003, 5 vol., 976 p.

SCHNAKENBOURG Christian, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative 1669-1792*, thèse de doctorat, Université Panthéon Assas, Paris, 1975, 2 vol., 651 p.

VANHORN Kellie Michelle, *Eighteenth-century colonial American merchantship construction*, thèse de doctorat, Texas AM University, 2004, 235 p.

VEYRAT Magalie, *Le mobilier en plomb dans la marine en bois (XVI^e-XIX^e siècles), le cas du littoral français*, thèse de doctorat sous la direction de Martine Acerra, Université de Nantes, 2016, 630 p.

VILLIERS Patrick, *le commerce colonial atlantique et la guerre d'indépendance d'Amérique*, thèse de doctorat, sous la direction du professeur Delumeau, Université Sorbonne I, publiée par Arno Press, New York, 1977, 470 p.

B 11. Sitographie

Généalogie et histoire locale en Provence.

<http://archives.geneprovence.com/picture.php?/541/category/29>

Bulletin trimestriel des *Amis du vieil Arles*, de 1903 à 1913.

<http://www.amisduvieilarles.com/les-bulletins-de-1903-%C3%A0-1913.html>

Remarquable inventaire des ex-voto de la Provence française.

<http://exvoto.mmsch.univ-aix.fr/exvoto.html>

Descriptifs et dessins d'armoiries (armoiries équestres, blasons avec ornements extérieurs : cimiers, heaumes, couronnes, lambrequins, devises), mais aussi de la sigillographie (sceaux médiévaux, cachets).

<http://www.heraldique-blasons-armoiries.com/>

Publications de l'École française de Rome, en libre accès : 3 182 ouvrages disponibles.

<http://books.openedition.org/efr/116#ftn167> :

<http://id.loc.gov/authorities/names/nr93022825.html>

<http://www.babordnum.fr/items/show/648>

Bibliothèque du Congrès

<http://id.loc.gov/authorities/names/nr93022825.html>

Dictionnaire de marine.

https://www.1789-1815.com/dict_marine.htm

Architecture navale ancienne.

<https://www.architecture-navale-ancienne.com/coque/>

Liste des vaisseaux de la marine française de 1789 à 1815.

<https://troisponts.net/2015/03/02/liste-des-vaisseaux-de-la-marine-francaise-1789-1815>

www.napoleon-forum.de/index.php?showtopic=3761

Cercle des Philadelphes.

<http://www.amphilsoc.org/collections/view?docId=ead/Mss.506.7294.C33.1-ead.xml#d71664698e1829656068096>

Recherches, mémoires et observations sur les maladies épizootiques de Saint-Domingue, recueillies et publiés par le Cercle des Philadelphes du Cap-François (bibliothèque numérique médicale)

<http://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?p=1>

90

39 plans et aquarelles sur Saint-Domingue en 1784, dont arsenal par Bellecombe sous la cote FR ANOM 15DFC144B.

http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse/notice?form= complexe&cote=&cretor=Bellecombe&engraver=&printer=&publisher=&analyse=&coverage=&spatial=&date=1784&from=&to=&provenance=&x=0&y=0&type=Carte+ou+plan&mode=list&page=4&hpp=10&id=FR_ANOM_15DFC144B

Liste des membres présent et compte-rendu de séance ; "Programme des prix proposés par le Cercle des Philadelphes" 1788, Imprimeur-libraire.

[Charles-Théodore](#)

Chimie optomatique ou l'art d'apprendre facilement cette science en aidant le discours, de tableaux, de figures et de caractères symboliques, afin de mieux saisir, par la vue, les rapports de la composition et de la décomposition des corps. Livre premier. Minéraux, Delance (Paris), 1797.

<http://www.babordnum.fr/items/show/640>

Programme d'action et description du "Cercle des philadelphes", société savante créée en 1784 ; sans doute publié en même temps que les "Statuts du Cercle des philadelphes", daté de 1785. Édition 1785.

Statuts en 63 articles, "Vu & approuvé par nous général & intendant, au Port-au-Prince, le 9 décembre 1784". Édition 1785. Imprimeur-libraire.

[Charles-Louis Dufour de Rians \(imprimeur-libraire, 17..-179.?\)](#)

Maritime Privateer Prize.

<http://www.priaulxlibrary.co.uk/articles/article/prizes>

Beverly Privateers in the American Revolution.

https://archive.org/stream/beverlyprivateer00howe/beverlyprivateer00howe_djvu.txt

The *London gazette* depuis 1665.

<https://www.thegazette.co.uk/>

Royal Navy officers' service records 1756-1931.

<http://www.nationalarchives.gov.uk/help-with-your-research/research-guides/royal-navy-officers-service-records-1756-1931/>

En 1783, trois ports anglais (Londres, Bristol et Liverpool) totalisent plus de 60 % des armements de bateaux corsaires. Gomer Williams était journaliste au *Liverpool Mercury*. L'ouvrage est consultable en ligne.

<https://archive.org/details/historyofliverpo00willuoft>

Clark William Bell, et William James Morgan (ed.), *Naval Documents of the American Revolution* [NDAR] : volumes VI, VII, VIII, IX, X, et XII, Naval Historical Center, USA, 1964-2014. Tous les volumes sont hébergés en ligne par le *Naval History and Heritage Command* de Washington.

<https://www.history.navy.mil/research/publications/publications-by-subject/naval-documents-of-the-american-revolution.html>

Traité d'alliance et d'amitié franco-américain 1778.

<http://www.historycentral.com/Revolt/battleaccounts/TreatyofAmity.html>

Howe, Octavius Thorndike (né en 1851), *Beverly Privateers in the American Revolution* [BPAR], reprinted from the publications of *The Colonial Society of Massachusetts* volume XXIV, Cambridge, John Wilson & Son, The University Press 1922, 144 p.

<https://archive.org/stream/beverlyprivateer00howe#page/392/mode/2up>

https://archive.org/stream/beverlyprivateer00howe/beverlyprivateer00howe_djvu.txt

Collectif, *Massachusetts Soldiers and Sailors of the Revolutionary war*, a compilation from the archives [MASSRW], 17 volumes en ligne.

<http://archives.lib.state.ma.us/handle/2452/122025>

Collectif, Northern Illinois University (NIU, DeKalb), University Libraries, American Archives, Documents of the American Revolution period 1774-1776.

<http://amarch.lib.niu.edu/>

Plus particulièrement *Petition of owners of brigantine Washington*.

<http://amarch.lib.niu.edu/islandora/object/niu-amarch%3A97967>

Collectif, site *American War of Independence at Sea*.

<http://www.awiatsea.com/Index.html>

GARDNER Weld Allen, *Massachusetts Privateers of the Revolution* [MPR], Massachusetts Historical Society, Boston, USA, 1927, 356 p. Voir la fiche du *Washington* en page 322.

<http://archive.org/stream/collectionofmas77mass#page/n7/mode/2up>

Serge Thébaut, « Bernard Lutun, 1814-1817 ou l'épuration dans la marine française », in : *Revue historique des armées* 246 | 2007.

<http://rha.revues.org/ianus.biu.sorbonne.fr/2743>

Kriegsmarinearchiv.

<http://www.kriegsmarinarchiv.at>

Index bibliographique des généraux autrichiens, par ordre alphabétique.

https://www.loc.gov/resource/mtj1.001_1477_1487/

http://www.napoleon-online.de/AU_Generale/html/general_a_j.html

Der Osterreichische Beobachter, 1823,10/12 (p. 1372).

<https://books.google.fr/books?id=Yj5DAAAACAAJ&pg=PA1372&lpg=PA1372&dq=feldmarschall+Leutnant+de+l%27Espine&source=bl&ots=YpECQv7ZUp&sig=GO5Yhk1SiJXGXMPMZKdAkDoKtI8&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiUocv43MTVAhURsBQKHTR0C04Q6AEITDAG#v=onepage&q=feldmarschall%20Leutnant%20de%20'Espine&f=false>

Wanderer

<https://books.google.fr/books?id=u25MAAAACAAJ&pg=RA1-PA45&dq=graf+FML+l%27espine&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiezrvRhsDgAhWPsBQKHcsQCMkQ6AEIRTAE#v=onepage&q=graf%20FML%20'espine&f=true>

Liste des navires. Site *Three Decks*.

http://threedecks.org/index.php?display_type=show_ship

Liste des plans de bateaux de la « Continental Navy ».

<http://www.navsource.org/archives/09/86/86609.htm>

Massachusetts soldiers and sailors of the Revolutionary War: a compilation from the archives, 17 vol., 1896, Massachusetts. Office of the Secretary of State.

<http://archives.lib.state.ma.us/handle/2452/122025>

Bibliothèque virtuelle des S.A.R. (Sons of American Revolution).

<http://whaller.com/portal/article/436>

Liste Loyd's.

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015004281542;view=1up;seq=18>

Liste des périodiques et journaux américains du XVIII^e et XIX^e siècle.

<http://www.americanantiquarian.org/newspapers-periodicals>

United States, Continental Navy records 1775-1776.

http://findingaids.loc.gov/db/search/xq/searchMfer01.xq?_q=American%20ship

Site sur les méthodes d'espionnage en 1775 et sur Benjamin Franklin.

http://www.pbs.org/benfranklin/l3_world_spies.html

Liste des victimes combattants français de la guerre Américaine 1778-1783.

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1569B1WmARikLNqfWkhrCTluaMlx4-q_6_FWBkQxp-8o/pubhtml?gid=0

Dictionnaire des navires américains (*Dictionary of American Naval Fighting Ships = DANFS*).

<https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs.html>

<http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/006003/f2/006003-130-0007.pdf>

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k937458g#>

Inventaire de la bibliothèque canadienne (division des manuscrits : British and military naval records)

<http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/006003/f2/006003-130-0007.pdf>

Réf. Mérimée IA00119803 : Maison de Courrejeolles

www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/HTML/IVR11/IA00119803/index.html

Acte de décès de Courrejeolles à Choisy, le 6 novembre 1805.

http://archives.valdemarne.fr/archives-en-ligne/img-viewer/etat-civil/94022/ED022_1E_000064/viewer.html?ns=FRAD094_ED022_1E_000064_0034.JPG

MILINDEX La plus grande base de données française d'histoire militaire. Elle ne donne pas accès au document lui-même mais donne simplement la référence d'un article c'est-à-dire le nom de son auteur, le titre exact de l'article et l'ensemble des éléments scientifiques (date, tomaton, pages) qui permettent de le repérer correctement en bibliothèque. À ce jour, près de 30 revues ont été référencées.

<https://lavoiedelepee.blogspot.fr/2013/11/milindex-la-plus-grande-base-de-donnees.html>

Conversion des monnaies d'avant la Révolution en valeur actuelle.

<http://www.histoirepassion.eu/?Conversion-des-monnaies-d-avant-la-Revolution-en-valeur-actuelle>

Pavillon autrichien de la marine impériale

<http://books.openedition.org/pur/docannexe/image/7784/img-2.png>

Site de l'Unesco.

<http://www.unesco.org/eri/la/convention.asp?KO=13520&language=E&order=alpha>

Site du *Times*, article intitulé « The French Connection ».

<http://www.timespub.tc/2017/03/the-french-connection/>

Kriegsarchiv, portrait du chevalier de L'Espine dans son uniforme autrichien.

<http://www.bildarchivaustria.at/Preview/7748717.jpg>

Les épaves de la Natière à Saint-Malo.

<http://www.epave.corsaire.fr>

Duhamel du Monceau : Traité pratique de la construction des vaisseaux.

<http://www.babordnum.fr/items/show/648>.

T A B L E D E S M A T I È R E S

D 1. TABLE DES MATIÈRES

D 2. TABLE DES FIGURES

D 3. TABLE DES CARTES - PLANS - ÉTUDES

D 4. TABLE DES DOCUMENTS ANNEXÉS

D 5. INDEX DES NOMS DE PERSONNES ET DE NAVIRES

D 1. TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	7
DÉDICACES	9
SOMMAIRE	11
INTRODUCTION	13
CHAPITRE I	31
LA MER : L'ORIENTATION FAMILIALE D'UNE LIGNÉE CONTADINE	
1759-1781	
1.1. Une famille entre Comtat et Provence	32
1.1.1. Trajectoire familiale	35
1.1.2. Blasons et preuves de noblesse	39
1.1.3. Famille de Grille, l'ascendance maternelle arlésienne	45
1.2. Servir Dieu et le roi sur mer : la Marine royale et celle de l'Ordre	53
1.2.1. Ordre de Malte : une institution navale en Méditerranée	56
1.2.2. Procédure d'admission de L'Espine	59
1.2.3. États de services de son père Antoine-Joseph	66
1.2.4. États de services de son frère Joseph-Guillem	69
1.3. Le garde de la Marine de L'Espine : Toulon 1775-1781	72
1.3.1. Premier port d'attache : Toulon 1775	72
1.3.2. À bord de la frégate <i>Aimable</i>	79
1.3.3. À bord de la frégate <i>Friponne</i>	84
CHAPITRE II	89
UNE PRISE ET DES OPÉRATIONS SPÉCIALES :	
UNE GUERRE D'AMÉRIQUE HORS-NORME	
1781-1783	

2.1. L'identification de l'épave dite <i>Carron Wreck</i>	89
2.1.1. Artillerie écossaise mise au jour	94
2.1.2. Boutons d'uniformes français	98
2.1.3. Coque américaine doublée en cuivre	103
2.1.4. Transformation du <i>Carron Wreck</i> en <i>Dragon</i>	105
2.2. La première vie du <i>Dragon</i>	115
2.2.1. Recherche du <i>Dragon</i> d'origine	115
2.2.2. Naissance du <i>Dragon</i> de Guernesey	118
2.2.3. Statut et types des corsaires de Guernesey	121
2.2.4. Activités opérationnelles du <i>Dragon</i> de Guernesey	124
2.3. L'Espine reçoit le commandement du <i>Dragon</i> de prise	132
2.3.1. Recherche difficile dans les archives françaises	132
2.3.2. Prise « réglementaire » du corsaire de Guernesey <i>Dragon</i>	133
2.3.3. Transformation du brick <i>Dragon</i> en corvette <i>Dragon</i>	136
2.3.4. Premières missions du commandant de L'Espine	138
2.4. Le dernier combat du <i>Dragon</i> en janvier 1783	151
2.4.1. Relations de l'événement	151
2.4.2. Circonstances et zone d'affrontement	152
2.4.3. Forces ennemies	156
2.4.4. Phases du combat naval	165
2.5. Les enjeux stratégiques	176
2.5.1. Mission du chevalier de L'Espine	176
2.5.2. Passager mystérieux : le capitaine de Courrejeolles	179
2.5.3. Enjeu géostratégique : les Îles Turques	184
2.5.4. Léonard de Bellecombe, destinataire des lettres codées	198
2.5.5. Déchiffrement des missives codées	202
2.5.6. Un très jeune Cincinnatus	213
CHAPITRE III	219
LA FORCE DU DESTIN : DES CARAVANES	
À L'ÉMIGRATION SANS RETOUR	
1784-1826	
3.1. L'Espine au service de la Religion : caravanes à Malte 1784-1786	222
3.1.1. Sous le pavillon de l'Ordre de Malte	222
3.1.2. De la terre à la mer : de l'auberge aux caravanes	224
3.1.3. Caravanes sur la frégate <i>Sainte Elisabeth</i> et la galère <i>Victoire</i>	232
3.2. Le retour dans la Marine royale française 1786-1793	242
3.2.1. Initiation maçonnique à Toulon	243
3.2.2. Sous le pavillon du Roi de France 1787-1789	248

3.2.3. Quand la Révolution vient bousculer le destin 1789-1792	263
3.2.4. Destin parallèle de son neveu Louis-Étienne 1782-1823	272
3.3. Sous le pavillon autrichien 1793-1826	293
3.3.1. Le service de l'Autriche 1793-1796	295
3.3.2. Le service en qualité d'officier de la Marine autrichienne 1797-1799	304
3.3.3. L'un des cerveaux de la Marine autrichienne naissante 1800-1815	325
3.3.4. Le service sur mer et sur terre de l'Autriche 1815-1826	348
CONCLUSION	367
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	379
ARCHIVES (A)	379
Archives FRANCE (A.f)	379
A.f 1. Archives nationales : site de Paris (Caran)	379
A.f 2. Archives nationales : site de Pierrefitte	390
A.f 3. Service historique de la Défense (Shd)	392
A.f 4. Ministère des Affaires Étrangères (MAE) La Courneuve	393
A.f 5. Archives départementales des Bouches-du-Rhône (AD 13)	394
A.f 6. Archives départementales du Finistère (AD 29)	394
A.f 7. Archives départementales de Loire-Atlantique (AD 44)	395
A.f 8. Archives départementales du Val-de-Marne (AD 94)	395
A.f 9. Bibliothèque nationale de France (Bnf)	395
A.f 10. Bibliothèque de la ville de Paris	396
A.f 11. Bibliothèque du Musée de Condé à Chantilly	396
A.f 12. Bibliothèque Méjane d'Aix-en-Provence	397
A.f 13. Bibliothèque municipale d'Avignon	397
A.f 14. Bibliothèque Inguimbertaine de Carpentras	397
A.f 15. Médiathèque d'Arles	398
Archives AUTRICHE (A.ö)	398
Archives ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (A.usa)	399
A.usa 1. Beverly Historical Society	399
A.usa 2. Society of the Cincinnati, Washington D.C.	399
A.usa 3. Library of Congress	400
Archives MALTE (A.m)	400
A.m 1. Familles de Grille et de L'Espine	400
A.m 2. Marine et les bâtiments de l'Ordre	401
Archives ROYAUME-UNI (A.uk)	402
A.uk 1. National Archives Greenwich	402
A.uk 2. National Archives Kew	402
SOURCES IMPRIMÉES (S.i)	403

S.i. Armée autrichienne	403
S.i. Constructions navales	403
S.i. Dictionnaires – Atlas – Glossaires - Navigation	404
S.i. Divers	405
S.i. Malte	406
S.i. Ordonnances	407
S.i. Renseignement – Chiffre - Signaux	408
S.i. Venise et Marine autrichienne	408
BIBLIOGRAPHIE (B)	409
B 1. Outils de travail : inventaires, dictionnaires, archéologie, etc.	409
B 2. Ouvrages généraux sur la Marine et les officiers	412
B 3. Indépendance américaine et marines de la Révolution	415
B 4. Renseignement, chiffre et signaux	422
B 5. Ex-voto, Ostende et maquettes navales	426
B 6. Espace caribéen	428
B 7. Noblesse et émigration nobiliaire sous la Révolution	429
B 8. Malte et l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem	434
B 9. Venise et la Marine autrichienne	437
B 10. Thèses et publications universitaires	440
B 11. Sitographie	443
D 1. TABLE DES MATIÈRES	450
D 2. TABLE DES FIGURES	454
D 3. TABLE DES CARTES – PLANS – ÉTUDES	458
D 4. TABLE DES DOCUMENTS ANNEXÉS	460
D 5. INDEX DES NOMS DE PERSONNES ET DE NAVIRES	462

D 2. TABLE DES FIGURES

Cette table regroupe l'ensemble des illustrations insérées dans le texte et dans les annexes.

<i>Fig. C0-001. Chevalier Joseph de L'Espine en 1820.</i>	3
<i>Fig. C0-002. Feldmarschall-Leutnant Graf Joseph Chevalier de L'Espine (1759-1826).</i>	5
<i>Fig. C0-003. Bob Maloubier.</i>	9
<i>Fig. C0-004. Jacques Prudhomme.</i>	9
<i>Fig. C1-001. Signature du chevalier Joseph de L'Espine.</i>	35
<i>Fig. C1-002. Portrait d'Isabeau de L'Espine.</i>	36
<i>Fig. C1-003. Château d'Aulan.</i>	37
<i>Fig. C1-004a. Blasons de la famille de L'Espine.</i>	41
<i>Fig. C1-004b. Blason de la famille de L'Espine.</i>	41
<i>Fig. C1-005. Preuves de noblesse de Jean-Baptiste Guillaume de L'Espine.</i>	43
<i>Fig. C1-006. Blason de la famille de Grille.</i>	44
<i>Fig. C1-007. Blason de la famille de Grille.</i>	46
<i>Fig. C1-008. États de services du marquis d'Estoublon.</i>	48
<i>Fig. C1-009. Armoiries de la famille de Grille à Arles.</i>	51
<i>Fig. C1-010. Hôtel particulier de la famille de Grille à Arles.</i>	51
<i>Fig. C1-011. Plaque de la rue de Grille à Arles.</i>	52
<i>Fig. C1-012. Chevaliers de Malte de la famille de L'Espine.</i>	63
<i>Fig. C1-013. Chevalier Philibert de L'Espine en 1603.</i>	64
<i>Fig. C1-014. Quartiers de noblesse de Paul-Jean-François de L'Espine.</i>	65
<i>Fig. C1-015. 28 juillet 1782, la frégate Amazone affronte la Santa Margarita.</i>	70
<i>Fig. C1-016. Relation de l'inhumation de Joseph Guillem de L'Espine à Boston.</i>	71
<i>Fig. C1-017. Monument à la mémoire du chevalier de Saint-Sauveur.</i>	72
<i>Fig. C2-001. Carroyage du Dragon par l'Admat en 2018.</i>	90
<i>Fig. C2-002a. Canon n° 1 et briques de la cuisine de bord du Dragon.</i>	91
<i>Fig. C2-002b et d. Photomosaïques de l'épave du Dragon en 2000.</i>	92
<i>Fig. C2-002c. Cliché pris en 2018 du canon n° 5 de l'épave du Dragon.</i>	92
<i>Fig. C2-003. Croquis du type de canon de fer retrouvé dans l'épave du Dragon.</i>	94
<i>Fig. C2-004. Canon de fer concrétionné sorti de l'épave du Dragon.</i>	95
<i>Fig. C2-005. Gravure montrant une grappe de raisin de 6 livres.</i>	95
<i>Fig. C2-006. Comparaison entre la grappe anglaise et la grappe française.</i>	96
<i>Fig. C2-007. Grappe de raisin de calibre 9 provenant de l'épave du Dragon.</i>	97
<i>Fig. C2-008. Détail d'un des 20 projectiles de la grappe de raisin.</i>	97
<i>Fig. C2-009. Pièce de 9 livres et ses munitions.</i>	97
<i>Fig. C2-010. Bouton d'uniforme de l'épave du Dragon, timbré « 90 ».</i>	98
<i>Fig. C2-011. Extrait du Règlement du 31 mai 1776, page 55.</i>	99
<i>Fig. C2-012. Parties distinctives de l'uniforme.</i>	99
<i>Fig. C2-013. Régiment de Dillon : avers du drapeau en service de 1739 à 1791.</i>	100
<i>Fig. C2-014. Régiment de Dillon : fusilier en 1782.</i>	101
<i>Fig. C2-015. Exemples de boutons à l'ancre et au(x) câble(s).</i>	102
<i>Fig. C2-016. Exemples de boutons de la période 1772-1789.</i>	103
<i>Fig. C2-017. « Rustine » de réparation du doublage en cuivre du Dragon.</i>	104
<i>Fig. C2-018. Tesson de faïence de Rouen d'environ 4 cm de largeur.</i>	107
<i>Fig. C2-019. Boîte en plomb découverte dans l'épave du Dragon.</i>	107
<i>Fig. C2-020. Vue montrant des restes de membrures numérotés.</i>	108
<i>Fig. C2-021. Échantillon du doublage en plomb avec quelques clous d'origine.</i>	109
<i>Fig. C2-022. Fixation du doublage de cuivre sur le bordage, vue côté bois.</i>	110
<i>Fig. C2-023. Fine couche de cuivre et ravages du bois causés par les taret.</i>	111

Fig. C2-024. Lest de pierres et galets, et balles de fusil français en plomb.	112
Fig. C2-025. Petit modèle de gueuse de lest en fer du Dragon (33 cm).....	113
Fig. C2-026. Grand modèle de gueuse de lest en fer du Dragon (58 cm).	113
Fig. C2-027. Fiche d'enregistrement de la prise du corsaire Dragon de Liverpool.	117
Fig. C2-028. Cotre (cutter) corsaire Dragon de Guernesey.....	120
Fig. C2-029. Brick (brig) corsaire Dragon de Guernesey.....	120
Fig. C2-030. Coque de cotre (cutter) construite en bordé à clin.	123
Fig. C2-031. Haut de la page 2 du journal de bord du corsaire Dragon de Guernesey.	129
Fig. C2-032. Dernières pages du journal de bord du corsaire Dragon de Guernesey.	131
Fig. C2-033. Corvette royale française Dragon, coque à clin.....	137
Fig. C2-034. Corvette royale française Dragon, coque à franc-bord.....	142
Fig. C2-035. Corvette royale française Dragon, coque doublée en cuivre.	142
Fig. C2-036. Extrait du rôle d'équipage de la corvette Dragon.	145
Fig. C2-037. Rôles d'équipage de la corvette Dragon.	146
Fig. C2-038. Corps Royal de la Marine : drapeau de Brest en 1782.	147
Fig. C2-039. Corps Royal de la Marine : caporal fusilier en 1782.	148
Fig. C2-040. Onésime Troude, Batailles navales de la France, vol. 2, p. 240.....	151
Fig. C2-041. Composition de l'escadre de Samuel Hood en janvier 1783.....	157
Fig. C2-042. Sir Charles Saxton, HMS Invincible de 74 canons.	164
Fig. C2-043. HMS Invincible, le 74 canons du capitaine Saxton en 1783.....	173
Fig. C2-044. Comparaison entre une pièce de 32 du HMS Invincible et une pièce de 9 du Dragon.	173
Fig. C2-045. Prises de l'escadre de Samuel Hood.	174
Fig. C2-046. Capitulation des Îles Turques.	180
Fig. C2-047. Lettre du 11 décembre 1782.	181
Fig. C2-048. Demande de récompense pour Courrejeolles.....	183
Fig. C2-049. Captain James King en 1782, HMS Resistance.	191
Fig. C2-050. Captain Horatio Nelson en 1781, HMS Albemarle.	192
Fig. C2-051. Léonard de Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue.	198
Fig. C2-052. Tableau listant les navires anglais de Portsmouth.....	204
Fig. C2-053. Effectifs présents dans les différents ports anglais.	204
Fig. C2-054. Schéma d'un chiffrement basé sur deux clés.....	207
Fig. C2-055. Clé de chiffrement du gouverneur de Bellecombe en 1781.	210
Fig. C2-056. Projet de médaille commémorative du 4 juillet 1776.	216
Fig. C2-057. Insigne de l'Ordre de Cincinnati du premier modèle fabriqué en France.	218
Fig. C3-001. Plaque commémorative de l'Auberge de Provence.....	225
Fig. C3-002. Maquette du Vaxxel datant de 1772.....	229
Fig. C3-006. Ex-voto de 1723.....	231
Fig. C3-004. Galère Capitana (G) et frégate du type Ste Elisabeth (E).	233
Fig. C3-005. Giovanni Battista Tommasi (1731-1805).amiral de Malte en 1784.....	234
Fig. C3-006. Uniforme porté par les chevaliers de Malte à bord des navires.	241
Fig. C3-007. Fiche du lieutenant de vaisseau de L'Espine.....	244
Fig. C3-008. Fiche de François Auguste Veilh des Ambiez.	245
Fig. C3-009. Tablier de Rose-Croix (fin du XVIII ^e siècle – début du XIX ^e siècle).	246
Fig. C3-010. Cachet de cire de la loge militaire La Nouvelle Harmonie.	247
Fig. C3-011. Signature de l'enseigne de vaisseau Louis-Étienne de L'Espine.	273
Fig. C3-012. Pavillons sous lesquels sert successivement Louis-Étienne de L'Espine.....	274
Fig. C3-013. Canon russe de 24 livres équipant la proue de la Kanonier-Chaloupe 24 en 1805.....	276
Fig. C3-014. Portrait d'Eugène de Beauharnais vers 1800.	278
Fig. C3-015. Lettre de Louis-Étienne de L'Espine à son frère Guillaume.....	282
Fig. C3-016. Le système des « Chameaux » utilisé en février 1812 pour le 74 canons Rivoli.	284
Fig. C3-017. Lettre du 12 juin 1814 du Feld-Maresciallo de L'Espine Cdt. la Marine autrichienne.	288
Fig. C3-018. Feldmarschall-Leutnant Charles Joseph de Croix Graf von Clerfayt.	301
Fig. C3-019. Proue de la galère Bucintoro construite de 1772 à 1779 à Venise.	304
Fig. C3-020. Baron Franz Amadeus von Thugut.	305
Fig. C3-021. Archiduc Charles d'Autriche (Erherzog Carl von Österreich).	308
Fig. C3-022. Feldmarschall-Leutnant Souvorov (1729-1800) en 1799.	311
Fig. C3-023. Général Jean-Charles Monnier.	315

Fig. C3-024. Pavillons de la Marine de guerre utilisés à Ancône en 1799.	317
Fig. C3-025. GdK Ludwig Graf Folliot de Crenneville.	326
Fig. C3-026. Extraits du Journal de Francfort du vendredi 5 février 1802.	327
Fig. C3-027. Premier trio en charge de la Marine autrichienne au début des années 1800.	328
Fig. C3-028. Amiral Sir William Hargood (1762-1838).	344
Fig. C3-029. Capitaine de vaisseau Bernard Dubourdieu (1773-1811).	346
Fig. C3-030. Vice-amiral britannique Thomas Francis Fremantle (1765-1819).	350
Fig. C3-031. Amilcar Paulucci de Roncole (1773-1845).	353
Fig. C3-032. FML Jean-Pierre Freiherr de Beaulieu de Marconnay (1725-1818).	359
Fig. C3-033. Avers d'un drapeau de bataillon du 58 ^e Régiment d'Infanterie (reconstitution).	362
Fig. C3-034. Cliché pris par le Dr. Wilhelm John en 1909.	363
Fig. C3-035. Extrait de l'annuaire autrichien de 1827 et son correctif.	363
Fig. C3-036. Avviso dans la Gazzetta di Milano du 9 septembre 1827.	364
Fig. C3-037. Feldmarschall-Leutnant Graf Joseph Chevalier de L'Espine.	365
Fig. C0-005. Chevalier Joseph de L'Espine en 1820.	471
Fig. C2-AI.CPE.202-001. Disposition des embarcations sur un vaisseau français de 74 canons au XVIII ^e siècle.	508
Fig. C2-AI.CPE.202-002. Quelques embarcations des vaisseaux anglais (Ship's-boats).	509
Fig. C2-AI.CPE.202-003. Exemple de disposition des ship's-boats sur un vaisseau anglais du XVIII ^e siècle.	510
Fig. C2-AI.CPE.202-004. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : A.	511
Fig. C2-AI.CPE.202-005. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : B.	512
Fig. C2-AI.CPE.202-006. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : C.	513
Fig. C2-AI.CPE.202-007. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : D.	513
Fig. C2-AI.CPE.202-008. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : E.	514
Fig. C2-AI.CPE.203a-001. Maquette du trois-mâts dans la nef de l'église des Capucins.	525
Fig. C2-AI.CPE.203a-002. Maquette du trois-mâts déposée de la nef de l'église des Capucins.	526
Fig. C2-AI.CPE.203a-003. Position de l'écouille sur le pont principal.	527
Fig. C2-AI.CPE.203a-004. Dessous du couvercle d'écouille.	527
Fig. C2-AI.CPE.203a-005. Accident de 1999.	528
Fig. C2-AI.CPE.203a-006. Page du catalogue de l'exposition de 1981 à Paris.	529
Fig. C2-AI.CPE.203a-007. Bristol découpé et collé à l'étrave.	530
Fig. C2-AI.CPE.203a-008. Dos de l'un des deux bristol.	530
Fig. C2-AI.CPE.203a-009. Ancien emplacement du bristol à tribord avant.	530
Fig. C2-AI.CPE.203a-010. Carène du trois-mâts doublée en cuivre.	531
Fig. C2-AI.CPE.203a-011. Carène du trois-mâts vue de dessous.	532
Fig. C2-AI.CPE.203a-012. Plaque de cuivre gravée « 1783 » à bâbord.	532
Fig. C2-AI.CPE.203a-013. Ponts et répartition de l'artillerie.	533
Fig. C2-AI.CPE.203a-014. Une des pièces d'artillerie de la maquette.	533
Fig. C2-AI.CPE.203a-015. Visualisation du problème d'échelle de l'artillerie de la maquette.	534
Fig. C2-AI.CPE.203a-016. Figure de proue vue de bâbord.	535
Fig. C2-AI.CPE.203a-017. Étoile de poupe à six branches de la maquette.	536
Fig. C2-AI.CPE.203a-018. Armoiries de l'amirauté.	536
Fig. C2-AI.CPE.203a-019. Motif central du balcon du Fleuron réalisé par Caffieri en 1729.	537
Fig. C2-AI.CPE.203a-020. Représentation de la maquette d'Ostende.	538
Fig. C2-AI.CPE.203a-021. Pont de gaillard d'avant ne comportant pas de pièces d'artillerie.	538
Fig. C2-AI.CPE.203a-022. Dunette portant 4 pièces d'artillerie.	539
Fig. C2-AI.CPE.203a-023. Arbre généalogique du chevalier de L'Espine.	539
Fig. C2-AI.CPE.203b-001. Plan d'Ostende montrant l'église des Capucins en 1660.	541
Fig. C2-AI.CPE.203b-002. Maquette du cloître des Capucins vers 1700.	541
Fig. C2-AI.CPE.203b-003. Croquis des défenses du port d'Ostende en 1785.	542
Fig. C2-AI.CPE.203b-004. Carte postale ancienne de l'église des Capucins d'Ostende.	542
Fig. C2-AI.CPE.204a-001. Extrait d'acte de naissance de Courrejeolles.	545
Fig. C2-AI.CPE.204a-002a. Correspondance de Courrejeolles relative à sa mine antipersonnel.	547
Fig. C2-AI.CPE.204a-002b. Correspondance de Courrejeolles relative à sa mine antipersonnel.	548
Fig. C2-AI.CPE.204a-003. Maison de Courrejeolles à Choisy-le-Roi.	548
Fig. C2-AI.CPE.204a-004. Maison de Courrejeolles à Choisy-le-Roi.	549
Fig. C2-AI.CPE.204a-005. Maison de Courrejeolles à Choisy-le-Roi.	549
Fig. C2-AI.CPE.204a-006. Courrier des enfants de Courrejeolles faisant suite à son incarcération.	550

<i>Fig. C2-AI.CPE.204a-007. Appréciation du savant Fourcroy en 1799.</i>	<i>551</i>
<i>Fig. C2-AI.CPE.204a-008. Acte de décès de Courrejeolles.</i>	<i>552</i>
<i>Fig. C2-AI.CPE.204b-001. Colonel Louis Narcisse Baudry des Lozièresen 1790.</i>	<i>553</i>
<i>Fig. C2-AI.CPE.204c-001. Extrait de la liste des membres résidents du Cercle des Philadelphes.</i>	<i>561</i>
<i>Fig. C2-AI.CPE.204c-002. Extrait de la dissertation de Charles Arthaud sur le papier.</i>	<i>562</i>
<i>Fig. C2-AI.CPE.204c-003. Jeton officiel du Cercle des Philadelphes.</i>	<i>562</i>

D 3. TABLE DES CARTES – PLANS – ÉTUDES

Cette table regroupe l'ensemble des cartes et plans, soit insérés dans le texte (Ca.001, etc.), soit placés dans l'Annexe I (AI.CPE.001, etc.).

<i>Ca.201. Zone d'action du corsaire Dragon de Guernesey.</i>	125
<i>Ca.202. Port de Boston où la corvette Dragon est remise en état.</i>	139
<i>Ca.203. Carte des Caraïbes (Indes occidentales) en 1783.</i>	153
<i>Ca.204. Carte de Saint-Domingue en 1802.</i>	154
<i>Ca.205. Carte de Saint-Domingue en 1787.</i>	154
<i>Ca.206. Carte de Saint-Domingue au XVIII^e siècle.</i>	155
<i>Ca.207. Carte satellite montrant l'emplacement de l'épave du Dragon.</i>	155
<i>Ca.208. Carte satellite montrant la double barrière de récifs.</i>	156
<i>Ca.209. Carte de la marine britannique datée de 1798.</i>	159
<i>Ca.210. Schéma du relevé britannique reporté en 1798.</i>	160
<i>Ca.211. Phase 1 du combat du Dragon de L'Espine en janvier 1783.</i>	166
<i>Ca.212. Phase 2 du combat du Dragon de L'Espine en janvier 1783.</i>	167
<i>Ca.213. Phase 3 du combat du Dragon de L'Espine en janvier 1783.</i>	168
<i>Ca.214. Phase 4 du combat du Dragon de L'Espine en janvier 1783.</i>	169
<i>Ca.215. Rapport des forces final du 22 janvier 1783 entre le Dragon et le HMS Invincible.</i>	170
<i>Ca.216. Schéma de principe de l'embossure.</i>	171
<i>Ca.217. Opérations aux Îles Turques en février et mars 1783.</i>	188
<i>Ca.218. Position de repli fortifiée sur la caye de Gibbs.</i>	189
<i>Ca.219. Opérations aux Îles Turques en mars 1783.</i>	194
<i>Ca.220. Emplacement de la Vigie et du Télégraphe du capitaine de Courrejeolles.</i>	195
<i>Ca.301. Ornement de proue de la frégate Proserpine de 1785.</i>	251
<i>Ca.302. Plan partiel de la frégate de 40 canons Proserpine de 1785.</i>	252
<i>Ca.303. Carte de la Jamaïque en 1786.</i>	254
<i>Ca.304. Carte de Port au Prince.</i>	260
<i>Ca.305. Flottilles autrichiennes en Allemagne et en Suisse de 1795 à 1799.</i>	298
<i>Ca.306. Zone d'intérêt de la k. k. Kriegs-Marine en Mer Adriatique.</i>	314
<i>Ca.307. Carte du port d'Ancône vers 1765.</i>	318
<i>Ca.308. Lutte pour la maîtrise de la Mer Adriatique 1806-1814.</i>	339
<i>Ca.309. Carte de 1808 des Bouches-de-Kotor (extrait).</i>	340
<i>Ca.310. Carte de 1808 des Bouches-de-Kotor (extrait).</i>	341
AI.CPE.001. Carte d'Hispaniola de Christophe Colomb.	473
AI.CPE.002. Vue oblique de la baie de Buen Hombre.	474
AI.CPE.003. Carte de la Grange au XVIII^e siècle.	475
AI.CPE.004. Plans des Îles Turques en 1783.	476
AI.CPE.101. Carte du Comtat d'Avignon et Venaissin en 1640.	478
AI.CPE.102. Plan du couvent des Frères prêcheurs à Arles.	479
AI.CPE.103. Carte du diocèse d'Arles.	480
AI.CPE.104. Limites des six prieurés de l'Ordre de Malte en France.	481
AI.CPE.105. Plan de la grande et de la petite rade de Toulon.	482
AI.CPE.106. Plan de l'Aimable, levé à Woolwich en 1781.	483
AI.CPE.107. Plans de la Friponne de 1747.	484
AI.CPE.201. Équipage de la corvette Dragon en janvier 1783 (Étude).	486
AI.CPE.202. Les embarcations de bord ou ship's-boats (Étude).	507
AI.CPE.203a. L'ex-voto d'Ostende (Étude).	524
AI.CPE.203b. Documents relatifs à l'église des Capucins d'Ostende.	541
AI.CPE.204a. François Gabriel de Courrejeolles 1736-1805 (Étude).	545
AI.CPE.204b. Courrejeolles vu par le colonel Baudry des Lozières (Étude).	553
AI.CPE.204c. François Gabriel de Courrejeolles et le Cercle des Philadelphes (Étude).	559

<i>AI.CPE.205. Carte de la baie et du port de Plymouth.</i>	564
<i>AI.CPE.206. Plan de Portsmouth et des environs.</i>	565
<i>AI.CPE.207a. Le chiffre (Étude).</i>	566
<i>AI.CPE.207b. Le chiffre (Documents).</i>	571
<i>AI.CPE.301. Cartographie relative à l'île de Malte.</i>	580
<i>AI.CPE.302. Carte de l'île de la Jamaïque.</i>	583
<i>AI.CPE.303. Carte politique de l'Italie de 1810.</i>	584
<i>AI.CPE.304. Cartographie relative à Venise.</i>	585
<i>AI.CPE.305. Carte de l'empire d'Autriche en 1815.</i>	586
<i>AI.CPE.306. Plan et documents relatifs au port d'Ancône.</i>	587
<i>AI.CPE.307. Plan de Trieste.</i>	589

D 4. TABLE DES DOCUMENTS ANNEXÉS

Cette table regroupe l'ensemble des documents placés dans l'Annexe II (AII.DA.001, etc.).

<i>AII.DA.001. Extrait d'acte de naissance de Joseph de L'Espine.</i>	592
<i>AII.DA.002. Code du général de Rochambeau.</i>	593
<i>AII.DA.003. Commune de Caromb sous la Terreur, 1793.</i>	594
<i>AII.DA.004. Pavillon de marine autrichien de 1786.</i>	595
<i>AII.DA.005. Cotres (cutters) Juste et Ferme.</i>	596
<i>AII.DA.101. Le combat naval de janvier 1783 dans le Mercure de France.</i>	597
<i>AII.DA.102. Arbre généalogique, bibliothèque Méjane.</i>	598
<i>AII.DA.103. Preuves de noblesse de Philibert Joseph, 1765.</i>	599
<i>AII.DA.104. Preuves secrètes de Jean-Baptiste de L'Espine, 1662.</i>	604
<i>AII.DA.105. Blasons et généalogie de la Famille de L'Espine.</i>	608
<i>AII.DA.106. Preuves de noblesse de Jean-Baptiste Guillaume, juin 1763.</i>	612
<i>AII.DA.107. Généalogie de la famille de Grille à Gênes.</i>	616
<i>AII.DA.108. Armoiries de la Famille de Grille.</i>	617
<i>AII.DA.109. Liste des suspects de la commune de Carpentras.</i>	619
<i>AII.DA.110. Acte de décès de la mère du chevalier de L'Espine.</i>	620
<i>AII.DA.111. Domaine du château d'Estoublon aujourd'hui.</i>	621
<i>AII.DA.112. Portrait de Pierre-Gérard de Martigues.</i>	621
<i>AII.DA.113. Portrait d'Emmanuel Rohan-Polduc.</i>	622
<i>AII.DA.114. États de services du père du chevalier de L'Espine.</i>	623
<i>AII.DA.115. Louis François de L'Espine, appointements, 1^{er} janvier 1749.</i>	625
<i>AII.DA.116. Combat de l'Amazone rapporté par Guillem de L'Espine le 4 août 1782.</i>	626
<i>AII.DA.117. Succession du frère du chevalier de L'Espine, mort en 1782.</i>	631
<i>AII.DA.118. Exemple de Certificat de Garde de la Marine.</i>	634
<i>AII.DA.119. État succinct des services du chevalier de L'Espine.</i>	635
<i>AII.DA.120. État des services du lieutenant de vaisseau de L'Espine au 17 novembre 1788.</i>	636
<i>AII.DA.121. Rôle d'équipage de l'Aimable.</i>	639
<i>AII.DA.122. Plaque commémorative de Yorktown, en Virginie.</i>	642
<i>AII.DA.123. Forces navales françaises engagées aux Amériques de 1778 à 1783.</i>	643
<i>AII.DA.124. Première page du journal de bord de la Friponne.</i>	645
<i>AII.DA.125. Le combat naval de janvier 1783 rapporté par L'Espine.</i>	646
<i>AII.DA.201. Rapport relatif à deux pierres de lest du Carron wreck, 2007.</i>	655
<i>AII.DA.202. Campagne aux îles d'Amérique : couverture.</i>	656
<i>AII.DA.203. Ordonnance du 25 mars 1765, Livre 6, Titre 44, du lestage & délestage.</i>	657
<i>AII.DA.204. Suivi mensuel de la corvette Dragon en 1782.</i>	660
<i>AII.DA.205. La Friponne s'empare du Dragon anglais, le 12 septembre 1781.</i>	661
<i>AII.DA.206. Courrier relatif aux réparations du Dragon, Boston 24 mai 1782.</i>	662
<i>AII.DA.207. Demande de doublage en cuivre de la carène de la corvette Dragon.</i>	663
<i>AII.DA.208. Biographie de Désiré Maistral (1764-1842).</i>	666
<i>AII.DA.209. Le combat naval de janvier 1783 rapporté par Courrejeolles.</i>	671
<i>AII.DA.210. Joseph Philibert de L'Espine 1759-1826 : repères.</i>	673
<i>AII.DA.211. François-Gabriel de Courrejeolles 1736-1805 : repères.</i>	674
<i>AII.DA.212. Indemnisation suite à la perte de la corvette Dragon.</i>	675
<i>AII.DA.213. Ordonnance du roi du 3 novembre 1783.</i>	676
<i>AII.DA.214. Capitulation des Îles Turques, le 28 septembre 1778.</i>	678
<i>AII.DA.215. Ravitaillement en vivres par Cap-Français, 1782-1783.</i>	679
<i>AII.DA.216. État des vaisseaux qui ont mis à la mer de 1779 à 1782.</i>	680
<i>AII.DA.217. Vaisseaux français construits de 1778 à 1783.</i>	681
<i>AII.DA.218. Lettre du comte d'Estaing au général Knox, 1784.</i>	682

<i>All.DA.219. Courrier de l'amiral d'Estaing au général de Rochambeau, 1789.</i>	684
<i>All.DA.220. Diplôme de membre de l'Ordre de Cincinnati.</i>	688
<i>All.DA.301. Correspondance de L'Espine en 1816.</i>	689
<i>All.DA.302. Principales familles nobles de la langue de Provence.</i>	691
<i>All.DA.303. Signaux de l'Escadre de Malte en 1714.</i>	692
<i>All.DA.303a. Bâtiments de l'escadre des vaisseaux de Malte 1702-1798.</i>	695
<i>All.DA.304. Maquette du San Zaccharia, Malte 1765.</i>	696
<i>All.DA.305. Capitaine général des galères de Malte.</i>	697
<i>All.DA.306. Malte : responsable de la Congrégation des vaisseaux.</i>	698
<i>All.DA.307. Observations et instructions secrètes sur la Jamaïque, 1787.</i>	699
<i>All.DA.308. Documents relatifs au chevalier Louis-Étienne de L'Espine.</i>	702
<i>All.DA.309. Mémoire de L'Espine, 1799, lettre d'envoi à l'Archiduc Charles d'Autriche.</i>	714
<i>All.DA.310. Mémoire de L'Espine du 31 mai 1799 envoyé à l'Archiduc Charles d'Autriche.</i>	718
<i>All.DA.311. Mémoire du 29 mai 1799 de L'Espine au Feldmarschall-Leutnant russe Souvorov.</i>	743
<i>All.DA.312. Lettre du Major de L'Espine au Feldmarschall-Leutnant von Fröhlich, 16 nov. 1799.</i>	751
<i>All.DA.313. Lettre du Major de L'Espine à la commission d'enquête de Vienne (Ancône 1799).</i>	753
<i>All.DA.314. Liste des officiers de Trieste en mars 1809.</i>	758
<i>All.DA.315. Liste des bâtiments de la marine autrichienne.</i>	759
<i>All.DA.316. L'Espine est fait chevalier de Saint-Louis en 1816.</i>	760
<i>All.DA.317. Rapport préliminaire à la nomination dans l'Ordre de Saint-Louis.</i>	762
<i>All.DA.318. Données relatives au FML de L'Espine et à l'I.R. 58, annuaire autrichien de 1827.</i>	764
<i>All.DA.319. Lettre de L'Espine au comte de Bombelles en 1826.</i>	769

D 5. INDEX DES NOMS DE PERSONNES ET DE NAVIRES

A

Abad Reynald, 44
Acerra Martine, 249, 263
Achard de Bonvouloir Luc René, 568
Active HMS, 346
Active I', 84
Adamic Andrija Ljudevit, 342
Admiral Barrington HMS, 192, 193
Adnes Françoise, 7
Adria k.k., 352
Aigle I' k.k., 276
Aimable Grenot I', 16, 113
Aimable HMS, 158, 174
Aimable I', 27, 32, 78, 79, 80, 81, 83, 213, 249
Aimable US, 174
Aimini Marie-Elisabeth, 39
Ajax HMS, 158
Albemarle HMS, 158, 174, 175, 191
Alberto (Danube), 296
Alceste HMS, 257
Alcmène I', 80, 81, 83
Alerte I', 84
Alexandre HMS, 203
Alfred HMS, 158
Allard Guy, 35
Allen John, 280
Alliance I', 175
Amalfitani Giovanni Battista, 234
Amazone I', 69, 70
America HMS, 158, 165, 174
Amphion HMS, 256, 343, 346
Amphitrite I', 117, 201, 569
Anstis, 130
Antelope US, 174
Arethusa HMS, 26
Arrogant HMS, 158, 165
Artefeuil Louis, 45
Arthaud Charles, 560, 561
Asaert Emile, 527
Astrée HMS, 256

Astrolabe I', 19, 114
Atlantic US, 174
Aubert Louis, 51
Augusta k.k., 352
Aurore I', 69
Austria k.k., 352
Auvrey, 560

B

Ballard John, 140
Barfleur HMS, 17, 158, 163, 165, 166, 172
Barrat Louis, 527
Bass George, 14
Basta Martin, 321, 754, 755, 757
Battuz Gérard, 7
Baudry des Lozières, 546, 553, 559, 560
Baylot Jean, 244
Bazerie Etienne, 21
Bedford HMS, 158, 163
Bella Mavida la Italie, 286
Bella Nina la, 279
Belle Poule la, 26, 201
Bellier Louis, 59
Belliqueux HMS, 158, 163
Belloc Alexis, 187
Bellona Italie, 346
Bellona UK privateer, 118
Bély Lucien, 20
Bergmayr Franz, 331
Berne Vincent, 7
Beuf Guillaume, 62
Beyrand le, 315, 316
Bézout Etienne, 77
Bianca la Italie, 286
Bionda la Italie, 286
Blast HMS, 158
Block Lionel, 7
Blondy Alain, 8, 58, 248
Bogordiza Kazanska russe, 319
Bonamy Alexis-César, 557

Bonin de la Villebouquais, 117
Borda, 82
Bouchage François-Joseph, 348
Bourel Sylvie, 7
Bourgeois de Boynes Pierre Etienne,
80
Boussole la, 19
Brenton Jahleel, 343
Brielle (Den Briel) Hollande, 88
Briggs James, 117
Brunon Raoul
Bucintoro Venise, 303
Buffe Noël, 296
Byron John, 83

C

Calipso HMS, 256
Canonnière n° 24 k. k., 272
Capitana Malte, 233
Capricieuse la, 84
Carneville François Charles, 292
Carneville Georges François, 291
Carolina Italie, 346
Carolina k.k., 352
Carron Wreck, 89, 96, 103, 105, 114
Carthagénoise la, 235
Casimir le, 103
Castiglione le, 338
Castor HMS, 88
Caton le, 556
Cause Andrew, 118
Cavalier Jean-Pierre, 146
Cerberus HMS, 346
Cerf-volant le, 195
Chaline Olivier, 7, 25, 159, 255
Chappe Claude, 187
Charon Pierre, 7
Charrington Nicholas, 158
Chaubry de Blotières Clara, 68
Chaubry de Blotières Nicolas Joseph,
68
Chaumont, 267
Chenivresse Gérard, 8
Chenu Antoine, 147
Chiavari Elisabeth, 539
Chiavari-Montredon, 39
Chimère la, 69, 81
Christian Hugh Cloberry, 158
Cibelle la k.k., 275
Clapiers Josef, 272

Clarck Joseph, 140
Colbert, 202, 203
Comacchiese la Italie, 278
Contrepont, 150
Coquette la, 184, 185, 186, 189, 190,
191, 192, 197
Corner, 257
Cornish Pitchford, 158
Cornwallis Charles, 568
Cornwallis le, 184, 185, 186
Corona Italie, 346
Cosme d'Angerville, 560
Coupé, 146, 150
Courageux le, 249
Courdoux, 191
Courtot, 300
Crawford Michael J., 8
Crescent HMS, 88
Crevan Guillaume, 146
Crouzet François, 258
Cubells Monique, 27, 44
Cunningham Charles, 192
Curgenvén Richard, 158
Curiosa la Italie, 286
Cybèle la, 316

D

d'Agay Frédéric, 32, 62
d'Albert de Rions Hector, 267
d'Alleman Catherine Charlotte, 38, 66
Danaé la, 219, 249, 346
Dandolo Silvestro, 327, 333
d'Antonnette Jeanne, 47
d'Arbaud Jouques, 375
d'Argout, 179, 557
d'Aulan, 36
Dauphin Royal le, 184, 185, 189, 190,
191
Dauphine la, 16
d'Aurel Jean-Baptiste, 68
Daviel Jacques, 281
de Bagenon, 67
de Barillon, 202
de Bassadet Gauthier, 272
de Bazouges Hughes, 7
de Beaulieu Jean-Pierre, 358
de Beaumarchais, 569
de Beaussier, 40
de Bellecombe, 15, 18, 173, 178, 182,
184, 189, 195, 198, 200, 206, 208,

557, 566
 de Bellegarde Henri, 287, 335
 de Bellysle, 206
 de Belsunce, 267
 de Berthois, 267
 de Boisgelin Louis chevalier, 225
 de Bois-Motté François, 272
 de Bombelles Charles-René, 364
 de Bonne Auguste, 272
 de Bougainville Louis-Antoine, 26, 82
 de Bouillé, 183, 211, 555, 556, 557
 de Bourbon-Condé Louis V Joseph, 23
 de Boyer d'Argens Luc chevalier, 227
 de Bras Pujet, 199
 de Broglie, 20, 206, 209, 570
 de Bry John, 8, 197
 de Brye Bernard, 376
 de Bussy, 24
 de Campredon Joséphine Elisabeth, 68
 de Castries, 182, 195, 248, 250, 371, 557
 de Cays, 62
 de Chadirac, 214
 de Chateaubriand François René, 264
 de Châteauneuf, 66
 de Choiseul Etienne-François, 33, 77, 534
 de Clerfayt Charles, 300
 de Clermont, 67
 de Closen Louis Jean Christophe, 161
 de Collet Josef, 272
 de Contenson Ludovic, 213
 de Contrepoint, 145
 de Coriolis Charles, 47
 de Cotignon chevalier, 230
 de Courrejeolles, 15, 18, 150, 151, 152, 165, 166, 167, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 179, 181, 182, 183, 186, 190, 193, 195, 196, 197, 202, 206, 356, 545, 549, 553, 555, 557, 558, 559
 de Crenneville Louis Folliot, 325, 329, 333, 357, 376
 de Crossard Jean-Baptiste Louis, 272, 377
 de Fallot de Beaumont Marie-Françoise Félicité, 67
 de Fauconpret Benoît, 42
 de Flechein, 557
 de Fleurieu Claret, 266
 de Gaillard, 190
 de Galaup, 199
 de Galiens Vedene Françoise, 66
 de Geofroy, 555
 de Gonzague Jean Vincent, 240
 de Grasse, 56, 81, 228, 556
 de Grasse-Briançon, 185, 186, 189, 190, 193, 197
 de Grille Anne Joseph Louis Marie, 48
 de Grille Anne-Joseph, 53
 de Grille Charles Gaspard Hyacinthe, 49
 de Grille chevalier, 230
 de Grille d'Estoublon Lucile, 67
 de Grille Eugénie, 23, 44, 52
 de Grille François, 51
 de Grille Gaspard, 47
 de Grille Gaspard Hyacinthe, 47
 de Grille Honoré, 46
 de Grille Honoré François Xavier, 48, 62
 de Grille Jacques, 46
 de Grille Jacques (petit-fils de Jacques), 46
 de Grille Pierre, 46
 de Grille Robiac Jean-Baptiste Marie-Achille, 49
 de Grille Valentin, 46
 de Guichen, 81
 de Heredia Juan Fernandez, 53
 de Kalb Jean, 569
 de la Fare Henri, 272
 de la Gravière Jurien, 239
 de la Jonquière Christian, 31, 70
 de la Luzerne, 138, 178, 371
 de la Motte, 44
 de la Nicollière Stéphane, 135
 de La Pérouse Jean-François de Galaup, 19
 de La Poype de Vertrieu Louis Armand, 75
 de la Rochebonnet, 79
 de la Sengle Claude grand maître, 237
 de Lafayette, 82, 216, 307, 557, 570
 de Latier la Touche Louis Jean-Baptiste, 60
 de Laube Antoine-Joseph, 65
 de Lauriston Alexandre Law, 335, 340
 de L'Espine Antoine, 34
 de L'Espine Antoine-Joseph

Guillaume, 39, 40, 66, 67
 de L'Espine du Poët Jean-Baptiste, 39
 de L'Espine Guillaume, 38, 65
 de L'Espine Guillaume-Antoine, 39
 de L'Espine Hubert, 38
 de L'Espine Ignace Eustache, 39, 64
 de L'Espine Jacques, 38
 de L'Espine Jean Joseph Guillaume, 68
 de L'Espine Jean-Baptiste Guillaume, 42, 67
 de L'Espine Joseph Philibert, 38
 de L'Espine Joseph Philibert Gabriel, 67
 de L'Espine Joseph-Guillem, 31, 34, 40, 67, 69, 70
 de L'Espine Louis, 38
 de L'Espine Louis Etienne Marie, 68
 de L'Espine Louis François, 39, 62, 66
 de L'Espine Louis-Etienne, 25, 374
 de L'Espine Michel, 38
 de L'Espine Paul-Jean-François, 64, 65
 de L'Espine Paul-Jean-François Joseph, 38
 de L'Espine Pierre Annibal, 54, 61
 de L'Espine Rainaud, 38
 de L'Estang Parade, 62
 de Létombe, 140
 de Levis, 67
 de Lincel chevalier, 246
 de Litta, 248
 de Lopés de La Salle Marguerite, 38
 de Lopis la Fare Antoine, 66
 de Lopis la Fare Marguerite Françoise, 65
 de Macnemara, 84, 85, 86, 117, 124, 128, 133, 135, 143
 de Magny, 41
 de Martigues, 56
 de Massac chevalier, 135
 de Maulévrier Colbert de, 214
 de Molleville Bertrand, 267
 de Montgrand Anne Marguerite, 61
 de Montguyot de Cambronne, 69
 de Panisse Marguerite, 38
 de Peccaduc Auguste Picot, 292, 376
 de Peccaduc Fidèle Picot, 292
 de Peccaduc Henri Picot, 292, 376
 de Pouilly Charles Mogniat, 271
 de Puget Barbentane, 64
 de Rabatens chevalier, 241
 de Rayneval Gérard, 82
 de Rochambeau, 21, 138, 179, 216, 217, 555
 de Rohan-Polduc Emmanuel, 58
 de Rosily-Meros François Etienne, 348
 de Saint Felix chevalier, 232
 de Sainte Eulalie, 79, 80, 83
 de Saint-Sauveur, 71
 de Saint-Simon, 555, 557
 de Sambucy, 214
 de Sartine, 72, 205, 371
 de Saxe maréchal, 242
 de Signier Piosin, 64
 de Sobirats chevalier, 232, 237
 de Suarez Charles, 37
 de Suarez François-Marie, 36
 de Suffren, 214, 228, 243, 371
 de Suffren de Saint-Tropez Paul-Julien, 57
 de Suffren Pierre André, 26, 56, 57, 82
 de Tambonneau, 47
 de Taulignan Henry, 272
 de Ternay, 81
 de Tourville Anne Hilarion de Costentin, 56, 228
 de Traversay, 356, 371
 de Vaudreuil, 69, 70, 179
 de Vergennes, 48, 215, 568
 de Vertot René Aubert, 54
 de Vierset Charles-Albert, 358, 361
 de Vigenère Blaise, 21
 de Villages chevalier, 230, 232
 Deane Silas, 82, 569
 Decrès Denis, 338, 346
Defence US privateer, 19
 Delacroix Gérard, 537
 Delcamp Marion, 8
Delfino k. k., 271
 d'Eon Charles de Beaumont, 20
 Descimon Robert, 50
 d'Estaing, 27, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 200, 213, 216, 217, 569
 d'Hector Charles Jean, 84, 85, 86
 d'Hozier Louis-Pierre, 42
 di Barro, 234
 Dickerson Frederick, 535
Diligente la Italie, 286
 d'Isnard Joseph, 60

Dixon Charles, 192, 193, 195
d'Oppède bailli, 47, 48
Down Edward Augustus, 343
Dragon Guernesey, 115, 117, 118,
119, 122, 123, 124, 127, 128, 129,
130, 131, 132, 133, 134, 135, 250
Dragon le, 106, 111, 112, 136, 137,
139, 141, 143, 144, 148, 150, 151,
152, 161, 166, 169, 172, 175, 178,
181, 197, 219, 261
Dragon Liverpool, 115, 117
Drake HMS, 175, 192, 193
Dreesen Jean-Baptiste, 526
Drew Joseph, 118
Dromedario k.k., 340
Dubocage Michel, 16
Dubourdieu Bernard, 345, 346
Dubourg, 560
Dugny Alain, 8
Duguay Trouin Hms, 191
Duhamel du Monceau, 77, 205
Dumaresq Thomas, 158
Dumas Charles, 567
Dupré Augustin, 215

E

Ebe k.k., 352
Elisabetha (Danube), 296
Engageante I', 81
Englebert Georges, 358, 361
Entreprise I', 130
Eolo k.k., 272, 276, 339
Europa HMS, 256
Excellent HMS, 343
Expédition HMS, 256

F

Fairfax William Georges, 191
Fallou Louis, 102
Fauque Danielle, 8
Favorite la, 84, 346
Felsenburg k.k., 340
Ferdinando (Danube), 296
Ferme le Kuk, 26
Fier Rodrigue le, 569
Filleul Romain, 38
Flèche la, 69
Fleury Bernard, 290
Flora HMS, 88

Flore la, 346
Folliot de Crenneville Louis-Charles,
16
Forbin, 53
Forcade Olivier, 7, 20
Forfait Pierre-Alexandre, 337, 338
Forte la Italie, 286
Fortune la, 316
Fortunée HMS, 158, 174
Foudroyant le, 249
Fourcroy, 551
Francastel Nicolas-Jean, 215
Francesco (Danube), 296
Franklin Benjamin, 560, 567, 569
Fremantle Thomas, 347, 349
Friedland Italie, 354
Friponne la, 27, 32, 79, 84, 85, 86, 87,
88, 117, 119, 124, 128, 131, 132,
133, 135, 143, 249
Frostin Charles, 200

G

Gabriel Joseph, 368
Galléan, 53
Ganascia Jean-Philippe, 7
Gangneux Gérard, 57
Gardner Thomas, 117
Gauci Liam, 8
Gaudibert Faulquet, 38
Geistdoerfer Patrick, 76
Gendron François, 8
Genêt Stéphane, 19, 206
Gideon John Lewis, 158, 159
Gloire la, 86, 88
Godechot Jacques, 23
Gonthier Jules, 527
Goodall Samuel Granston, 158, 163
Gouvion Saint-Cyr, 300
Greer Donald, 23
Greyhound UK privateer, 130
Grillo Barthélémy (dit Simon), 46
Grillo Jacques, 45
Grillo Nicolas, 45
Grillo Pierre, 45
Groignard Antoine, 80
Grouvel Robert, 24
Gruber Karl, 315
Guttenburg Phillip, 246

H

Hallyer Edward, 535
 Hardy Malcom Scott, 343
 Hargood William, 342
 Harmignies Roger, 358, 361
 Hattendorf John B., 8
Hébé I', 251
 Hennequin François, 368
Hermione HMS, 515
Hermione I', 80, 214
Hero UK privateer, 127, 128
 Hilpert Jacques, 102
 Hinton Thomas Eyre, 193
Hippopotame I', 48
Hoche le, 316
 Hochedlinger Michael, 8
 Hood Alexander, 158
 Hood Samuel, 17, 27, 81, 156, 159,
 160, 162, 163, 174, 175, 184, 187,
 192, 367, 371, 509, 557
 Hoste William, 342, 343, 346
 Howe William, 82, 201
 Huet Michel, 8
 Huetz de Lemps Christian, 250
 Hugon du Prey Joseph, 16
 Hulke Benjamin, 191
 Hussey Moubray Richard, 343

I

Imogen HMS, 343
Indagatore k. k., 272
Invincible HMS, 158, 163, 165, 166,
 169, 170, 171, 172, 174, 175
Iphigénie I', 69
Iris HMS, 214
Isis I', 316

J

Jacubenz Paul, 359
 Jambu Jérôme, 563
Jeanne d'Arc la, 529
Jena Italie, 354
 John Wilhelm, 361
 Joncheray Jean-Pierre, 8
 Jones John, 128, 131, 132
Jupiter HMS, 158, 161, 162, 174
Juste le KuK, 26

K

Kahn David, 211
 Kalina Walter, 5, 8
Kanonier-Schaluppe 24 k.k., 275
 Kempthorne Samuel, 158
 King James, 191
Kingfisher HMS, 83
 Kirche Alexander, 317
 Knesevich, 754, 755
 Knight John, 158
 Knox Henry, 213
 Korsakov, 312
 Kowalski Jean-Marie, 7

L

L'Albanais, 338
L'Ariège, 290
 Lacheur, 127
 Lafelice Michel, 245
 Lagarde Benoît, 7
Laharpe le, 315
 Laird Clowes William, 88
 Landon John, 105
 Lauriol Thierry, 8
 le Goarant de Tromelin François, 8
 Le Marec Pierre-Yves, 8
 Leard John, 342, 343
 Lecompte Jean, 8
 Lecoq Tristan, 7
 Lee Arthur, 569
 Lejeune Fabien, 7
 Lemineur Jean-Claude, 8
 L'Enfant Charles, 215
 Lengel Edward, 21
Lepanto le Italie, 278, 282, 283
Les deux Amis, 175
 Lescalier Daniel, 338
Leviathan HMS, 203
 Leygues Georges, 261
 Lichnovski, 292
 Liddell Hart, 320
 Liénard (caporal), 147
 Liénart Jean-Claude, 524, 527
 Linzee Robert, 158
Lipsia k.k., 352
 Lloyd, 115, 127
London HMS, 158
 Lopez Juan, 8
 Loué Jacques, 145

Lovell James, 568
Lutin le, 85
Lutun Bernard, 348
Lydia US, 174

M

Magistrale Malte, 233
Magnanime le, 205
Magnificent HMS, 158
Maignet, 52
Maillot Etienne, 287, 336
Maisonnier, 145
Mastral Désiré, 146, 150, 152
Maloubier Robert, 9
Mamelucco le Italie, 278, 282
Mangourit Michel Ange, 315
Manning sailmaker, 118
Margallé, 286
Marietta la Italie, 286
Marlborough HMS, 158, 163
Maroma Camilleri, 8
Martin Fabienne, 7
Martin Paul-Marius, 261
Martin Yves, 7
Marulaz Jacob François, 311
Mathews, 130
Mazzei Francesco, 234
Mc Laughlan Ian, 537
McClellan E., 559
Méduse la, 289
Mele Monica, 8
Mengaud, 300
Mercury le, 201
Messer Thomas Foma Fomich, 319,
321, 323, 752
Mettas Jean, 259
Mignonne la, 250
Milon Alain, 528
Minerve la, 178
Miossec André, 8
Mokva Valeriy, 322
Molé Mathieu-Louis, 348
Moné Mary, 8
Moné Thierry, 8
Monnier Jean-Charles, 313, 314, 315,
316, 321, 323
Mont Saint-Bernard le, 338
Montagu HMS, 203, 343
Montcalm, 199
Moreau de Saint-Méry, 545, 558

Morineau Pierre, 79
Muscat Joseph, 8

N

Napoléon Bonaparte, 224, 313, 326,
336
Nelson Horatio, 158, 175, 187, 192,
193, 195, 197, 280
Néréide la, 199
Nick, 130
Northumberland HMS, 342
Nymphé la, 201

O

Oakapple Timothy, 132
Olimpia l' Italie, 286
Oreste l' k.k., 276
Osiris l', 316
Ouchakov Fiodor Fiodorovitch, 313
Ovide, 45

P

Pasley Thomas, 158, 161
Patsey UK privateer, 87
Pattison Charles, 158
Paulucci Amilcar de Roncole, 353, 354
Pegasus HMS, 175
Penny Taylor, 158, 163
Perellos grand maître, 233
Philby Kim, 261
Pigeaud, 203
Pinasseau Jean, 23
Pinto Emmanuel, 60, 229
Pléiade la, 48
Plunkett, 201
Pluton le, 205
Poeltel, 754
Prescott Robert, 183, 557
Prevost de Sansac de Traversay Jean-
Baptiste, 22
Priault de Beauvoir Osmond, 123
Prince George HMS, 158
Prince HMS, 203
Prince William HMS, 175
Princesse Augusta Italie, 354
Proserpina la Italie, 278, 282
Proserpine la, 79, 249, 250, 251, 253
Prothée HMS, 158, 174
Prudhomme Camille, 8

Prudhomme Danielle, 8
Prudhomme Gérard, 8
Prudhomme Jacques, 9
Puget, 53

Q

Querini Andrea, 306, 326, 327

R

Raleigh Usn, 105
Rance Karine, 24
Ratmanov Makar Ivanovich, 319, 323,
752
Redwing HMS, 343
Reed M., 117
Reine de France la, 149, 175
Reneauld, 300
Repulse HMS, 158
Resistance HMS, 191
Rieth Eric, 528
Riou-Pérennes Françoise, 65
Riquetti de Mirabeau, 54
Rivoli le, 338
Rivoli le (brick), 316
Rivoli le Italie, 283, 284
Rochambeau, 161
Rodney, 257, 556
Rohan grand maître, 227, 241
Ronco le Italie, 279
Rondine la Italie, 286
Rossignol Antoine, 21
Rossignol Bonaventure, 21
Rousseau Emmanuel, 7
Roussel Gilles, 7
Row John, 119, 128, 129, 130, 133
Royal Charlotte UK privateer, 87
Royal George HMS, 203
Rozier, 561

S

Sadler H. E., 196
Saint Jean Malte, 230
Saint Louis Malte, 233
Saint-Zacharie Malte, 230
Sané Jacques-Noël, 251, 338
Sankosky Stepanovich, 340
Santa Elena la Italie, 286
Santa Margarita Hms, 70
Santa Margarita HMS, 69

Santa Maria Espagne, 13
Santa Maria Malte, 234
Sardine la, 69
Saturno k.k., 352
Saxton Charles, 158, 163, 164, 169,
170
Schaal, 300
Scolaro, 234
Scott William, 158, 163
Séduisant le, 69, 79, 249
Sensible la, 201
Senyavine Dimitri, 339
Signe HMS, 256
Simiane, 53
Simon Alain, 8
Smauch Brigitte, 7
Sonneville Frans, 8
Soto Francis, 8
Sourdeau Auguste, 272
Souvorov Alexandre, 311, 312
Spartan HMS, 343
Spooner Simon Q., 8, 105
St Gabriel (Danube), 296
St Maria (Danube), 296
St Salvador (Danube), 296
St Zacharie Malte, 237
Ste Catherine Malte, 236, 242
Ste Elisabeth Malte, 232, 235, 236,
242
Stella la Italie, 286
Stengel le, 315, 322, 755, 756, 757
Stephens William, 343
Stoïssevich, 343
Stormont (David Murray), 570
Strela k.k., 352
Sultane la, 48, 69
Surprise HMS, 515
Surprise UK privateer, 127
Sutherland Andrew, 158
Swallow UK privateer, 127

T

Taillemite Etienne, 34, 368
Tallmadge Benjamin, 212, 567
Tartar HMS, 191
Tartare Italie, 286
Téméraire le, 284, 338
Tempié Jacques, 272
Tepperberg Christoph, 8
Terrible le, 69, 249

Thames HMS, 343
Thollon de Saint-Jalle Didier, 53
Thompson Samuel, 158
Thugut Johann Amadeus Franz, 325
Thürheim Andreas, 358
Timewell H.C., 123, 127
Tomassi, 248
Tonnant le, 71
Torbay HMS, 158, 159, 160
Trident HMS, 203
Triomphant le, 249
Trithemius Johann, 21
Tritone k.k., 272, 275
Troude Onésime, 151
Tsamutali, 321, 323
Tulard Jean, 22
Tupinier Jean-Marguerite, 337, 338

U

Unite HMS, 279
Unité I', 515
Utile I', 19

V

Vaisse Maurice, 263
Valiant HMS, 158, 163
Van Beylen Jean, 528
Van Daele Freddy, 8, 524, 527
Vanhorn Michelle, 19
Vatia Jacopo Silvestri, 21
Vautour le, 154
Vaxxell Malte, 229
Vedetta la Italie, 286
Veilh des Ambiez François Auguste,
245
Veillon, 201
Veloce k.k., 352
Vergé-Franceschi Michel, 65, 228, 266
Victoire Malte, 232

Vidalenc Jean, 23
Vieills Desambiez François Auguste,
245
Villiers Patrick, 7, 205
Virgile, 42
Vitto Italie, 286
Vittoria Malte, 233
Voïnovitch Marko Ivanovitch, 313, 314,
323, 324, 753
Volage HMS, 346
Voltaire, 50
von Clausewitz Carl, 309
von Enzenthall K. H., 16
von Fröhlich Michael, 313, 315, 316,
317, 320, 323, 324, 751, 753, 755
von Herzogenberg August, 292, 376
von Knesevich Peter, 321, 322
von Kuepach Artur, 16
von Skal Ferdinand, 321, 754
von Stadion Joseph, 338
von Thugut Franz Amadeus, 305, 306
von Westmeath Laval Nugent, 347

W

Waldegrave George Granville, 343
Washington George, 21, 71, 178, 212,
215, 567
Washington privateer Massachusetts,
115
West John, 343
West Thomas, 158
Wex Lambert, 133
Williams James, 158, 297, 299, 300,
301, 306
Working Vaxxell Malte, 229

Z

Zecchini Laurent, 307
Zélé le, 556

SORBONNE UNIVERSITÉ

École Doctorale 2

Florence PRUDHOMME

**Naviguer en temps de Révolution :
le chevalier de L'Espine (1759-1826),
de l'Indépendance américaine au service de
l'Autriche**

Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire



Fig. C0-005. Chevalier Joseph de L'Espine en 1820.

[Österreichisches Nationalbibliothek (ÖNB), PORT_00096269_01,
portrait gravé en 1820 par le peintre allemand Ferdinand von Lütgendorff-Leinburg (1785-1858)]

Partie **2**

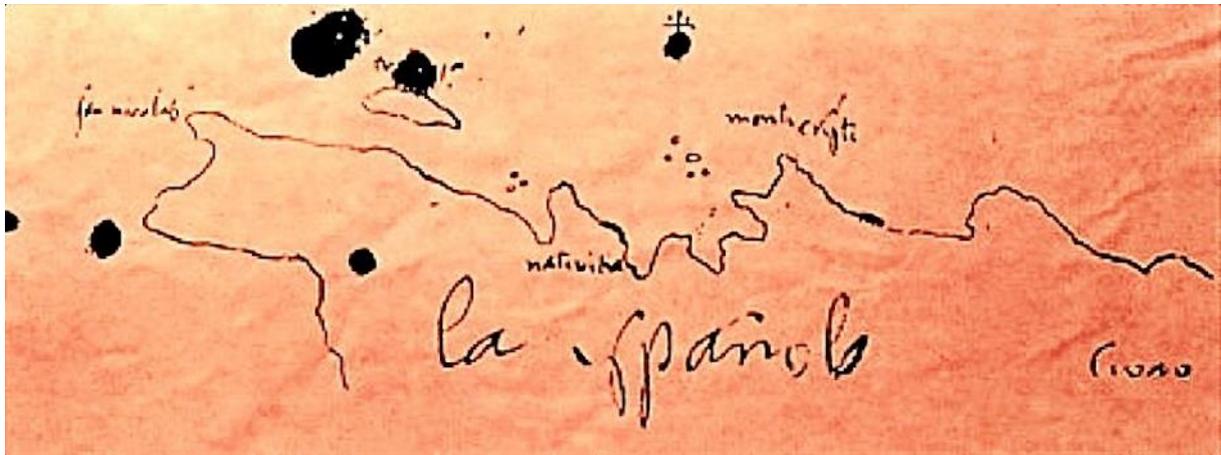
ANNEXES

A N N E X E I

CARTES – PLANS - ÉTUDES

AI.CPE.001. Carte d'Hispaniola de Christophe Colomb.
[Collection privée des Ducs d'Albe, Madrid.]

Carte de l'île d'Hispaniola (Saint-Domingue), dessinée par Christophe Colomb en 1492.



AI.CPE.002. Vue oblique de la baie de Buen Hombre.
[copyright Admat.]

C'est là que repose aujourd'hui l'épave de la corvette royale française *Dragon*.



AI.CPE.003. Carte de la Grange au XVIII^e siècle.
[Shd, Vincennes, SH 243-246. Côtes de Saint-Domingue.]

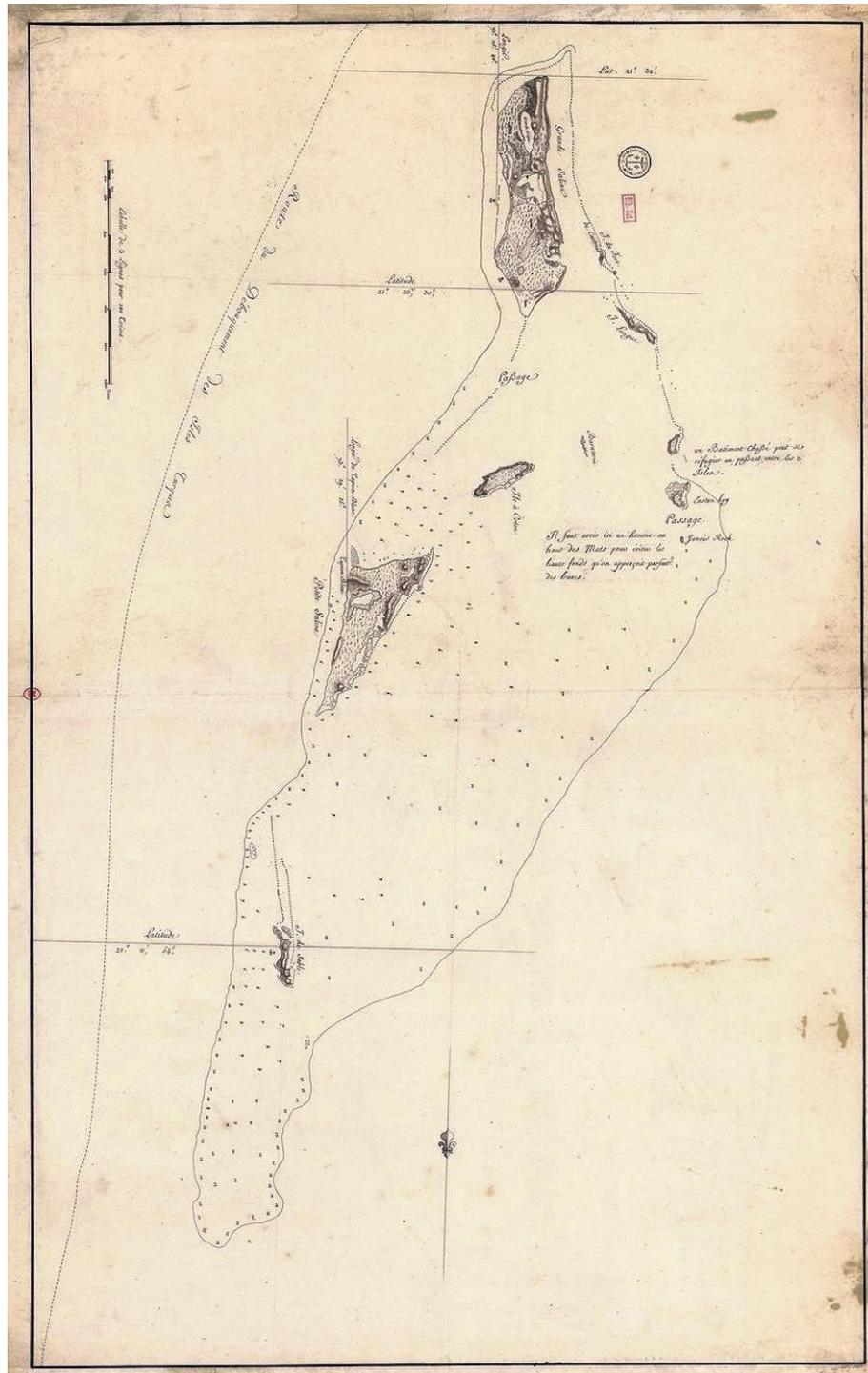


AI.CPE.004. Plans des Îles Turques en 1783.

A. Plan de l'Archipel des Îles Turques, fait par ordre de M. de Bellecombe, Gouverneur général de Saint-Domingue. Echelle de 4 000 toises (1:57 000 environ).

En ligne (consulté le 28.01.2018) :

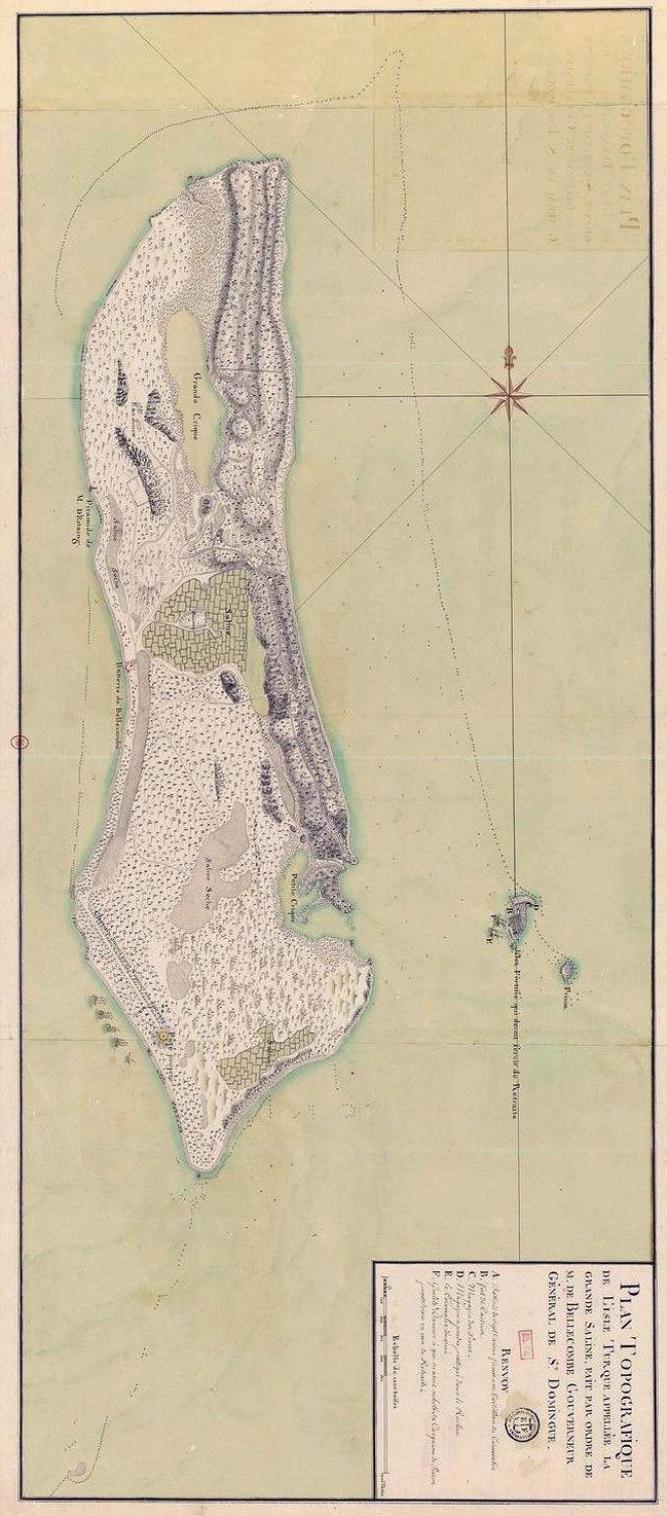
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53009452s?rk=21459;2>



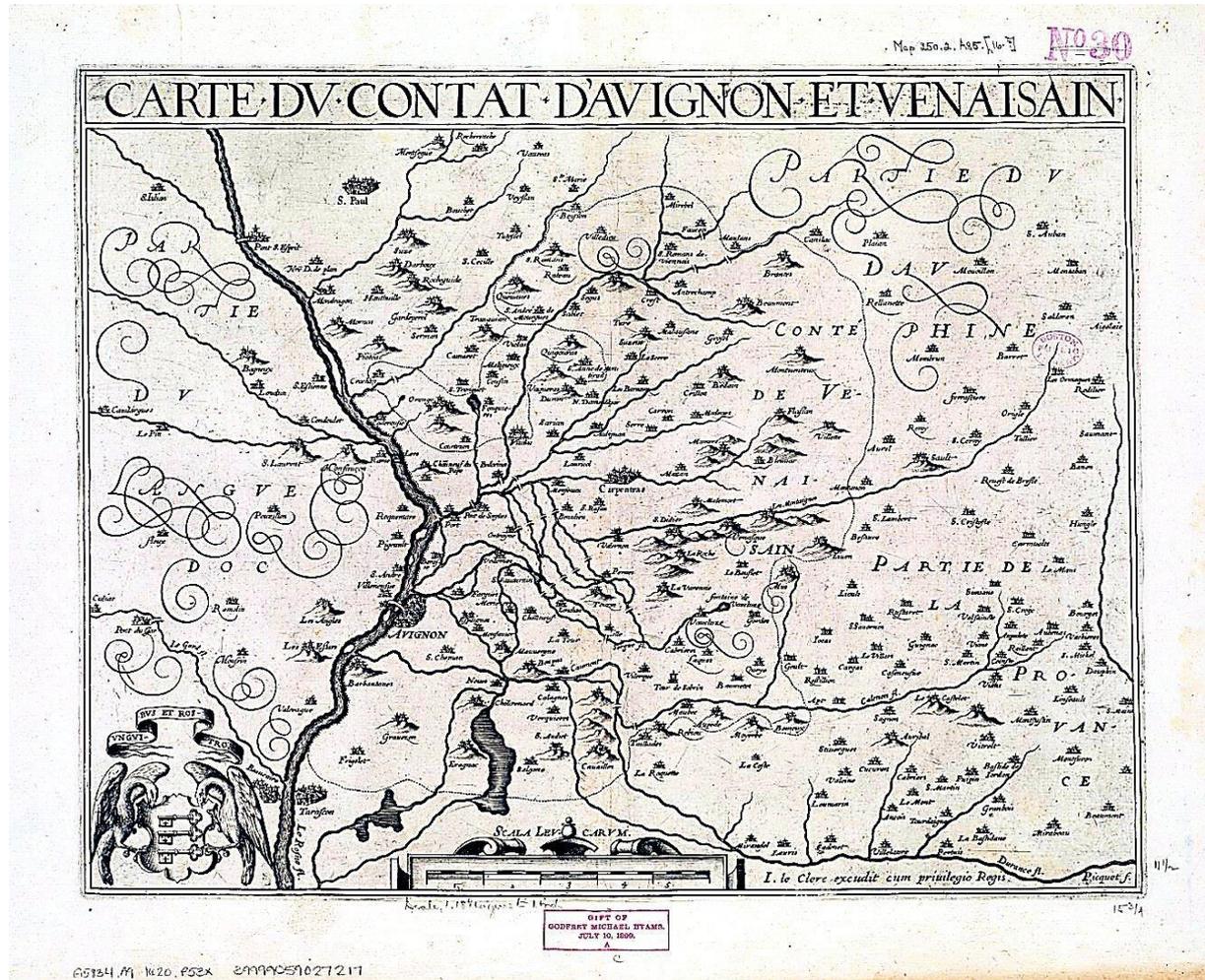
B. Plan topographique de l'isle Turque appelée la Grande Saline, fait par ordre de M. de Bellecombe, Gouverneur général de Saint-Domingue. Echelle de 1 000 toises (1:14 500 environ).

En ligne (consulté le 28.01.2018) :

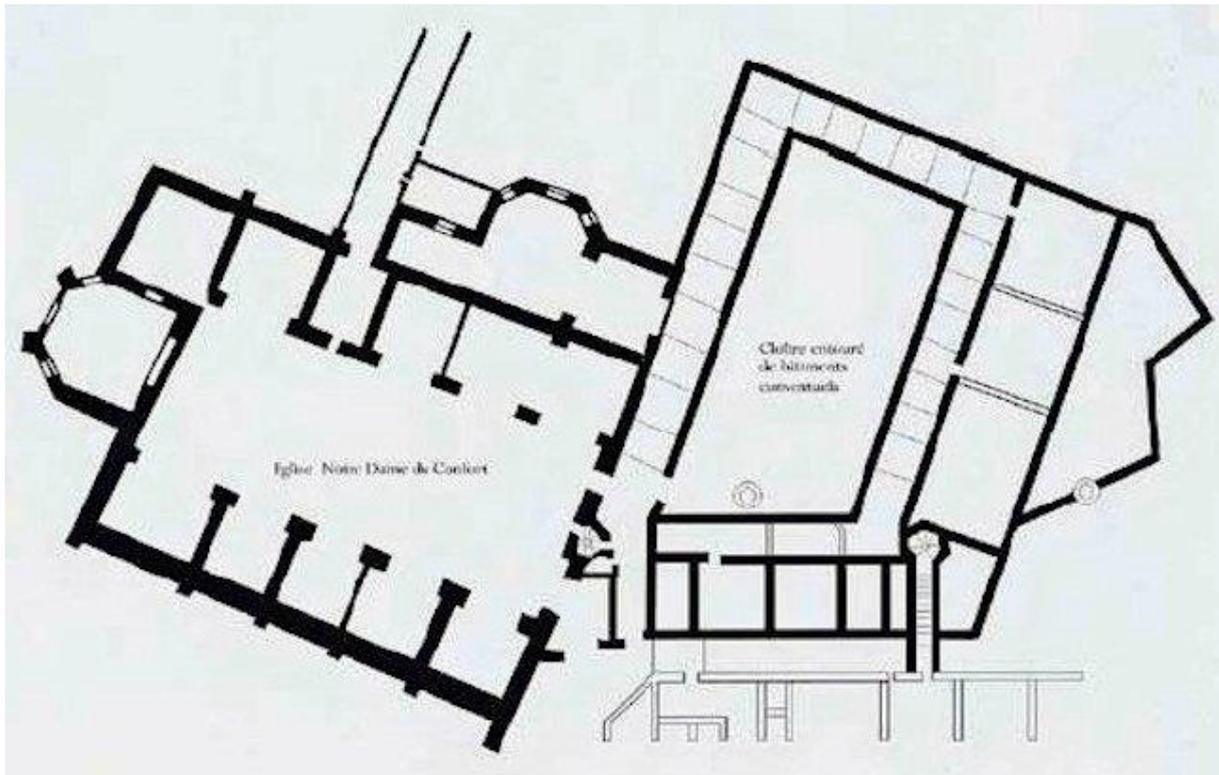
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53009474h/f1.item.zoom>



AI.CPE.101. Carte du Comtat d'Avignon et Venaissin en 1640.
[Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-15606.]



AI.CPE.102. Plan du couvent des Frères prêcheurs à Arles.
[*Domaine public.*]

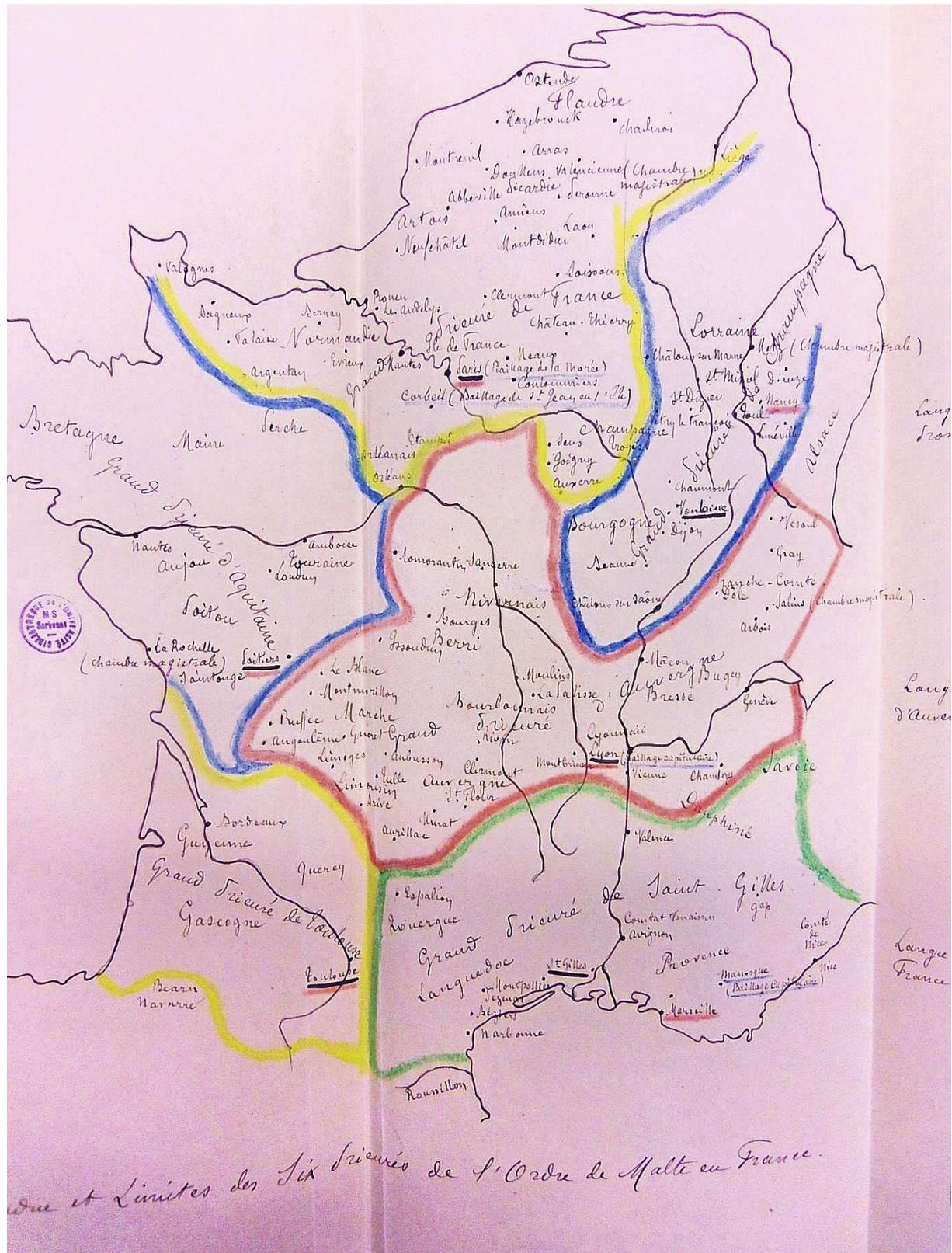


AI.CPE.103. Carte du diocèse d'Arles.
[Domaine Public.]



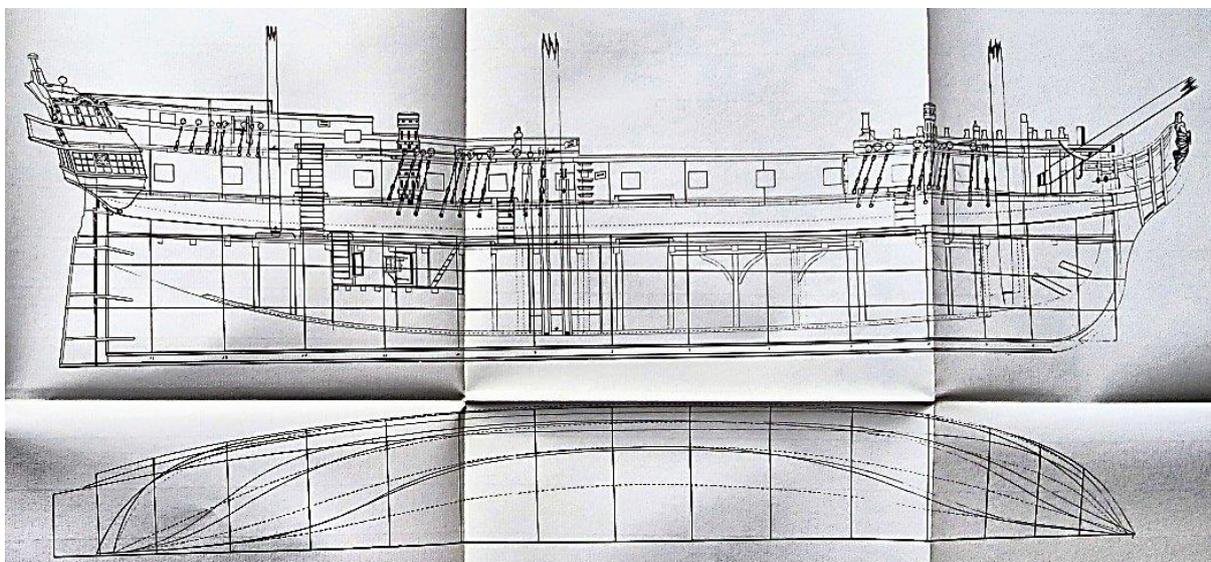
AI.CPE.104. Limites des six prieurés de l'Ordre de Malte en France.

[Carte extraite du mémoire de L'Hopital, « Essai sur l'organisation de l'ordre de Malte en France, sa situation et sa décadence dans le royaume au XVIII^e siècle », diplômes d'études, la Sorbonne, session de juin 1897.]



AI.CPE.106. Plan de l'Aimable, levé à Woolwich en 1781.
 [Patrick Villiers.]

L'Aimable, frégate de 26 canons de 8 livres.



L'Alcmène, L'Aimable
 Frégates de 8

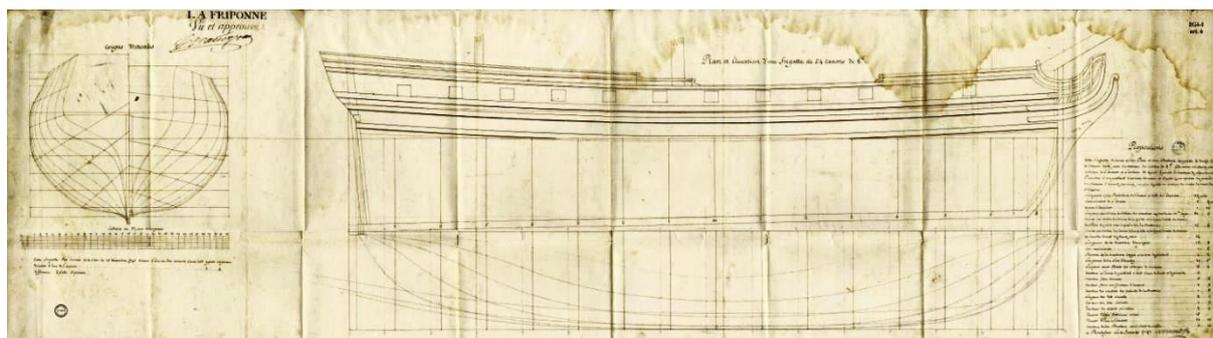
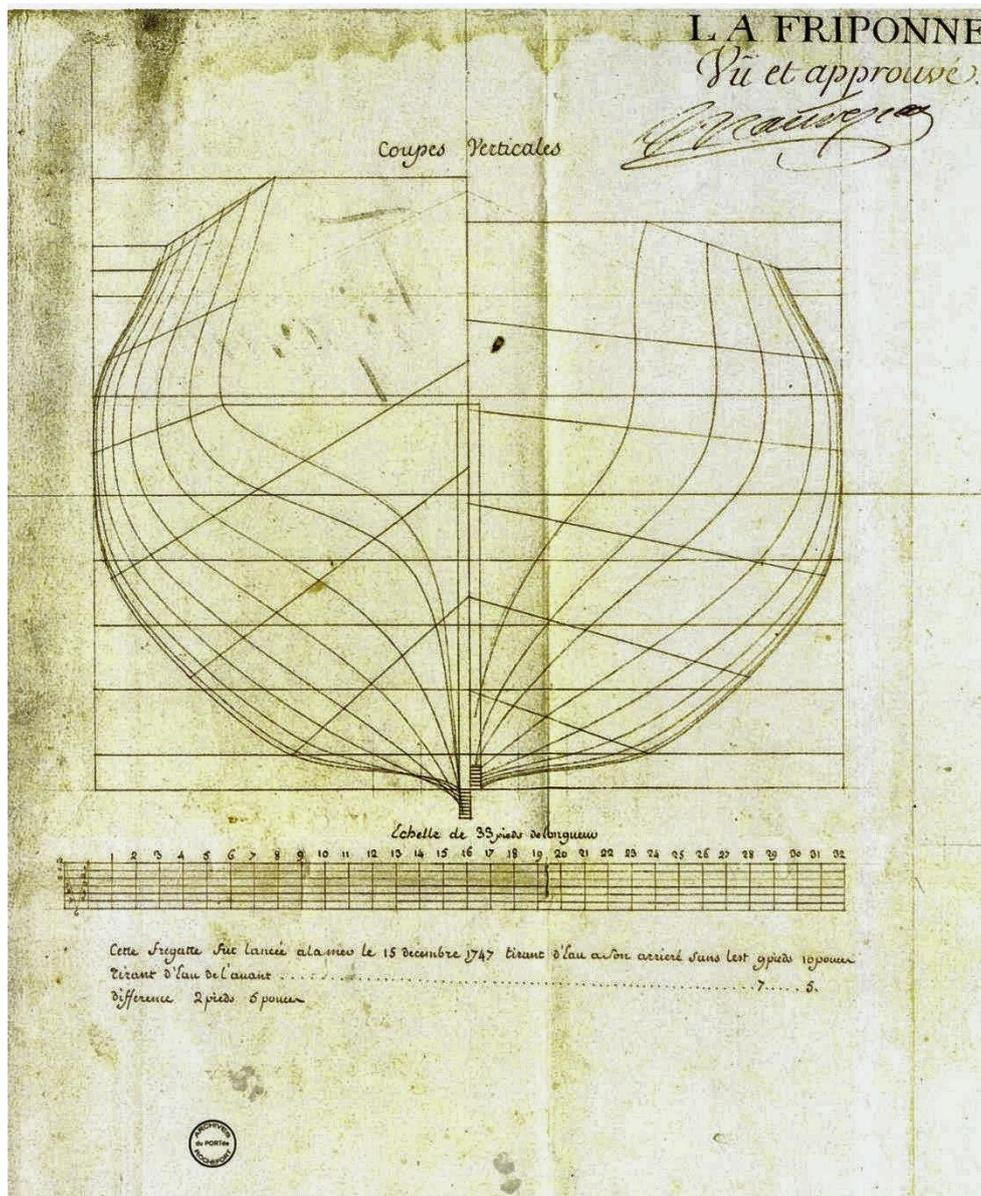
Date du plan anglais : novembre 1781.
 Lieu où le plan a été dressé : Woolwich (G.B.).
 Date de construction : 1774 (L'Alcmène) et 1776 (L'Aimable).
 Construit à : Toulon.
 Ingénieur-Constructeur : Groignard.
 Plan : anglais.

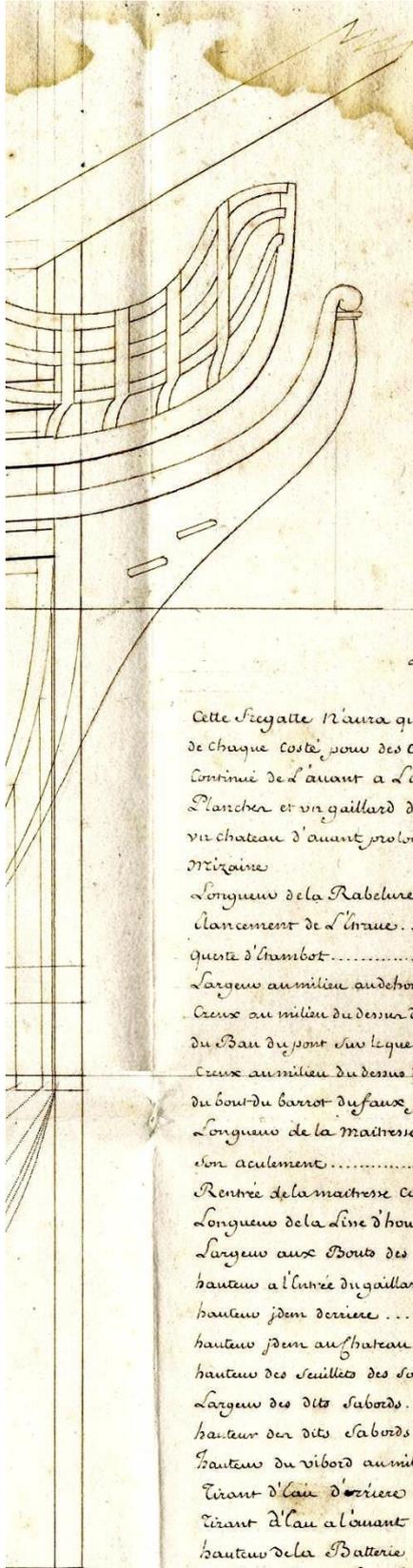
Burthen in tons : 731,8 tons.
 (Port : 758 tonneaux ou 742 tonnes).

	Pieds anglais (Feet - Inches)	Pieds français et pouces fr.	Mètres
Length on the lower-deck (ou longueur au premier pont) :	131 ft	122 p. 10 p.	39,92
Length on the keel for tonnage (ou longueur à la quille pour tonnage) :	111 ft 1 inch	104 p. 3 p.	33,86
Breadth extremes (ou largeur au Maître-bau) :	35 ft 8 inch	33 p. 6 p.	10,88
Depth in hold (Creux) :	11 ft 6 inch	10 p. 9 p.	3,50

AI.CPE.107. Plans de la Friponne de 1747.

[Shd, Vincennes, 2G^{41bis} n° 6. Plan et élévation d'une frégate de 24 canons Friponne, signé par Morineau le 12 janvier 1747 à Rochefort.]





Proportions



Cette Frégate n'aura qu'un Pont et une Batterie Complete de douze Sabords de chaque costé pour des Canons du calibre de 8.^l Elle aura un faux pont continu de l'avant a l'arrière de 4 pieds 6 pouces de hauteur de plancher en Plancher et un gaillard d'arrière terminé a 5 pieds 2 en arrière du grand mast un chateau d'avant prolongé jusqu'a 14 pieds en arrière du centre du mast de Miraine

Longueur de la Rabelure de l'Inroue a celle de l'Armbot.....	112	pieds
Clancement de l'Inroue.....	5	8 pouces
quinte d'Armbot.....	1	10
Largeur au milieu au dehors des membres au fort de la 1. ^{re} Coupe.....	81	6
Ceux au milieu du dessus de la quille a la ligne droite du dessus du Bau du pont sur lequel sera la Batterie.....	16	6
Ceux au milieu du dessus de la quille a la ligne droite du dessus du bout du barrot du faux pont.....	12	
Longueur de la maîtresse Varangue.....	15	2
son aculement.....	1	6
Reentre de la maîtresse coupe a la ligne du plarbord.....	4	2
Longueur de la ligne d'hourdy.....	20	6
Largeur aux bouts des allonges de Cornieres.....	16	4
hauteur a l'entrée du gaillard a bord franc de barrot et de planche.....	5	
hauteur ydem derrière.....	5	6
hauteur ydem au chateau d'avant.....	4	9
hauteur des seuilles des Sabords de la Batterie.....	1	8
Largeur des dits Sabords.....	2	1
hauteur des dits Sabords.....	1	9
hauteur du vibord au milieu.....	4	4
Tirant d'eau derrière armé.....	15	
Tirant d'eau a l'avant.....	12	10
hauteur de la Batterie au Sabord du milieu.....	5	10

a Rochefort le 12 Janvier 1747 MORINCAUD

ÉQUIPAGE DE LA CORVETTE *DRAGON* EN JANVIER 1783

Cette étude vise à définir quantitativement et nominativement le personnel présent à bord de la corvette *Dragon* en janvier 1783, au moment de son dernier combat. L'étude s'appuie principalement sur les rôles d'équipages conservés aux Archives Nationales de Paris¹¹⁸⁴.

La solde mensuelle (« Taxe des paies à l'armement ») figure entre parenthèses en livres, sols, et deniers.

Les renseignements provenant de recherches complémentaires figurent entre crochets.

1. État-major : 3

01.01. Chevalier de L'Espine enseigne de vaisseau (66-13-4), commandant (83-6-8), lieutenant de fusiliers (18-6-8). Embarqué le 10 décembre 1781, premier et seul commandant du *Dragon*.

01.02. Jacques Loué chirurgien-major (100). Embarqué le 21 octobre 1782.

01.03. [Beauté] de Contrepoint lieutenant de frégate (70). Embarqué le 11 décembre 1782. [Originaire de Granville]¹¹⁸⁵.

2. Gardes de la Marine : 3 (cumul : 6)

02.01. Maisonnier (70). Embarqué le 9 septembre 1782, en provenance de l'*Amazonie*. Originaire du Havre.

¹¹⁸⁴ Archives nationales, Marine, C⁶ 762, Rôles d'équipages du *Dragon* (p. 1-60), du *Lord Cornwallis* (p. 61-131), et de l'*Étourdie* (p. 132-202).
Archives nationales, Marine, C⁶ 1010, Rôles d'équipages du *Bienfaisant*, de la *Danaé*, et du *Dragon*, Lorient 1782.

¹¹⁸⁵ Cet officier est vraisemblablement l'un des trois fils officiers de Marine du lieutenant de frégate Ange-Félix Beauté de Contrepoint qui s'est distingué et a été grièvement blessé en 1757 sur le *Télémaque* affrontant la frégate anglaise l'*Experiment*. Archives nationales, Marine, C⁷ 21, dossier 29. En ligne (consulté le 28.08.2018) :

https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/rechercheconsultation/consultation/ir/consultationIR.action?irlId=FRAN_IR_053796&udId=c32ngw7ltse-3p30dqisybr2&details=true&gotoArchivesNums=false&auSeinIR=true

Les trois fils officiers de Marine de Ange-Félix sont : Ange-Félix-François-Marie (baptisé le 23 avril 1748), Louis-Marie (baptisé le 20 avril 1750), et Antênor-Marie (baptisé le 7 février 1756).

02.02. Coupé (70) lieutenant de frégate. Embarqué le 24 octobre 1782.

02.03. Désiré Mestral [écrit aussi Maistral] (70) lieutenant de frégate. Embarqué le 12 décembre 1782.

3. Passagers : 1 (cumul : 7)

03.01. De Courgeoles [de Courrejeolles] capitaine du Génie des colonies. Embarqué à Brest le 10 décembre 1782. Compté à la table du commandant.

4. Volontaires : 0 (cumul : 7)

04.01. Néant.

5. Officiers Mariniers : 20 (cumul : 27)

05.01. Jean-Pierre Cavalier (60) maître d'équipage. Embarqué le 10 décembre 1781. Originaire du Havre. A reçu à Boston, le 22 juillet 1782, une paire de souliers, une chemise et une paire de bas de fil.

05.02. Pierre Blanchard (32) contre-maître. Embarqué le 11 janvier 1782. Originaire de Nantes.

05.03. Joseph Concois (32) bosseman. Embarqué le 11 janvier 1782. A reçu une paire de souliers et une chemise à l'hôpital, le 11 novembre 1782 ; en est sorti le 27 novembre. Originaire de Nantes.

05.04. Jean-Pierre Hébert (26) bosseman. Embarqué le 22 janvier 1782. Venant de la *Reine de France*. Accadien.

05.05. Guillaume Loisel (35) bosseman. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire de Granville. Venant de la *Reine de France*.

05.06. Hyacinte Le Roux (26) second-maître. Embarqué le 11 août 1782. Originaire de Saint-Malo. Venant de la *Reine de France*.

05.07. Simon Pierre Roullier (75) pilote. Embarqué le 24 octobre 1782. Originaire de Saint-Brieuc. Venant de la *Provence*.

Artilleurs.

05.08. Guillaume Creven [écrit aussi Crevenne] (55) maître canonier. Embarqué le 10 décembre 1781. Originaire de Brest. A reçu à Boston, le 27 juillet 1782, une paire de souliers. Muté en 1783 sur le *Vautour*.

05.09. Louis Blot (26) 2^e canonnier. Embarqué le 10 août 1782. Originaire de Saint-Malo. Venant du *Lévrier*.

05.10. Charles Valin (26) aide-canonnier. Embarqué le 10 août 1782. Originaire de Fécamp. Venant de la *Reine de France*.

05.11. Joseph Sicard (26) aide-canonnier. Embarqué le 10 août 1782. Originaire du Havre. Venant de la *Reine de France*.

05.12. Gilles Champrou [?] (26) aide-canonnier. Embarqué le 24 octobre 1782. Originaire de Granville. Venant de la *Guerrière*.

05.13. François Séguin (7,5) aide-canonnier supplémentaire. Embarqué le 26 octobre 1782. Originaire de Brest.

05.14. François Le Menn (17) aide-canonnier supplémentaire. Embarqué le 26 octobre 1782. Originaire de Brest.

05.15. [?]-Jacques Savin (7,5) aide-canonnier supplémentaire. Embarqué le 26 octobre 1782. Originaire de Brest.

Charpentiers

05.16. Pierre Juhel (41) maître charpentier. Embarqué le 28 janvier 1782. Originaire de Paimboeuf.

05.17. Jean-Vincent Le Gal (26) aide-charpentier. Embarqué le 21 mars 1782. Originaire de Lorient. À l'hôpital du 2 au 20 juillet 1782.

Calfats

05.18. Pierre Sezet (26) aide-calfat. Embarqué le 28 janvier 1782. Originaire de Paimboeuf.

05.19. Pierre Loison (27) aide-calfat. Embarqué le 29 novembre 1782.

Voiliers

05.20. Raymond Le Roy (40) maître-voilier. Embarqué le 31 août 1782. Originaire de Bordeaux. Venant de la *Reine de France*.

6. Matelots gabiers à 20 livres : 9 (cumul : 36)

06.01. René Bernard (20) matelot. Embarqué le 11 janvier 1782. Originaire du Croisic.

06.02. Pierre Hardy (20) matelot. Embarqué le 28 janvier 1782. Originaire du Havre. À l'hôpital du 13 au 20 mars 1782.

- 06.03. Pierre Chevalier (20) matelot. Embarqué le 28 janvier 1782. Originaire de Paimboeuf. À l'hôpital du 14 au 20 mars 1782 et du 26 au 30 juillet 1782.
- 06.04. Michel Parquet (20) matelot. Embarqué le 9 août 1782. Originaire de Fécamp. Venant de la *Reine de France*.
- 06.05. Louis-Charles Argentier (20) matelot. Embarqué le 31 août 1782. Originaire de Fécamp. Venant de la *Reine de France*.
- 06.06. Jean Richard (20) matelot. Embarqué le 24 octobre 1782. Originaire de Morlaix. Venant de l'*Actif*.
- 06.07. Joannis Dioufourbehère (20) matelot. Embarqué le 25 octobre 1782. Originaire de Saint-Jean-de-Luz. Venant de la *Concorde* [?].
- 06.08. Gratien Labbé (20) matelot. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.
- 06.09. Joseph Grau (20) matelot. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.

7. Matelots à 18 livres : 16 (cumul : 52)

- 07.01. Pierre Blanchet (18) matelot. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire de Tours.
- 07.02. Mathurin Hiver (18) matelot. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire de Nantes.
- 07.03. Hilaire Le Roux (18) matelot. Embarqué le 22 mars 1782. Originaire de Calais.
- 07.04. Charles-Marie Chale (18) matelot. Embarqué le 28 juin 1782.
- 07.05. François Thibaut [?] (18) matelot. Embarqué le 29 novembre 1782.
- 07.06. Jacques Rolland (18) matelot. Embarqué le 9 décembre 1782. Originaire de Vannes.
- 07.07. Toussaint Thimé [?] (18) matelot. Embarqué le 9 décembre 1782.
- 07.08. Paul Zuer (18) matelot. Embarqué le 9 décembre 1782.
- 07.09. Jean Montegustouan (18) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Américain. Venant du *Puissant*.
- 07.10. Jean-Baptiste David (18) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Originaire de Marseille. Levée de Saint-Malo.
- 07.11. Joseph Dragon (18) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Originaire de Venise. Levée de Saint-Malo.
- 07.12. François Badero (18) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Originaire de Gennes. Levée de Saint-Malo.

07.13. Guillaume Hilarel (18) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Espagnol. Levée de Saint-Malo.

07.14. Jean-Baptiste Ollivier (18) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Originaire de Gennes. Levée de Saint-Malo.

07.15. François Heppré (18) matelot. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.

07.16. Daniel L'Été (18) matelot. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.

8. Matelots à 17 livres : 5 (cumul : 57)

08.01. Mathurin Hautain (17) matelot. Embarqué le 23 janvier 1782. Originaire de Nantes.

08.02. Grégoire L'Hermite (17) matelot. Embarqué le 14 mars 1782. Originaire de Belle-Île-en-Mer. À l'hôpital du 27 mai au 4 juin 1782.

08.03. Jean-Baptiste Querel (17) matelot. Embarqué le 14 mars 1782. Originaire de Belle-Île-en-Mer.

08.04. Denis Guilbert (17) matelot. Embarqué le 4 avril 1782. Originaire de Port-Louis.

08.05. Charles Chiera (17) matelot. Embarqué le 11 décembre 1782. Italien.

9. Matelots à 16 livres : 3 (cumul : 60)

09.01. Jean Jubineau [écrit aussi Jubinot] (16) matelot. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire de Nantes.

09.02. Jean Allain (16) matelot. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire de Nantes.

09.03. Laurent Grossain (16) matelot. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.

10. Matelots à 15 livres : 8 (cumul : 68)

10.01. Jean Recordet (15) matelot. Embarqué le 11 janvier 1782. Originaire de Saint-Malo.

10.02. Joseph Pansard (15) matelot. Embarqué le 28 janvier 1782. Originaire de Saint-Malo. À l'hôpital du 14 février au 30 mars 1782 et du 19 mai au 11 août 1782.

10.03. François Fresneau (15) matelot. Embarqué le 18 mars 1782.

10.04. François Archer (15) matelot. Embarqué le 22 mars 1782. Originaire de Blaye. À l'hôpital du 21 mai au 28 juin 1782. A reçu 3 livres du capitaine, le 7 octobre 1782.

10.05. Joseph Raymond (15) matelot. Embarqué le 22 mars 1782. Originaire de Calais. À l'hôpital du 16 au 22 novembre 1782.

10.06. Jean Le Guy (15) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. Originaire de Nantes.

10.07. Jean Geneste (15) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. Originaire de Libourne.

10.08. Pierre Parix (15) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. Originaire de [?]. À l'hôpital du 15 au 21 novembre 1782.

11. Matelots à 14 livres : 2 (cumul : 70)

11.01. Jean-Baptiste Durosois [?] (14) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. Originaire de Picardie. Venant de l'*Écureuil*.

11.02. Jean Bidou (14) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. Originaire de Saintes.

12. Matelots à 13 livres : 3 (cumul : 73)

12.01. Jean Juin (13) matelot. Embarqué le 10 décembre 1781. Originaire de Granville. À l'hôpital du 15 au 20 mars 1782. Venant de l'*Aigle*.

12.02. Adrien Préval (13) matelot. Embarqué le 10 décembre 1781. Originaire de Boulogne. À l'hôpital du 31 juin au 2 septembre 1782 et du 12 au 19 octobre 1782.

12.03. Xavier Pierre Dalface [?] (13) matelot. Embarqué le 24 octobre 1782. Venant de la *Provence*. Doit 21 livres pour ses hardes.

13. Matelots à 12 livres : 9 (cumul : 82)

13.01. François Allanic (ainé) (12) matelot. Embarqué le 15 mars 1782. Originaire de Langoëlan, 20 km nord-ouest de Pontivy. À l'hôpital du 21 mai au 4 juin 1782.

13.02. François Allanic (frère cadet) (12) matelot. Embarqué le 15 mars 1782. Originaire de Langoëlan, 20 km nord-ouest de Pontivy. À l'hôpital du 3 au 24 juillet 1782.

13.03. Marc Jelavé [?] (12) matelot. Embarqué le 2 juillet 1782. Originaire de Lorient.

13.04. François Rivet (12) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782.

13.05. Charles Petit (12) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782.

13.06. Pierre Deschampts (12) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. À l'hôpital du 17 au 25 novembre 1782.

13.07. Silvain Jeubert [?] (12) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782.

13.08. Joseph A. Baille (12) matelot. Embarqué le 11 octobre 1782. Originaire de Saint-Tropez. Venant du *Conquérant*.

13.09. Jean Dumont (12) matelot. Embarqué le 25 octobre 1782. Originaire de Dunkerque. Doit 13 livres et 17 sols.

14. Surnuméraires : 8 (cumul : 90)

14.01. Joseph Villedieu (26) cocq. Embarqué le 10 décembre 1781. Originaire de Saint-Malo. À l'hôpital du 21 mai au 26 juillet 1782.

14.02. Jean Guyon (26) maître valet. Embarqué le 24 décembre 1781. Originaire de Nantes.

14.03. Thomas Martin (26) armurier. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire de Saint-Nazaire. À l'hôpital du 28 juin au 16 juillet 1782.

14.04. Jérôme Tirion (26) commis aux vivres. Embarqué le 5 février 1782. Originaire de Lorient. À l'hôpital du 28 mai au 4 juin 1782.

14.05. Jacques Levacher (40) secrétaire. Embarqué le 8 septembre 1782. Originaire d'Orléans.

14.06. Simon Payre (45) aide-chirurgien. Embarqué le 17 octobre 1782.

14.07. Jean Georges Lévêque (26) maître boulanger. Embarqué le 16 novembre 1782. Originaire de Paris.

14.08. Yves Le Floch [?] (35) pilote côtier. Embarqué le 10 décembre 1782. Originaire de Quimper. Venant du *Diadème*.

15. Détachement de Brest : 14 (cumul : 104)

15.01. Antoine Chenu (15) sergent faisant fonction de capitaine d'armes. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.02. Charles Jean Liénard (5) caporal. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.03. Damien Moreaux (0) fusilier. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.04. Jean Joly (0) fusilier. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.05. Nicolas Flauste (0) fusilier. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.06. Pierre Henry (0) fusilier. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.07. Jean Terrier [?] (0) fusilier. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.08. Louis S. [?] Havaux (0) fusilier. Détachement de Brest embarqué le 26 octobre 1782.

15.09. Louis-Florent Foliau (6-10) fusilier. Détachement de Brest, supplément, embarqué le 26 octobre 1782.

15.10. Jean Le Baunier (8-10) fusilier. Détachement de Brest, supplément, embarqué le 26 octobre 1782.

15.11. Henry-Joseph Le Tellier (10-10) fusilier. Détachement de Brest, supplément, embarqué le 26 octobre 1782.

15.12. Jean-Charles Slénière [?] (7-10) fusilier. Détachement de Brest, supplément, embarqué le 26 octobre 1782.

15.13. Jean Jaguer (8-10) fusilier. Détachement de Brest, supplément, embarqué le 26 octobre 1782.

15.14. Pierre-Marie Boir (8-10) fusilier. Détachement de Brest, supplément, embarqué le 26 octobre 1782.

16. Mousses : 13 (cumul : 117)

16.01. Barthélémy Georget (7-10) mousse. Embarqué le 22 janvier 1782. Originaire du Croisic. À l'hôpital du 23 au 29 mai 1782.

- 16.02. François Nourry (7-10) mousse. Embarqué le 23 janvier 1782. Originaire du Croisic.
- 16.03. Jean Carpentier (7-10) mousse. Embarqué le 23 janvier 1782. Originaire de Châteaubriant.
- 16.04. Jean Louis Nestic (7-10) mousse. Embarqué le 26 mars 1782. Originaire de Vannes.
- 16.05. François Le Clerc (7-10) mousse. Embarqué le 9 août [?] 1782. Originaire de Josselin et Saint-Brieuc.
- 16.06. Joseph Tournied [?] (7-10) mousse. Embarqué le 3 octobre 1782. Originaire d'Auray (Vannes).
- 16.07. Louis Joseph Barbe (7-10) mousse. Embarqué le 3 octobre 1782. Originaire d'Auray (Vannes).
- 16.08. Gilles Nertait [?] (7-10) mousse. Embarqué le 4 octobre 1782 à Lorient. Originaire de Vannes.
- 16.09. Guillaume Marie Guéguen (7-10) mousse. Embarqué le 7 novembre 1782. Originaire de R[?].
- 16.10. Benjamin Herault (7-10) mousse. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.
- 16.11. Tranquil Arsement (7-10) mousse. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.
- 16.12. Jacques Daniel (7-10) mousse. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.
- 16.13. Marc Luc (7-10) mousse. Embarqué en remplacement, en rade de Brest, le 11 décembre 1782.

17. Domestiques : 3 (cumul : 120)

- 17.01. Jean Romain La Jeunesse domestique de l'enseigne de vaisseau de L'Espine.
- 17.02. Pierre Hue de Coutorson (15) domestique du lieutenant de frégate Coupé. Embarqué le 24 octobre 1782.
- 17.03. Vincent domestique du capitaine du Génie de Courrejeolles (passager). Embarqué le 10 décembre 1782.

A. Équipage du *Dragon* en janvier 1783 : par rôles

Nom, prénom(s)	Rôle	Emploi	Embt. A/M/J	Lieu d'origine
de L'Espine,	1	Commandant	1781.12.10	X
Loué, Jacques	1	Chirurgien Major	1782.10.21	X
de Contrepont,	1	Ltn de Frégate	1782.12.11	Granville
Maisonnier,	2	Garde de la Marine	1782.09.09	Le Havre
Coupé	2	Ltn de Frégate	1782.10.24	X
Mestral [Maïstral], Désiré	2	Ltn de Frégate	1782.12.12	X
de Courgeoles [de Courrejeolles],	3	Capitaine du Génie	1782.12.10	X
Cavalier, Jean-Pierre	5	Maître d'équipage	1781.12.10	Le Havre
Blanchard, Pierre	5	Contre-maître	1782.01.11	Nantes
Concois, Joseph	5	Bosseman	1782.01.11	Nantes
Hébert, Jean-Pierre	5	Bosseman	1782.01.22	Accadie
Loisel, Guillaume	5	Bosseman	1782.01.22	Granville
Le Roux, Hyacinte	5	Second-maître	1782.08.11	Saint-Malo
Roullier, Simon-Pierre	5	Pilote	1782.10.24	Saint-Brieuc
Creven [Crevenne], Guillaume	5	Maître canonnier	1781.12.10	Brest
Blot, Louis	5	2 ^e canonnier	1782.08.10	Saint-Malo
Valin, Charles	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Fécamp
Sicard, Joseph	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Le Havre
Champrou, Gilles	5	Aide-canonnier	1782.10.24	Granville
Séquin, François	5	Aide-canonnier	1782.10.22	Brest
Le Menn, François	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Savin, [?]-Jacques	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Juhel, Pierre	5	Maître charpentier	1782.01.28	Paimboeuf
Le Gal, Jean-Vincent	5	Aide-charpentier	1782.03.21	Lorient
Sezet, Pierre	5	Aide-calfat	1782.01.28	Paimboeuf
Loison, Pierre	5	Aide-calfat	1782.11.29	X
Le Roy, Raymond	5	Maître voilier	1782.08.31	Bordeaux
Bernard, René	6	Matelot gabier 20	1782.01.11	Le Croisic
Hardy, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Le Havre
Chevalier, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Paimboeuf
Parquet, Michel	6	Matelot gabier 20	1782.08.09	Fécamp
Argentier, Louis-Charles	6	Matelot gabier 20	1782.08.31	Fécamp
Richard, Jean	6	Matelot gabier 20	1782.10.24	Morlaix
Dioufourbehere, Joannis	6	Matelot gabier 20	1782.10.25	Saint-Jean-de-Luz
Labbé, Gratien	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Grau, Joseph	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Blanchet, Pierre	7	Matelot 18	1782.01.22	Tours
Hiver, Mathurin	7	Matelot 18	1782.01.22	Nantes
Le Roux, Hilaire	7	Matelot 18	1782.03.22	Calais
Chale, Charles-Marie	7	Matelot 18	1782.06.28	X

Thibaut, François	7	Matelot 18	1782.11.29	X
Rolland, Jacques	7	Matelot 18	1782.12.09	Vannes
Thimé, Toussaint	7	Matelot 18	1782.12.09	X
Zuer, Paul	7	Matelot 18	1782.12.09	X
Montegustouan, Jean	7	Matelot 18	1782.12.11	Amérique
David, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Marseille
Dragon, Joseph	7	Matelot 18	1782.12.11	Venise
Badero, François	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Hilarel, Guillaume	7	Matelot 18	1782.12.11	Espagne
Ollivier, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Hepré, François	7	Matelot 18	1782.12.11	X
L'Été, Daniel	7	Matelot 18	1782.12.11	X
Hautain, Mathurin	8	Matelot 17	1782.01.23	Nantes
L'Hermite, Grégoire	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Querel, Jean-Baptiste	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Guilbert, Denis	8	Matelot 17	1782.04.04	Port-Louis
Chiera, Charles	8	Matelot 17	1782.12.11	Italie
Jubineau [Jubinot], Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Allain, Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Grossain, Laurent	9	Matelot 16	1782.12.11	X
Recordet, Jean	10	Matelot 15	1782.01.11	Saint-Malo
Pansard, Joseph	10	Matelot 15	1782.01.28	Saint-Malo
Fresnau, François	10	Matelot 15	1782.03.18	X
Archer, François	10	Matelot 15	1782.03.22	Blaye
Raymond, Joseph	10	Matelot 15	1782.03.22	Calais
Le Guy, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Nantes
Geneste, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Libourne
Parix, Pierre	10	Matelot 15	1782.10.11	X
Durosois, Jean-Baptiste	11	Matelot 14	1782.10.11	Picardie
Bidou, Jean	11	Matelot 14	1782.10.11	Saintes
Juin, Jean	12	Matelot 13	1781.12.10	Granville
Préval, Adrien	12	Matelot 13	1781.12.10	Boulogne
Dalface, Pierre	12	Matelot 13	1782.10.24	X
Allanic, François (ainé)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Allanic, François (cadet)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Jelavé, Marc	13	Matelot 12	1782.07.02	Lorient
Rivet, François	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Petit, Charles	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Deschampts, Pierre	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Jeubert, Silvain	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Baille, Joseph A.	13	Matelot 12	1782.10.11	Saint-Tropez
Dumont, Jean	13	Matelot 12	1782.10.25	Dunkerque
Villedieu, Joseph	14	Cocq [sic]	1781.12.10	Saint-Malo

Guyon, Jean	14	Maître valet	1781.12.24	Nantes
Martin, Thomas	14	Armurier	1782.01.22	Saint-Nazaire
Tirion, Jérôme	14	Commis	1782.02.05	Lorient
Levacher, Jacques	14	Secrétaire	1782.09.08	Orléans
Payre, Simon	14	Aide-chirurgien	1782.10.17	X
Lévêque, Jean Georges	14	Maître boulanger	1782.11.16	Paris
Le Floch, Yves	14	Pilote côtier	1782.12.10	Quimper
Chenu, Antoine	15	Sergent et Cne armes	1782.10.26	Brest
Liénard, Jean	15	Caporal	1782.10.26	Brest
Moreaux, Damien	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Joly, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Flauste, Nicolas	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Henry, Pierre	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Terrier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Havaux, Louis S.	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Foliau, Louis-Florent	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Baunier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Tellier, Henry-Joseph	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Slénière, Jean-Charles	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Jaquer, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Boir, Pierre-Marie	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Georget, Barthélémy	16	Mousse	1782.01.22	Le Croisic
Nourry, François	16	Mousse	1782.01.23	Le Croisic
Carpentier, Jean	16	Mousse	1782.01.23	Châteaubriant
Nestic, Jean-Louis	16	Mousse	1782.03.26	Vannes
Le Clerc, François	16	Mousse	1782.08.09	Saint-Brieuc
Tournied, Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Barbe, Louis-Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Nertait, Gilles	16	Mousse	1782.10.04	Vannes
Guéguen, Guillaume Marie	16	Mousse	1782.11.07	X
Herault, Benjamin	16	Mousse	1782.12.11	X
Arsement, Tranquil	16	Mousse	1782.12.11	X
Daniel, Jacques	16	Mousse	1782.12.11	X
Luc, Marc	16	Mousse	1782.12.11	X
La Jeunesse, Jean Romain	17	Domestique	1781.12.10	X
de Coutorson, Pierre Hue	17	Domestique	1782.10.24	X
Vincent,	17	Domestique	1782.12.10	X

B. Équipage du *Dragon* en janvier 1783 : par ordre alphabétique

Nom, prénom(s)	Rôle	Emploi	Embt. A/M/J	Lieu d'origine
Allain, Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Allanic, François (ainé)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Allanic, François (cadet)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Archer, François	10	Matelot 15	1782.03.22	Blaye
Argentier, Louis-Charles	6	Matelot gabier 20	1782.08.31	Fécamp
Arsement, Tranquil	16	Mousse	1782.12.11	X
Badero, François	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Baille, Joseph A.	13	Matelot 12	1782.10.11	Saint-Tropez
Barbe, Louis-Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Bernard, René	6	Matelot gabier 20	1782.01.11	Le Croisic
Bidou, Jean	11	Matelot 14	1782.10.11	Saintes
Blanchard, Pierre	5	Contre-maître	1782.01.11	Nantes
Blanchet, Pierre	7	Matelot 18	1782.01.22	Tours
Blot, Louis	5	2 ^e canonnier	1782.08.10	Saint-Malo
Boir, Pierre-Marie	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Carpentier, Jean	16	Mousse	1782.01.23	Châteaubriant
Cavalier, Jean-Pierre	5	Maître d'équipage	1781.12.10	Le Havre
Chale, Charles-Marie	7	Matelot 18	1782.06.28	X
Champrou, Gilles	5	Aide-canonnier	1782.10.24	Granville
Chenu, Antoine	15	Sergent et Cne armes	1782.10.26	Brest
Chevalier, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Paimboeuf
Chiera, Charles	8	Matelot 17	1782.12.11	Italie
Concois, Joseph	5	Bosseman	1782.01.11	Nantes
Coupé	2	Ltn de Frégate	1782.10.24	X
Creven [Crevenne], Guillaume	5	Maître canonnier	1781.12.10	Brest
Dalface, Pierre	12	Matelot 13	1782.10.24	X
Daniel, Jacques	16	Mousse	1782.12.11	X
David, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Marseille
de Contrepont,	1	Ltn de Frégate	1782.12.11	Granville
de Courgeoles [de Courrejeolles],	3	Capitaine du Génie	1782.12.10	X
de Coutorson, Pierre Hue	17	Domestique	1782.10.24	X
de L'Espine,	1	Commandant	1781.12.10	X
Deschamps, Pierre	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Dioufourbehere, Joannis	6	Matelot gabier 20	1782.10.25	Saint-Jean-de-Luz
Dragon, Joseph	7	Matelot 18	1782.12.11	Venise
Dumont, Jean	13	Matelot 12	1782.10.25	Dunkerque
Durosois, Jean-Baptiste	11	Matelot 14	1782.10.11	Picardie
Flauste, Nicolas	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Foliau, Louis-Florent	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Fresnau, François	10	Matelot 15	1782.03.18	X

Geneste, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Libourne
Georget, Barthélémy	16	Mousse	1782.01.22	Le Croisic
Grau, Joseph	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Grossain, Laurent	9	Matelot 16	1782.12.11	X
Guéguen, Guillaume Marie	16	Mousse	1782.11.07	X
Guilbert, Denis	8	Matelot 17	1782.04.04	Port-Louis
Guyon, Jean	14	Maître valet	1781.12.24	Nantes
Hardy, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Le Havre
Hautain, Mathurin	8	Matelot 17	1782.01.23	Nantes
Havaux, Louis S.	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Hébert, Jean-Pierre	5	Bosseman	1782.01.22	Accadie
Henry, Pierre	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Hepré, François	7	Matelot 18	1782.12.11	X
Herault, Benjamin	16	Mousse	1782.12.11	X
Hilarel, Guillaume	7	Matelot 18	1782.12.11	Espagne
Hiver, Mathurin	7	Matelot 18	1782.01.22	Nantes
Jaquer, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Jelavé, Marc	13	Matelot 12	1782.07.02	Lorient
Jeubert, Silvain	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Joly, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Jubineau [Jubinot], Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Juhel, Pierre	5	Maître charpentier	1782.01.28	Paimboeuf
Juin, Jean	12	Matelot 13	1781.12.10	Granville
L'Été, Daniel	7	Matelot 18	1782.12.11	X
L'Hermite, Grégoire	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
La Jeunesse, Jean Romain	17	Domestique	1781.12.10	X
Labbé, Gratien	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Le Baunier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Clerc, François	16	Mousse	1782.08.09	Saint-Brieuc
Le Floch, Yves	14	Pilote côtier	1782.12.10	Quimper
Le Gal, Jean-Vincent	5	Aide-charpentier	1782.03.21	Lorient
Le Guy, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Nantes
Le Menn, François	5	Aide-canonier	1782.10.26	Brest
Le Roux, Hilaire	7	Matelot 18	1782.03.22	Calais
Le Roux, Hyacinte	5	Second-maître	1782.08.11	Saint-Malo
Le Roy, Raymond	5	Maître voilier	1782.08.31	Bordeaux
Le Tellier, Henry-Joseph	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Levacher, Jacques	14	Secrétaire	1782.09.08	Orléans
Lévêque, Jean Georges	14	Maître boulanger	1782.11.16	Paris
Liénard, Jean	15	Caporal	1782.10.26	Brest
Loisel, Guillaume	5	Bosseman	1782.01.22	Granville
Loison, Pierre	5	Aide-calfat	1782.11.29	X
Loué, Jacques	1	Chirurgien Major	1782.10.21	X

Luc, Marc	16	Mousse	1782.12.11	X
Maisonnier,	2	Garde de la Marine	1782.09.09	Le Havre
Martin, Thomas	14	Armurier	1782.01.22	Saint-Nazaire
Mestral [Maïstral], Désiré	2	Ltn de Frégate	1782.12.12	X
Montegustouan, Jean	7	Matelot 18	1782.12.11	Amérique
Moreaux, Damien	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Nertait, Gilles	16	Mousse	1782.10.04	Vannes
Nestic, Jean-Louis	16	Mousse	1782.03.26	Vannes
Nourry, François	16	Mousse	1782.01.23	Le Croisic
Ollivier, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Pansard, Joseph	10	Matelot 15	1782.01.28	Saint-Malo
Parix, Pierre	10	Matelot 15	1782.10.11	X
Parquet, Michel	6	Matelot gabier 20	1782.08.09	Fécamp
Payre, Simon	14	Aide-chirurgien	1782.10.17	X
Petit, Charles	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Préval, Adrien	12	Matelot 13	1781.12.10	Boulogne
Querel, Jean-Baptiste	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Raymond, Joseph	10	Matelot 15	1782.03.22	Calais
Recordet, Jean	10	Matelot 15	1782.01.11	Saint-Malo
Richard, Jean	6	Matelot gabier 20	1782.10.24	Morlaix
Rivet, François	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Rolland, Jacques	7	Matelot 18	1782.12.09	Vannes
Roullier, Simon-Pierre	5	Pilote	1782.10.24	Saint-Brieuc
Savin, [?]-Jacques	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Séquin, François	5	Aide-canonnier	1782.10.22	Brest
Sezet, Pierre	5	Aide-calfat	1782.01.28	Paimboeuf
Sicard, Joseph	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Le Havre
Slénière, Jean-Charles	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Terrier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Thibaut, François	7	Matelot 18	1782.11.29	X
Thimé, Toussaint	7	Matelot 18	1782.12.09	X
Tirion, Jérôme	14	Commis	1782.02.05	Lorient
Tournied, Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Valin, Charles	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Fécamp
Villedieu, Joseph	14	Cocq [sic]	1781.12.10	Saint-Malo
Vincent,	17	Domestique	1782.12.10	X
Zuer, Paul	7	Matelot 18	1782.12.09	X

C. Équipage du *Dragon* en janvier 1783 : par date d'embarquement

Nom, prénom(s)	Rôle	Emploi	Embt. A/M/J	Lieu d'origine
de L'Espine,	1	Commandant	1781.12.10	X
Cavalier, Jean-Pierre	5	Maître d'équipage	1781.12.10	Le Havre
Creven [Crevenne], Guillaume	5	Maître canonnier	1781.12.10	Brest
Juin, Jean	12	Matelot 13	1781.12.10	Granville
Préval, Adrien	12	Matelot 13	1781.12.10	Boulogne
Villedieu, Joseph	14	Cocq [sic]	1781.12.10	Saint-Malo
La Jeunesse, Jean Romain	17	Domestique	1781.12.10	X
Guyon, Jean	14	Maître valet	1781.12.24	Nantes
Blanchard, Pierre	5	Contre-maître	1782.01.11	Nantes
Concois, Joseph	5	Bosseman	1782.01.11	Nantes
Bernard, René	6	Matelot gabier 20	1782.01.11	Le Croisic
Recordet, Jean	10	Matelot 15	1782.01.11	Saint-Malo
Hébert, Jean-Pierre	5	Bosseman	1782.01.22	Accadie
Loisel, Guillaume	5	Bosseman	1782.01.22	Granville
Blanchet, Pierre	7	Matelot 18	1782.01.22	Tours
Hiver, Mathurin	7	Matelot 18	1782.01.22	Nantes
Allain, Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Jubineau [Jubinot], Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Martin, Thomas	14	Armurier	1782.01.22	Saint-Nazaire
Georget, Barthélémy	16	Mousse	1782.01.22	Le Croisic
Hautain, Mathurin	8	Matelot 17	1782.01.23	Nantes
Carpentier, Jean	16	Mousse	1782.01.23	Châteaubriant
Nourry, François	16	Mousse	1782.01.23	Le Croisic
Juhel, Pierre	5	Maître charpentier	1782.01.28	Paimboeuf
Sezet, Pierre	5	Aide-calfat	1782.01.28	Paimboeuf
Chevalier, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Paimboeuf
Hardy, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Le Havre
Pansard, Joseph	10	Matelot 15	1782.01.28	Saint-Malo
Tirion, Jérôme	14	Commis	1782.02.05	Lorient
L'Hermite, Grégoire	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Querel, Jean-Baptiste	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Allanic, François (ainé)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Allanic, François (cadet)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Fresnau, François	10	Matelot 15	1782.03.18	X
Le Gal, Jean-Vincent	5	Aide-charpentier	1782.03.21	Lorient
Le Roux, Hilaire	7	Matelot 18	1782.03.22	Calais
Archer, François	10	Matelot 15	1782.03.22	Blaye
Raymond, Joseph	10	Matelot 15	1782.03.22	Calais
Nestic, Jean-Louis	16	Mousse	1782.03.26	Vannes
Guilbert, Denis	8	Matelot 17	1782.04.04	Port-Louis

Chale, Charles-Marie	7	Matelot 18	1782.06.28	X
Jelavé, Marc	13	Matelot 12	1782.07.02	Lorient
Parquet, Michel	6	Matelot gabier 20	1782.08.09	Fécamp
Le Clerc, François	16	Mousse	1782.08.09	Saint-Brieuc
Blot, Louis	5	2 ^e canonnier	1782.08.10	Saint-Malo
Sicard, Joseph	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Le Havre
Valin, Charles	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Fécamp
Le Roux, Hyacinte	5	Second-mâitre	1782.08.11	Saint-Malo
Le Roy, Raymond	5	Maître voilier	1782.08.31	Bordeaux
Argentier, Louis-Charles	6	Matelot gabier 20	1782.08.31	Fécamp
Levacher, Jacques	14	Secrétaire	1782.09.08	Orléans
Maisonnier,	2	Garde de la Marine	1782.09.09	Le Havre
Barbe, Louis-Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Tournied, Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Nertait, Gilles	16	Mousse	1782.10.04	Vannes
Geneste, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Libourne
Le Guy, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Nantes
Parix, Pierre	10	Matelot 15	1782.10.11	X
Bidou, Jean	11	Matelot 14	1782.10.11	Saintes
Durosois, Jean-Baptiste	11	Matelot 14	1782.10.11	Picardie
Baille, Joseph A.	13	Matelot 12	1782.10.11	Saint-Tropez
Deschamps, Pierre	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Jeubert, Silvain	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Petit, Charles	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Rivet, François	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Payre, Simon	14	Aide-chirurgien	1782.10.17	X
Loué, Jacques	1	Chirurgien Major	1782.10.21	X
Séquin, François	5	Aide-canonnier	1782.10.22	Brest
Coupé	2	Ltn de Frégate	1782.10.24	X
Champrou, Gilles	5	Aide-canonnier	1782.10.24	Granville
Roullier, Simon-Pierre	5	Pilote	1782.10.24	Saint-Brieuc
Richard, Jean	6	Matelot gabier 20	1782.10.24	Morlaix
Dalface, Pierre	12	Matelot 13	1782.10.24	X
de Coutorson, Pierre Hue	17	Domestique	1782.10.24	X
Dioufourbehere, Joannis	6	Matelot gabier 20	1782.10.25	Saint-Jean-de-Luz
Dumont, Jean	13	Matelot 12	1782.10.25	Dunkerque
Le Menn, François	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Savin, [?]-Jacques	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Boir, Pierre-Marie	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Chenu, Antoine	15	Sergent et Cne armes	1782.10.26	Brest
Flauste, Nicolas	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Foliau, Louis-Florent	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Havaux, Louis S.	15	Fusilier	1782.10.26	Brest

Henry, Pierre	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Jaquer, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Joly, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Baunier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Tellier, Henry-Joseph	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Liénard, Jean	15	Caporal	1782.10.26	Brest
Moreaux, Damien	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Slénière, Jean-Charles	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Terrier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Guéguen, Guillaume Marie	16	Mousse	1782.11.07	X
Lévêque, Jean Georges	14	Maître boulanger	1782.11.16	Paris
Loison, Pierre	5	Aide-calfat	1782.11.29	X
Thibaut, François	7	Matelot 18	1782.11.29	X
Rolland, Jacques	7	Matelot 18	1782.12.09	Vannes
Thimé, Toussaint	7	Matelot 18	1782.12.09	X
Zuer, Paul	7	Matelot 18	1782.12.09	X
de Courgeoles [de Courrejeolles],	3	Capitaine du Génie	1782.12.10	X
Le Floch, Yves	14	Pilote côtier	1782.12.10	Quimper
Vincent,	17	Domestique	1782.12.10	X
de Contrepoint,	1	Ltn de Frégate	1782.12.11	Granville
Grau, Joseph	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Labbé, Gratien	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Badero, François	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
David, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Marseille
Dragon, Joseph	7	Matelot 18	1782.12.11	Venise
Heppré, François	7	Matelot 18	1782.12.11	X
Hilarel, Guillaume	7	Matelot 18	1782.12.11	Espagne
L'Été, Daniel	7	Matelot 18	1782.12.11	X
Montegustouan, Jean	7	Matelot 18	1782.12.11	Amérique
Ollivier, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Chiera, Charles	8	Matelot 17	1782.12.11	Italie
Grossain, Laurent	9	Matelot 16	1782.12.11	X
Arsement, Tranquil	16	Mousse	1782.12.11	X
Daniel, Jacques	16	Mousse	1782.12.11	X
Herault, Benjamin	16	Mousse	1782.12.11	X
Luc, Marc	16	Mousse	1782.12.11	X
Mestral [Maïstral], Désiré	2	Ltn de Frégate	1782.12.12	X

D. Équipage du *Dragon* en janvier 1783 : par lieu d'origine

Nom, prénom(s)	Rôle	Emploi	Embt. A/M/J	Lieu d'origine
Hébert, Jean-Pierre	5	Bosseman	1782.01.22	Accadie
Montegustouan, Jean	7	Matelot 18	1782.12.11	Amérique
L'Hermite, Grégoire	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Querel, Jean-Baptiste	8	Matelot 17	1782.03.14	Belle-Île-en-Mer
Archer, François	10	Matelot 15	1782.03.22	Blaye
Le Roy, Raymond	5	Maître voilier	1782.08.31	Bordeaux
Préval, Adrien	12	Matelot 13	1781.12.10	Boulogne
Boir, Pierre-Marie	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Chenu, Antoine	15	Sergent et Cne armes	1782.10.26	Brest
Creven [Crevenne], Guillaume	5	Maître canonnier	1781.12.10	Brest
Flauste, Nicolas	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Foliau, Louis-Florent	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Havaux, Louis S.	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Henry, Pierre	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Jaquer, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Joly, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Baunier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Menn, François	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Le Tellier, Henry-Joseph	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Liénard, Jean	15	Caporal	1782.10.26	Brest
Moreaux, Damien	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Savin, [?]-Jacques	5	Aide-canonnier	1782.10.26	Brest
Séquin, François	5	Aide-canonnier	1782.10.22	Brest
Slénière, Jean-Charles	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Terrier, Jean	15	Fusilier	1782.10.26	Brest
Le Roux, Hilaire	7	Matelot 18	1782.03.22	Calais
Raymond, Joseph	10	Matelot 15	1782.03.22	Calais
Carpentier, Jean	16	Mousse	1782.01.23	Châteaubriant
Dumont, Jean	13	Matelot 12	1782.10.25	Dunkerque
Hilarel, Guillaume	7	Matelot 18	1782.12.11	Espagne
Argentier, Louis-Charles	6	Matelot gabier 20	1782.08.31	Fécamp
Parquet, Michel	6	Matelot gabier 20	1782.08.09	Fécamp
Valin, Charles	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Fécamp
Badero, François	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Ollivier, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Gennes
Champrou, Gilles	5	Aide-canonnier	1782.10.24	Granville
de Contrepoint,	1	Ltn de Frégate	1782.12.11	Granville
Juin, Jean	12	Matelot 13	1781.12.10	Granville
Loisel, Guillaume	5	Bosseman	1782.01.22	Granville
Chiera, Charles	8	Matelot 17	1782.12.11	Italie

Bernard, René	6	Matelot gabier 20	1782.01.11	Le Croisic
Georget, Barthélémy	16	Mousse	1782.01.22	Le Croisic
Nourry, François	16	Mousse	1782.01.23	Le Croisic
Cavalier, Jean-Pierre	5	Maître d'équipage	1781.12.10	Le Havre
Hardy, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Le Havre
Maisonnier,	2	Garde de la Marine	1782.09.09	Le Havre
Sicard, Joseph	5	Aide-canonnier	1782.08.10	Le Havre
Geneste, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Libourne
Jelavé, Marc	13	Matelot 12	1782.07.02	Lorient
Le Gal, Jean-Vincent	5	Aide-charpentier	1782.03.21	Lorient
Tirion, Jérôme	14	Commis	1782.02.05	Lorient
David, Jean-Baptiste	7	Matelot 18	1782.12.11	Marseille
Richard, Jean	6	Matelot gabier 20	1782.10.24	Morlaix
Allain, Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Blanchard, Pierre	5	Contre-maître	1782.01.11	Nantes
Concois, Joseph	5	Bosseman	1782.01.11	Nantes
Guyon, Jean	14	Maître valet	1781.12.24	Nantes
Hautain, Mathurin	8	Matelot 17	1782.01.23	Nantes
Hiver, Mathurin	7	Matelot 18	1782.01.22	Nantes
Jubineau [Jubiot], Jean	9	Matelot 16	1782.01.22	Nantes
Le Guy, Jean	10	Matelot 15	1782.10.11	Nantes
Levacher, Jacques	14	Secrétaire	1782.09.08	Orléans
Chevalier, Pierre	6	Matelot gabier 20	1782.01.28	Paimboeuf
Juhel, Pierre	5	Maître charpentier	1782.01.28	Paimboeuf
Sezet, Pierre	5	Aide-calfat	1782.01.28	Paimboeuf
Lévêque, Jean Georges	14	Maître boulanger	1782.11.16	Paris
Durosois, Jean-Baptiste	11	Matelot 14	1782.10.11	Picardie
Allanic, François (ainé)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Allanic, François (cadet)	13	Matelot 12	1782.03.15	Pontivy
Guilbert, Denis	8	Matelot 17	1782.04.04	Port-Louis
Le Floch, Yves	14	Pilote côtier	1782.12.10	Quimper
Le Clerc, François	16	Mousse	1782.08.09	Saint-Brieuc
Roullier, Simon-Pierre	5	Pilote	1782.10.24	Saint-Brieuc
Bidou, Jean	11	Matelot 14	1782.10.11	Saintes
Dioufourbehere, Joannis	6	Matelot gabier 20	1782.10.25	Saint-Jean-de-Luz
Blot, Louis	5	2 ^e canonnier	1782.08.10	Saint-Malo
Le Roux, Hyacinte	5	Second-maître	1782.08.11	Saint-Malo
Pansard, Joseph	10	Matelot 15	1782.01.28	Saint-Malo
Recordet, Jean	10	Matelot 15	1782.01.11	Saint-Malo
Villedieu, Joseph	14	Cocq [sic]	1781.12.10	Saint-Malo
Martin, Thomas	14	Armurier	1782.01.22	Saint-Nazaire
Baille, Joseph A.	13	Matelot 12	1782.10.11	Saint-Tropez
Blanchet, Pierre	7	Matelot 18	1782.01.22	Tours

Barbe, Louis-Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Nertait, Gilles	16	Mousse	1782.10.04	Vannes
Nestic, Jean-Louis	16	Mousse	1782.03.26	Vannes
Rolland, Jacques	7	Matelot 18	1782.12.09	Vannes
Tournied, Joseph	16	Mousse	1782.10.03	Vannes
Dragon, Joseph	7	Matelot 18	1782.12.11	Venise
Arsement, Tranquil	16	Mousse	1782.12.11	X
Chale, Charles-Marie	7	Matelot 18	1782.06.28	X
Coupé	2	Ltn de Frégate	1782.10.24	X
Dalface, Pierre	12	Matelot 13	1782.10.24	X
Daniel, Jacques	16	Mousse	1782.12.11	X
de Courgeoles [de Courrejeolles],	3	Capitaine du Génie	1782.12.10	X
de Coutorson, Pierre Hue	17	Domestique	1782.10.24	X
de L'Espine,	1	Commandant	1781.12.10	X
Deschamps, Pierre	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Fresnau, François	10	Matelot 15	1782.03.18	X
Grau, Joseph	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Grossain, Laurent	9	Matelot 16	1782.12.11	X
Guéguen, Guillaume Marie	16	Mousse	1782.11.07	X
Hepré, François	7	Matelot 18	1782.12.11	X
Herault, Benjamin	16	Mousse	1782.12.11	X
Jeubert, Silvain	13	Matelot 12	1782.10.11	X
L'Été, Daniel	7	Matelot 18	1782.12.11	X
La Jeunesse, Jean Romain	17	Domestique	1781.12.10	X
Labbé, Gratien	6	Matelot gabier 20	1782.12.11	X
Loison, Pierre	5	Aide-calfat	1782.11.29	X
Loué, Jacques	1	Chirurgien Major	1782.10.21	X
Luc, Marc	16	Mousse	1782.12.11	X
Mestral [Maïstral], Désiré	2	Ltn de Frégate	1782.12.12	X
Parix, Pierre	10	Matelot 15	1782.10.11	X
Payre, Simon	14	Aide-chirurgien	1782.10.17	X
Petit, Charles	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Rivet, François	13	Matelot 12	1782.10.11	X
Thibaut, François	7	Matelot 18	1782.11.29	X
Thimé, Toussaint	7	Matelot 18	1782.12.09	X
Vincent,	17	Domestique	1782.12.10	X
Zuer, Paul	7	Matelot 18	1782.12.09	X

LES EMBARCATIONS DE BORD OU *SHIP'S-BOATS*

Souvent traitées comme le parent pauvre des combats navals, les embarcations de bord des vaisseaux jouent pourtant un rôle non négligeable dans le cadre de la manœuvre générale. Dans le cas du dernier combat de la corvette française le *Dragon*, en janvier 1783, les *Ship's-boats* ont le dernier mot chez les deux protagonistes¹¹⁸⁶.

Les pratiques britannique et française de la fin du XVIII^e siècle sont assez similaires dans les domaines de leur mise en œuvre et de leur emploi. Les échanges avec plusieurs spécialistes ont permis de prendre conscience des difficultés techniques de l'époque et des contraintes des solutions adoptées¹¹⁸⁷.

1. Les embarcations françaises et leur stockage

Au XVIII^e siècle, les embarcations françaises des vaisseaux de 74 canons sont généralement au nombre de trois : une chaloupe, un grand canot et un canot. La chaloupe de 36 pieds et de 8 200 livres est la plus grande des embarcations de ces vaisseaux¹¹⁸⁸. Dans le système français, les trois embarcations sont stockées empilées entre le grand-mât et le mât de misaine. Les vaisseaux de moindre rang, les frégates et les corvettes reçoivent des embarcations plus petites, en fonction de la place et des moyens de levage disponibles. Les archives en notre possession ne précisent pas la dotation en embarcations de la corvette le *Dragon* en 1783. À la même époque, les plus petites corvettes de construction française portent 12 canons pour un pont de 27 m et disposent réglementairement de deux embarcations : une chaloupe de 20 pieds (6,50 m) et un canot de 17 pieds (5,50 m). On peut supposer que la corvette le *Dragon* dispose également de deux embarcations. On peut également supposer que parmi ces deux embarcations figure toujours le canot tout neuf de 20

¹¹⁸⁶ *Ship's-boats* est l'appellation générique anglo-saxonne très pratique qui désigne les embarcations présentes sur les vaisseaux, sans entrer dans le dédale des multiples noms attribués aux dites embarcations. Du côté français, on utilise le terme « embarcations ».

¹¹⁸⁷ Sous la direction de l'auteur, les personnes suivantes ont apporté directement ou indirectement leur aide à cette étude conduite en 2017 : Jean Boudriot (†), Gérard Chenivresse, Alain Degny, Gérard Delacroix (forum *Marine et Modèles d'Arsenal, MMA*), Jacques Fichant, Bernard Fröhlich, Francis Jonet, Simon Lahille, Jean-Claude Lemineur, Pierre (†) et Jacques Maillière, André Miossec, Thierry Moné, Pierre Rouanne, Michel Saunier.

¹¹⁸⁸ Soit 11,70 m pour 4 010 kg (le pied français équivaut à 0,325 m et la livre française à 0,489 kg).

pieds de long et de 10 pieds de bau, saisi sur le brick corsaire anglais *Dragon* en septembre 1781¹¹⁸⁹.

Faute de pouvoir montrer les embarcations de la corvette le *Dragon*, nous avons choisi d'évoquer le stockage et la mise en œuvre des trois embarcations d'un vaisseau français de 74 canons, de la même période. Au niveau du stockage, la Marine française a opté pour le gain de place que procure l'empilement. De ce choix découle toutefois une contrainte majeure évoquée plus loin.

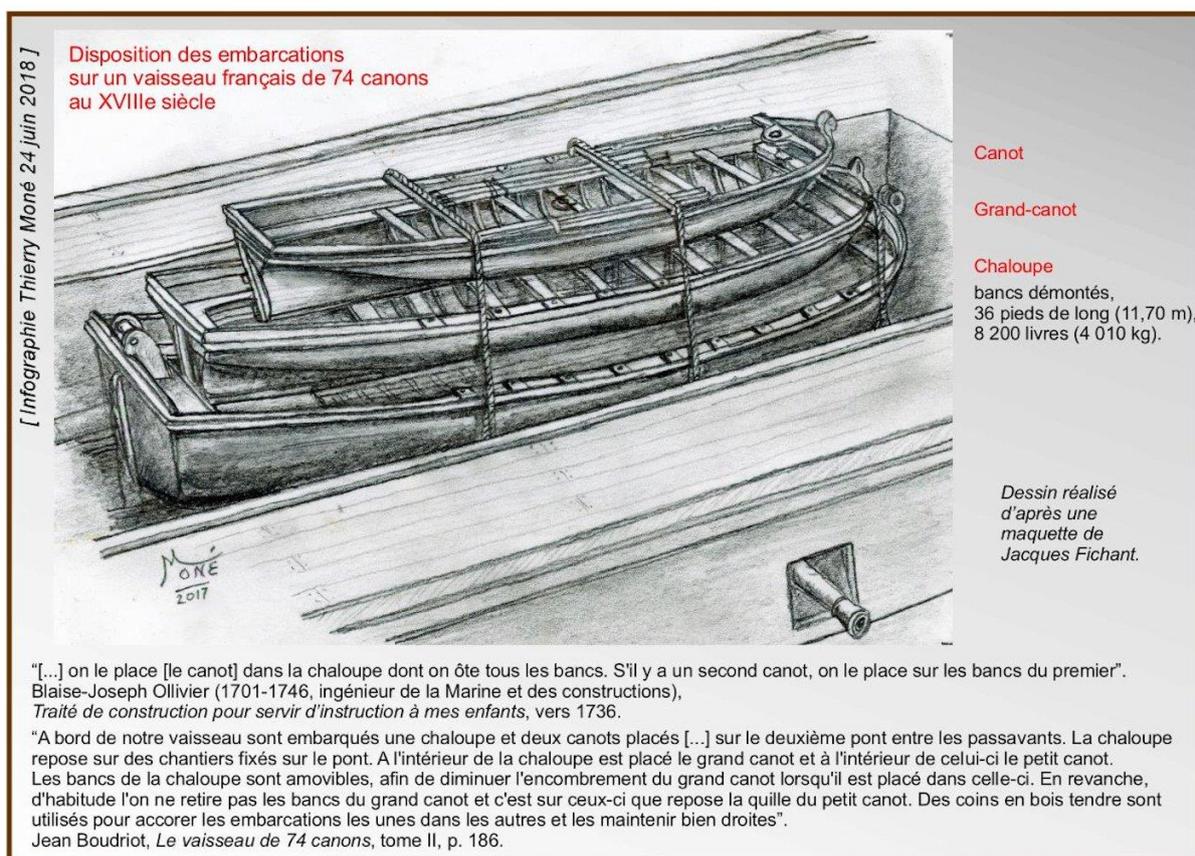


Fig. C2-AI.CPE.202-001. Disposition des embarcations sur un vaisseau français de 74 canons au XVIII^e siècle.

2. Les *Ship's-boats* britanniques et leur stockage

Dès la seconde moitié du XVII^e siècle, les embarcations sont systématiquement stockées à bord des vaisseaux et l'on définit au début du XVIII^e siècle les types d'embarcations devant équiper les vaisseaux en fonction des dimensions et des

¹¹⁸⁹ AD 44, Nantes, B 4931, *Dragon*, Le Croisic, Septembre 1781, Inventaire du corsaire *Dragon*, f° 22.

moyens de levage de ces derniers¹¹⁹⁰. Sur les vaisseaux de 74 canons (ou plus grands) de l'Escadre bleue du contre-amiral Samuel Hood, les trois ou quatre embarcations principales (*launch*, *pinnace*, *cutter*, *jolly-boat*, par exemple) sont disposées côte à côte entre le grand-mât et le mât de misaine ; une embarcation plus petite (*gig*) pouvait également être placée dans l'une des grandes embarcations. Au niveau du stockage, ce choix présente l'inconvénient d'occuper une grande surface du pont supérieur. Nous verrons plus loin que ce choix présente aussi des avantages non négligeables.

Le tableau ci-après présente quelques-uns des *ship's-boats* en usage à la fin du XVIII^e siècle. À cette époque, les *launches* ont remplacé dans bien des cas le très populaire *long-boat*¹¹⁹¹ et possèdent tout comme ce dernier un guindeau (*windlass*) utilisé principalement pour la manœuvre délicate des ancres¹¹⁹².

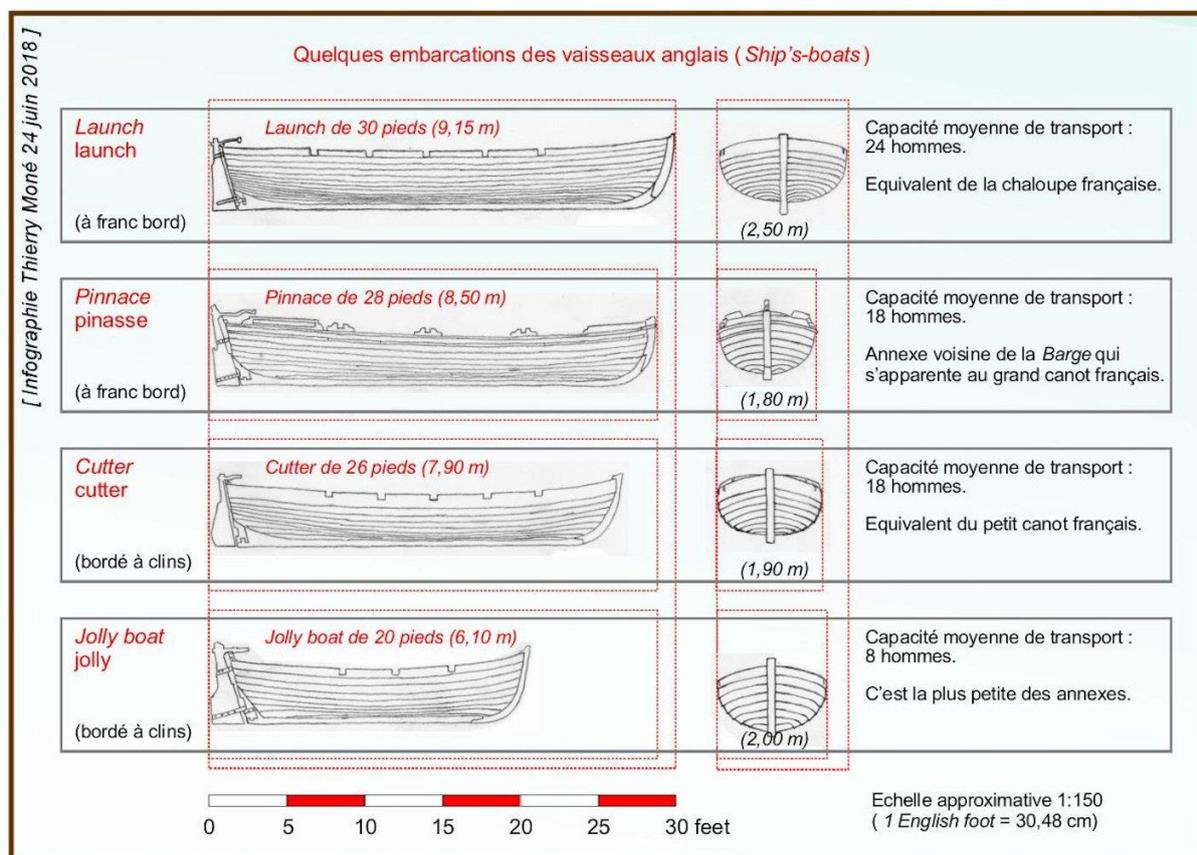


Fig. C2-AI.CPE.202-002. Quelques embarcations des vaisseaux anglais (*Ship's-boats*).

¹¹⁹⁰ Brian Lavery, *The Arming and Fitting of English ships of war 1600-1815*, Conway Maritime Press, London, 1987, 319 p., p. 233.

¹¹⁹¹ Brian Lavery, *op. cit.*, p. 219.

¹¹⁹² *Ibid.*, p. 228.

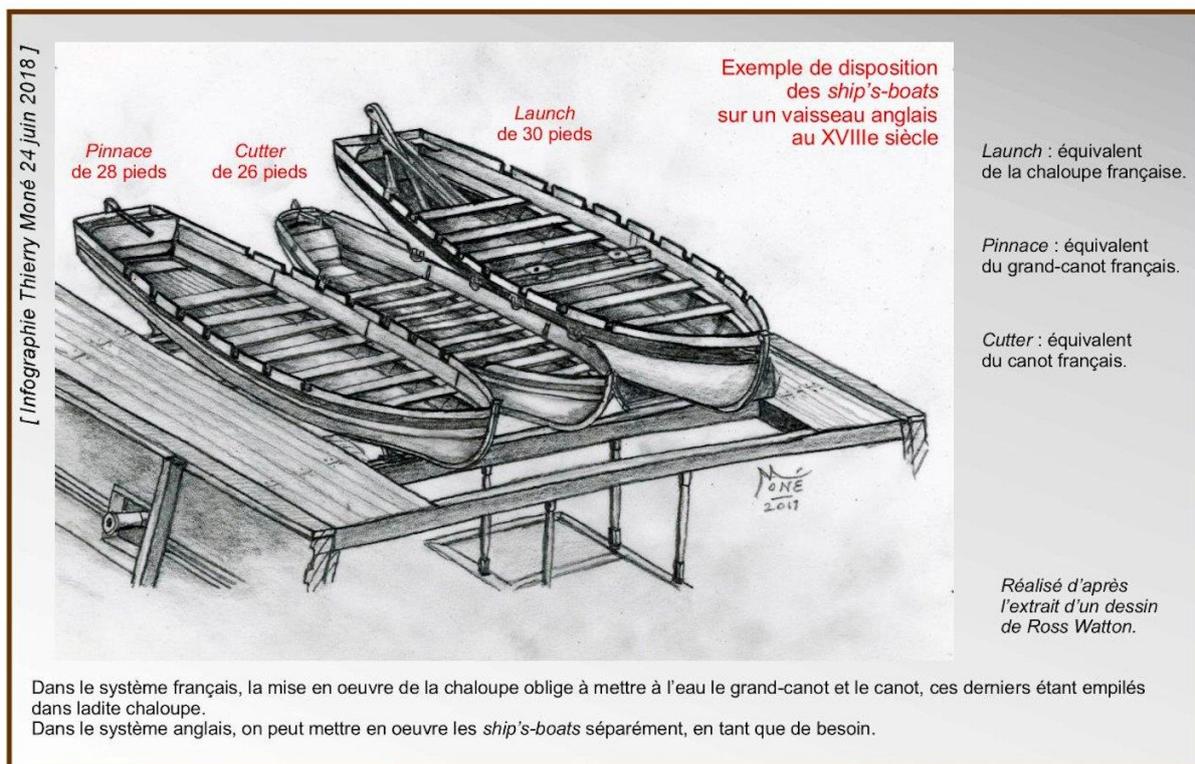


Fig. C2-AI.CPE.202-003. Exemple de disposition des *ship's-boats* sur un vaisseau anglais du XVIII^e siècle.

3. Les contraintes liées à la mise en œuvre des embarcations

Quelle que soit sa nationalité, le vaisseau doit mettre en panne avant d'effectuer toute manœuvre de mise à l'eau d'une ou de plusieurs de ses embarcations. Schématiquement, mettre en panne consiste à ralentir la marche du navire au maximum en se mettant en travers du vent et en annulant son effet dans la voilure que l'on réduit largement : les basses voiles majeures sont remontées sur leur vergue et l'on contrarie l'orientation des voiles restantes. La mise à l'eau des embarcations vient s'inscrire dans la manœuvre du gréement puisqu'une partie des palans utilisés se situe en bout de la vergue de grand-voile et de la vergue de misaine.

Quand il s'agit de mouiller les ancres, c'est la plus grosse des embarcations qui doit être mise à l'eau : le *launch* anglais ou la chaloupe française. Le système de stockage français oblige à mettre à l'eau le grand-canot et le canot et de les amarrer le long du bord, avant de pouvoir s'occuper de la chaloupe. Dans le système anglais, les délais de mise en œuvre du *launch* sont réduits puisque sa mise en œuvre ne nécessite pas la mise à l'eau préalable d'autres embarcations.

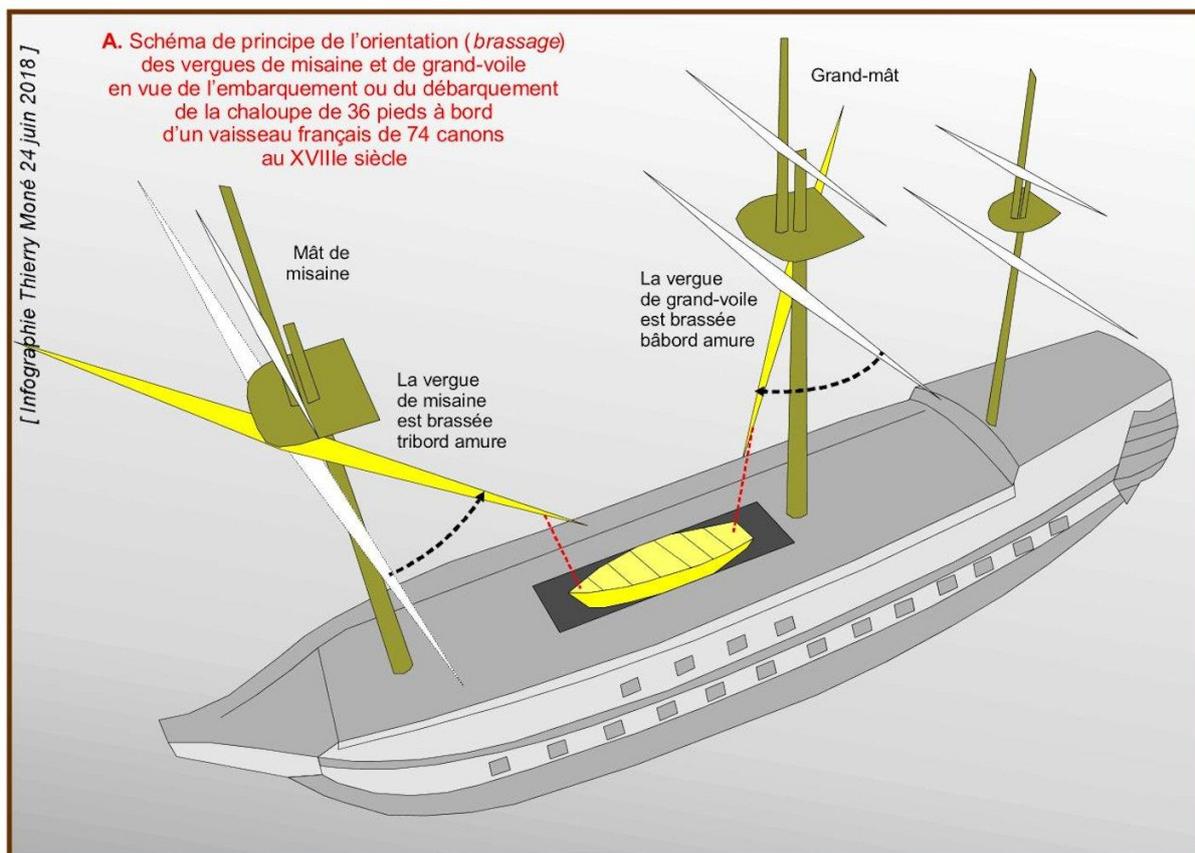


Fig. C2-AI.CPE.202-004. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : A.

4. Les opérations de mise à l'eau sur un vaisseau français

Outre la contrainte du débarquement préalable du grand-canot et du canot qui peuvent s'effectuer sans appareillage particulier des vergues (en utilisant les palans d'étau et les palans de bout de vergue), la mise en œuvre de la grande chaloupe oblige à appareiller la vergue de grand-voile et la vergue de misaine. En effet, la chaloupe pesant plus de 4 tonnes, il convient de renforcer la suspension de ces deux vergues (par des fausses-balancines) et de remplacer l'action des 2 palans de bout de vergue par celle de 2 palans mieux démultipliés (les caliorne). L'appareillage de chacune des deux vergues avec une fausse-balancine et une caliorne doit donc précéder toute mise en œuvre de la chaloupe (Cf. planche B).

Palan de bout de vergue et caliorne utilisent un cordage (le garant) de la même grosseur : 28 mm de diamètre. Mais la différence se situe au niveau de la démultiplication : poulie supérieure double et poulie inférieure simple avec croc pour le palan de bout de vergue, poulie supérieure triple et poulie inférieure double munie

d'un croc pour la caliorne¹¹⁹³. Une caliorne de chaloupe c'est 66 m de garant de 28 mm de diamètre pour 43,3 kg auxquels il convient de rajouter le poids de la poulie supérieure triple et celui de la poulie inférieure double à croc¹¹⁹⁴. On peut en déduire qu'un seul gabier ne suffit pas pour transporter une telle charge en bout de vergue.

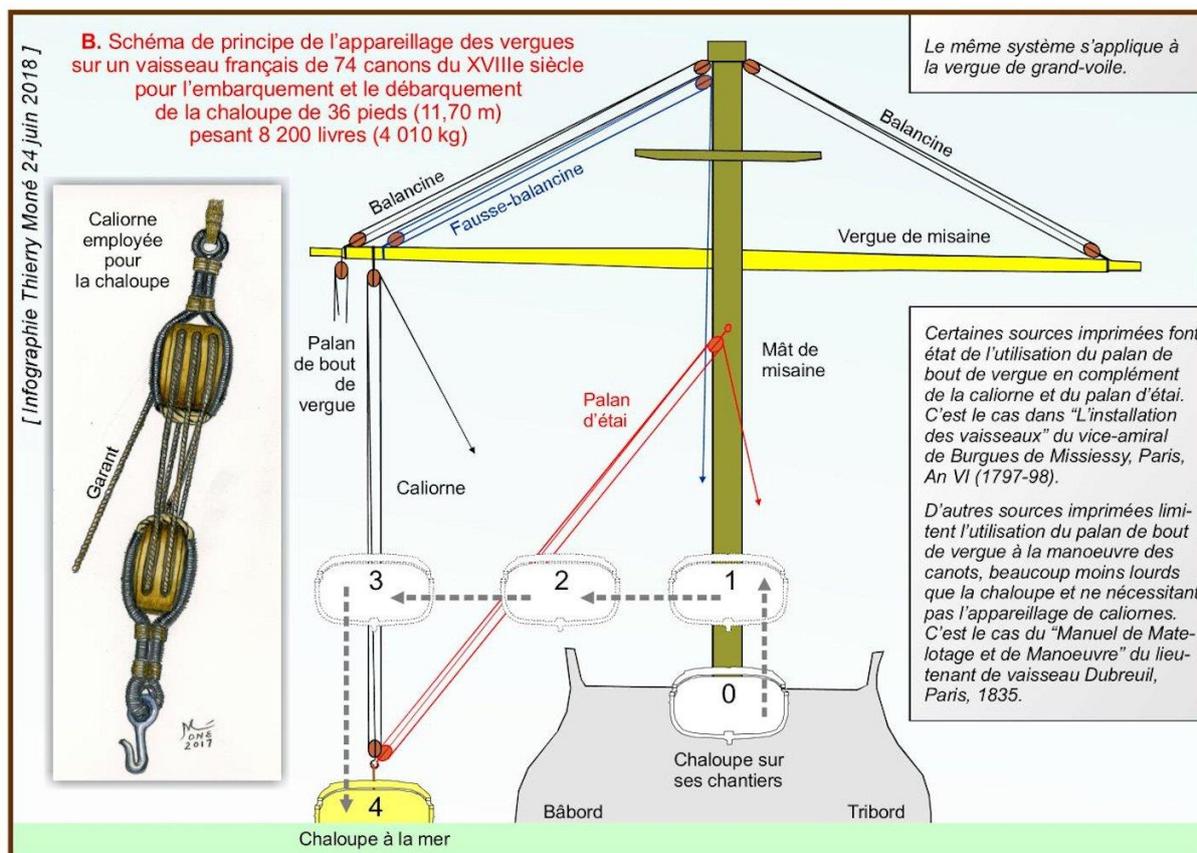


Fig. C2-AI.CPE.202-005. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : B.

Une fois les appareils spécifiques mis en place et les deux canots mis à l'eau, on peut prendre en compte la chaloupe avec les crocs des 2 palans d'étai et des 2 caliornes. Hissée tout d'abord verticalement par l'action des palans d'étai, la chaloupe est progressivement transférée à l'action des caliornes pour la mise à l'eau (phases 0 à 4 de la planche B).

Il faut théoriquement 284 hommes, dont 6 officiers, pour mettre à l'eau les trois embarcations d'un vaisseau de 74 canons (Cf. planche D).

¹¹⁹³ Daniel Lescallier, *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtiments de mer*, tome 2, imprimerie du roi, Paris, 1791, 180 p., tableaux des pages 28, 30 et 38 (vaisseau de 74 canons). Daniel baron Lescallier (1742-1822) est un commissaire de la marine et un administrateur colonial.

¹¹⁹⁴ Le garant d'une caliorne de chaloupe mesure 40 brasses pour une grosseur (circonférence) de 3 pouces 1/4 (3 pouces 3 lignes) et un poids de 88,5 livres.

5. Le système anglais de mise à l'eau

Au niveau du gréement, le système anglais est assez similaire au système français. Les opérations préliminaires de mise en panne et d'orientation (brassage) des vergues précèdent la mise à l'eau ou la récupération des embarcations¹¹⁹⁵.

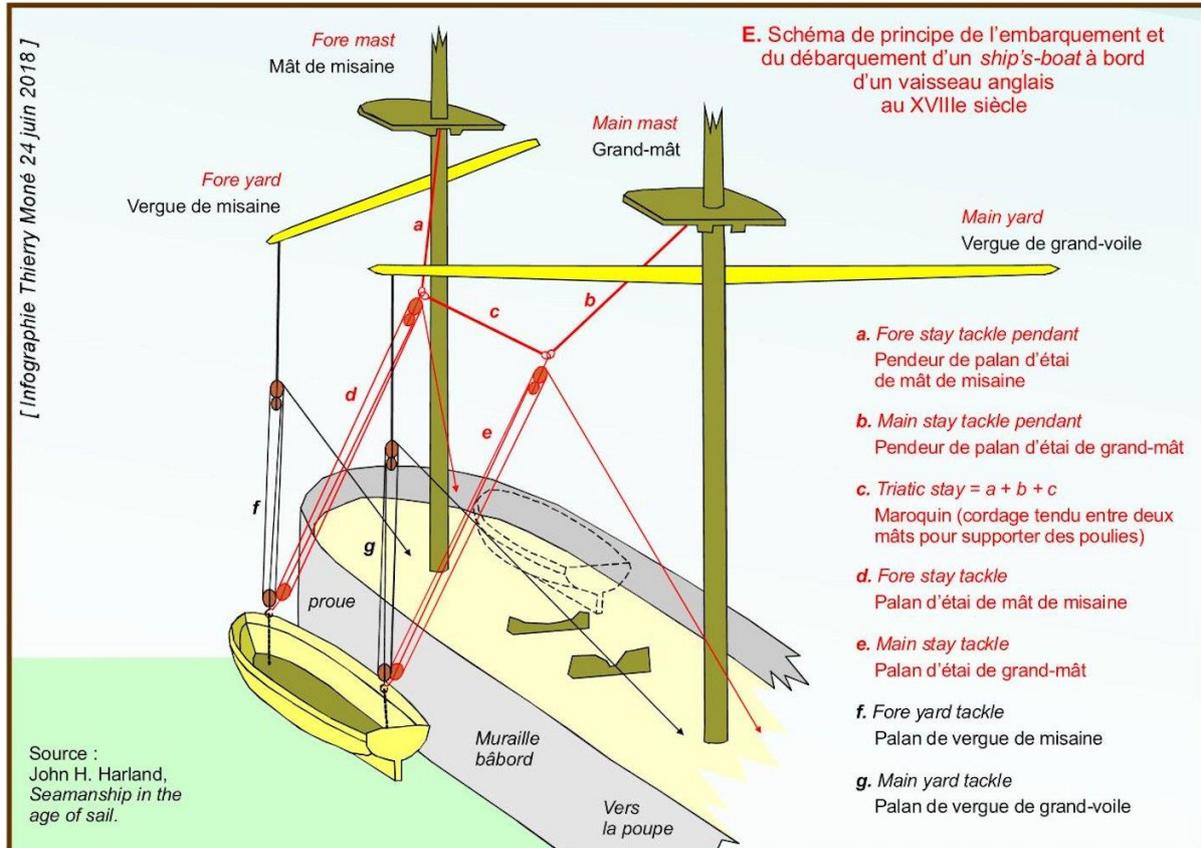


Fig. C2-AI.CPE.202-008. Embarquement ou débarquement de la chaloupe française : E.

Pour les charges lourdes, un système comparable aux fausses-balancines (*burtions*) est utilisé ; contrairement au système français, les *burtions* sont à demeure et ne demandent qu'à être réglés en tension. Au niveau de l'axe du navire, on utilise deux palans de mât (grand-mât et mât de misaine) qui sont réunis pour l'occasion par un cordage dont la longueur correspond à celle du plus grand *ship's-boat*. On obtient ainsi un maroquin (*triatie stay*) composé des deux pendeurs et dudit cordage.

¹¹⁹⁵ John H. Harland, illustr. Mark Myers, *Seamanship in the Age of Sail, an account of the shiphandling of the sailing man-of-war, 1600-1860*, US Naval Institute Press, 1984 (réédité en 1991 et 2016), 320 p.

Même pour les embarcations les plus lourdes, la démultiplication des palans de bout de vergue est suffisante : il n'y a donc pas lieu d'appareiller les vergues avec des caliornes.

Tout comme pour les vaisseaux français, la manœuvre de débarquement ou d'embarquement des *ship's-boats* demande un personnel nombreux.

6. L'influence du système sur la durée de mise en œuvre

Nous n'avons pas trouvé de données françaises relatives à la durée de la manœuvre d'embarquement ou de débarquement des embarcations d'un vaisseau au XVIII^e siècle.

Par contre, une source secondaire rapporte les exploits d'un vaisseau de la *Royal Navy*, à la fin du XVIII^e siècle¹¹⁹⁶. Il s'agit de la frégate *HMS Surprise*, ex-corvette française de 24 canons l'*Unité*, lancée au Havre en 1794 et capturée à Bône (Algérie) en 1796. La frégate *HMS Surprise*¹¹⁹⁷ se distinguera en 1799 en reprenant la frégate *HMS Hermione*¹¹⁹⁸ aux Espagnols, en organisant justement un « coup de main » avec ses *ship's-boats*¹¹⁹⁹. La frégate *HMS Surprise* est capable d'armer et de mettre à l'eau ses *ship's-boats* en 25 minutes et 20 secondes, et les rembarquer en 19 minutes et 50 secondes, alors que l'une ou l'autre de ces manœuvres prend généralement 40 minutes¹²⁰⁰.

En calculant le temps nécessaire à la manœuvre, à compter de la mise en panne effectuée, on peut évaluer à 30 minutes au moins la durée de la mise à l'eau d'une première embarcation chez les Français. Ce délai est sans doute plus réduit chez des Anglais qui n'ont pas fait le choix d'empiler leurs *ship's-boats* et qui n'ont nul besoin d'appareiller leurs vergues avec de lourdes caliornes.

¹¹⁹⁶ Nicholas Blake et Richard Lawrence, *The illustrated Companion to Nelson's Navy*, Stackpole Books, 2005, 208 p., p. 154.

¹¹⁹⁷ L'*HMS Surprise* du capitaine Edward Hamilton possède une batterie de 24 caronades de 32 livres, 8 canons de 18 livres sur le gaillard d'arrière, 2 canons de 18 livres et deux pièces de chasse de 4 livres sur le gaillard d'avant.

¹¹⁹⁸ L'*HMS Hermione* est une frégate de 32 canons de la *Royal Navy*, lancée en 1782. Elle n'a rien à voir avec la frégate française l'*Hermione* de 32 canons, lancée en 1779.

¹¹⁹⁹ Ce type d'attaque à la mer, mené avec les embarcations de bord, porte le nom de *cutting out* [*operation*], une locution difficilement traduisible en français. En l'occurrence, « *She [Hermione] returned to the Royal Navy when boats from HMS Surprise [...] cut her out of the harbor at Puerto Cabello [Venezuela]* » (Dean King, John B. Hattendorf, *et al.*, *A Sea of Words*, Holt Paperbacks, USA 2000, 528 p.).

¹²⁰⁰ N. Blake et R. Lawrence, *op. cit.*, p. 154 : « *HMS Surprise could man and arm boats in 25 minutes 20 seconds and hoist them in again in 19 minutes 50 seconds, but 40 minutes was more usual.* »

7. Retranscription de sources imprimées relatives aux embarcations

Missiessy¹²⁰¹, Édouard Burgues, *Installation des Vaisseaux*, Imprimerie de la République, Paris, An VI [1797-1798], 403 p.

Composition de l'équipage d'un vaisseau de 74 canons [p. 169-170].

1 Capitaine de vaisseau.
1 Capitaine de frégate.
5 Lieutenants de vaisseau ; ils seront désignés par les numéros 1-2-3-4-5.
5 Enseignes de vaisseau ; désignés par 1-2-3-4-5.
2 Officiers de la garnison ; désignés par 1-2.
1 Aide-commissaire.
1 Officier de santé en chef.
6 Élèves de la marine ; désignés par 1-2-3-4-5-6.
2 Maîtres de manœuvre ; désignés par 1-2.
2 Seconds de manœuvre ; désignés par 1-2.
3 Contre-maîtres ; désignés par 1-2-3.
16 Quartiers-maîtres ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16.
3 Maîtres de canonage ; désignés par 1-2-3.
4 Seconds de canonage ; désignés par 1-2-3-4.
42 Aides de canonage ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42.
2 Maîtres de timonerie ; désignés par 1-2.
4 Seconds de timonerie ; désignés par 1-2-3-4.
7 Aides de timonerie ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7.
1 Pilote-côtier.
1 Maître de charpentage.
1 Second de charpentage.
3 Aides de charpentage ; désignés par 1-2-3.
1 Maître de calfatage.
1 Second de calfatage.
3 Aides de calfatage ; désignés par 1-2-3.
1 Maître de voilerie.
1 Second de voilerie.
2 Aides de voilerie ; désignés par 1-2.
304 Matelots ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13, et de suite jusqu'à 304.
101 Novices ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13, et de suite jusqu'à 101.
40 Mousses ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13, et de suite jusqu'à 40.
4 Sergents ; désignés par 1-2-3-4.
8 Caporaux ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8.
88 Soldats ; désignés par 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13, et de suite jusqu'à 88.
1 Maître armurier et forgeron.
1 Second armurier et forgeron.
2 Seconds chirurgiens ; désignés par 1-2.
2 Aides chirurgiens ; désignés par 1-2.
1 Apothicaire.
1 Premier commis.
1 Second commis.
2 Distributeurs de rations, dont un boucher et l'autre tonnelier ; désignés par 1-2.
1 Coq.
1 Boulanger.
3 Domestiques ; désignés par 1-2-3.
683 hommes.

Nota. On a numéroté chaque individu de chaque grade et de chaque classe du rôle d'équipage, en raison du mérite, c'est-à-dire que l'on a donné à celui qui en a le plus le premier numéro, et ainsi de suite ; et on les a répartis dans

¹²⁰¹ Édouard Thomas de Burgues comte de Missiessy est un vice-amiral français né à Toulon en 1756 et mort à Toulon en 1837. Après la Révolution, il est obligé de changer son nom pour cacher ses origines aristocratiques. Son dossier de la Légion d'honneur peut être consulté en ligne sur le site Leonore (consulté le 11.08.2017) :

http://www.culture.gouv.fr/LH/LH031/PG/FRDAFAN83_OL0395019v001.htm

les différents rôles, selon leur numéro : on n'aura donc autre chose à faire à l'armement du vaisseau, pour avoir tous les rôles faits, que de donner un numéro à chaque individu de chaque grade et de chaque classe de l'équipage, suivant ce qui a été dit ; et dès qu'un homme aura été numéroté, par cela seul, tous ses postes, selon les différents rôles, lui seront assignés.

Les matelots qui ont les numéros 1, 2, jusqu'à 24 inclusivement, sont gabiers ; ceux qui ont les numéros 25, 26, jusqu'à 32 inclusivement, sont timoniers ; et ceux qui ont les numéros 33, 34, jusqu'à 73 inclusivement, sont chargeurs.

Liste des Rôles de distribution de l'Équipage d'un vaisseau [p. 171].

Rôle de plat à 8.

Rôle de deux quarts avec cinq répartitions :

- La 1^{re} pour prendre des ris dans les trois huniers à la fois.
- La 2^e pour carguer les basses voiles et huniers à la fois.
- La 3^e pour serrer les basses voiles et les huniers à la fois.
- La 4^e pour virer vent devant avec toutes voiles dehors, excepté les catacouas.
- La 5^e pour virer vent arrière avec toutes les voiles dehors, excepté les catacouas et les bonnettes.

Rôle de trois quarts avec cinq répartitions :

- La 1^{re} pour prendre des ris dans les trois huniers à la fois.
- La 2^e pour carguer les basses voiles et huniers à la fois.
- La 3^e pour serrer les basses voiles et les huniers à la fois.
- La 4^e pour virer vent devant avec toutes voiles dehors, excepté les catacouas.
- La 5^e pour virer vent arrière avec toutes les voiles dehors, excepté les catacouas et les bonnettes.

Rôle de combat. Pour un bord et pour les deux bords.

Rôle d'abordage.

Rôle en bataillon.

Rôle pour une descente.

Rôle pour le mouillage, avec trois répartitions :

- La 1^{re} pour carguer toutes les voiles à la fois et filer du câble en même temps.
- La 2^e pour serrer toutes les voiles à la fois, mettre la chaloupe à la mer, et filer du câble en même temps.
- La 3^e pour mouiller avec embossures, les raidir, et en même temps serrer toutes les voiles à la fois.

Rôle pour l'appareillage, avec trois répartitions :

- La 1^{re} pour hisser les huniers et les perroquets à la fois, pendant qu'on vire au cabestan.
- La 2^e pour embarquer la chaloupe pendant qu'on vire au cabestan.
- La 3^e pour border et amurer toutes les voiles à la fois, pendant qu'on vire au cabestan.

Rôle pour les accidents [sic] de feu.

Rôle pour le nettoyage général.

Rôle du poste à coucher.

Rôle des hamacs en branle-bas.

Rôle des arts et métiers.

Rôle pour le mouillage.

Deuxième Répartition des 619 hommes du rôle de mouillage pour serrer toutes les voiles à la fois, mettre la chaloupe à la mer, et filer du câble en même temps.
[extraits p. 328-335]

[dont 284 hommes pour la manœuvre de la chaloupe]

Répartition des 241 hommes du gaillard d'arrière.

[dont 151 hommes pour la manœuvre de la chaloupe]

1 Le capitaine, au commandement de la manœuvre.

19 Hommes à la surveillance du serrement des voiles du grand mât, et de la manœuvre de mettre la chaloupe à la mer, deux lieutenants de vaisseau 3-5, un enseigne de vaisseau 3, un officier de la garnison 1, deux élèves de la marine 1-5, un maître de manœuvre 1, un maître de canonage 1, un second de canonage 4, deux maîtres de timonerie 1-2, un second de timonerie 4, le pilote côtier, le maître de charpentage, le maître de calfatage, le maître de voilerie, deux sergents 1-4 et le maître armurier.

Le lieutenant de vaisseau 3, surveillera le serrement des voiles du grand mât et la manœuvre de mettre la chaloupe à la mer ;

Le lieutenant de vaisseau 5, et le maître de manœuvre 1, seront attentifs à la manœuvre de mettre la chaloupe à la mer ; [...]

L'élève de la marine 1, le pilote-côtier et le maître de charpentage seront attentifs sur l'action de la caliorne d'arrière, pour mettre la chaloupe à la mer ;

L'élève de la marine 5, le maître de calfatage et le second de canonage 4, surveilleront l'action du palan de bout de vergue d'arrière ;

Le maître de canonage 1, le second de timonerie 4, et le maître armurier seront attentifs sur l'action du palan d'étau d'arrière pour mettre la chaloupe à la mer ;

Le maître de timonerie 1 au gouvernail ;

L'officier de la garnison 1, et les sergents 1-4, seront attentifs à l'activité des hommes qui mettent la chaloupe à la mer. [...]

55 Hommes sur la caliorne d'arrière, pour mettre la chaloupe à la mer, un quartier-maître 4, un aide de charpentage 1, deux caporaux 1-3, huit matelots 236-242-243-244-245-246-247-248, dix novices 1-2-3-4-5-6-7-8-25-26, et trente-trois soldats 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33. Lorsque la chaloupe sera élevée au-dessus du passe-avant, les soldats 32-33 passeront sur le palan de bout de vergue d'arrière.

35 Hommes sur le palan d'étau d'arrière, pour mettre la chaloupe à la mer, un aide de timonerie 6, un aide de calfatage 1, un caporal 5, sept matelots 249-250-251-252-253-254-255, neuf novices 27-28-29-30-49-50-51-52-53 et seize soldats 34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49.

35 Hommes sur le palan de bout de vergue d'arrière pour mettre la chaloupe à la mer, un quartier-maître 6, un aide de voilerie 1, un caporal 8, cinq matelots 256-257-258-260-262, neuf novices 54-55-56-73-74-75-76-77-78, et dix-huit soldats 50-51-52-53-54-55-58-59-60-61-62-63-64-65-66-31-32-33. Les soldats 58-59-60-61-62-63-64-65-66 proviennent de la dunette, et les soldats 31-32-33 proviennent de la caliorne d'arrière lorsque la chaloupe est élevée au-dessus du passe-avant.

Répartition des **239** hommes du gaillard d'avant.

[dont 133 hommes pour la manœuvre de la chaloupe]

12 Hommes à la surveillance du serrement des voiles d'avant et à la manœuvre de mettre la chaloupe à la mer, le capitaine de frégate, un lieutenant de vaisseau 4, deux enseignes de vaisseau 2-5, deux élèves de la marine 3-6, un maître de manœuvre 2, un maître de canonage 2, un second de canonage 2, un second de timonerie 1, le second de charpentage, et le second de calfatage.

Le capitaine de frégate surveillera le serrement des voiles d'avant et la manœuvre de mettre la chaloupe à la mer ;

Le lieutenant de vaisseau 4 et le maître de manœuvre 2 seront attentifs à la manœuvre de mettre la chaloupe à la mer ; [...]

L'élève de la marine 3 et le second de charpentage seront attentifs à l'action de la caliorne d'avant pour mettre la chaloupe à la mer ;

L'élève de la marine 6 et le second de calfatage surveilleront l'action du palan de bout de vergue d'avant et le maître de canonage 2 sera attentif à l'action du palan d'étau d'avant pour mettre la chaloupe à la mer. [...]

55 Hommes sur la caliorne d'avant, pour mettre la chaloupe à la mer, un quartier-maître 8, un aide de calfatage 3, vingt-sept matelots 150-151-152-153-154-155-156-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202, et vingt-six novices 11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44. Lorsque la chaloupe sera élevée au-dessus du passe-avant, les novices 38-39-40-41-42-43-44 passeront sur le palan de bout de vergue d'avant.

35 Hommes sur le palan d'étau d'avant, pour mettre la chaloupe à la mer, un aide de timonerie 3, un aide de charpentage 3, quinze matelots 203-204-251-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217, et dix-huit novices 45-46-47-48-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72.

35 Hommes sur le palan de bout de vergue d'avant pour mettre la chaloupe à la mer, un quartier-maître 10, un aide de voilerie 2, seize matelots 218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-261-263-265, et dix-sept novices 81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-38-39-40-41-42-43-44. Les novices 38-39-40-41-42-43-44 proviennent de la caliorne d'avant, lorsque la chaloupe est élevée au-dessus du passe-avant. [...]

Rôle pour l'appareillage.

Deuxième Répartition des **642** hommes du rôle d'appareillage, pour embarquer la chaloupe pendant qu'on vire au cabestan.

[extraits p. 354-356]

[dont 301 hommes pour la manœuvre de la chaloupe]

Répartition des **152** hommes du gaillard d'arrière.

[dont 151 hommes pour la manœuvre de la chaloupe]

1 Le capitaine, au commandement de la manœuvre.

13 Hommes à la surveillance de la manœuvre d'embarquer la chaloupe, un lieutenant de vaisseau 3, un enseigne de vaisseau 3, un élève de la marine 1, un maître de manœuvre 1, un second de canonage 3, deux maîtres de timonerie 1-2, deux seconds de timonerie 3-4, le pilote côtier, le maître de charpentage, le maître de calfatage, le maître de voilerie.

L'enseigne de vaisseau 3, le maître de timonerie 2 et le pilote-côtier seront attentifs à l'action de la caliorne pour embarquer la chaloupe ;

L'élève de la marine 1, le maître de voilerie et le second de timonerie 3, à l'action du palan de bout de vergue d'arrière ;

Le second de canonage 3 et le second de timonerie 4 surveilleront l'action du palan d'étai d'arrière pour embarquer la chaloupe ;

Le maître de charpentage et le maître de calfatage seront attentifs à faire mettre la chaloupe à sa place.

[...]

60 Hommes sur la caliorne d'arrière, pour embarquer la chaloupe, deux quartiers-maîtres 1-4, un aide de canonage 1, quarante-trois matelots 26-29-32-35-38-41-82-85-88-91-94-97-100-103-158-161-164-167-170-173-176-179-232-234-236-238-240-242-244-246-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-260-262, et quatorze novices 1-4-7-26-29-50-53-56-73-74-75-76-77-78.

40 Hommes sur le palan de bout de vergue d'arrière pour embarquer la chaloupe, deux quartiers-maîtres 2-5, un aide de canonage 2, trente matelots 27-30-33-36-39-42-83-86-89-92-95-98-101-104-159-162-165-168-171-174-177-180-233-235-237-239-241-243-245-247, et sept novices 2-5-8-27-30-51-54.

40 Hommes sur le palan d'étai d'arrière, pour embarquer la chaloupe, un quartier-maître 3, un aide de timonerie 4, un aide de voilerie 1, trente matelots 28-31-34-37-40-81-84-87-90-93-96-99-102-157-160-163-166-169-172-175-178-231-182-259-264-266-267-268-269-270, et sept novices 3-6-25-28-49-52-55. Les matelots 182-259-264-266-267-268-269-270 proviennent de la dunette.

Répartition des **165** hommes du gaillard d'avant.

[dont 150 hommes pour la manœuvre des palans de la chaloupe]

10 Hommes à la surveillance de la manœuvre d'embarquer la chaloupe, et à celle de l'appareillage des ancres, le capitaine de frégate, un lieutenant de vaisseau 4, un enseigne de vaisseau 5, un élève de la marine 3, un maître de manœuvre 2, un second de canonage 1, un second de timonerie 1, le second de charpentage, le second de calfatage, et le second de voilerie.

Le capitaine de frégate et le maître de manœuvre 2 surveilleront la manœuvre d'embarquer la chaloupe et celle de l'appareillage des ancres ;

Le lieutenant de vaisseau 4 et le second de canonage 1 seront attentifs sur l'action de la caliorne d'avant pour embarquer la chaloupe ;

L'enseigne de vaisseau 5 et le second de timonerie 1 surveilleront l'action du palan de bout de vergue d'avant ;

L'élève de la marine 3 et le second de voilerie surveilleront l'action du palan d'étai d'avant pour embarquer la chaloupe ;

Le second de charpentage, et le second de calfatage seront attentifs à faire mettre la chaloupe à sa place et à en faire démonter les bancs.

60 Hommes sur la caliorne d'avant, pour embarquer la chaloupe, deux quartiers-maîtres 7-10, un aide de voilerie 2, cinquante-deux matelots 45-48-51-55-58-61-64-67-70-73-76-79-108-111-114-117-128-131-134-137-140-143-146-149-152-155-184-187-190-193-196-199-201-202-203-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-289, et cinq novices 11-12-13-14-15. Lorsque la chaloupe sera élevée au-dessus du passe-avant, les novices 11-14-38-62-88.

40 Hommes sur le palan de bout de vergue d'avant pour embarquer la chaloupe, un quartier-maître 8, un aide de canonage 30, un aide de timonerie 3, trente-deux matelots 46-49-53-56-59-62-68-71-74-77-80-109-112-115-118-129-132-135-138-141-144-147-150-153-156-185-188-191-194-197-200-223, et cinq novices 12-36-39-63-89.

40 Hommes sur le palan d'étai d'avant, pour embarquer la chaloupe, un quartier-maître 9, un aide de canonage 31, trente-trois matelots 47-50-54-57-60-63-66-69-72-75-78-107-110-113-116-119-130-133-136-139-142-145-148-151-154-183-186-189-192-195-198-224-225, et cinq novices 13-37-61-87-90. [...]

Dubreuil¹²⁰², P-J, lieutenant de vaisseau, *Manuel de Matelotage et de Manœuvres*, Imprimerie Royale, Paris, 1835, 279 p.

Embarquer la chaloupe [p. 140-143]

Avertissement

§ 408. Tout bâtiment qui appareille pour prendre la mer hisse ses petites embarcations à l'extérieur, sous les pistolets ou porte-manteaux. La chaloupe, le grand canot et le canot major s'embarquent à bord, et sont placés entre le grand mât et le mât de misaine. Ces embarcations doivent être de dimensions telles, qu'elles puissent entrer les unes dans les autres. On embarque la chaloupe la première, on la fait reposer sur des chantiers ; puis le grand canot, que l'on introduit dans la chaloupe, et enfin le canot major, que l'on place dans le grand canot : à cet effet, les baux et les bancs de la chaloupe et du grand canot doivent pouvoir être retirés et mis en place à volonté (À bord de quelques grands bâtiments, la chaloupe et le grand canot se placent à côté l'un de l'autre).

§ 409. Les trois embarcations dont il vient d'être question s'embarquent de la même manière, avec cette seule différence que les appareils dont on se sert sont capables de plus ou moins de force, selon la pesanteur de celle que l'on hisse. Ainsi les bouts de vergues et palans d'étais ordinaires suffiront pour les deux plus petites, tandis que, pour la chaloupe, on sera dans l'obligation d'établir des caliornes sur les basses vergues (76).

§ 410. Étant au mouillage, il est à peu près indifférent d'embarquer les canots d'un bord ou de l'autre, et dans ce cas il est d'habitude de les hisser par bâbord.

Cependant si, par le fait d'un courant, le bâtiment n'était pas évité de bout au vent, il conviendrait de faire cette opération par le côté de dessous le vent, parce que la mer y serait certainement plus belle.

§ 411. Étant sous voiles, c'est toujours sous le vent que l'on dispose les appareils que l'on destine à hisser une embarcation ; en effet, outre que la mer y est moins forte, elle ne déferle pas ou ne déferle que peu, tandis que, du bord du vent, toutes les lames tendraient à jeter l'embarcation violemment contre le bord. De plus, par suite de l'obligation de mettre en panne pendant l'opération, les basses-vergues se trouvent naturellement placées pour le but qu'on se propose.

§ 412. Nous supposerons donc que le bâtiment est en panne tribord au vent, et qu'il s'agit d'embarquer la chaloupe et successivement le grand canot et le canot major.

Préparation

§ 413. Haler la chaloupe sous le vent, par le travers ; lui donner deux bonnes bosses ou amarres, dont une venant de l'avant et l'autre de l'arrière ; mettre tout son armement et son grément à bord, y laisser quatre chaloupiers qui devront crocher les appareils en temps opportun, dans de fortes traverses [*traversins*] placées à l'avant et à l'arrière de la chaloupe, et qui font partie de sa construction.

Rentrer les canons, qui gêneraient l'opération par leurs saillies ; placer des barres de cabestan le long du bord, dans le sens vertical, pour servir de rances.

Mettre les palans d'étais en place (§ 78).

Disposer sur chacune des basses-vergues un appareil semblable à celui qui sert à embarquer les canons (§ 76), avec cette différence que les pantoires seront bridées plus en dehors, afin que la chaloupe soit écartée du bord, quand elle sera suspendue.

Brasser la vergue de misaine de manière que l'extrémité de dessous le vent réponde environ au-dessus de la partie arrière des porte-haubans de misaine.

Brasser la grande vergue de manière que les extrémités des deux basses vergues comprennent entre elles environ la largeur de la chaloupe.

Embraquer et amarrer roides les drosses, les palans de roulis de tribord, les balancines et fausses-balancines de bâbord ; avoir soin de haler sur ces dernières de manière à ce que les vergues soient sensiblement apiquées sur tribord, afin que, lorsqu'elles supporteront le poids de la chaloupe, elles n'inclinent pas vers la chaloupe.

Affaler les poulies inférieures des caliornes et palans d'étai jusque dans la chaloupe ; crocher d'abord les caliornes dans les cosses, puis les palans d'étai.

Ranger beaucoup de monde sur les deux caliornes.

Placer quelques hommes sur les palans d'étai et aussi sur les bosses de la chaloupe ; ces bosses sont destinées à modérer les mouvements de la chaloupe vers l'avant ou vers l'arrière.

¹²⁰² Le lieutenant de vaisseau J-P Dubreuil commande alors la corvette d'instruction des élèves de l'École navale, l'*Orion*. Il est un ancien élève de l'École spéciale de marine établie en 1811 sur le vaisseau le *Tourville*.

Exécution

§ 414. Élever la chaloupe au moyen des caliornes, embraquer seulement le mou des palans d'étai ; tenir les bosses de devant et de derrière bien roides, pour contretenir la chaloupe contre les mouvements de tangage ; agir avec force sur les deux caliornes, afin que la chaloupe arrive le plus promptement possible au-dessus des bastingages ; car jusqu'à ce moment il a dû être très difficile d'empêcher qu'elle ne heurte violemment contre le bord ; haler alors les palans d'étai, ce qui appellera la chaloupe à rentrer en dedans ; la faire parer des haubans de misaine, s'il est nécessaire, au moyen de bouts de filin venant de l'arrière.

Mollir les caliornes et haler les palans d'étai, jusqu'à ce que la chaloupe, rentrée complètement en dedans, soit suspendue à l'appel des palans d'étai ; les amener alors, en gouvernant la chaloupe à bras, pour qu'elle repose bien sur ses chantiers ; la fixer solidement au pont, au moyen de saisines à rides, dont on crochera les pantoires à des boucles près des chantiers ; puis affaler et décrocher les apparaux.

Démonter les bancs de la chaloupe et embarquer le grand canot de la même manière, avec cette différence que les palans de bout de vergues devront seuls suffire. Placer le grand canot dans la chaloupe, l'y accorer, et enfin, embarquer le canot major.

Rentrer les bouts de vergues et palans d'étai, se défaire de l'appareil des caliornes et orienter le grand hunier.

Casy, Joseph Grégoire, contre-amiral, *Organisation du personnel d'un vaisseau*, Carilian-Goeury et Vr Dalmont, Paris, 1840, 327 p.

Embarquer la chaloupe et les canots [p. 62-64]
Rôle pour embarquer la chaloupe et les canots [p. 303-304]

L'embarquement de la chaloupe exige toutes les forces de l'équipage ; mais comme les gaillards et les passavants d'un vaisseau de quatrième rang ne sont pas assez spacieux pour en permettre l'emploi utile, on établira dans la batterie haute le retour des caliornes du bout de vergue et du palan d'étai de l'avant ; les retours de l'arrière resteront sur le pont.

Les apparaux qui servent à hisser la chaloupe et le grand canot étant trop forts pour le troisième canot, cette embarcation sera hissée à tribord au moyen d'un galhauban qui servira de bout de vergue et d'un palan d'étai simple.

Lorsque l'officier en second ordonnera d'embarquer la chaloupe et les canots de drome, l'officier de quart commandera :

Commandement : Range à hisser la chaloupe !

Les élèves chargés des hunes, les chefs de hune et les douze gabiers par mâât désignés pour le travail des hunes se rangeront vis-à-vis des échelles. Les quartiers-mâîtres, les gabiers destinés aux travaux du pont et de la chaloupe, les chaloupiers et les charpentiers se rendront aux postes qui leur sont indiqués par le rôle ; les caliers disposeront les caliornes ; et quand elles auront été hissées sur les passavants, l'officier commandera :

*Commandement : Messieurs les élèves, montez !
En haut les gabiers !*

Les chefs de hune et les gabiers enverront en bas promptement les cartahus destinés aux apparaux de la chaloupe et du troisième canot. Les apparaux étant frappés :

Commandement : Hissez !

Les caliornes se hisseront à courir ; les gabiers feront les bridures.

Commandement : Aux bras et balancines !

Les vergues brassées, les balanciers et fausses-balancines pesées, les palans de roulis roidis, et les apparaux crochés, l'enseigne de vaisseau de quart, les élèves et les maîtres, feront descendre les deux compagnies de l'avant dans la batterie haute, et les feront ranger sur le retour des caliornes de bout de vergue et du palan d'étai.

Commandement : Faites marquer !

Les hommes roidiront les caliornes et seront prêts à agir.

Commandement : Hissez !

Un fifre placé au grand panneau animera la manœuvre par une marche accélérée. Dès que le grand canot sera embarqué, l'officier commandera :

*Commandement : Range à hisser le canot de table ;
les gabiers au bout des vergues !*

Les deux compagnies dont le poste est sur le pont hisseront ce canot :

*Commandement : Faites marquer !
Commandement : Hissez !*

Aussitôt que ce canot est embarqué :

Commandement : Amenez les caliornes ; brassez, en bas les gabiers !

Les caliornes amenées et lovées, seront aussitôt envoyées dans la cale ; le maître de manœuvre fera aussitôt dresser les vergues.

Rôle pour embarquer la chaloupe.	
Détail du travail de la grande hune.	Détail du travail de la hune de misaine.
À la pantoire de fausse-balancine : 2 hommes.	À la pantoire de fausse-balancine : 2 hommes.
Au palan de fausse balancine : 2 hommes.	Au palan de fausse balancine : 2 hommes.
Au cartahu pour caliorne de bout de vergue et bridage de sous-vergue : 2 hommes.	Au cartahu pour caliorne de bout de vergue et bridage de sous-vergue : 2 hommes.
Au cartahu pour pantoire de caliorne de bout de vergue, sur le chouquet : 2 hommes.	Au cartahu pour pantoire de caliorne de bout de vergue, sur le chouquet : 2 hommes.
Au cartahu pour le palan d'étais, sur le chouquet : 2 hommes. Sur la grande vergue, pour faire passer la pantoire : 2 hommes.	Au cartahu pour le palan d'étais, sur le chouquet : 2 hommes. Sur la vergue de misaine, pour faire passer la pantoire : 2 hommes.
Dormante de caliorne de bout de vergue et de palan d'étais : 4 hommes.	Dormante de caliorne de bout de vergue et de palan d'étais : 4 hommes.
Travail du Pont.	
Arrière.	Avant.
Faire peser les balancines et fausses-balancines : 1 second-maître et 40 hommes.	Faire peser les balancines et fausses-balancines : 1 second-maître et 40 hommes.
Pour le palan de roulis : 1 quartier-maître et 10 hommes.	Pour le palan de roulis : 1 quartier-maître et 10 hommes.
Au bras de misaine à bâbord : 25 hommes.	
Sur la grande drisse pour hisser le palan d'étais au grand mât : 50 hommes.	Sur le cartahu de la caliorne de bout de vergue de misaine : 50 hommes.
Sur le cartahu pour hisser la caliorne de bout de vergue : 1 second-maître et 50 hommes.	Sur le cartahu de caliorne du palan d'étais de misaine : 1 second-maître et 50 hommes.
Pour affaler les apparaux et les crocher : 1 second-maître et 1 quartier-maître surveillants.	Pour affaler les apparaux et les crocher : 2 quartiers-maîtres surveillants.
Sur le palan de bout de vergue et le palan d'étais les 2 compagnies de l'arrière.	Sur le palan de bout de vergue et le palan d'étais : les 2 compagnies de l'avant.
Dans la cale.	
Les caliers à dégager les bouts de vergue et palans d'étais, et à frapper les cartahus.	
Pour affaler les apparaux : 6 gabiers d'artimon se placeront dans les grands porte-haubans, et 6 gabiers de beaupré dans ceux de misaine.	
Dans la chaloupe.	
À débanquer : 1 second-maître et 4 charpentiers.	
Dans la chaloupe.	
À crocher les apparaux : le patron, les 2 brigadiers et 3 chaloupiers.	
Dans le grand canot.	
Le patron, les brigadiers et 2 canotiers.	
Dans la batterie basse.	
À rentrer les canons : 1 second-maître canonnier, 1 [équipe de] pièce de la batterie.	
Retour des bouts de vergue.	
Arrière.	Avant.
1 quartier-maître avec les gabiers du pont.	1 quartier-maître avec les gabiers du pont.
<i>Nota. Tous les gabiers, à l'exception de ceux de combat, descendront aussitôt après que les apparaux seront installés.</i>	

L'EX-VOTO D'OSTENDE

La maquette d'un ex-voto qui pourrait être le *Dragon*

Pour exprimer leur reconnaissance à la suite d'une traversée favorable, les Phéniciens offraient déjà des statuettes de pierre ou d'argile à leurs divinités marines. Les premiers ex-voto peints apparaissent en Italie au milieu du XV^e siècle dans les sanctuaires de Cesena et Viterbe. En France ils apparaissent vers 1600 à Marseille et à Avignon (siège de la papauté de 1309 à 1417)¹²⁰³.

Les ex-voto sont des documents au même titre que les textes conservés dans les archives publiques. S'ils n'ont pas toute la richesse et la diversité de ces derniers, ils présentent pour l'historien l'avantage d'être issus de la culture populaire. Souvent liés à une fortune de mer (bateau perdu dans la tempête ou drossé sur les rochers), ils peuvent aussi être liés à un voyage au long cours ou à une expédition militaire. Les ex-voto peuvent prendre différentes formes : une réplique de bateau, un diorama, une peinture, voire une pièce du navire. C'est ainsi que lieux de culte ont hérité d'ex-voto confectionnés par les marins eux-mêmes ou commandés à des artisans.

Dans l'ancien couvent des Capucins à Ostende (Belgique) un ex-voto présente de nombreuses similitudes avec la corvette le *Dragon* et pourrait en être l'unique représentation tridimensionnelle.

La maquette a été restaurée et étudiée par le capitaine de vaisseau honoraire Jean-Claude Liénart¹²⁰⁴. Ce dernier écrit : « Ayant moi-même eu en mains et sur ma table de travail ce précieux document d'un art révolu [la maquette d'Ostende], l'ayant ausculté, réparé par trois fois à quelques années de distance¹²⁰⁵, j'ai éprouvé du respect pour le soin ainsi que la précision mis dans la reproduction des moindres détails et du temps consacré à la construction de cette maquette [...].¹²⁰⁶ »

En 2013, c'est un ancien capitaine belge au long-cours, qui s'intéresse à la maquette : le commandant Freddy Van Daele. L'enquête débute logiquement à l'église

¹²⁰³ Bernard Cousin, *Ex-voto de Provence, image de la religion populaire et de la vie d'autrefois*, Desclée de Brouwer, Paris, 1981, 181 p.

¹²⁰⁴ Jean-Claude Liénart (1923-2016), capitaine de vaisseau de la Marine belge.

¹²⁰⁵ Ces restaurations ont été effectuées entre 1964 et 1982.

¹²⁰⁶ Freddy Van Daele, *L'énigmatique maquette d'Ostende « Le Dragon-1783 »*, auto-édition Alfred Van Daele, Hosdent-sur-Mehaigne, 2015, 23 p., p. 3.

des Capucins¹²⁰⁷ dont la construction remonte au XVII^e siècle et qui demeure le seul témoin de l'ancien couvent des Capucins¹²⁰⁸, construit par les Franciscains à la suite du siège d'Ostende (1601-1604) qui se termine par la reprise de la ville et la restaurartion de la religion catholique. L'église est dédiée au Franciscain Saint Antoine de Padoue (1195-1231) longtemps vénéré comme saint patron des pêcheurs. De style baroque dépouillé, cette église comprend deux nef. La maquette étudiée est suspendue dans celle de gauche. L'édifice est conservé tant bien que mal au centre d'Ostende, après que les pères capucins ont été chassés de leur église par les Français en 1797¹²⁰⁹.

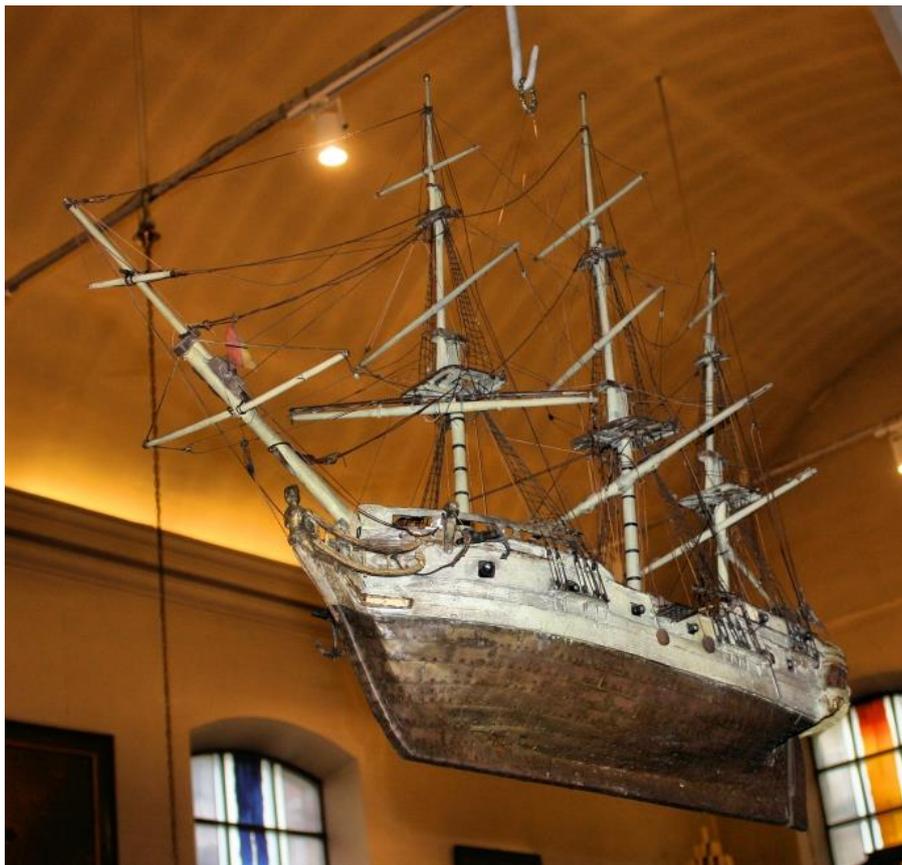


Fig. C2-AI.CPE.203a-001. Maquette du trois-mâts dans la nef de l'église des Capucins.
[Cliché 4538. Florence Prudhomme 2017]

¹²⁰⁷ Les Frères mineurs capucins (*Ordo Fratrum Minorum Capuccinorum*) forment l'une des trois branches masculines du premier ordre religieux de la famille franciscaine, approuvée en 1528 par le pape Clément VII comme institut religieux de droit pontifical. Aboli en France en 1790, l'ordre se maintient à l'étranger avant de réapparaître en France en 1851.

¹²⁰⁸ Cf. annexe AI.CPE.016. Documents relatifs à l'église des Capucins d'Ostende.

¹²⁰⁹ Arrivé en 1968 à l'église des Capucins d'Ostende, le Père Frans Sonnevile en est le recteur depuis 1999.



Fig. C2-AI.CPE.203a-002. Maquette du trois-mâts déposée de la nef de l'église des Capucins.
[Cliché 4323. Florence Prudhomme 2017]

Après avoir sollicité les autorités religieuses, le commandant Van Daele constate qu'il n'existe aucune archive relative à l'ex-voto. La provenance de cet ex-voto marin estampillé 1783 demeure inconnue. Dans un article de 1994 (en néerlandais) de la revue du musée *de Plate* d'Ostende¹²¹⁰, Jean-Baptiste Dreesen (officier-marinier belge, 1925-1997) précise que sa provenance et la raison de son offrande sont inconnus et que la maquette a été prêtée pour une exposition à Paris en 1981¹²¹¹. Il précise également que sur le pont du bateau, sous un couvercle d'écouille, figure le nom des personnes ayant réparé ou restauré la maquette par le passé. En mars 2017, grâce à l'action conjuguée du recteur de l'église des Capucins d'Ostende, du commandant Van Daele et de notre directeur de recherche de la Sorbonne, nous avons pu examiner de très près la maquette exposée à Ostende¹²¹². En soulevant le fameux couvercle d'écouille, nous avons effectivement trouvé la liste des restaurateurs :

¹²¹⁰ Revue « de Plate » n° 23/3 de mars 1994.

¹²¹¹ Freddy Van Daele, *L'énigmatique maquette d'Ostende « Le Dragon-1783 »*, *op. cit.*, p. 4.

¹²¹² La maquette déposée a pu être examinée et photographiée le 18 mars 2017 à Ostende.



Fig. C2-AI.CPE.203a-003. Position de l'écouille sur le pont principal.
[Cliché 4449. Florence Prudhomme 2017]



Fig. C2-AI.CPE.203a-004. Dessous du couvercle d'écouille.
[Cliché 4447. Florence Prudhomme 2017]

Le dessous du couvercle d'écouille nous apprend que la maquette a été restaurée à six reprises :

- en 1930 par Émile Asaert d'Ostende,
- en 1942 par Louis Barrat,
- en 1958 par Jules Gonthier de Bruges,
- en 1964 par le capitaine de corvette Jean-Claude Liénart,
- en 1982 par le capitaine de vaisseau Jean-Claude Liénart d'Ostende,
- en 2000 par le capitaine de vaisseau Jean-Claude Liénart.

Au cours des échanges entre le commandant Van Daele et le le capitaine de vaisseau Liénart, ce dernier avait fait état de son « carnet de notes » consacré à l'ex-voto¹²¹³. Dans ce carnet figurent, entre autres choses, la liste des restaurations

¹²¹³ Après la disparition du commandant Liénart en mars 2016, le précieux carnet de notes est retrouvé par la famille en avril 2017, grâce à la persévérance du commandant Van Daele.

effectuées sur la maquette par Jean-Claude Liénart. La première, en 1964, concerne quelques réparations au gréement et un nettoyage. La deuxième, en 1982, fait suite à un accident : au retour de l'exposition de Paris, le bedeau qui allait remettre en place l'ex-voto trébuche et le laisse tomber. La dernière restauration, en 1999-2000, fait suite à la chute de la maquette entraînée par une infiltration d'eau : la brique supportant la tige de fer se décroche et ladite tige transperce la maquette qui venait déjà de se briser sur le dallage de l'église ; il faut 15 mois de travail au commandant Liénart pour réparer les importants dégâts, avant de rapporter la maquette au recteur de l'église des Capucins. De 2013 à 2015, les nombreux échanges épistolaires avec le commandant Liénart permettent au commandant Van Daele de faire avancer sa recherche de l'identité du bateau présenté en ex-voto.

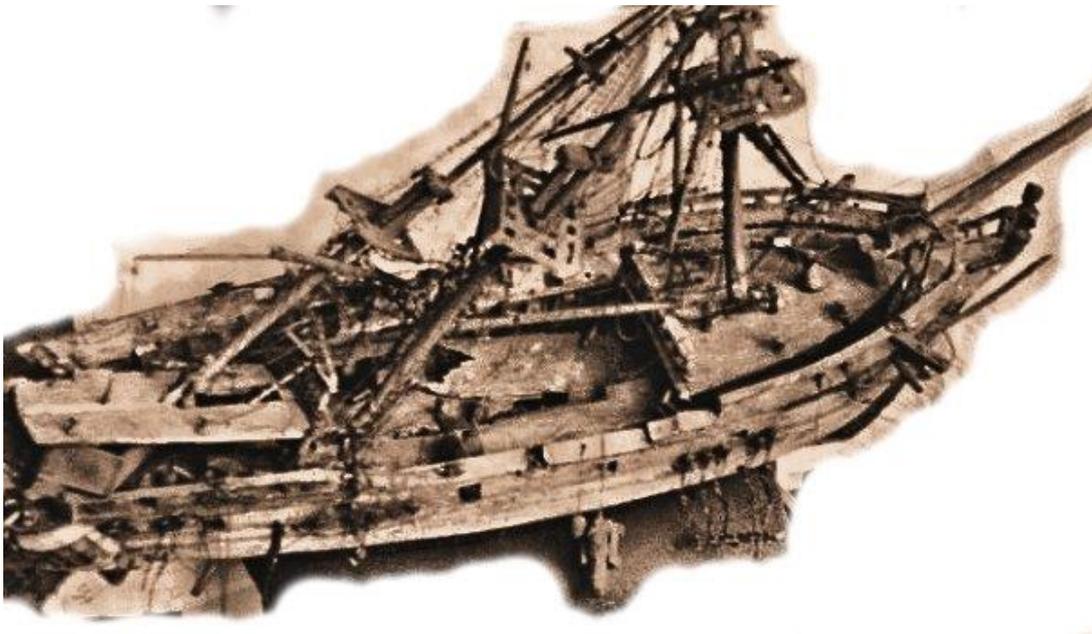


Fig. C2-AI.CPE.203a-005. Accident de 1999.
[Cliché Jean-Claude Liénart]

En premier lieu, nous avons recherché des renseignements sur l'exposition de 1981 pour laquelle la maquette d'Ostende a été prêtée. Cette exposition a été organisée par le Musée de la Marine de Paris et s'intitulait : « Ex-voto marins dans le monde de l'antiquité à nos jours. » Un catalogue de l'exposition a été préparé par Éric Rieth et Alain Milon¹²¹⁴. La notice relative à la maquette a été rédigée par le conservateur Jean Van Beylen [J.-V.-B.] du Musée Maritime d'Anvers et ne comporte pas d'illustration. La voici telle qu'elle figure en page 101 du catalogue :

¹²¹⁴ Éric Rieth et Alain Milon, *Ex-voto marins dans le monde de l'antiquité à nos jours*, Editions Le Musée, Paris, 1981, 204 p. Éric Rieth est actuellement directeur de recherches au Cnrs.

98. « Jeanne d'Arc », Belgique. 1783

Maquette suspendue, en bois.
115 x 85 x 40.

Inscription à la poupe : « Jeanne
d'Arc » ; sur une plaque fixée à la
muraille : « 1783 ».

Église des Capucins. Ostende,
Belgique.

Modèle votif de frégate, grée, sans voile. Sous la ligne de flottaison, la coque est doublée de cuivre. Ni la provenance de la pièce, ni la raison pour laquelle elle a été offerte ne sont connues.

J.-V.-B.

Fig. C2-AI.CPE.203a-006. Page du catalogue de l'exposition de 1981 à Paris.
[Cliché Jean-Claude Liénart]

Il convient de noter que les dimensions du catalogue de l'exposition ne semblent pas très fiables puisque le grand mât mesure à lui seul 81 cm du pont à son sommet. Quant à la largeur indiquée, il s'agit sans doute de la mesure de la grand-vergue puisque la largeur du maître bau est de 22,5 cm.

Nous connaissons finalement peu de données numériques relatives aux dimensions de la corvette française le *Dragon*. Plus grande est la donnée prise en compte et plus petite sera l'erreur dans l'estimation de l'échelle de la maquette. Or, nous connaissons la longueur de la partie de la quille reposant au sol : 72 pieds et 8 pouces¹²¹⁵. Mais la lettre contenant cette indication ayant été écrite par le consul français de Boston s'adressant à un entrepreneur américain de la ville, il est difficile de déterminer si l'unité de mesure utilisée est française ou anglaise¹²¹⁶. La partie de quille reposant au sol sur la maquette d'Ostende mesure très exactement 0,60 m. On peut donc en déduire que – s'il s'agit bien de la maquette du *Dragon* français de 1783 – l'échelle utilisée serait le 1 : 39 (1 cm = 39 cm) si les unités de mesure françaises ont été utilisées, et le 1 : 36 (1 cm = 36 cm) si les unités de mesure anglaises ont été utilisées. Dans ces conditions, l'on aurait affaire à une corvette de 35 à 37 m de longueur hors tout, pour 22 à 24 m de longueur de pont et une largeur de 7,20 à 7,60 m au maître bau (« bau de dedans »). Le grand mât mesurerait alors environ 26 m du pont à son sommet et le tirant d'eau serait d'environ 2,80 m.

L'appellation « *Jeanne d'Arc* » est d'autant plus fantaisiste que la maquette présentée en 1981 à Paris battait pavillon autrichien. Par ailleurs le premier bâtiment de guerre français à porter ce nom est une frégate de 52 canons, construite à Brest en 1820. Les notes et les clichés du commandant Liénart nous apportent quelques

¹²¹⁵ Cette mesure a été prise à Boston, lors de l'évaluation des travaux de réfection de la coque de la corvette française le *Dragon* (correspondance en date du 22 juin 1782).

¹²¹⁶ Si la mesure de l'époque est française, le pied vaut 32,5 cm et le pouce 2,7 cm ; si la mesure est anglaise, le pied vaut 30,5 cm et le pouce 2,54 cm.

éléments sur cette appellation. Il semble que la maquette était bien marquée « *Jeanne d'Arc* » quand elle a été envoyée à l'exposition de Paris en 1981. En effet, c'est seulement après l'accident de 1999 que le commandant Liénart s'est aperçu que le nom « *Jeanne d'Arc* » était en fait le résultat d'un ajout récent sous forme d'une carte postale découpée et collée de chaque bord à l'étrave.



Fig. C2-AI.CPE.203a-007. Bristol découpé et collé à l'étrave.
[Cliché Jean-Claude Liénart]

Au dos de l'un des bostols, on distingue encore une partie de correspondance de la carte postale rédigée en néerlandais¹²¹⁷.



Fig. C2-AI.CPE.203a-008. Dos de l'un des deux bostols.
[Cliché Jean-Claude Liénart]

Sur la maquette d'aujourd'hui, l'emplacement du bostol est encore visible, ici à tribord avant, à droite du cap de mouton des haubans.



Fig. C2-AI.CPE.203a-009. Ancien emplacement du bostol à tribord avant.
[Cliché 4511. Florence Prudhomme 2017]

En mars 2017, la dépose temporaire de la maquette a permis d'examiner de plus près d'éventuelles similitudes entre la corvette du chevalier de L'Espine et l'ex-

¹²¹⁷ Il est écrit en néerlandais : « merci pour tous les vœux. »

voto. Il convient toutefois de garder à l'esprit qu'un ex-voto n'est pas une maquette d'arsenal et s'apparente le plus souvent à l'art naïf, la représentation votive étant exécutée de mémoire suite à une fortune de mer. Il convient également de rappeler que nous ne connaissons ni la nature ni l'importance des restaurations ou des modifications effectuées antérieurement à celles répertoriées sur la maquette. La « lecture » de l'ex-voto d'Ostende d'aujourd'hui est donc sans conteste fort éloignée de la lecture de l'ex-voto originel de 1783.

Nous examinons successivement la carène (a), la plaque de coque gravée (b), l'artillerie (c), la proue (d), la poupe (e), le gréement (f), les ponts (g), et l'aménagement intérieur (h).

a. La carène

La carène de la maquette présente un vrai doublage réalisé en feuilles d'alliage cuivreux¹²¹⁸. Très peu d'ex-voto marins présentent un tel procédé, le doublage en cuivre étant le plus souvent le résultat de l'application d'une couche de peinture imitant l'aspect du cuivre.



Fig. C2-AI.CPE.203a-010. Carène du trois-mâts doublée en cuivre.
[Cliché 4316. Florence Prudhomme 2017]

Les plaques utilisées sur la maquette mesurent en moyenne 49,20 mm x 22,55 mm. Rapportées à l'échelle (1 : 39), ces plaques mesureraient 192 cm x 88 cm, soit 1,70m². À l'époque, les plaques utilisées en France mesurent 162 cm x 49 cm, soit 0,80 m², et sont fixées par 70 clous de cuivre selon des règles bien précises. On peut en déduire que le nombre de plaques utilisées par le constructeur de la maquette est environ deux fois moindre que le nombre de plaques utilisées dans la réalité¹²¹⁹.

¹²¹⁸ L'alliage utilisé sur la maquette comprend du cuivre, du zinc et un peu d'arsenic.

¹²¹⁹ En Angleterre, les plaques de cuivre mesureraient 121 cm x 52 cm, soit 0,63 m².



Fig. C2-AI.CPE.203a-011. Carène du trois-mâts vue de dessous.
[Cliché 4359. Florence Prudhomme 2017]

b. La plaque de coque gravée

Une plaque de cuivre gravée « 1783 » à bâbord de la maquette de ce trois-mâts correspond à l'année qui vit la fin de la corvette royale française le *Dragon*. Il pourrait donc s'agir d'une « date témoin » faisant suite au sauvetage de l'ensemble des membres de l'équipage de la corvette. La plaque 1783 semble être d'époque, à en juger par la graphie particulière des chiffres.



Fig. C2-AI.CPE.203a-012. Plaque de cuivre gravée « 1783 » à bâbord.
[Cliché 4360. Florence Prudhomme 2017]

c. L'artillerie

La maquette comporte au total 16 pièces d'artillerie sur affûts à quatre roues : 12 pièces sur le pont principal et 4 pièces sur la dunette. Le gaillard d'avant ne comporte pas de pièce de poursuite et la dunette ne comporte pas de pièces de

retraite ; toutes les pièces sont orientées vers les flancs bâbord et tribord. Le nombre de pièces correspond bien à celui de la corvette française le *Dragon*.



Fig. C2-AI.CPE.203a-013. Ponts et répartition de l'artillerie.
[Cliché 4521. Florence Prudhomme 2017]

Par contre, l'examen des pièces d'artillerie de la maquette montre que ces dernières ne peuvent pas être à l'échelle du reste de la corvette. L'affût est trop petit pour supporter un tube aussi important. En outre, le tube s'apparente par sa forme à une caronade surdimensionnée.



Fig. C2-AI.CPE.203a-014. Une des pièces d'artillerie de la maquette.
[Cliché 4490. Florence Prudhomme 2017]

Pour en avoir le cœur net, nous avons comparé le type de canon de la maquette à un matelot à l'échelle 1 : 39 et comparé le même matelot à l'un des canons de 9 livres retrouvés sur l'épave de la corvette le *Dragon*. Il est clair que l'artillerie de la maquette est largement surdimensionnée.

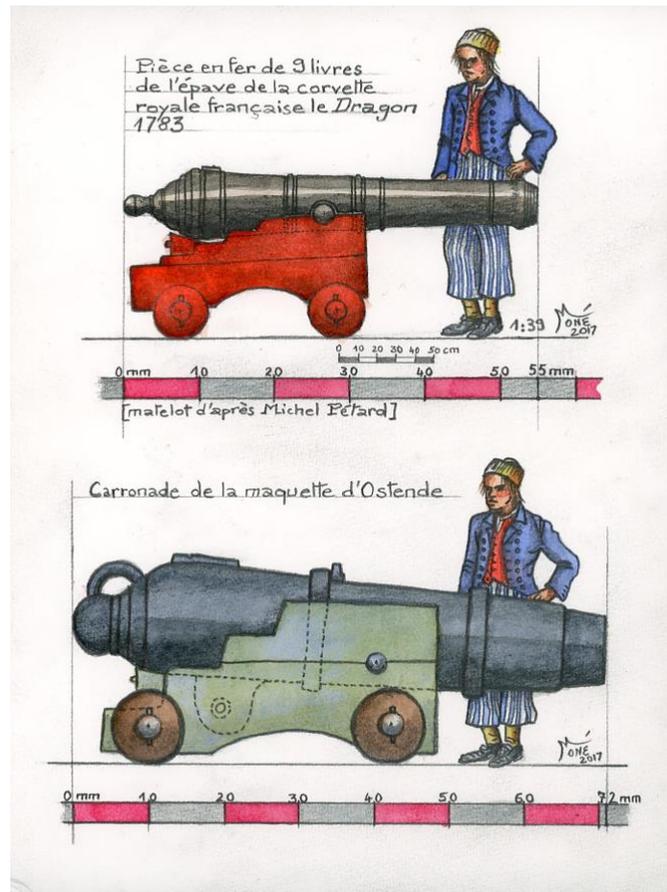


Fig. C2-AI.CPE.203a-015. Visualisation du problème d'échelle de l'artillerie de la maquette.
 [Aquarelle Thierry Moné, 18 cm x 24 cm, collection Florence Prudhomme]

Cette artillerie est-elle contemporaine de la construction de la maquette ou bien a-t-elle été rajoutée ou remplacée ultérieurement ? Il est impossible de le dire en l'absence d'archives relatives à la maquette d'Ostende.

d. La proue

Durant près de trois siècles, la tradition navale exige un emblème de proue à l'extrémité avant du navire. En général, la figure de proue se rapporte au nom de baptême du bâtiment. Au début du XVII^e siècle, l'étrave très basse laisse un bel espace disponible sous le mât de beaupré. Le sculpteur peut y loger facilement une statue en pied, à taille réelle, juchée sur un piédestal. Choiseul tente sans grand succès de substituer à la figure de proue l'écusson royal fleurdéliné couronné et enguirlandé. Une nouvelle mode sévit même en Europe avec des figures de proue ornées d'une tête de lion sculptée. Malgré tout, les représentations humaines demeurent les plus nombreuses, qu'elles présentent le corps en pied ou qu'elles se limitent au buste. Les représentations animales sont également prisées, disputant souvent le réalisme au

mythe. Sur la maquette d'Ostende, la figure de proue montre un personnage debout, les jambes disposées de part et d'autre de l'étrave. De facture assez grossière, il semble avoir subi les outrages du temps et des mauvaises manipulations. En l'état, il n'est pas identifiable.



Fig. C2-AI.CPE.203a-016. Figure de proue vue de bâbord.
[Cliché 4345. Florence Prudhomme 2017]

Au XVIII^e siècle, la mode anglaise s'inspire de la mythologie gréco-romaine. Lorsque *Britannia* trône en figure de proue, elle porte un casque à la Minerve et une cuirasse romaine à écailles (*lorica squamata*), ou une cuirasse d'une seule pièce, comme celle de la statue d'Auguste découverte à *Prima Porta*, au nord de Rome.

Le dragon est un animal issu de la mythologie, qui apparaît en Europe dès le XI^e siècle sur la tapisserie de Bayeux où la flotte des navires de Guillaume le Conquérant est ornée de somptueuses figures de proue en forme de dragon. Sur les quatre navires de la *Royal Navy* ayant porté le nom de *Dragon*, trois possèdent une figure de proue représentant cet animal fantastique : dragon ailé, dragon dressé, tête de dragon. Le quatrième navire arbore un buste de guerrier¹²²⁰. Ce dernier est l'œuvre d'Edward Hallyer de Portsmouth et le dragon dressé a été réalisé par Frederick Dickerson de Plymouth. Ces deux sculpteurs appartiennent à deux dynasties de sculpteurs de figures de proue (*figurehead carvers*), bénéficiant d'une *prerogative* de l'Amirauté britannique.

¹²²⁰ Andy Peters, *Ship decorations 1630-1780*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2013, 240 p.

e. La poupe

La poupe est ornée d'une surprenante étoile à six branches dont on ignore pour l'heure la symbolique.



Fig. C2-AI.CPE.203a-017. Étoile de poupe à six branches de la maquette.
[Cliché 4387. Florence Prudhomme 2017]

Un autre élément de décoration montre clairement une appartenance française : un blason fleurdelisé. Sur le bastingage du balcon de poupe, une plaque en laiton ou en cuivre repoussé montre un écu de l'amirauté française de Louis XVI. On y distingue assez bien deux ancres croisées surmontées de la couronne royale ; au centre, un écu peint très défraîchi sur lequel figurent trois fleurs de lys dans un ovale d'azur lui-même posé sur fond de gueules (rouge).



Fig. C2-AI.CPE.203a-018. Armoiries de l'amirauté.
[Cliché 4381. Florence Prudhomme 2017]

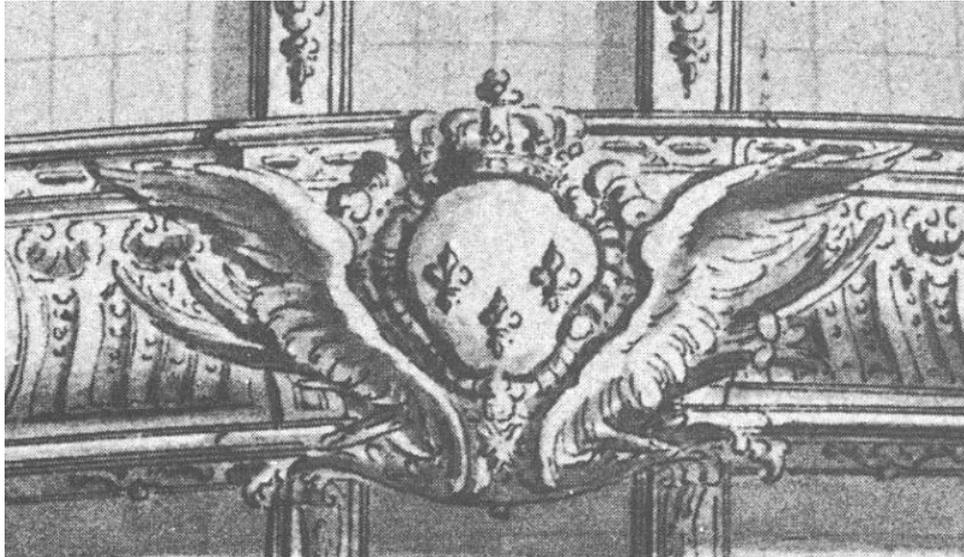


Fig. C2-AI.CPE.203a-019. Motif central du balcon du Fleuron réalisé par Caffieri en 1729.
[DR.]

f. Le gréement

La maquette comporte un mât de beaupré à deux éléments et trois mâts à trois éléments : misaine, grand-mât et artimon. Selon le spécialiste Ian Mc Laughlan, lorsqu'un brick est converti en corvette, son artimon est reculé par rapport à la normale. Ce faisant, on évite que son hunier vienne déventer le grand hunier sous certaines allures.

Le mât d'artimon de la maquette possède une bôme qui, s'il s'agit bien d'une corvette française de 1783, n'a pas lieu d'être. À cette époque en France, la voile d'artimon est dite « artimon à corne ». Il n'y a pas de bôme et la voile se borde sur le couronnement. La grande bôme qui dépasse d'un tiers de sa longueur de la poupe, n'apparaît en France qu'à la toute fin du XVIII^e siècle avec l'usage de la « grande » brigantine¹²²¹. De son côté, la *Royal Navy* utilisait déjà cette technique durant la guerre d'Indépendance américaine. Il est hélas difficile de déterminer si la bôme de l'ex-voto existait déjà au moment de sa construction ou si elle a été ajoutée ultérieurement par un restaurateur zélé.

¹²²¹ Ces données ont été fournies à l'auteure par le spécialiste de la marine à voile ancienne Gérard Delacroix.

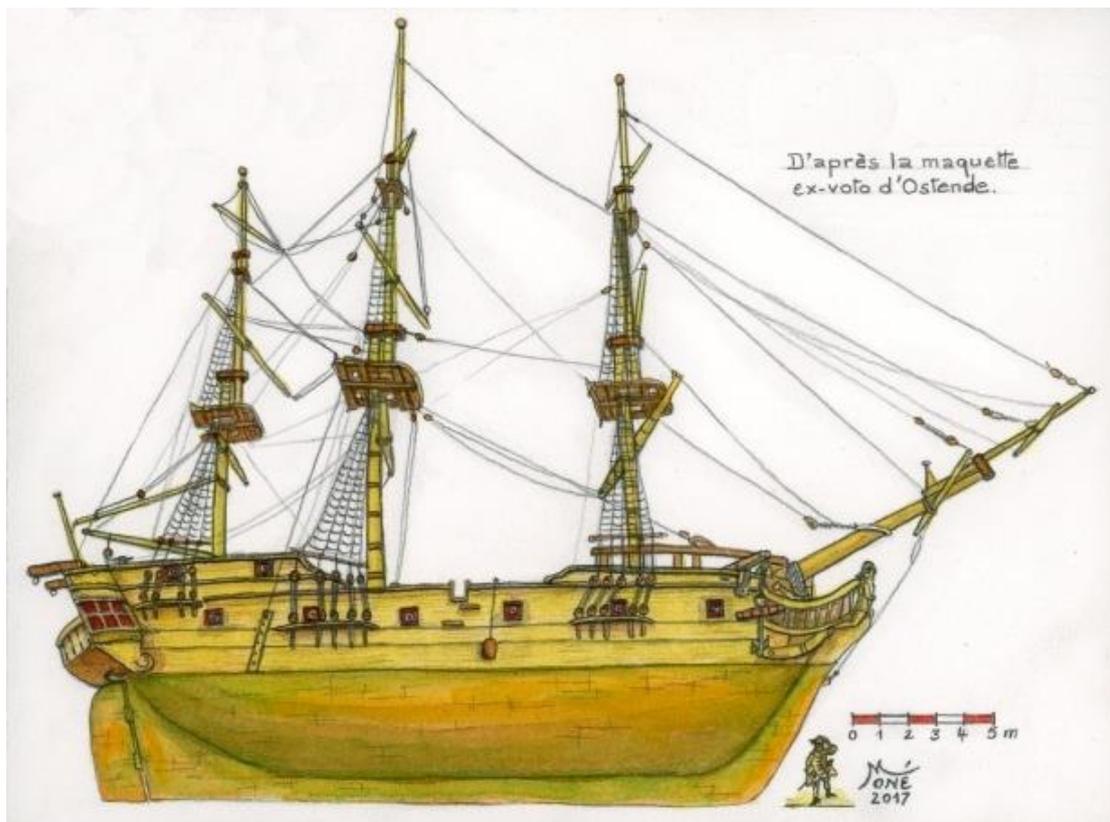


Fig. C2-AI.CPE.203a-020. Représentation de la maquette d'Ostende.
 [Aquarelle 18 x 24 cm, Thierry Moné 2017. Collection Florence Prudhomme.]

g. Les ponts

Dans le devis fourni à Boston lors de la reconstruction de la coque de la corvette le *Dragon*, le charpentier indique les dimensions et mentionne la présence des gaillards : « 11 pieds puis 5 pouces de cale mesurée à la plus grande largeur, 4 pieds puis 4 pouces de coffre dans le milieu gaillard devant et gaillard derrière. » Or la maquette comporte bien un pont de gaillard d'avant et une dunette.



Fig. C2-AI.CPE.203a-021. Pont de gaillard d'avant ne comportant pas de pièces d'artillerie.
 [Cliché 4426. Florence Prudhomme 2017]



Fig. C2-AI.CPE.203a-022. Dunette portant 4 pièces d'artillerie.
[Cliché 4444. Florence Prudhomme 2017]

h. L'aménagement intérieur

En soulevant la claire-voie située sur la dunette en avant du mât d'artimon, on découvre la chambre du commandant du navire¹²²². Cette chambre est tapissée d'un papier à motifs floraux et présente à tribord une armoirie d'azur aux trois tours et à la clef d'or, qui rappelle les armoiries de la ville portuaire de Chiavari, près de Gènes en Italie. Est-ce un hasard ou un rappel des origines gênoises du chevalier de L'Espine qui, comme l'atteste cet arbre généalogique, avait du côté paternel une arrière grand-mère du nom d'Elisabeth Chiavari ?

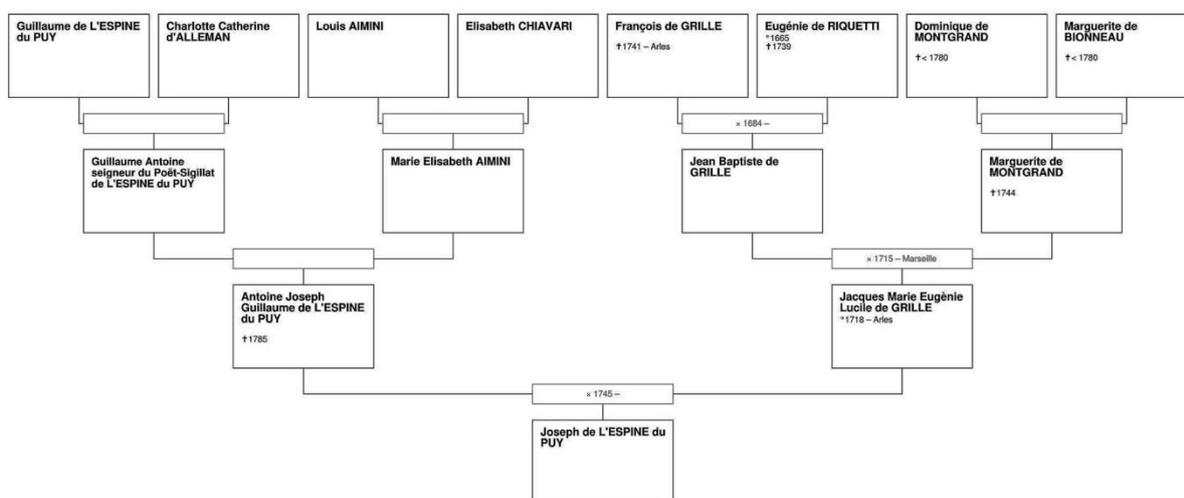


Fig. C2-AI.CPE.203a-023. Arbre généalogique du chevalier de L'Espine.
[Copyright Famille de L'Espine.]

¹²²² Une claire-voie est une écoutille vitrée qui ne repose pas directement sur le pont mais sur une hiloire.

En l'état actuel des connaissances, un faisceau d'indices milite en faveur d'une représentation de la corvette royale française le *Dragon*, ex-brick corsaire de Guernesey *Dragon*. Il est toutefois impossible d'affirmer aujourd'hui que l'ex-voto d'Ostende représente bien la corvette française le *Dragon*.

D'une part, nous ne connaissons ni le maquettiste ni la personne à l'origine du don, à supposer que nous ayons affaire à deux personnes différentes. L'absence de signature ou de dédicace ne permet pas de recourir aux registres paroissiaux ou même au rôle d'équipage du *Dragon*, dans l'hypothèse où l'un des membres d'équipage – le maître charpentier par exemple – aurait lui-même construit la maquette.

D'autre part, nous n'avons pas une idée suffisamment précise de la configuration originelle, de la maquette. Notre perception est grandement perturbée par les divers accidents et les nombreuses restaurations dont nous ne connaissons que les six dernières. Quant à la plaquette gravée « 1783 » sans autre indication, elle peut tout aussi bien faire référence à l'année de fabrication de la maquette ou à l'année de la perte de la corvette le *Dragon*. Seule une analyse dendrochronologique de la coque permettrait de définir, à une année près, la date de l'abattage de l'arbre utilisé¹²²³. Mais une telle analyse demanderait, outre l'autorisation des autorités religieuses de prélever un échantillon du bois de la maquette, l'attribution d'un budget spécifique.

¹²²³ La méthode s'appuie sur l'étude des anneaux de croissance des arbres.

AI.CPE.203b. Documents relatifs à l'église des Capucins d'Ostende.

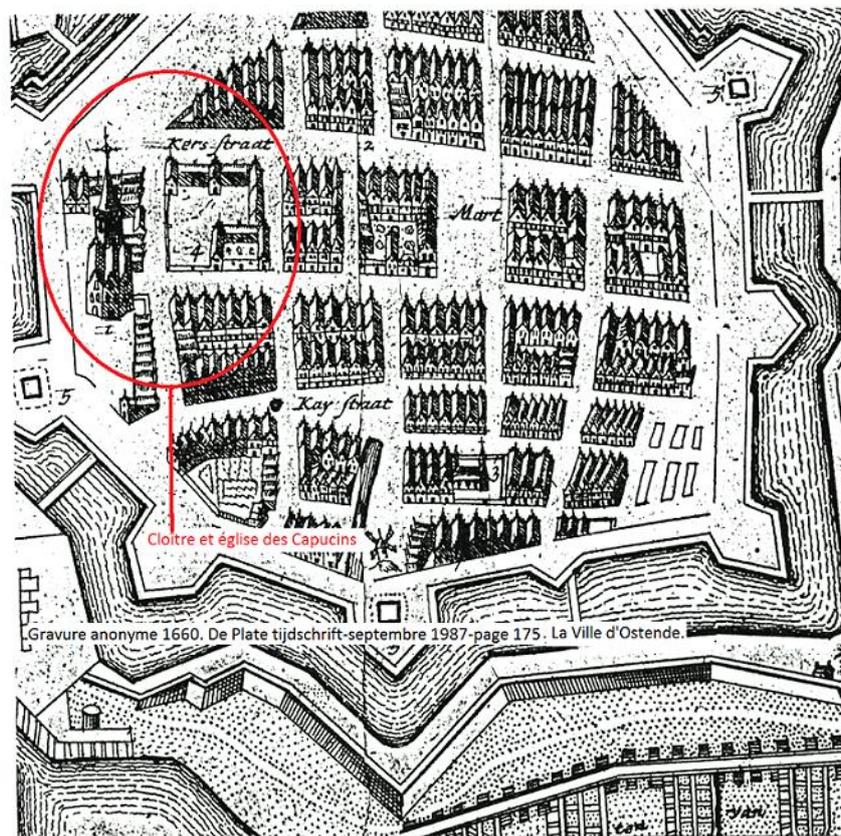
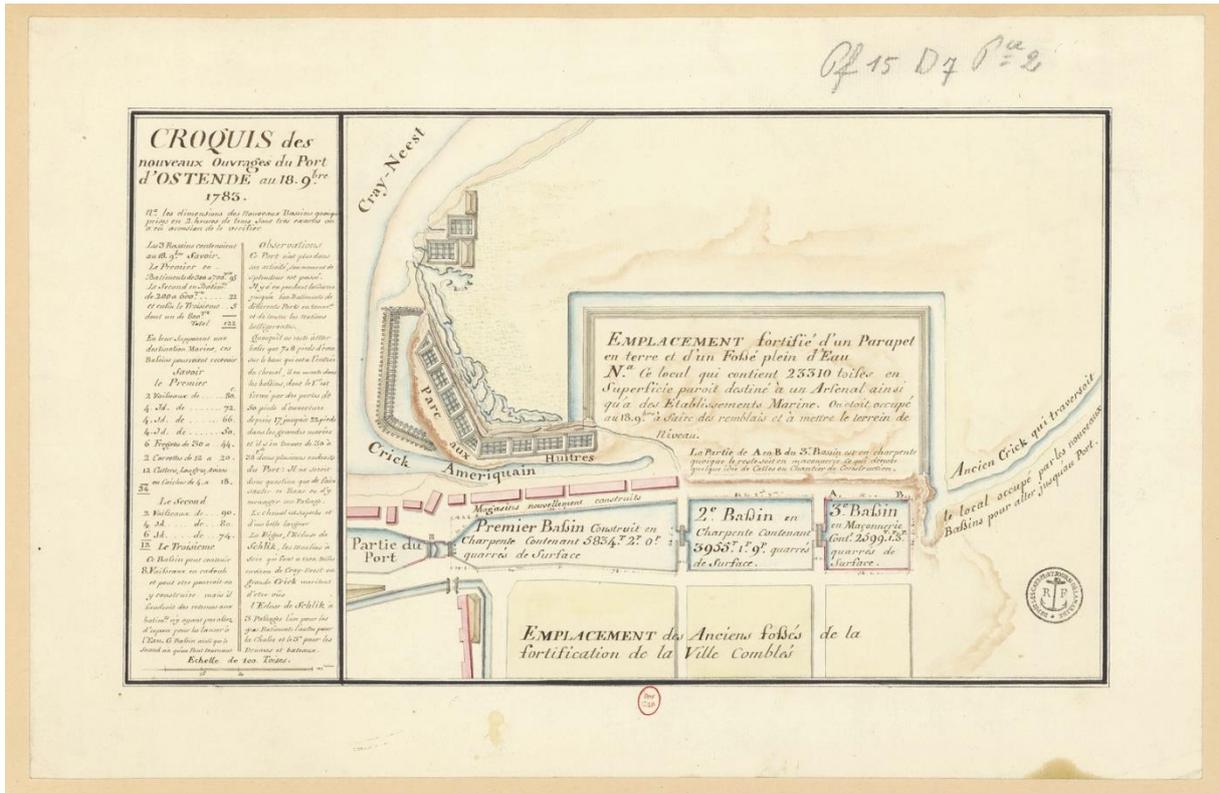


Fig. C2-AI.CPE.203b-001. Plan d'Ostende montrant l'église des Capucins en 1660.
[*Domaine public.*]



Fig. C2-AI.CPE.203b-002. Maquette du cloître des Capucins vers 1700.
[*D. R. La maquette se trouve dans l'église.*]



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fig. C2-AI.CPE.203b-003. Croquis des défenses du port d'Ostende en 1785. [Bnf, département Cartes et plans, GESH18PF15DIV7P2D.]

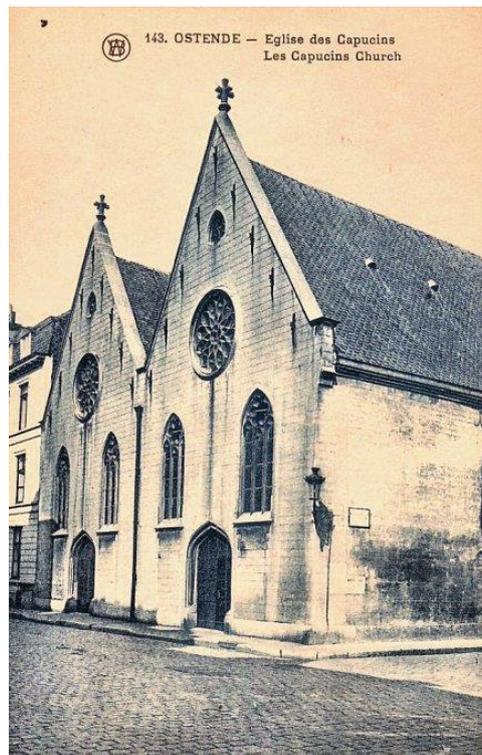


Fig. C2-AI.CPE.203b-004. Carte postale ancienne de l'église des Capucins d'Ostende. [D. R.]

Retranscription de la notice trouvée dans l'église des Capucins le 18 mars 2017.

Les Pères Capucins se sont établis à Ostende en 1615. L'église qui, à l'origine, ne comptait qu'une seule nef, fut construite dans les années 1618-1620. La seconde nef y fut ajoutée en 1643-1644. Il ne reste rien du couvent dont la construction fut commencée en 1621. Les bâtiments, avec le jardin, occupaient jadis l'entièreté du terrain de la place de la Minque (Mijnplein). En moyenne quelque 25 pères y vivaient et y travaillaient aux 17^e et 18^e siècles. Par leurs prédications, leur dévouement résolu lors des épidémies de peste parmi la population des pêcheurs, ils étaient fort aimés dans la ville d'Ostende d'antan. Ils pouvaient toujours compter sur la sympathie et l'aide financière de la municipalité. En 1797 ils furent chassés de leur église et de leur couvent par l'occupant français et leurs propriétés furent vendues publiquement. Ils ne revinrent plus. Malgré toutes les vicissitudes dans le courant des 19^e et 20^e siècles, leur église, tel un reliquaire précieux, fut conservée dans le centre de la ville d'Ostende.

En entrant par le portail de droite on arrive d'emblée dans la nef principale. On est frappé par la vue du maître autel avec quatre colonnes en chêne, deux de chaque côté, avec au milieu la descente de croix, un tableau récemment attribué à Ghislain Vroilynck et datant de 1621.

A gauche, entre deux colonnes, il y a la statue de saint François d'Assise et, à droite, la statue de saint Joseph de Leonissa, avec le gibet. Au-dessous des colonnes on remarque les médaillons magnifiquement sculptés et sur lesquels figurent les quatre Pères de l'Eglise de l'Occident : à gauche saint Augustin et saint Jérôme; à droite Grégoire 1^{er} le Grand et Saint Ambroise.

Tout en haut sur les colonnes centrales, nous retrouvons les statues sculptées en chêne des saints Pierre et Paul, les patrons de la ville d'Ostende. L'autel du chœur est fabriqué avec une partie de l'ancien banc de communion.

Le lutrin en bronze – avec le motif de la pêche miraculeuse – et le chandelier pascal en bronze – avec motif de Jonas – (trois jours en mer comme Jésus trois jours dans le tombeau) sont de l'artiste allemand Michael Frank du diocèse d'Aix-la-Chapelle.

En regardant vers l'entrée de l'église nous remarquons un jubé ou se trouvait un orgue. Ce dernier fut endommagé en août 1940 par l'occupant allemand lors d'exercices de tir au-dessus de la ville vers la mer et n'a toujours pas été restauré.

Le chemin de Croix sur la façade latérale droite date de 1870. Les scènes furent peintes par l'artiste peintre Ferdinand Callebert (1811-1908) de Roulers.

Dans la deuxième nef, l'autel en chêne avec deux colonnes de chaque côté est dédié à Notre-Dame. Le tableau représente l'Assomption, et est une copie de Murillo. Il a été peint par le peintre polonais Zaleski (Cracovie 1796-1877). Au bas du tableau se trouve un écusson polonais avec l'épigraphe « Votum Polonorum 1865 » (serment des Polonais 1865). Après 1831 la Pologne n'existait plus en tant que pays. La région habitée par les Polonais était scindée en deux parties : l'ouest était la Prusse, l'est la Russie. Le deuxième soulèvement eut lieu en 1863. Auparavant beaucoup de familles polonaises s'étaient déjà établies dans d'autres pays de l'Europe occidentale.

A Ostende aussi, et ce surtout pendant les mois d'été, une importante colonie polonaise venait assister à la messe dans sa langue maternelle dans l'église des Capucins. En haut nous apercevons saint François, en extase, qui reçoit les stigmates du Christ.

Dans cette même nef, environ au milieu du mur latéral, un troisième autel est dédié à saint Antoine de Padoue. Au-dessus de l'autel, le tableau d'un maître inconnu – comme la plupart des tableaux dans cette église d'ailleurs – représente une scène de la vie légendaire de St. Antoine. Il montre la sainte hostie. Le chevalier ne se mit pas à genoux alors que le mulet abandonne sa mangeoire et s'agenouille.

Cette scène souligne la présence du Christ sous forme de pain. Sur l'autel, une statue habillée de saint Antoine avec l'enfant Jésus sur le bras gauche. Cette représentation de saint Antoine avec l'enfant Jésus fait allusion à ses prédications contre les hérétiques Albigeois dans le Sud de la France. Dans ses sermons il mettait l'accent sur l'incarnation de Dieu en Jésus comme homme de chair et de sang. Pour les Albigeois ceci était impossible.

L'autel est orné de deux statues sculptées en bois de chêne : à gauche saint Bonaventure et à droite saint Félix avec sa besace de mendiant. Dans ce mur latéral gauche ne reste qu'une seule fenêtre avec un vitrail émaillé portant la date de 1869. Les autres vitraux sont créés par M. Joost Caen et datent de 2003. Ils sont inspirés par le « Cantique au soleil » de saint François d'Assise. Ils ont été réalisés dans les ateliers de M. Peters, Paderborn/Allemagne.

À droite de l'autel de saint Antoine se trouve la chaire de vérité en chêne. Trois faces latérales de la tribune, dont la porte, sont ornées de médaillons. L'escalier a été ajouté ultérieurement. A l'origine la chaire se trouvait à un autre endroit, probablement contre la façade latérale droite, et on y accédait directement du couloir du monastère par une porte dans la paroi du fond. Sur un tableau, à gauche de l'autel, des médaillons représentent des miracles dédiés à saint Antoine. Près du jubé se trouve une belle Madone en chêne contre un fond sculpté. En dessous nous remarquons, aussi une magnifique statue du Christ crucifié. Dans la façade extérieure, du côté de la place de Minque (Mijnplein) fut placée une statue de la Madone assise, œuvre de la main du sculpteur Paul Dewispelaere de Bruges. Cette statue y fut inaugurée après les grands travaux de restauration, le 29 avril 1961.

Il est possible que depuis son origine la dévotion à saint Antoine soit née dans l'église des Capucins. En 1698 la messe hebdomadaire du mardi en l'honneur de ce saint fut instaurée et cette tradition se perpétue jusqu'à ce jour. Jusqu'en 1934 environ, le quartier entre l'église des Capucins et le quai était le vrai quartier des pêcheurs d'Ostende. Les épouses des pêcheurs venaient souvent y prier et faire des offrandes en l'honneur de Saint Antoine pour implorer le salut de leurs époux pendant leur séjour en mer.

A l'époque les bateaux à voiles en bois étaient très vulnérables et l'équipage était sans défense contre la mer déchaînée. C'est la raison pour laquelle plusieurs modèles de bateaux de pêche et d'autres bateaux sont exposés.

Raymond Vancraeynest, juillet 1999.

1736. Fils d'un marchand chapelier du nom de Courrejeolles et de de sa femme née Dinarre, François Gabriel de Courrejeolles naît le 15 novembre 1736 à Sainte Pée, près de Bayonne. Il est baptisé le 2 novembre de la même année.

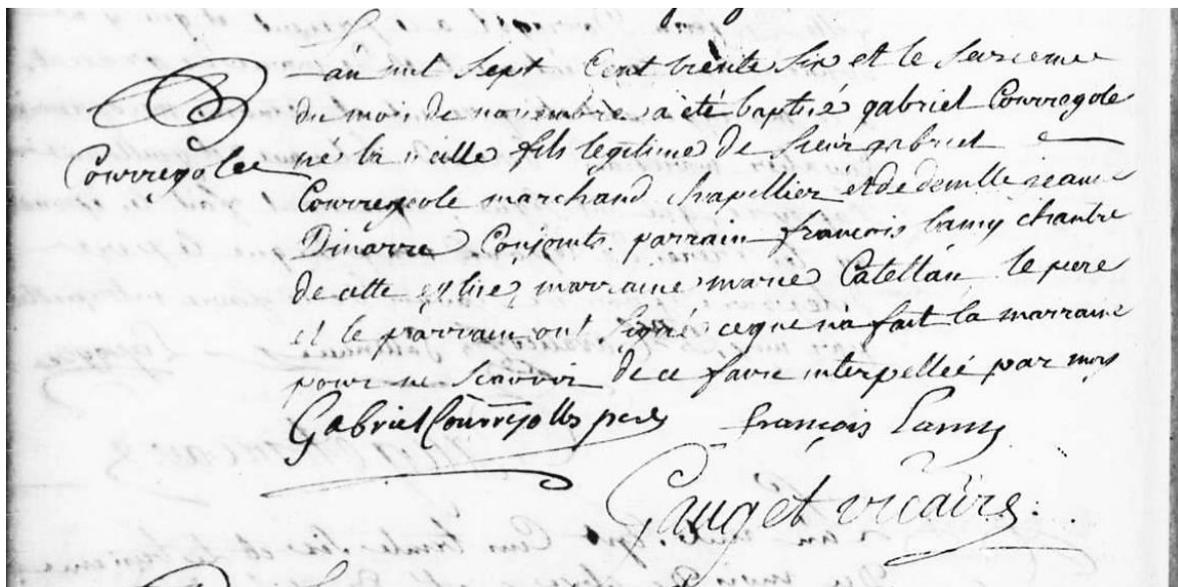


Fig. C2-AI.CPE.204a-001. Extrait d'acte de naissance de Courrejeolles.
[AD des Pyrénées-Atlantiques, série C, registres paroissiaux et état-civil, Saint-Pée-sur-Nivelle]

1752. Naissance de son fils François-Gabriel à Bordeaux.

1777. Officier du Génie, Courrejeolles est résident à Saint-Domingue. Il y effectue des travaux destinés à améliorer les conditions de vie des colons français dont plusieurs villages sont regroupés au cœur de l'île. Cartographe talentueux, Courrejeolles s'intéresse, entre bien d'autres choses, aux sites de production de la chaux, les chaufourneries. Il en possède d'ailleurs une, située dans la plaine du Nord et évaluée à 150 000 livres. L'historien Moreau de Saint-Méry mentionne d'ailleurs la présence en 1789 de la chaufournerie de Courrejeolles¹²²⁴. Sa palette de compétences est très étendue puisqu'il publie en 1789 un supplément au précis d'un projet relatif aux « vues sur la liquidation de la dette publique, sans aucune charge pour la nation »¹²²⁵. Il connaît particulièrement bien le sujet, étant à cette époque propriétaire de 17 « maisons » à Cap-Français, estimées à 250 000 livres. Certaines des « maisons »

¹²²⁴ Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, 2 vol., Philadelphie, 1798.

¹²²⁵ Bnf, notice FRBNF36438166.

appartenant à Courrejeolles sont d'ailleurs des « indigoteries » où l'on prépare l'indigo, ce précieux colorant employé en métropole par les artistes et les manufacturiers de tapisseries¹²²⁶.

1778. Courrejeolles participe à la première prise des Îles Turques.

1782. Courrejeolles participe avec brio à la prise de la redoute anglaise de Saint-Christophe. Pour son action, il est nommé chevalier de l'Ordre de Saint-Louis, le 8 février de l'année suivante. De 1782 à 1785, il occupe un « poste d'ingénieur ordinaire », chargé d'œuvrer au génie civil de Saint-Domingue.

1783. Porteur de missives secrètes pour le gouverneur de Saint-Domingue, Courrejeolles est à bord de la corvette le *Dragon* du chevalier de L'Espine lors de son dernier combat, le 22 janvier.

1783. Seconde prise des Îles Turques sous le commandement de Courrejeolles.

1785. Un an après sa création par les frères Baudry des Lozières, Courrejeolles devient membre du Cercle des Philadelphes.

1789. Il est député suppléant de l'Ouest de Saint-Domingue.

1791. Dans une lettre, Courrejeolles rappelle aux autorités qu'il est l'inventeur de la « Courrejoline » que l'on peut considérer aujourd'hui comme un ancêtre de la mine antipersonnel.

¹²²⁶ L'indigotier (*indigofera tinctoria*), indigo des teinturiers ou indigo des Indes, est un arbuste des régions chaudes de la famille des Fabacées dont les feuilles sont utilisées pour la préparation de la teinture d'indigo.

La petite bouteille appartient à cette adresse
 des Courjeolles Messieurs du Comité des recherches de
 l'Hotel de Ville de Paris. 19
 E:XXIX.N°362 seizieme
 Messieurs B.

EMPIRE FRANÇAIS
 DIRECTION GÉNÉRALE
 DES
 ARCHIVES.

Il y a 15. ans passés qu'agité du desir de faire
 cesser ces guerres désastreuses qui tiennent encore de la
 barbarie et de l'ignorance, j'avois imaginé que le seul
 moyen de modérer l'ambition de ceux qui veulent étendre
 leur puissance, ou satisfaire leur vengeance aux dépens
 de l'humanité, étoit d'arrêter les conquérans, et de
 préserver l'homme paisible de leurs atteintes cruelles.

L'arme que j'ai imaginée n'est que défensive et ne
 peut, en aucun cas, être employée offensivement; j'en ai fait
 usage la guerre dernière, lorsque je repoussai l'ennemi d'un
 île que j'avois conquise et dont il voulut me débusquer avec
 huit fois plus de troupes que celles que je commandois.

La France a déclaré qu'elle renonçoit aux conquêtes;
 Mais comme, sans doute, elle ne veut par la même entamer son
 territoire, mon arme est la conservation; son effet consiste à
 arrêter l'invasion des troupes étrangères. Je les arrête tout à coup

Fig. C2-AI.CPE.204a-002a. Correspondance de Courrejeolles relative à sa mine antipersonnel.
 [Archives nationales, Pierrefitte, D/XXIXbis/31B, dossier 325, pièces n° 19-20. Lettres des 26 et 29 juin 1791 du
 sieur Courrejeolles au comité de recherches de la municipalité de Paris sur la « courrejoline », son invention.]

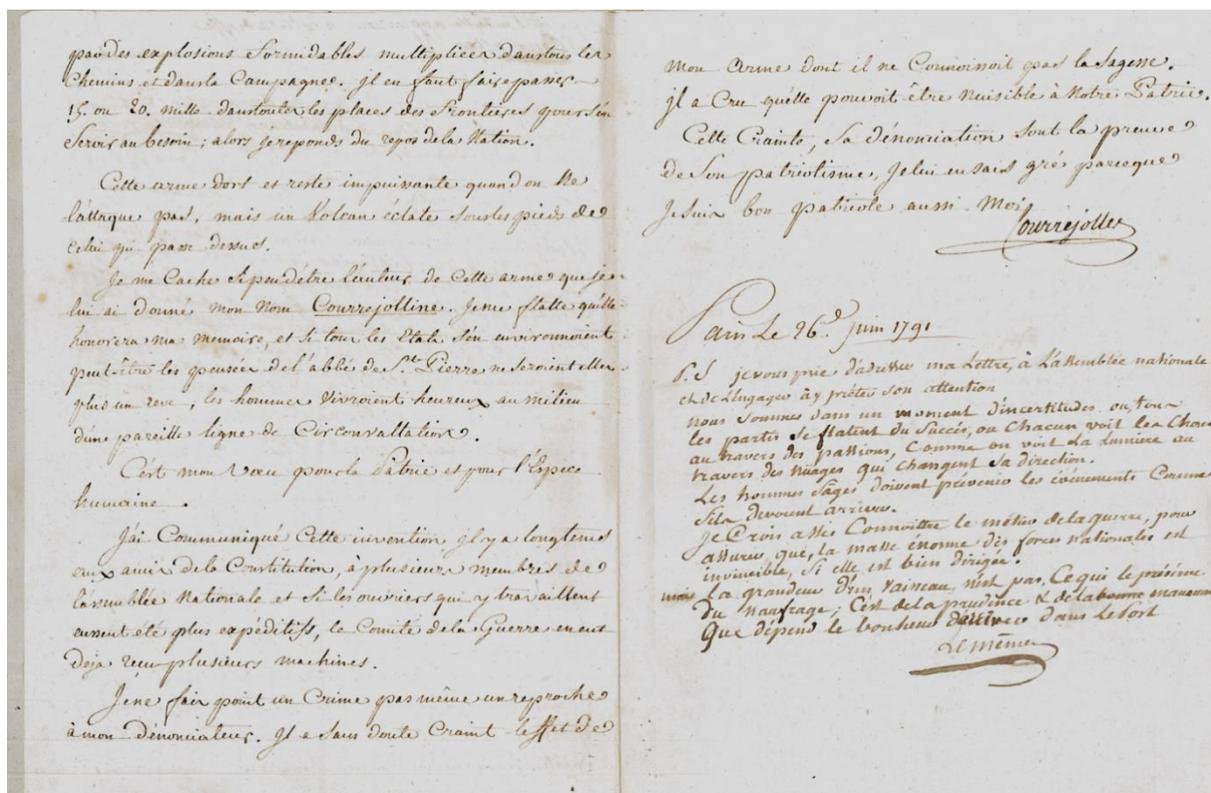


Fig. C2-AI.CPE.204a-002b. Correspondance de Courrejeolles relative à sa mine antipersonnel.
 [Archives nationales, Pierrefitte, D/XXIXbis/31B, dossier 325, pièces n° 19-20. Lettres des 26 et 29 juin 1791 du sieur Courrejeolles au comité de recherches de la municipalité de Paris sur la « courrejoline », son invention.]

1792. À son retour en France, Courrejeolles fait l'acquisition d'un terrain sur lequel il fait construire une somptueuse demeure, dite *Maison des Pages*, que l'on peut toujours admirer aujourd'hui à Choisy-le-Roi¹²²⁷.



Fig. C2-AI.CPE.204a-003. Maison de Courrejeolles à Choisy-le-Roi.
 [Mérimée dossier IA00119803.]

La façade de cet édifice en pierre de taille, est surmontée d'une balustrade et ornée de six pilastres corinthiens cannelés. Entre les fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage, cinq bas-reliefs rehaussent le décor avec leurs motifs à base

¹²²⁷ La demeure se situe 13 boulevard des Alliés à Choisy-le-Roi, 94600, Val-de-Marne.

d'angelots, de vases et de guirlandes. Au-dessus de la porte d'entrée, le bas-relief montre une muse à la harpe et deux cupidons¹²²⁸.



Fig. C2-AI.CPE.204a-004. Maison de Courrejeolles à Choisy-le-Roi.
[*Courtoisie François Gendron.*]



Fig. C2-AI.CPE.204a-005. Maison de Courrejeolles à Choisy-le-Roi.
[*Courtoisie François Gendron.*]

1794. Courrejeolles ne profite pas vraiment de sa nouvelle demeure puisqu'il est incarcéré le 17 floréal An II (6 mai 1794) comme en atteste l'archive se son inculpation¹²²⁹. Il est arrêté en ces temps troublés en tant que « suspect et réfractaire à la loi ». Son fils de 16 ans Jean-Baptiste et sa fille de 14 ans Elisabeth Aurore, témoignent en sa faveur pour contester l'accusation d'appartenance à la Société des Jacobins et pour expliquer que leur père n'a jamais pris la plume contre le gouvernement, étant lui-même député et ayant son suppléant pour le représenter en raison de son état de santé¹²³⁰. Les enfants de Courrejeolles contestent également le chef d'accusation « ayant refusé de prendre les armes le jour de la mort du tyran », indiquant que leur père souffrait alors d'une importante fièvre.

¹²²⁸ Il est possible de consulter en ligne le dossier illustré de cet édifice, dans les archives du Ministère de la Culture (consulté le 12.01.2018) :

<http://www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/HTML/IVR11/IA00119803/index.htm>

¹²²⁹ Archives nationales, Pierrefitte, DXXV-76, dossier 756, f° 35.

¹²³⁰ *Ibid.*

Les archives n'indiquent pas la durée de l'emprisonnement de Courrejeolles. En dépit de plus de trente années passées dans l'armée au service de la nation, Courrejeolles n'échappe pas aux turpitudes de la Révolution française.

Citoyens,

La pitié filiale nous impose aujourd'hui une tâche
 bien douloureuse pour des cœurs sensibles, nous réclamons
 un Père de qui dépend notre existence, incarcéré depuis 6 mois
 comme homme suspect, dit-on sous des dénonciations vagues, et
 dépourvus de preuves authentiques.
 nous allons le plus brièvement possible répondre aux différents
 chefs d'accusations portés contre lui :

1^{re} accusation
 nom dudit père, son lieu de naissance, son état, son Domicile
 épouse.

Le Citoyen François Gabriel Courrejeolles, né à St Pie,
 Baptisé à Bayonne, âgé de 56 ans, marié à Dominique, qui
 est resté son épouse, ayant 2 enfants, une fille âgée de 16 ans
 et un fils âgé de 14, domiciliés à Choisi depuis 1792, où il a
 acquis un bien provenant de Lyrân, sur lequel terrain il a
 fait une bâtisse qui n'est point encore achevée. Adressant
 ingénieurs à St et de St Louis. arrivé de St Dominique en qualité
 de député. Presque toute ses parents sont négociants
 à Bordeaux, et à Bayonne.

2^{de} accusation. Son état sa fortune avant la révolution et 40000^{fr} de rente
 épouse
 il ne jamais possédé 40000^{fr} de rente, la haine indétournée des
 agents du ancien gouvernement, ~~qui~~ avait détruit en partie
 tout de 24 ans de travail, qui ne formoit pas la moitié
 de cette rente. La dernière incendie du Cap. a achevé sa ruine
 totale, il ne lui reste donc plus, pour tout bien que l'acquiesce
 qu'il a faite à Choisi, dont il ne tire aucun revenu.

Fig. C2-AI.CPE.204a-006. Courrier des enfants de Courrejeolles faisant suite à son incarcération. [Archives nationales, Pierrefitte, DXXV-76 dossier 756, f° 35. Dossier sur l'incarcération de Courrejeolles.]

1797. Toujours plongé dans de multiples recherches scientifiques, Courrejeolles publie un ouvrage consacré relatif à la chimie optomatique (art d'apprendre par la vue)¹²³¹. Sur la page de couverture, il fait figurer des vers d'Horace qui montrent bien son sens pratique et sa pédagogie : « *Segnius irritant animos demissa per aures, Quam quae sunt oculis subjecta fidelibus.* » Au-delà de la traduction littérale « Ce qu'entend l'oreille trouble moins aisément le cœur que ce que voient des yeux attentifs », il faut comprendre plus simplement que les hommes ajoutent moins de foi à ce qu'ils entendent qu'à ce qu'ils voient. La publication de cet ouvrage sera saluée par l'ensemble de la communauté scientifique. Dans ses commentaires, le savant Fourcroy reconnaît les mérites du « citoyen Courrejeolles »¹²³² :

Le compte que je viens de rendre de l'ouvrage du cit. Courrejeolles, montre que ce citoyen, fort au courant des nouvelles découvertes en chimie, a eu pour but de commencer l'exécution d'un grand projet sur l'art de présenter les élémens des sciences dans un cadre nouveau, et sous une forme destinée à faire naître, par la seule inspection, une impression profonde et durable. Quoique ce travail soit à plusieurs égards éloigné de la perfection qu'il ne peut atteindre qu'avec le tems, quoiqu'il n'offre pas encore, à beaucoup près, l'ensemble des connoissances chimiques, ni peut-être la liaison que leur étude réclame en ce moment, les efforts du cit. Courrejeolles méritent l'encouragement des chimistes ; les idées de l'auteur sont exactes, précises et méthodiques ; son plan est ingénieux. Une exécution plus étendue et plus soignée rendra quelque jour son travail plus utile encore, s'il continue à le porter au degré d'amélioration dont il est susceptible,

Fig. C2-AI.CPE.204a-007. Appréciation du savant Fourcroy en 1799.
[*Annales de Chimie*, tome 31, 1799, p. 245.]

¹²³¹ François Gabriel Courrejeolles [sic], *Chimie optomatique, ou l'Art d'apprendre facilement cette science en aidant le discours de tableaux, de figures et de caractères symboliques, afin de mieux saisir, par la vue, les rapports de la composition et de la décomposition des corps.*, Livre premier, Minéraux, impr. de Delance, Paris, An VI (1797-98), 173 p. Bnf, notice FRBNF30280559, cote R7224. Également consultable en ligne (consulté le 12.01.2018) :

<http://www.babordnum.fr/viewer/show/640#page/n189/mode/2up>

¹²³² Citoyens Guyton, Monge, Bertholet, Fourcroy, Adet, Hassenfratz, Séguin, Vauquelin, C. A. Prieur, Chaptal & Van Mons, *Annales de chimie ou recueil de mémoires concernant la chimie et les arts qui en dépendent*, tome 31, Fuchs libr. et Guillaume libr., Paris, 30 Messidor an VII (18 juillet 1799), 340 p., p. 245. En ligne (consulté le 13.01.2018) :

<https://books.google.fr/books?hl=fr&id=hYU5AAAACAAJ&q=courrejeolles#v=snippet&q=courrejeolles&f=false>

1805. François Gabriel de Courrejeolles décède le 6 Nivôse an XIII (6 novembre 1805)
à Choisy le Roi¹²³³.

Acte de décès de Courrejeolles

№ 11 *Acte de Décès de Auguste François Gabriel Courrejeolles, ancien —*
officier du Génie, âgé de soixante huit ans, né à St. Omer —
Courrejeolles, Bayonne, décédé le jour d'hier dans cette commune, huit heures du matin
sur la déclaration qui nous a été faite par Bernard Dambas, officier
de santé qui a constaté le décès en présence de Jean Baptiste Courrejeolles,
sous-chef de Division de la poste domicilié à Paris, hôtel des Postes, âgé
de vingt cinq ans, fils du défunt et de Léonard Louis Coustillier —
chef de la Division des postes de Paris, où il est domicilié aussi hôtel des —
postes, les quels ont tous signé avec nous.

J. D. Courrejeolles, Dambas
Coustillier
Foret

Fig. C2-AI.CPE.204a-008. Acte de décès de Courrejeolles.
[AD du Val-de-Marne, 1E42, Acte de décès de Courrejeolles.]

¹²³³ Dans plusieurs documents, on trouve une information erronée : « mort à Choisey en 1827 ». Son acte de décès fait foi, ainsi qu'un inventaire après décès retrouvé dans le minutier des Archives nationales et daté du 27 Floréal an XIII (17 mai 1805) : Archives nationales, cote MC/RE/LXI/15.

AI.CPE.204b. Courrejeolles vu par le colonel Baudry des Lozières (Étude).

Les extraits retranscrits ci-après sont tirés de l'ouvrage du colonel Louis Narcisse Baudry des Lozières (1751-1841) dans son ouvrage *Second voyage à la Louisiane, faisant suite au premier de l'auteur, de 1794 à 1798*, Charles imprimeur, Paris, 1803, vol. 1, 415 p. En ligne (consulté le 17.01.2018) :

https://books.google.fr/books?id=E5wOAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Nota. Des « titres » de couleur, placés entre crochets, permettent de retrouver plus facilement les principaux sujets abordés. Par exemple : **[Mine antipersonnel]**.

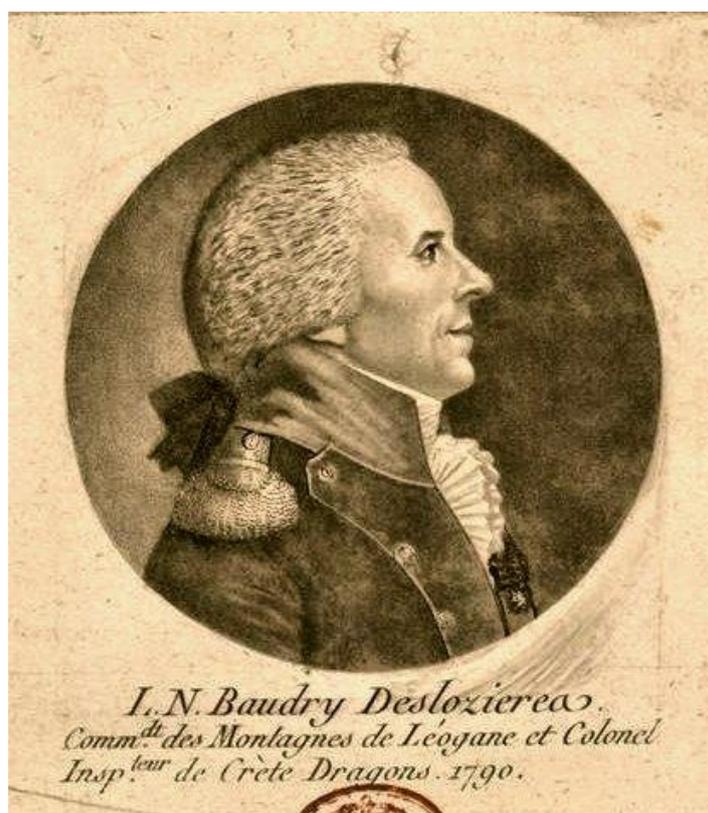


Fig. C2-AI.CPE.204b-001. Colonel Louis Narcisse Baudry des Lozières en 1790.
[Château de Versailles, LP 83-79^e.]

p. 233 à 238.

[François Gabriel de Courrejeolles] Une personne que je crois bien à portée de donner des lumières sur cette riche contrée, est M. Courrejeolles père, ancien ingénieur en chef à Saint-Domingue. Cet estimable citoyen a de vastes connaissances dans presque toutes les parties. Il est homme de génie, et son activité est susceptible, encore d'une grande latitude. Malheureusement il est au nombre de ces hommes à talents que leur modestie empêche d'être appréciés. Ses idées qu'il donne sans prétention et sans y attacher de prix, ont donné souvent du mérite à ceux qui l'ont fréquenté. On a même profité plus d'une fois de ses propres découvertes, et ce qui est affreux, plusieurs qui se sont approprié ses idées, ont cherché à métamorphoser en inconstance, en folie même, ce qui n'est chez lui que la marche d'un génie ardent, passant d'un objet à l'autre, après les avoir promptement approfondis. Né

heureusement, il n'a pas eu besoin de pâlir sur les livres et de faire de profondes études pour devenir savant. On pourrait dire qu'il a tout deviné, car il a tout appris par lui-même, et nous avons de lui plusieurs ouvrages qui lui feront toujours le plus grand honneur¹²³⁴. Mais il n'a jamais connu les voies détournées de l'intrigue, et par conséquent ni sa véritable bravoure, ni la vaste étendue de ses connaissances ne lui ont été d'une utilité lucrative. Sa réputation même n'a peut-être pas encore passé le cercle de quelques amis qui connaissent seuls tout ce qu'il vaut, soit comme militaire, soit comme savant. C'est avec cette modestie qu'il est parvenu à la vieillesse où la jeunesse du génie vit encore. [Retraite à Choisy-le-roi] Il s'est retiré modestement à Choisy, près Paris. C'est là qu'il peut réfléchir sur l'ingratitude et l'envie des hommes qui l'ont entouré et calomnié. Vraiment mal à son aise, après avoir été fort riche, il y gémit moins de sa pauvreté que de l'impuissance où on l'a réduit, d'être encore utile à sa patrie dans ses dernières années où ses conseils seraient d'un grand prix (19). Il est de la plus grande douceur dans la société, et sa fermeté est encore brave dans les occasions qui l'exigent. [Action aux colonies] Avant la révolution, la Colonie de Saint-Domingue était pleine de son nom, et quand les orages qui la désolent encore seront apaisés, sa réputation, sans doute, y surnagera, et l'on se rappellera toujours avec plaisir la sensation que ses idées y faisaient naître. Je suis l'interprète des Colons, et j'espère qu'ils me sauront gré de saisir les occasions de rendre justice à ceux qui les ont le mieux servis. M. Courrejeolles était également bien connu à la Louisiane où il a longtemps habité, et qu'il a enrichie par des moyens dont les habitants ont profité. Par exemple, on lui doit l'art d'y sécher promptement l'indigo, par le moyen de la sciure de bois ou par le sable artistement combinés, et il pourrait être utile encore aux hommes d'état qui s'occupent de cette Colonie, mais qui ne l'ont pas vue, et il est une nouvelle preuve, qu'avec beaucoup de mérite on peut être fort malheureux.

[Dette de Saint-Domingue] Il a une idée sur les dettes de Saint-Domingue, qui n'a besoin que d'un léger développement ; c'est celle de les acquitter en donnant aux créanciers de cette Colonie autant de concessions dans la partie ci-devant espagnole, qu'il en faut pour les satisfaire. Ce serait une manière fort commode pour le gouvernement de payer les dettes des malheureux habitants de Saint-Domingue, et même un moyen de population qui n'est point à négliger. Les créanciers raisonnables saisiraient promptement cette occasion d'être remboursés en vendant ces terres à de riches particuliers qui les mettraient en valeur, ou en les gardant pour eux-mêmes, et les faisant cultiver pour leur compte. Dans ce cas la Colonie de Saint-Domingue aurait le double avantage de se débarrasser de ses créanciers et d'augmenter en propriétaires. Dans le fait, il y a plus de terres à concéder, qu'il n'en faut pour payer les dettes des malheureux Colons réfugiés. Mais s'il arrivait qu'il en fallût davantage, la Louisiane y pourvoirait, et les Colons infortunés de Saint-Domingue obtiendraient du gouvernement une consolation dont ils ont le plus grand besoin dans leurs malheurs.

Il existe bien un arrêté du 19 fructidor an 10, qui suspend le paiement des dettes de Saint-Domingue, pendant cinq ans. Cet arrêté, sans doute, est une bienfaisance du gouvernement ; il prouve la bonne volonté qu'ont les chefs de soulager les Colons : mais ce n'est qu'un léger palliatif ; le moment de la douleur reviendra, et il ne sera que plus sensible. Car il ne satisfait ni les créanciers qui sont avides, ni les débiteurs dénués de toutes facultés. Les cinq ans finiront, et les moyens des Colons n'auront fait

¹²³⁴ Entre autres sa *chimie optomatique*, à laquelle est joint un tableau extrêmement ingénieux. Le tout n'a pas 300 pages, et l'on y apprend, EN PEU DE JOURS, la chimie entière revêtue de sa nouvelle forme. L'idée est de lui, l'exécution lui appartient, et il ne doit rien aux autres de ce qui constitue les conceptions de cet ouvrage précieux.

aucun progrès. Ou il faudra prolonger beaucoup plus cet arrêté, ou les Colons seront dans le pitoyable état dont le gouvernement voudrait les tirer. Dans le premier cas, quelques créanciers inhumains crieront ; dans le second les Colons seront encore une fois écrasés ; et en définitif, c'est l'État qui perdra, puisque les planteurs ne pourront plus se livrer à la culture, et que ceux qui les remplaceront, par la vente forcée de leurs biens, n'en sauront pas assez pour obtenir des terres toute la valeur dont elles sont susceptibles. Déjà nous avons traité cet article, et nous y renvoyons le lecteur (20).

Le moyen proposé par M. Courrejeolles, est donc le plus avantageux, et pour les créanciers et pour les débiteurs de Saint-Domingue. Il n'en coûtera rien au gouvernement, et celui-ci même y gagnera, parce que la classe des cultivateurs augmentera considérablement, et que les revenus se multiplieront proportionnellement à la quantité des moyens agissant.

p. 357 à 368 ;

(19) Page 235. **[Rivalités du Corps du Génie]** M. Courrejeolles a fait en 1782 et 1783, dans l'armée du marquis de Saint-Simon, les campagnes d'Yorktown, en Virginie, et de Saint-Christophe dans les Antilles. N'étant qu'ingénieur des Colonies, les officiers du corps du génie de France, ne voulurent ni le reconnaître ni l'employer sur le continent de l'Amérique ; effet du préjugé ridicule qui existait autrefois, entre les professions de France et celles des Colonies, et qui produisait tant d'actes d'extravagance et d'injustice ! Le général l'en dédommagea en le gardant auprès de lui, et en l'employant dans des missions particulières dont il se tira toujours avec autant de valeur que d'intelligence. Après le siège d'Yorktown il crut devoir s'expliquer avec le chef en second du corps du génie, qui avait envers lui des torts que son âme fière ne pouvait oublier. Ce chef provoqué, crut plus prudent de porter plainte au général en chef, Rochambeau¹²³⁵, que d'accepter le cartel, et la politique voulut que M. de Courrejeolles fut mis aux arrêts, jusqu'au départ de l'escadre sur laquelle il était embarqué.

[Martinique] Arrivé à la Martinique, M. de Geofroy, chef du corps du génie, l'accueillit et l'employa. Que l'homme à talents éprouve partout de difficultés pour parvenir, tandis que la médiocrité perce avec aisance ! Enfin, M. de Bouillé reconnut les talents de M. de Courrejeolles, et lui confia les opérations les plus périlleuses.

[Saint-Christophe 1782] Ce fut lui, qui, à la tête d'un détachement de Dillon, pendant le siège de Saint-Christophe, allait toutes les nuits *baliser* la montagne appelée *Brimstone-Hill*. Il y ouvrit dans les ronces, les épines, et en contournant les rochers, plusieurs chemins pour donner l'assaut à la place. Il les forma jusqu'au pied des remparts, en évitant tous les avant-postes de l'ennemi, et sans en être aperçu. Dès que le général anglais en eut connaissance, il envoya sa capitulation ; la place se rendit, et l'île fut soumise. Je ne puis résister au plaisir de citer deux traits à Saint-Christophe, qui caractérisent ce brave militaire.

L'aile gauche de l'armée, aux ordres du marquis de St. Simon, était campée dans la plaine, et le quartier-général disposé dans les maisons des planteurs. Courrejeolles, ne trouvant point de maison qui lui convînt, en arrière de la ligne, se logea en avant, sous le feu de la place. Seul, avec son domestique, il occupa une maison que les propriétaires avaient évacuée à l'approche des Français. L'ennemi voyant du mouvement dans cette maison, y pointa une pièce de canon, et la cribla de boulets.

¹²³⁵ Le père du capitaine général à Saint-Domingue aujourd'hui.

Courrejeolles ne désespère pas, il se jette dans son hamac, et il s'y endort. Un boulet vient labourer sous lui, et le couvre de terre. Son mulâtre effrayé, lui crie de se sauver. « Vas te promener, lui répond Courrejeolles, et laisse-moi dormir ». En effet, il se rendort. N'est-ce pas le même trait et l'intrépidité de Charles XII.

Pendant le siège du Réduit, Courrejeolles est chargé d'une reconnaissance. Au milieu de ses observations, il s'amuse à crayonner la vue de la montagne. Une jambe croisée sur le col de son cheval, il dessinait tranquillement. Arrive une patrouille ennemie ; du flanc du morne elle lui lâche quelques coups de fusil. « Cinquante contre un, leur crie-t-il, vous êtes bien j... f... ! pour votre peine je vais vous dessiner ! » Effectivement, il continua son travail, et la patrouille dans l'admiration, qui d'ailleurs ne pouvait venir à lui, à cause d'une cavité énorme, d'une large *falaise* qui les séparait, cessa son feu, et elle se retira en riant.

[Proposition tactique refusée par de Grasse] Après la conquête de l'île, et de retour à la Martinique, l'amiral de Grasse se disposait à faire voile pour Saint-Domingue, où il devait joindre la flotte espagnole, pour aller ensuite attaquer la Jamaïque. Mais Rodney avait rassemblé, à Sainte-Lucie, toutes les forces navales que l'Angleterre mettait à sa disposition, et se tenait prêt à *Courre-Sus* M. de Grasse, pour l'arrêter dans sa marche, pour faire échouer sa jonction, et détruire les projets ultérieurs de l'armée combinée ; ce qui, effectivement arriva le 12 avril 1782. Rien ne pouvait empêcher l'amiral Rodney, de mettre à la voile en même-temps que M. de Grasse. Courrejeolles propose, sur le champ, un moyen à M. de Bouillé. C'est, dit-il, de faire sortir, dans la nuit, deux frégates, dont une de construction anglaise, de leur faire gagner pendant l'obscurité le vent de Sainte-Lucie, pour, à la pointe du jour, cingler vers cette île, l'une avec le pavillon de prise, et l'autre avec celui de preneur, d'entrer au Port anglais de front, et de se couler ensemble au détroit de la baie. Rodney ainsi bloqué, emploiera au moins deux jours à s'ouvrir le passage, et ces deux jours suffisent à l'armée française pour se mettre hors de toute atteinte.

Cette expédition est merveilleuse, mais elle offre le plus grand péril, dit M. de Bouillé, à Courrejeolles, qui voudra la conduire ?

Moi, reprit celui-ci. Je sais qu'il y va de la corde si on est pris. Mais que ne doit-on pas faire pour sa patrie ? Au surplus, c'est mon affaire de me sauver, et j'en réponds.

M. de Bouillé accueille le projet avec ardeur, et l'offre à M. de Grasse. Celui-ci hausse les épaules, et dit qu'il ne prend point conseil des officiers de terre. Voilà comme l'orgueil fait dire et faire des sottises !... Je n'achève pas !

[Prisonnier des Anglais] M. de Courrejeolles était sur le vaisseau le *Zélé*, dont l'arrivée et la dérive ont amené le fameux combat du 12 avril 1782. Il passa sur le *Caton*, il fut pris sous Porto-Rico, dans la dérouté générale, et conduit en Angleterre, On l'échangea : à sa rentrée en France, il rencontre à Calais une Anglaise qui venait à Paris. **[Ordre de Saint-Louis gagné au feu]** Cette femme était belle et riche. Notre officier fait route avec elle, et il lui sert de chevalier dans un pays où elle était tout-à-fait étrangère. Un jour qu'il l'accompagnait à la *Redoute Chinoise*, elle fixe l'attention de quelques-uns de ces chevaliers de Saint-Louis de l'ancienne cour, et qui en avaient la rouerie. Ils la suivirent en se demandant les uns aux autres : Quelle peut être cette femme ? elle est ma foi bien jolie ! il est difficile d'être plus richement vêtu ! Mais quel est l'homme en noir qui l'accompagne ? Son teint est aussi foncé que son habit ! est-ce un mulâtre, un maure, un nègre ? Non, leur répond M. de Courrejeolles, en les fixant fièrement, *c'est un officier qui vient de gagner, au soleil, la croix de Saint-Louis que vous avez eue à l'ombre !... Pas un seul ne répliqua.*

Il n'avait que quatre ans de service réel, et il demandait la croix, non par conséquent sur la longueur de ses services, mais sur des actes de valeur qu'attestaient les

généraux sous lesquels il avait servi. M. de Bouillé lui avait écrit à ce sujet la lettre la plus flatteuse. Rebuté dans les bureaux, comme on ne l'est que trop fréquemment, parce qu'il arrive assez souvent que les commis en chefs se servent du nom des ministres, pout être ministres eux-mêmes ; il écrivit un jour à M. de Castries, ministre de la marine : « Une dame de la cour m'a proposé de me faire avoir la croix si je faisais pour elle le sacrifice de cent louis. Je lui ai répondu ce que je vous répondrais à vous, M. le maréchal, ce que je dirais au roi lui-même, c'est, que, si S. M. m'accordait la croix de cette manière, je l'accepterais d'une main pour la lui rendre de l'autre. Les généraux sous lesquels j'ai servi, disent que je l'ai méritée. Je la réclame donc comme une récompense due à mon service, et je ne la demande pas à l'or ou à l'intrigue que je méprise ».

Sur la prolongation du refus, il disait : « *Je suspendrai avec un ruban ponceau, la lettre de M. Bouillé à ma boutonnière, et j'en serai plus glorieux que de la croix ; car, si on peut avoir celle-ci avec un peu d'or, on n'a l'autre qu'avec de la valeur, PRÆMIUM VIRTULIS BELLICÆ* ».

Sa bravoure, enfin, fut couronnée, et peu de temps après qu'il fut envoyé à Saint-Domingue, il y reçut la croix de Saint-Louis, des mains du général d'Argout [en fait, des mains de son successeur le gouverneur de Bellecombe], à l'instant où il partait pour s'emparer des Isles-Turques, qui lui ont fourni de nouvelles occasions de montrer de nouveaux prodiges de valeur et de génie.

[Mine antipersonnel] Pendant son séjour en France, après la prise de Saint-Christophe, M. Courrejeolles pensant à la position de l'armée française, assiégeant la place, et prise à revers par l'armée du général Prescott[t], que l'amiral Hood avait débarqué sur les derrières, pensant, dis-je, que si M. de Flechein n'avait pas réussi à la repousser, cette colonne ennemie pouvait nous surprendre par un défilé étroit, le seul chemin qui existât entre le bord de la mer et la montagne escarpée ; il inventa une espèce de phosphore, qui, enfermé dans un léger tube de verre, s'enflammait à l'instant que ce verre se brisait. Il plaça ce phosphore enfermé dans un verre, sur la mèche d'une bombe chargée, et cacha le tout sous du sable. C'était la représentation de ce qu'il voulait faire pour assurer les derrières dont il s'agit. Ce plan fut exécuté en grand. L'ennemi approchant, marche sur des bombes ainsi couvertes. Les verres se brisent, le contact de l'air extérieur développe le phosphore, l'enflamme, les mèches s'allument, les bombes éclatent, et l'ennemi est culbuté. Ces expériences ont parfaitement réussi plusieurs fois, et dans le temps M. de Courrejeolles en fit hommage à M. de Lafayette, général en chef. Il avait tracé beaucoup d'autres moyens de se défendre ; mais la révolution étant arrivée à son plus haut degré de fureur, et ne la regardant que comme une guerre monstrueuse entre citoyens, il les a tous jetés au feu, par la raison, dit-il, qu'il ne voulait pas donner aux scélérats, de nouvelles ressources de destruction.

[Jugement du marquis de Bouillé] M. de Bouillé disait de M. de Courrejeolles : « *Je ne connais point d'homme plus utile dans une armée. Sa tête est un volcan dont l'éruption est continuelle. Il jette sans cesse des laves. C'est au général habile à les choisir.* » En effet, on peut consulter M. Courrejeolles sur presque tous les objets civils et militaires. Son génie crée à l'instant, et il est rare qu'on ne soit pas satisfait.

M. Alexis-César Bonamy, autrefois aide-de-camp du général marquis de St. Simon, nous a confirmé la plus grande partie des faits que nous avons rapportés, et qu'il a vus de manière à ne laisser aucun doute. Il servait à la même époque, et dans les mêmes lieux où M. Courrejeolles se distinguait d'une manière aussi honorable. Il existe beaucoup d'autres anecdotes sur ce respectable citoyen. Nous les avons recueillies même à Saint-Domingue ; mais les temps malheureux qui m'ont fait perdre tant

d'autres choses, n'ont pas respecté davantage ce que j'avais ramassé à l'égard de ce digne officier du génie, et chez lequel le génie réside réellement.

[**Jugement de Baudry des Lozières**] Une honteuse prostitution d'esprit, prodigue souvent une honteuse célébrité à des gens sans mérite, et cette fumée, nauséabonde, accordée par des auteurs affamés, à des gens qui ne sont que riches, se dissipe à mesure qu'elle s'élève. Mais l'hommage que nous rendons à M. Courrejeolles, est pur comme son cœur. Nous n'avons à craindre que le reproche de n'en pas savoir assez sur son compte, et quelque jour, n'en doutons point, on achèvera son éloge. Qui peut mieux le faire que M. Moreau de St. Méry, conseiller d'état, et maintenant administrateur-général des États de Parme, de Guastalla et autres lieux ? Il est de tous les temps son ami, et celui de tous les hommes utiles ! Il est plus à portée que beaucoup d'autres, de payer ce tribut au mérite, puisqu'il faut un grand peintre pour faire le portrait d'un grand homme.

François Gabriel de Courrejeolles est membre du Cercle des Philadelphes, une petite société scientifique et médicale dont l'objet principal est de contribuer à l'avancement des sciences et à la grandeur de la colonie de Saint-Domingue.

Fondé à Cap-Français par les deux frères Baudry des Lozières, le Cercle des Philadelphes dépose ses statuts le 9 décembre 1784 sous la forme de 63 articles¹²³⁶. C'est la première académie coloniale française de sciences, établie sous les tropiques. Les statuts régissent l'ordre intérieur, l'action du cercle ainsi que ses activités avec l'extérieur. On peut y lire : « Nous nous engageons à ne rien entreprendre de contraire aux lois du royaume, à nous conformer aux statuts de la société et à resserrer les liens qui doivent nous unir. » Cette société savante sera active de 1784 à 1793, finalement victime de la Révolution française.

Les travaux du professeur américain James E. McClellan sont actuellement les plus aboutis en ce qui concerne l'origine et l'histoire de ce cercle de savants. Selon lui, il faut abandonner l'interprétation qui prévalait jusqu'aux années 1980, présentant le cercle comme une institution d'inspiration maçonnique¹²³⁷. McClellan soutient que l'analyse historique conduit désormais à une alternative dont les termes sont plus crédibles : d'une part celle qui considère le cercle comme une émanation de la monarchie et du gouvernement colonial et, d'autre part, celle qui voit plutôt dans le cercle une initiative des colons blancs. En effet, un discours prononcé par Baudry des Lozières¹²³⁸ montre à l'évidence la distance prise par le cercle vis-à-vis de toute activité maçonnique : « Formons une société de physique et de littérature et que notre secret ne soit que celui du génie ou de la science. Ne nous assujettissons point à des formules qui donnent des entraves à la raison [...]. Nos formules, au lieu de ces minauderies enfantines qui elles-mêmes ont renversé en grande partie le temple des maçons, doivent consister dans beaucoup de politesses, d'égards et de bienséance parmi nous. »

¹²³⁶ Statuts du Cercle des Philadelphes, Statuts en 63 articles, Port-au-Prince le 9 décembre 1784, impr. Charles-Louis Dufour de Rians, 1785, 21 p. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb336136561>
Archives nationales, Marine F 381 : Cercle des Philadelphes (statuts de l'association).

¹²³⁷ James E. McClellan III, « L'historiographie d'une académie coloniale : le Cercle des Philadelphes (1784-1793) », in : *Annales historiques de la Révolution française*, n° 320, 2000, p. 77-88. En ligne (consulté le 10.12.2017) : <http://journals.openedition.org/ahrf/148>

¹²³⁸ Discours prononcé par le maçon et Philadelphes Baudry des Lozières, à Saint-Domingue en août 1784, archives de l'*American Philosophical Society*, Philadelphie, en ligne (consulté le 11.01.2018) : <http://journals.openedition.org/ahrf/docannexe/image/148/img-1.jpg>

D'ailleurs le discours d'ouverture de ce cercle tend à prouver cette nouvelle approche indépendantiste : « Cependant le désir d'acquérir des connaissances paroît s'introduire dans nos Colonies ; peut-être qu'enfin cette masse de lumière qui éclaire l'Europe depuis un siècle qui a pénétrée partout successivement, passera les mers un jour, et étendra jusqu'à l'Amérique les rayons de son influence.¹²³⁹ » La liste des membres comprend, outre le président Charles Arthaud, des célébrités comme Cosme d'Angerville, chirurgien du roi à Cap-François et membre de la faculté de médecine, Auvrey, Baudry des Lozières et le botaniste Dubourg. Les membres se répartissent en trois catégories : les associés résidents fixés à vingt, les associés coloniaux, et les associés nationaux et étrangers dont le nombre n'est pas limité. La répartition professionnelle des membres est révélatrice des équilibres recherchés : 35 % sont des gens de robe ou des habitants, 31 % sont issus de professions médicales (médecins, chirurgiens et vétérinaires), 26 % sont des militaires, 3 % seulement sont des négociants et 5 % n'appartiennent à aucune de ces catégories.

À partir de ces pourcentages, James E. McClellan arrive à la conclusion suivante : « au centre du *Cercle des Philadelphes* des forces centrifuges fortement marquées d'autonomisme étaient efficacement contrebalancées par des forces centripètes issues de la politique royale et *vice versa*. C'était, au sein même du *Cercle*, un conflit entre deux idéologies et deux politiques qui ne pouvait pas demeurer en équilibre longtemps après 1789.¹²⁴⁰ »

Le cercle compte jusqu'à 162 membres et l'un des plus illustres n'est autre que Benjamin Franklin de Philadelphie. Avec une telle figure de proue, il est clair que le cercle ne se limite pas à faire se rencontrer colons et administrateurs coloniaux français, il est également prétexte à des échanges entre monarchistes français et indépendantistes américains. Dans ce cadre, on pourrait imaginer que les importants fonds alloués au cercle pour la recherche scientifique française, finançaient également la cause américaine.

¹²³⁹ Jean-Baptiste Thiebault de Chanvalon, *Voyage à la Martinique, contenant diverses observations sur la physique, l'histoire naturelle, l'agriculture, les mœurs, et les usages de cette isle, faites en 1751 et dans les années suivantes*, Paris, J. B. Bauche, 1763, 335 p., p. 230. En ligne (consulté le 10.12.2017) : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k102016b>

¹²⁴⁰ James E. McClellan, « L'historiographie d'une académie coloniale : le Cercle des Philadelphes (1784-1793) », *op. cit.*

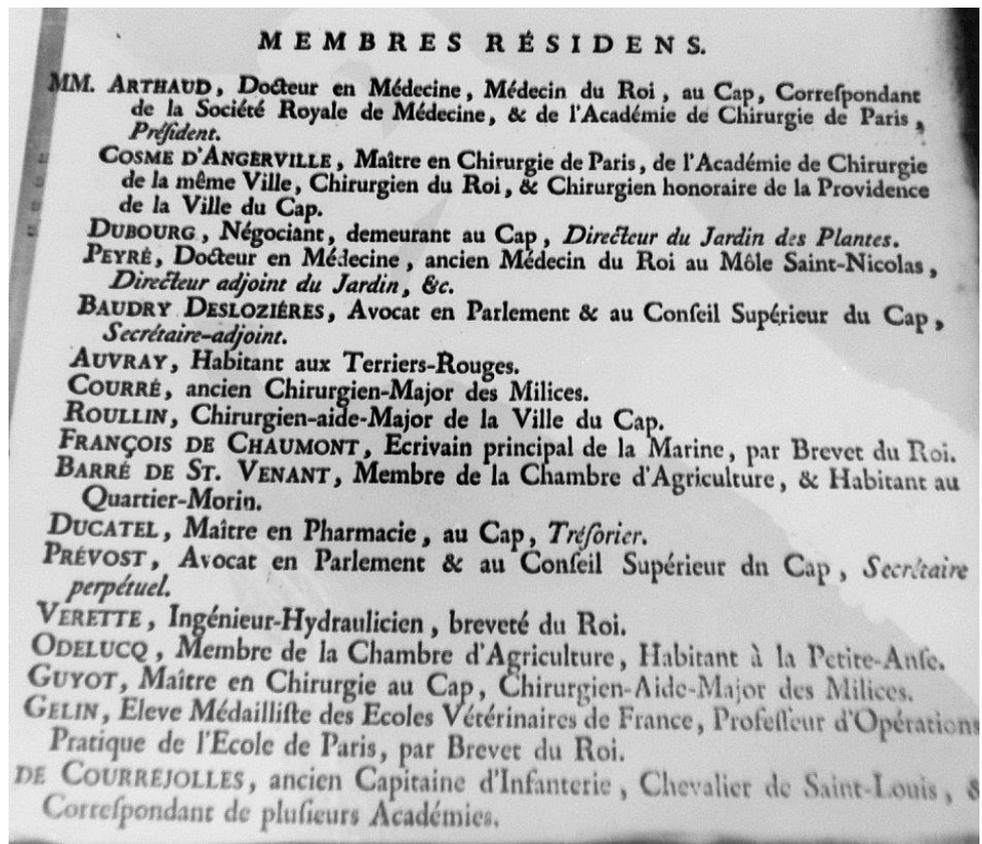


Fig. C2-AI.CPE.204c-001. Extrait de la liste des membres résidents du Cercle des Philadelphes.
[Archives nationales, Marine, F³81, Cercle des Philadelphes (statuts de l'association).]

Le dimanche 17 mai 1789, soit seulement cinq ans après sa création, les lettres patentes de Louis XVI légifèrent la création du Cercle par la naissance de « La Société Royale des Sciences et des Arts du Cap-Français »¹²⁴¹. En outre, cette reconnaissance fait passer la subvention royale de 3 000 à 10 000 livres, ce qui constitue alors une somme très considérable. L'académie a déjà à son actif plusieurs publications relatives au tétanos (1786), aux maladies épizootiques, à la cochenille et aux eaux minérales. De plus, le Journal de Physique de l'abbé Rozier, organe quasi officiel de l'académie des sciences, publie de temps en temps les travaux des Philadelphes. Un autre exemple de publication est celui de 1788 relatif à la conservation des papiers, de Charles Arthaud, ancien médecin du roi et président de l'académie. Dans cette dissertation, Arthaud présente les méthodes utilisées par différentes civilisations (égyptienne, romaine, chinoise, péruvienne, etc.) pour créer et conserver leurs documents écrits. Il y présente également les types de papier qui semblent le mieux résister aux insectes en milieu tropical. L'académie décide même

¹²⁴¹ Il n'était pas rare que les académies de province attendent jusqu'à vingt-cinq années durant, une telle reconnaissance.

de lancer un concours et d'offrir un prix à quiconque parviendra dans la colonie de Saint-Domingue à fabriquer un papier résistant aux insectes¹²⁴².

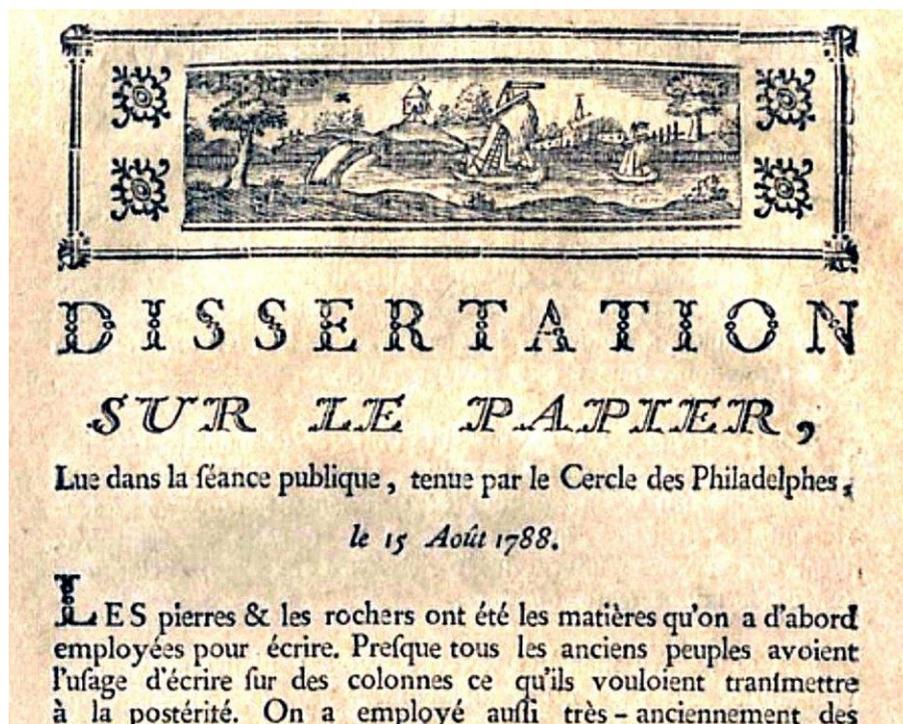


Fig. C2-AI.CPE.204c-002. Extrait de la dissertation de Charles Arthaud sur le papier.
[Bibliothèque Haïtienne des Pères du Saint-Esprit.]

Dès 1788, le Cercle des Philadelphes émet ses premiers jetons, sortes de médailles de reconnaissance destinées aux membres.



Fig. C2-AI.CPE.204c-003. Jeton officiel du Cercle des Philadelphes.
[Copyright Inumis.]

À l'avvers des jetons figure le profil droit du buste du roi avec la légende *Louis*

¹²⁴² En 2006, le Bureau Caraïbe a appuyé la numérisation du fonds colonial « Les imprimés à Saint-Domingue » de la Bibliothèque Haïtienne des Pères du Saint-Esprit, l'une des bibliothèques patrimoniale de cette île. Il s'agit d'environ 150 textes imprimés à Saint-Domingue avant l'indépendance d'Haïti sur les 400 ouvrages produits au Cap-Français à Port-au-Prince ou aux Cayes de 1764 à 1804. Ces documents comprennent ceux du Cercle des Philadelphes.

La dissertation d'Arthaud sur la conservation du papier (20 pages) est accessible en ligne (consultée le 15.01.2018) : <https://www.wdl.org/fr/item/14718/>

XVI roi de France et de Navarre. Cette représentation est caractéristique de cette période, montrant le roi avec un ruban noué dans les cheveux, en habit de cérémonie, avec le cordon de l'Ordre du Saint-Esprit et le collier portant le bijou de la Toison d'or.

Au revers, une ruche est entourée de chaque côté par dix abeilles en vol. En chef, dominant la ruche, un soleil rayonnant à visage humain et une inscription en latin *Exercet sub sole labor*, signifiant *Sous le soleil toujours elles travaillent*. La ruche symbolise le refuge de l'abeille ouvrière (*apicula*). Cette abeille jalonne l'histoire de France du tombeau de Childéric I^{er} père de Clovis, à Napoléon I^{er}, qui y voient le symbole de la souveraineté. « *Rien ne ressemble à une âme comme une abeille. Elle va de fleur en fleur comme une âme d'étoile en étoile, et elle rapporte le miel comme l'âme rapporte la lumière* »¹²⁴³.

La symbolique des abeilles et de la ruche est courante dans la numismatique des jetons depuis le début du règne de Louis XIV. Comme le souligne Jérôme Jambu dans son étude du jeton des États de Lille avec la même symbolique au revers, les abeilles symbolisent certaines catégories de serviteurs de la Monarchie, la ruche incarnant le palais¹²⁴⁴.

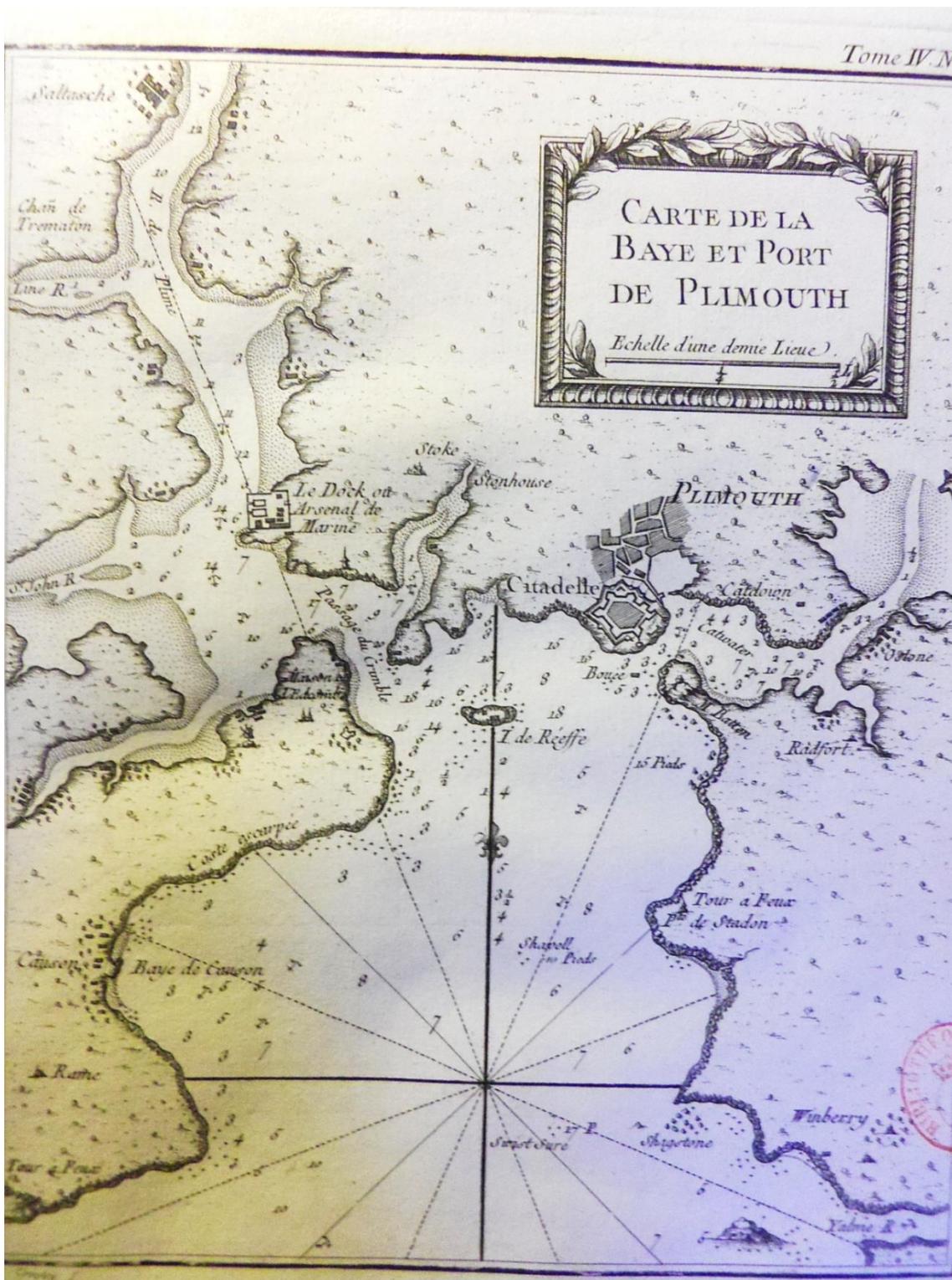
Dans la science des blasons, l'abeille comme l'essaim et la ruche symbolisent tout à la fois l'obéissance et l'éloquence en rapport avec le miel. La cire d'abeille en raison de sa pureté, fut longtemps utilisée pour la fabrication des cierges. Déjà dans l'antiquité égyptienne, les abeilles incarnent les larmes du dieu Ré. Par leur va et vient incessant elles relient le ciel et la terre, le temporel au spirituel. Le soleil à visage humain fait bien entendu référence au Roi soleil, mais aussi au monarque français en cours de règne et au rayonnement de la monarchie par le savoir et la diffusion des connaissances scientifiques. Au pied de la ruche figure l'inscription *Cercle des Philadelphes*.

¹²⁴³ Victor Hugo, *Quatrevingt-treize*, Le Livre de Poche, Paris, 2001, 575 p., p. 235.

¹²⁴⁴ Jérôme Jambu, « Le jeton des officiers de la Monnaie de Lille », in : *Bulletin de la société française de numismatique*, 68^e année, n° 6, juin 2013, p.182-190. En ligne (consulté le 19.05.2019) : https://www.academia.edu/16449606/Le_jeton_des_officiers_de_la_Monnaie_de_Lille_BSFN_juin_2013

AI.CPE.205. Carte de la baie et du port de Plymouth.

[Bnf, département Cartes et plans, Division 5, portefeuille 23 du service hydrographique.]



AI.CPE.206. Plan de Portsmouth et des environs.

[Bnf, département Cartes et plans, Division 7, portefeuille 22 du service hydrographique.]

Plan de Potsmouth et des environs avec les rades de Spit Head et de St Helene.



LE CHIFFRE

1. Le *mot du guet* du *Chiffre indéchiffrable*

Contrairement au chiffre utilisé par Bellecombe, qui appartient à la catégorie du chiffre *monoalphabétique et par substitution*, le système du *Chiffre indéchiffrable* est dit *polyalphabétique*. Du fait de sa relative complexité, il est réservé à un degré de secret élevé et il est donc beaucoup moins utilisé que le chiffre à simple clé plus adapté aux échanges quotidiens de moindre importance.

Dans le *Chiffre indéchiffrable*, la sûreté est assurée par l'emploi de ce que l'on dénomme un *mot du guet* qui peut être un mot convenu mais qui est plus généralement une phrase convenue. On place un des caractères du *mot du guet* au-dessus d'un des caractères du mot que l'on veut chiffrer. Ce système s'appuie sur un alphabet de 36 caractères composés de 27 lettres et de 9 numéros (chiffres ou nombres). Même s'il est possible de n'utiliser qu'un seul mot comme *mot du guet*, il est préférable d'employer une combinaison quelconque des 36 caractères de l'alphabet convenu (lettres et numéros) afin de multiplier le nombre de combinaisons et de renforcer ainsi la sûreté du chiffre.

Pour déchiffrer un message, le destinataire doit bien entendu connaître le *mot du guet*. Mais un même alphabet de lettres et numéros peut être donné à plusieurs destinataires en ayant pris soin de numéroter les caractères ; en envoyant un pli contenant une suite de chiffres écrits à l'encre sympathique, il est ainsi possible d'envoyer plusieurs *mots du guet* différents à différents destinataires. Une notice française anonyme datée de 1791 explique en huit pages le fonctionnement et les possibilités du système¹²⁴⁵.

¹²⁴⁵ Anonyme, *Le Chiffre indéchiffrable*, librairie Gattey, Palais-Royal, Paris, 1791, 8 p. Un exemplaire est conservé à la Bibliothèque de l'État de Bavière, Munich, Allemagne. En ligne (consulté le 28.05.2018) : https://books.google.fr/books?id=nqNAAAAcAAJ&dq=mot+du+guet+chiffrement&hl=fr&source=gbs_navlinks_s

2. L'encre sympathique

Avant l'adoption du chiffre, les agents américains utilisent tout simplement une encre sympathique composée de chlorure de cobalt, de glycérine et d'eau¹²⁴⁶. George Washington suggère que les rapports soient écrits avec cette encre invisible sur la page blanche d'un pamphlet ou d'un livre, ou à la fin d'un registre ou d'un almanach, ou de toute publication de peu de valeur mais toujours sur la dernière page. Pendant la guerre, Washington continue de privilégier ce système, notamment dans sa correspondance avec le *major* (chef d'escadrons de Dragons) Benjamin Tallmadge, son chef du renseignement militaire¹²⁴⁷. Il faut dire que les progrès de la chimie ont relégué aux oubliettes la méthode archaïque du texte révélé par chauffage du papier. Ces progrès permettent de multiplier les encres sympathiques et leurs révélateurs¹²⁴⁸.

3. La naissance du renseignement américain

En 1775, un peu avant le système Tallmadge, Charles Dumas met au point le premier chiffre diplomatique, rapidement adopté par le Congrès et Benjamin Franklin¹²⁴⁹. Son système substitue des numéros aux lettres, dans l'ordre dans lequel elles apparaissent dans un paragraphe de prose française contenant 682 symboles. Chaque lettre à crypter pouvant être remplacée par plus d'un numéro, cette méthode est bien supérieure au système standard dans lequel on se contente de remplacer les lettres comprises entre A et Z par un numéro compris entre 1 et 26.

¹²⁴⁶ John A. Nagy, *Invisible ink: spycraft of the American Revolution*, Westholme, Yardley, Pennsylvanie, 2009, 400 p.

¹²⁴⁷ *Memoir of Colonel Benjamin Tallmadge [1754-1835]*, edited by Henry Phelps Johnston, Gilliss Press, New York, 1904, 168 p. [first edition, Thomas Holman, New York, 1858]. chap. IX, p. 129, Tallmadge and the Secret Service 1778-1783 – His spies and Arnold : [...] *They transmitted some of their information in cypher [...] written in an invisible ink which Washington supplied* (Ils transmettaient certains de leurs renseignements chiffrés [...] écrits avec une encre invisible que fournissait Washington). En ligne (consulté le 22.12.2017) :

[https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.\\$b538797;view=1up;seq=281](https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.$b538797;view=1up;seq=281)

¹²⁴⁸ Deux procédés sont utilisés à cette époque. Le premier utilise une solution au bismuth pour l'écriture et un révélateur à base d'ammoniacale. Le second fait appel à une solution à base d'acide gallotannique et d'acacia pour l'écriture ; le révélateur est une solution à base de sulfate ferrique (FeSO₄) et d'eau distillée. Ce dernier procédé est mis au point par James Jay, le frère du futur responsable du contre-espionnage John Jay.

¹²⁴⁹ Charles William Frédéric Dumas (1721-1796) est à l'époque un agent de renseignement américain, né de parents français, ami de Benjamin Franklin et résidant en Hollande. Alexander Rose, *Washington's spies: the story of America's first spy Ring*, Bantam, 2007, 384 p.

De nombreuses variantes voient le jour au fur et à mesure de l'interception et du décryptage par des équipes spécialisés¹²⁵⁰. Parmi ces interceptions, on trouve une technique utilisée par les Britanniques qui mettent sur la dépêche envoyée l'une des quatre lettres majuscules suivantes :

- A, pour *Acid* (acide),
- B, pour *Burn* (brûler),
- C, pour *Code or Cipher* (code ou chiffre),
- F, pour *Fire* (feu).

La lettre indique la technique la plus appropriée pour déchiffrer le texte codé.

En 1781, le père de la cryptologie américaine James Lovell, réussit à comprendre le système de codage utilisé par les Britanniques¹²⁵¹. Sa crypto analyse permet ainsi à Washington de connaître la situation désespérée de Cornwallis et de l'attaquer au bon moment. Parallèlement, un courrier intercepté et déchiffré renseigne la flotte française ancrée au large de Yorktown de l'approche d'une force britannique. La force est ainsi mise en déroute, assurant la victoire américaine. Alors qu'au début de la guerre d'Indépendance Washington fait peu de cas du renseignement, il comprend rapidement son importance capitale et la nécessité d'employer le chiffre pour assurer la sûreté et la continuité des correspondances stratégiques.

Pour la jeune *Navy* américaine, il s'agit de mettre en place au plus vite des outils efficaces. En 1775, le congrès crée deux comités chargés de relations extérieures : le *Secret Committee of Congress* (18 septembre) chargé de l'approvisionnement militaire et le *Committee of Secret Correspondance* (20 novembre) à finalité diplomatique. Rappelons que la France se borne initialement à fournir une aide clandestine aux insurgés et que les insurgés américains savent que seule la puissance maritime de la France est en mesure de contrebalancer celle de la Grande-Bretagne.

Dès le 8 septembre 1775, Achard de Bonvouloir embarque à Londres pour le Nouveau Monde, sur ordre de Vergennes. Cet agent secret qui se fait passer pour un marchand d'Anvers a pour mission d'étudier sur place les possibilités de fournir aux insurgés une assistance discrète¹²⁵². Il est convenu que lorsqu'il aura découvert un

¹²⁵⁰ Parmi ces équipes, celle d'Elisha Porter et Elbridge Gerry qui avait réussi à casser le code britannique en 1775 en déchiffrant un courrier impliquant Benjamin Church, le chirurgien de l'Armée continentale, espion pour les britanniques à qui il communiqua l'état des forces américaines à Boston.

¹²⁵¹ Wolfgang Krieger, *Services secrets : une histoire des pharaons à la CIA*, Biblis, 2009, 351 p.

¹²⁵² Commandant André Lasseray, *Les Français sous les treize étoiles 1775-1783*, Protat Frères,

secret « trop peu commercial », il l'écrira avec du lait, laissant aux initiés le soin d'en tirer le meilleur parti en chauffant le papier de sa lettre avec une pelle rouge¹²⁵³. Son action débouche sur l'envoi du diplomate américain Silas Deane (1737-1789) à Versailles, en juillet 1776, en qualité de premier délégué¹²⁵⁴. Deane est bientôt suivi par Arthur Lee venant de Londres, et par Benjamin Franklin en fin d'année. Silas Deane a reçu pour mission d'équiper de pied en cap 25 000 insurgés américains. Sur ordre de Vergennes, cette mission est alors prise en compte par Caron de Beaumarchais¹²⁵⁵. Ce dernier a monté une sorte de société écran – la firme *Roderigue Hortalez et Cie* – afin d'approvisionner les insurgés américains en armes, munitions et équipements¹²⁵⁶. Il a bien entendu l'aval de Vergennes pour qui « la main droite de la monarchie doit ignorer sa main gauche qui aide les Américains par le truchement de Beaumarchais »¹²⁵⁷. Le statut commercial de la firme *Roderigue Hortalez et Cie* lui permet d'acheter des armes dans les arsenaux du roi de France. De janvier 1777 à mars 1778, la firme permet de livrer la cargaison de onze navires. Parmi la quarantaine de navires utilisés par la firme, les plus célèbres sont l'*Amphitrite* et le *Fier Rodrigue*¹²⁵⁸. Ce dernier est un vieux navire de ligne racheté par Beaumarchais et armé pour protéger les autres. Il est finalement réquisitionné par l'amiral d'Estaing pour la campagne de son escadre en Amérique. La mission est finalement un succès, puisque les treize États américains reçoivent 200 canons de bronze, 24 mortiers, 100 tonnes de poudre à canon, 30 000 mousquets, et 20 000 uniformes¹²⁵⁹.

Un autre personnage important est le baron Jean de Kalb (1721-1780), soldat bavarois au service de la France, parlant le français et l'anglais. Parvenu au grade de lieutenant-colonel, il démissionne en 1764 pour se marier avec une riche héritière dont la famille possède les manufactures de textile d'Abbeville, et fait construire le château

Macon, 1935, 2 vol., 328 p. et 356 p.

¹²⁵³ André Lasseray, *Les Français sous les treize étoiles*, op. cit., t. 1, p. 112-117.

¹²⁵⁴ Les tractations de M. de Bonvouloir ont été exposées en détail par M. Doniol, CF, Archives étrangères, Angleterre, 511 à 516.

¹²⁵⁵ Cf. annexe All.DA.032, Portrait de Beaumarchais.

¹²⁵⁶ Archives nationales, Pierrefitte, F/7/5617, Caron de Beaumarchais, Pierre Augustin.

¹²⁵⁷ Ambassadeur Bernard de Montferrand, *Vergennes : La gloire de Louis XVI*, Tallandier, 2017, 446 p., p. 209.

¹²⁵⁸ Maurice Lever (1935-2006), *Pierre Augustin Caron de Beaumarchais*, biographie, 3 vol., Fayard, Paris, 1999 (t. 1, 587 p.), 2003 (t. 2, 515 p.) et 2004 (t. 3, 481 p.).

¹²⁵⁹ Giles Unger, Harlow, *Improbable Patriot: The Secret History of Monsieur de Beaumarchais, the French Playwright Who Saved the American Revolution*, University Press of New England, 2011, 260 p.

de Milon-la-Chapelle (Yvelines)¹²⁶⁰. Employé au service de la diplomatie secrète du roi de France, Kalb est envoyé sous couverture dans les colonies anglaises d'Amérique dès 1768, pour mesurer le degré de mécontentement des colons. Il devient rapidement l'ami des futurs insurgés mais est repéré par les services de Lord Stormont, ambassadeur de Grande-Bretagne en France de 1772 à 1778¹²⁶¹. Le baron Kalb entretient d'étroites relations avec l'ancien chef du cabinet secret de Louis XV, le comte de Broglie. Dans un mémoire de février 1776 adressé à Louis XVI, Broglie analyse les buts de guerre de la Grande-Bretagne et de la France : pour lui la querelle de l'Angleterre avec ses colonies ressemble à une révolution absolue¹²⁶². En 1777, Kalb retourne en Amérique avec La Fayette et sert dans l'armée continentale. Devenu *major-general*, il est tué au combat en 1780.

¹²⁶⁰ Friederich Kapp, *Leben des amerikanischen Generals Johann Kalb*, Bibliobazaar, 2008, 324 p.

¹²⁶¹ Bernard de Montferrand, *Vergennes : la gloire de Louis XVI*, *op. cit.*, p. 211 : « Lord Stormont, affublé du sobriquet "Milord tout œil et toute ouïe", débusque grâce à un remarquable réseau d'espions les moindres indices d'aide française aux insurgés. »

Maurice Lever, *Pierre Augustin Caron de Beaumarchais*, *op. cit.*, t. 2, p. 143.

¹²⁶² Michel Antoine et Didier Ozanam, « Correspondance secrète du comte de Broglie avec Louis XV », *in : Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 13^e année, n° 4, 1958, p. 789-790.

Chiffre a Deciffre
Entre M. le M. de Belleisle
et M. le M. de Broglie
 1760.

1. Helmsheim	2. affecter, or, ances	3. Orbes	4. au, a	5. ambassade
11. E.	12. condition	13. confirmer, or, along	14. benoit	15. gouverneur
21. Espace	22. bonacoup	23. question, s.	24. as	25. rapport, de, p.
31. ab.	32. avant	33. verit, re.	34. fer, me	35. avant
41. petit	42. face	43. alluq.	44. ac	45. verit, or, ances
51. dri	52. p. p. p. p. l. u.	53. qu'il	54. rempli	55. gens
61. Espèce	62. toppey	63. conduit, or, le.	64. feu	65. fer, vint
71. feu	72. flut	73. qu'il	74. ven, dres	75. canon
81. beron	82. nier	83. Ju	84. Sire	85. feu
91. pent, or, s.	92. Strange, r	93. assembl, or, r	94. Corbach	95. ger
101. attend	102. a	103. fe	104. vesta, troy	105. col
111. au	112. l'opra, or, ation	113. bli	114. le Roy de Prusse	115. g. d.
121. conolie	122. able	123. Cologne	124. set, s. r	125. sept, or, ment
131. l'opra, or, ances	132. p. p. p. p. r, s	133. qu'il y a	134. conform, ite	135. chemin
141. y.	142. assy	143. abondant	144. ennemi, s.	145. jour, s.
151. l'opra	152. cie	153. qu'il y a	154. regard	155. glie
161. plus, or, s.	162. pro	163. y.	164. y.	165. Siege
171. confer, or, ances	172. el	173. si	174. rien	175. s. ble
181. ple, ius	182. dro, it, e	183. qu'il y a	184. coup, s.	185. Dinde
191. l'opra, or, r	192. mes, ius	193. l'opra	194. eus	195. con
201. avoye	202. p. p. p. p. s	203. Ma	204. sd.	205. D.
211. l'opra de bouy	212. La lettre	213. D.	214. fleur	215. glie
221. pli	222. Evènement, s.	223. fo	224. enrique	225. flut
231. dre	232. met, tte	233. Ne	234. rigide	235. sion
241. ances, s.	242. accomod. or, ment	243. le Roy de Pologne	244. Lunembourg	245. au
251. plo	252. escrit, re	253. elle	254. son, t	255. adressy
261. ait	262. p. p. p. p. r	263. fa	264. l'ensemble	265. six
271. Colbent	272. chose, s	273. dieu	274. r.	275. gli
281. plus, tte	282. projet, s	283. Ni	284. s.	285. jour
291. l'opra	292. l'opra	293. facile, ile	294. la	295. dran
301. E.	302. ant, s.	303. ence	304. a	305. cla
311. cin, y.	312. cong	313. ch.	314. fl.	315. avis
321. point	322. m. ius	323. faire	324. die	325. fait
331. action, s.	332. E.	333. No	334. y.	335. glo, or
341. ant, p.	342. lat	343. chose, s	344. e.	345. ch. d.
351. port, r	352. n. i. l. e.	353. or	354. Douze	355. s.
361. le d'uy d'hanover	362. La trame	363. le Roy d'angleterre	364. la	365. somm. p.
371. ait, x	372. eus	373. ne	374. Dillenbourg	375. que
		383. uere	384. ent	385. son, t

531. trait	532. trait	533. report	534. certain	535. trait
541. apoir	542. milite	543. E.	544. envi, voir	545. a)
551. Imperatrice	552. Enpoch.	553. Engage, r, ment	554. se	555. Enpoch
561. pousi, r	562. aprous.	563. end	564. se.	565. Enpoch
571. giant	572. puit, tance,	573. Wjels	574. avoi, er	575. gor
581. ble	582. Execut, er, tron	583. velle	584. Da	585. gre
591. stat	592. minute	593. Göttingen	594. La Majeste	595. S.
601. Dra	602. exemple	603. Dorsin, d.	604. aprous, er	605. quere
611. domus	612. consider, ation	613. em.	614. consequence	615. S.
621. se. /	622. Exped, er, tron	623. moins	624. raison	625. gre
631. te	632. les sacros	633. K.	634. Enpoch, er, age	635. Enpoch
641. pra	642. que	643. ar	644. lect. de l'au	645. hanover
651. ble	652. que, r	653. requoye	654. er, s	655. St.
661. Claves	662. demiere	663. det, s	664. fou, D.	665. gre
671. bre	672. que	673. ent	674. communi.	675. den.
681. Hein	682. experience	683. real,	684. sans faction	685. subor.
691. pre, caution	692. Empire	693. E.	694. for, ce, s	695. que
701. Clou, d.	702. cr.	703. era	704. bra	705. Denis
711. p. /	712. tout,	713. demier, er, s	714. annales de l'hist.	715. chancel
721. le. Ferdinand	722. quate	723. refus	724. sans	725. sacre
731. ce	732. Empereur	733. E.	734. Bremen	735. quere
741. cre	742. quare	743. avoi, er	744. travai, r	745. sujet
751. premier	752. repres	753. reflexion, r	754. er, s	755. les
761. eton,	762. quare	763. bonheur	764. Secour, s	765. sui, s, te
771. con.	772. regard	773. est	774. arriv.	775. cer
781. presen, t, ce	782. quare	783. Regiment	784. furni, er, r	785. que
791. ellaynce	792. conserv, ation	793. le Regor	794. Secret	795. suivant
801. proque	802. Harbouy	803. Employ.	804. desir, s	805. argent
811. cr.	812. civi, s, re	813. regle, ment	814. conseil, s	815. par
821. der	822. quart, ier, r	823. difficile, ulte	824. sembl, able	825. guerre
831. buter	832. l'au.	833. expe.	834. acadre, on	835. la
841. proteste	842. quare	843. les hereditaire	844. ce	845. que
851. des	852. Castel	853. cur	854. for, ce, s	855. hanover
861. le Roy	862. que	863. relative	864. sept	865. honneur
871. Dre	872. le benite	873. faire	874. fait	875. annee
881. ppe	882. que, l, es, s.	883. l'au	884. Berlin	885. te
891. Donn, er, r	892. el, le, s.	893. en	894. tout, t, iment	895. que, de

AI.CPE.207b2. Courrier chiffré de Macnemara (4 pages).

[Archives nationales, Marine, B⁴189 (1781-1783), Lettre de Cadix de M. de Macnemara commandant la Friponne, Extrait de son journal (chiffre), Lettre de Castries au même (f^o 75).]

1781
Extrait du journal de M. de Macnemara

lorsque je suis arrivé à Cadix
1080, 156, 172, 176, 734, 1172, 290, 2, 417.
j'ay été informé que les officiers de la Marine
887, 34, 434, 1154, 542, 221, 106, 1156, 1172.
l'Espagne ne pouvoient pas cette
955, 39, 1059, 955, 21, 574, 280, 545, 615, 157.
harmonie et le bon esprit qui peut
321, 447, 388, 646, 1040, 135, 131, 42, 599, 1027
seul assurer le succès des opérations
803, 271, 777, 563, 313, 542, 317, 740, 227, 380.
combinaison. J'ay en particulier,
1054, 130, 955, 534, 227, 661, 884, 612, 1129.
à Rouen, qu'avec 32. Vaisseaux
390, 193, 730, 454, 154, 729, 941, 885, 1156.
de ligne dans Cadix ils accablent
1041, 316, 298, 313, 417, 656, 905, 332, 996.
les français. C'est la cause de ce qui
1166, 236, 387, 39, 956, 637, 212, 1041, 43, 154.

Les Anglois arrivent sur la rade de Gibraltar

542. 233. 460. 1125. 227. 766. 1115. 1162. 777

Plusieurs d'eux, même des Capitaines

902. 886. 338. 39. 769. 757. 153. 678. 817

se sont portés à plusieurs propos

71. 998. 52. 655. 682. 134. 886. 338. 245. 112

indécents à cette occasion, ont quitté

1199. 1041. 143. 899. 2. 545. 744. 559. 48. 186. 1

la cocarde d'alliance, l'ont même foulée

637. 6. 124. 971. 39. 726. 594. 43. 12. 559. 153. 1

publiquement aux pieds.

976. 626. 1126. 193. 579. 893. 626. 39. 682. 76

M de Cordova instruit d'une conduite

1041. 1042. 83. 23. 372. 771. 39. 529. 1182. 28.

ammi déplacée a assemblé tous les officiers

678. 688. 626. 2. 92. 1096. 542. 381. 971. 52. 1

de son armée, leur a parlé avec toute la force

388. 673. 1057. 385. 729. 1096. 637. 928. 310.

dont il est susceptible, a même maltraité

663. 281. 134. 153. 1130. 49. 586. 710. 112

plusieurs Capitaines, les discours et les

886. 338. 817. 542. 720. 901. 646. 236. 770. 765

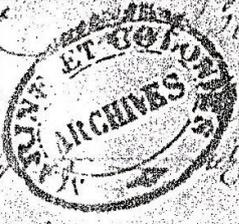
...mouvement est été pour venir dans deux efforts
 559. 35. 741. 908. 619. 1073. 230. 542. 381. 49. 961.
 Les efforts qui n'ont pas absolument voulu le
 559. 210. 102. 1007. 212. 712. 777. 512. 1800. 157.
 D'ailleurs ont repris la corde, les
 559. 173. 33. 367. 6. 124. 1041. 542. 173. 590.
 tendrements qui sont en grand nombre
 12. 258. 586. 1125. 682. 48. 52. 692. 7. 541. 904.
 Dans le voyage on ont pu de voir
 313. 1040. 1064. 692. 559. 33. 1041. 929. 710.
 j'ay vu qu'a cette occasion et j'ay remarqué
 163. 877. 658. 1108. 545. 744. 646. 513. 153. 197
 que elle de l'herardo major de
 154. 764. 971. 1136. 818. 173. 83. 1136. 756. 271
 de l'année s'est parfaitement
 1041. 11. 404. 626. 899. 663. 966. 1061. 388. 193
 conduit et je suis averti que cet lay
 1122. 834. 178. 176. 803. 154. 753. 663. 1150
 qui a parlé au général a parlé avec
 48. 2. 655. 52. 373. 334. 386. 157. 729.

renuë a son official. Ce. Nayel
766. 937. 752. 1057. 1049. 311. 43. 1156.
^{annuel}
~~annuel~~ que j'ay été mouillé,
736. 271. 28. 631. 154. 513. 38. 321. 212. 65
est venu a mon Bord
1040. 663. 390. 946. 126. 730. 121. 157. 39.
m'offrir, au nom de M de Cordora,
892. 77. 429. 271. 579. 541. 1041. 764. 971. 104
tout ce dont je pourrois avoir besoin.
83. 23. 1096. 43. 310. 178. 214. 682. 460. 3.
j'étoit déjà instruit de beaucoup de
1146. 400. 676. 1041. 98. 372. 771. 1041. 791. 971
choses par les soins diligents de M de
621. 966. 542. 996. 766. 607. 777. 1125. 682
Mongelab. J'ay saluté
1041. 764. 971. 730. 397. 637. 682. 827. 687.
de Canon en entrant
712. 626. 553. 590. 985. 863. 692. 586. 1125
le Parillon de son Excellence, luy ai envoyé
777. 365. 1041. 52. 853. 1150. 209. 761. 1100.

Noms des bâtiments (&c.)
 Capitaines qui ont reçu le Mot secret.

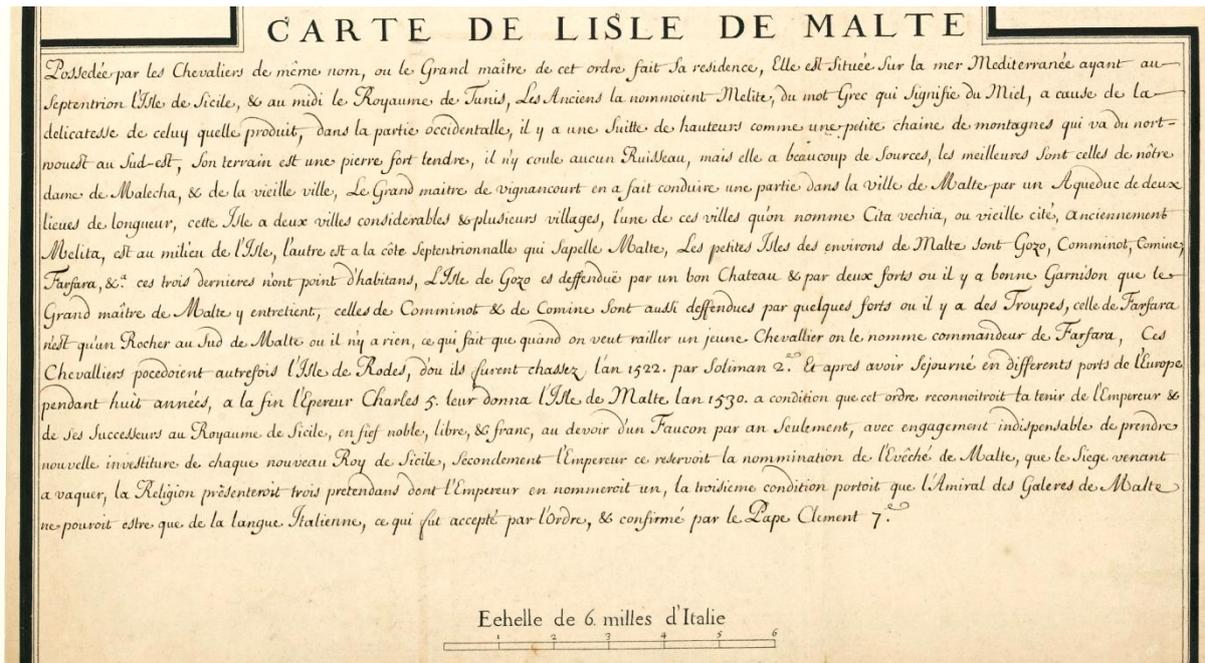
98

| | | |
|-------------------|---------------------------|------------------------------|
| Caroline | M ^{rs} Gasquadio | Cap ^{te} de frigate |
| Caroline | Rodriguez | Cap ^{te} de frigate |
| Abelme | Eurodo | Cap ^{te} de frigate |
| Jona | Buratori | Cap ^{te} de frigate |
| Mercure | Calliencubria | ur |
| Princesse Auguste | Stalimini | ur |
| Charlotte | Sachermais | ur |
| Criéan | so Priest | ur |
| Mameluck | Cornes | ur |
| Leoben | Rouquest | ur |
| Leprante | d'Espine | Cap ^{te} de frigate |

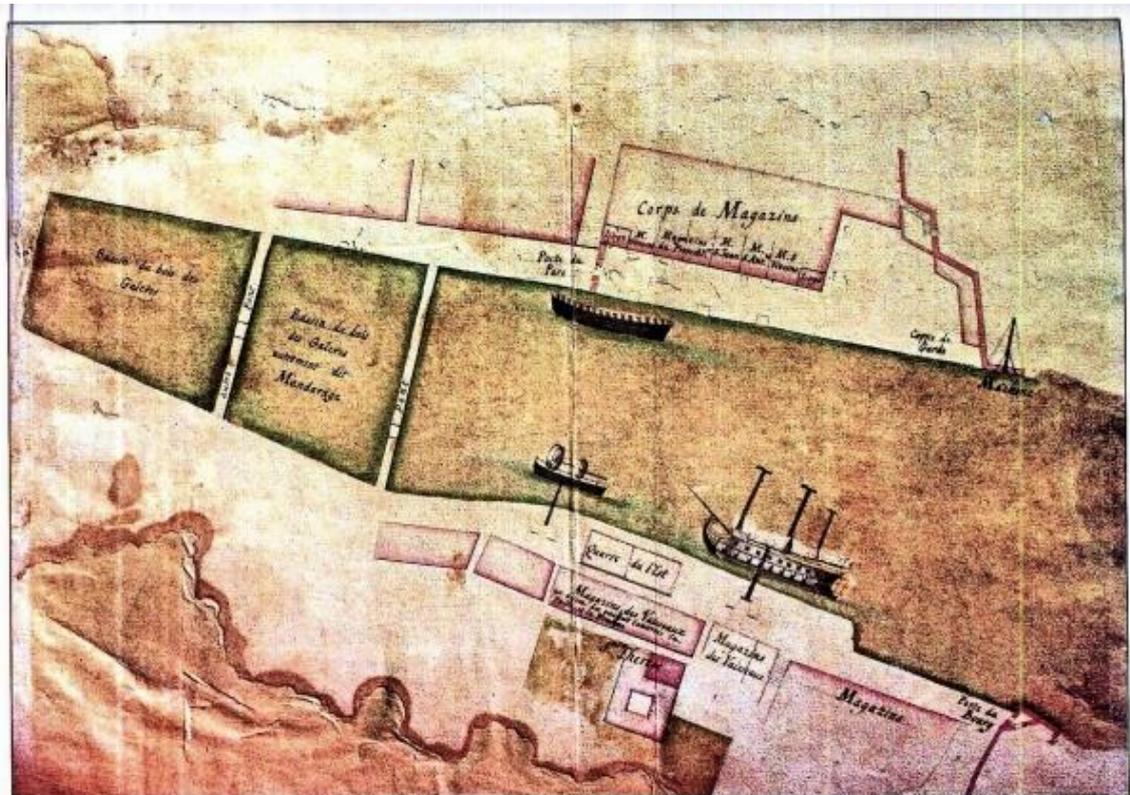


Benboudine

Légende détaillée de la carte de l'île de Malte.



Plan de l'arsenal de Malte en 1740.



35. The *Porco delle Navi*, 1740s. The plan shows the timber basins on the left; the shipyard gate; the main warehouses, one for each ship; the soldiers' barracks and the *michina*. At lower (St Theresa or eastern) quay are a dredger barge and a ship being masted (BM) p.60 (B)

Plan du port de Malte.



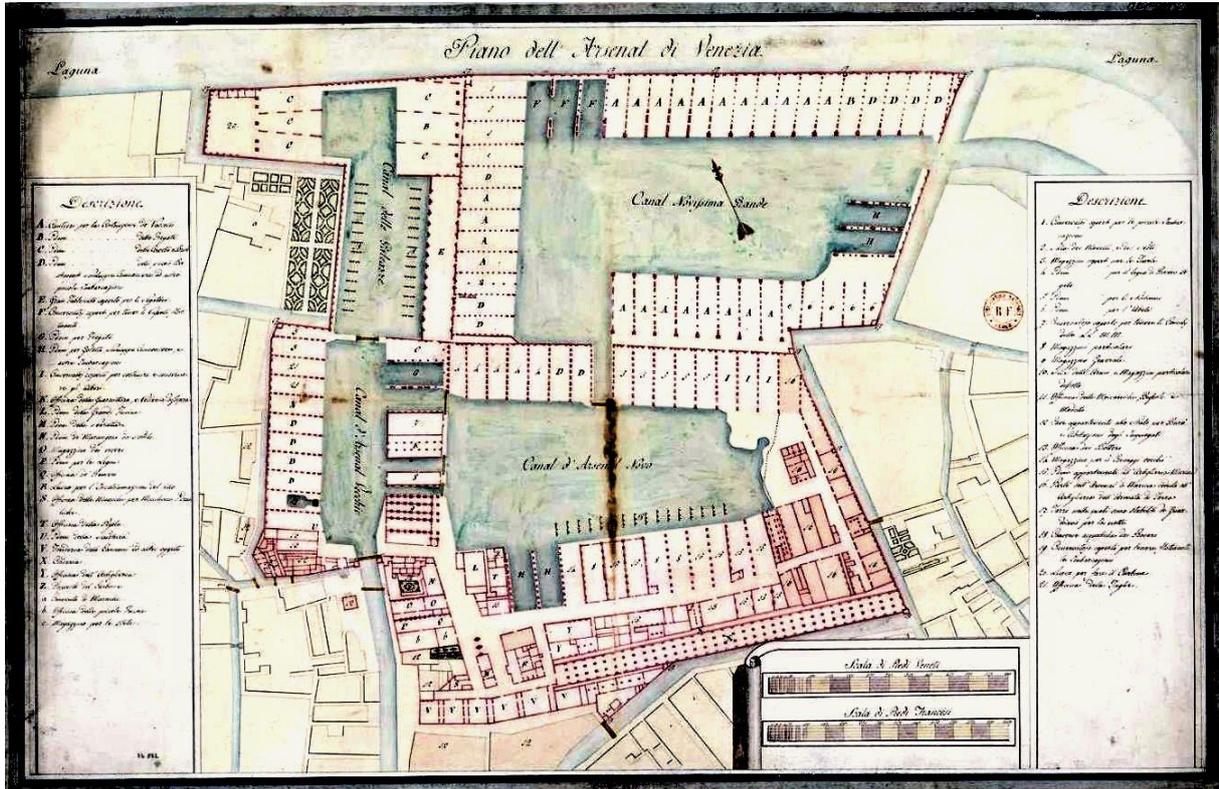
AI.CPE.303. Carte politique de l'Italie de 1810.
[Extrait de carte en ligne Google Earth, 2017.]



AI.CPE.304. Cartographie relative à Venise.

Plan de l'arsenal de Venise.

[Bnf, département Cartes et plans, GEC 3315.]



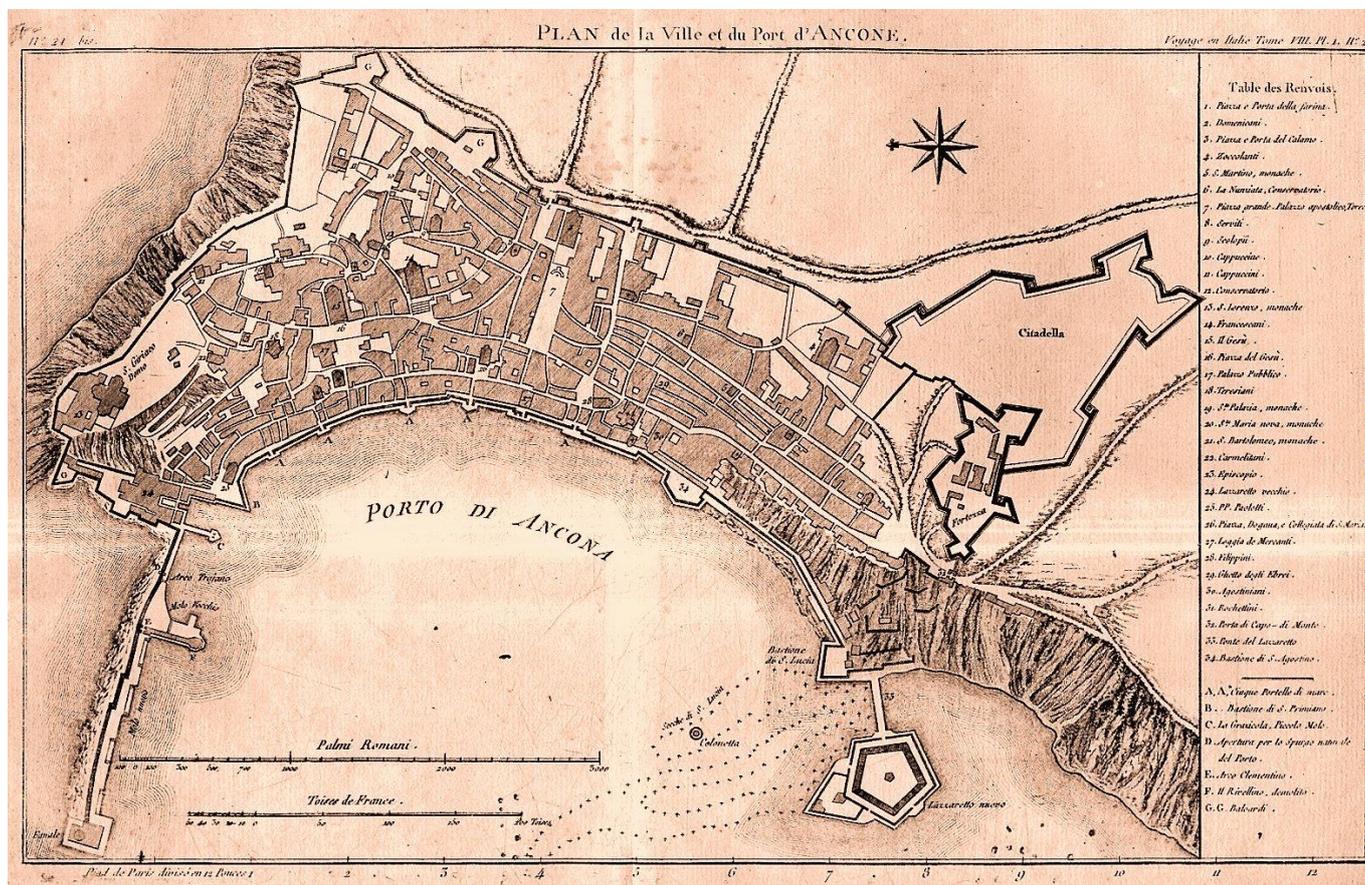
AI.CPE.305. Carte de l'empire d'Autriche en 1815.
 [Cf. bas de carte.]



AI.CPE.306. Plan et documents relatifs au port d'Ancône.

1. Plan de la ville et du port d'Ancône vers 1765.

[Domaine public.]

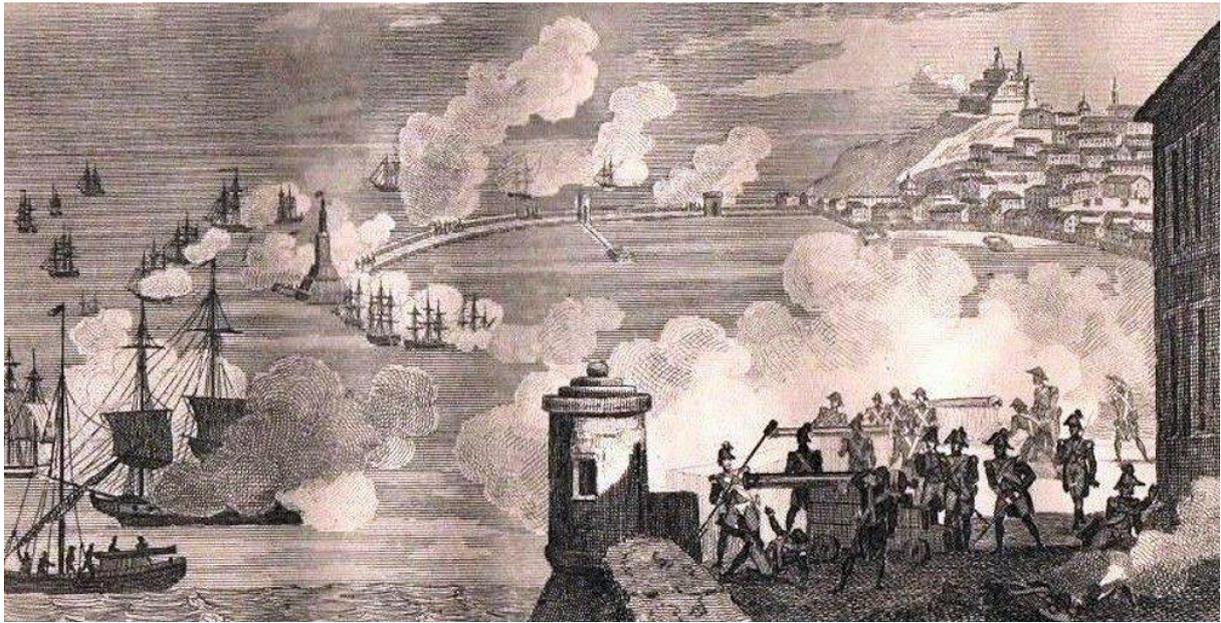


La planche ci-dessus est extraite de l'atlas de La Lande paru en 1769¹²⁶³. Cet atlas se rapporte à l'ouvrage du même auteur, intitulé *Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766 [...]*¹²⁶⁴.

¹²⁶³ Jérôme de La Lande (1732-1807), *Atlas du Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766*, imp. Nicolas Desaint, Paris, 1769, 23 pl., t. 8-pl. 1.

¹²⁶⁴ Jérôme de La Lande (1732-1807), *Voyage d'un François en Italie, fait dans les années 1765 & 1766, contenant l'histoire & les anecdotes les plus singuliers de l'Italie, & sa description ; les mœurs, les usages, le gouvernement, le commerce, la littérature, les arts, l'histoire naturelle & les antiquités ; avec des jugemens sur les ouvrages de peinture, sculpture & architecture, & les plans de toutes les grandes villes d'Italie*, imp. Nicolas Desaint, Paris-Venise, 8 t., t. 8, 1769, réimprimé en 1786.

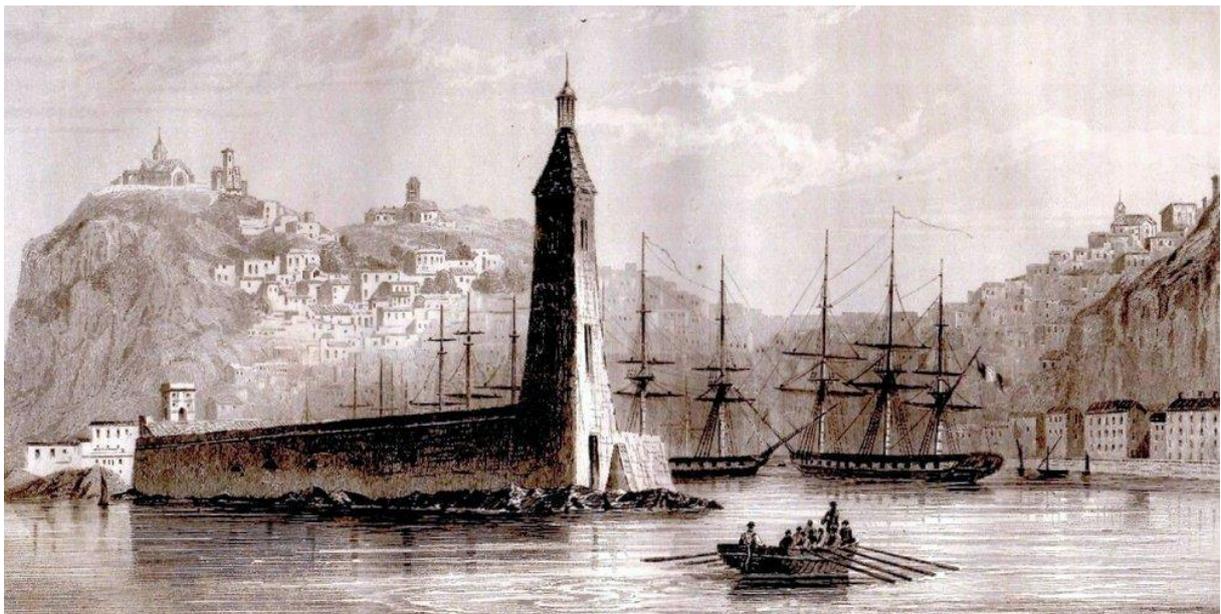
2. Vue d'artiste montrant l'attaque d'Ancône par la mer en novembre 1799.



« Bombardement d'Ancône par les Turco-Russes ».

[Domaine public. Dessin de Martinet, gravure de Couché. Collection Florence Prudhomme.]

3. Vue d'artiste montrant l'entrée dans le port d'Ancône à partir du Môle de La Lanterne (Molo della Lanterna).



« Ancône ».

[Domaine public. Dessin d'Émile Goury, gravure de Doherty. Collection Florence Prudhomme.]

AI.CPE.307. Plan de Trieste.

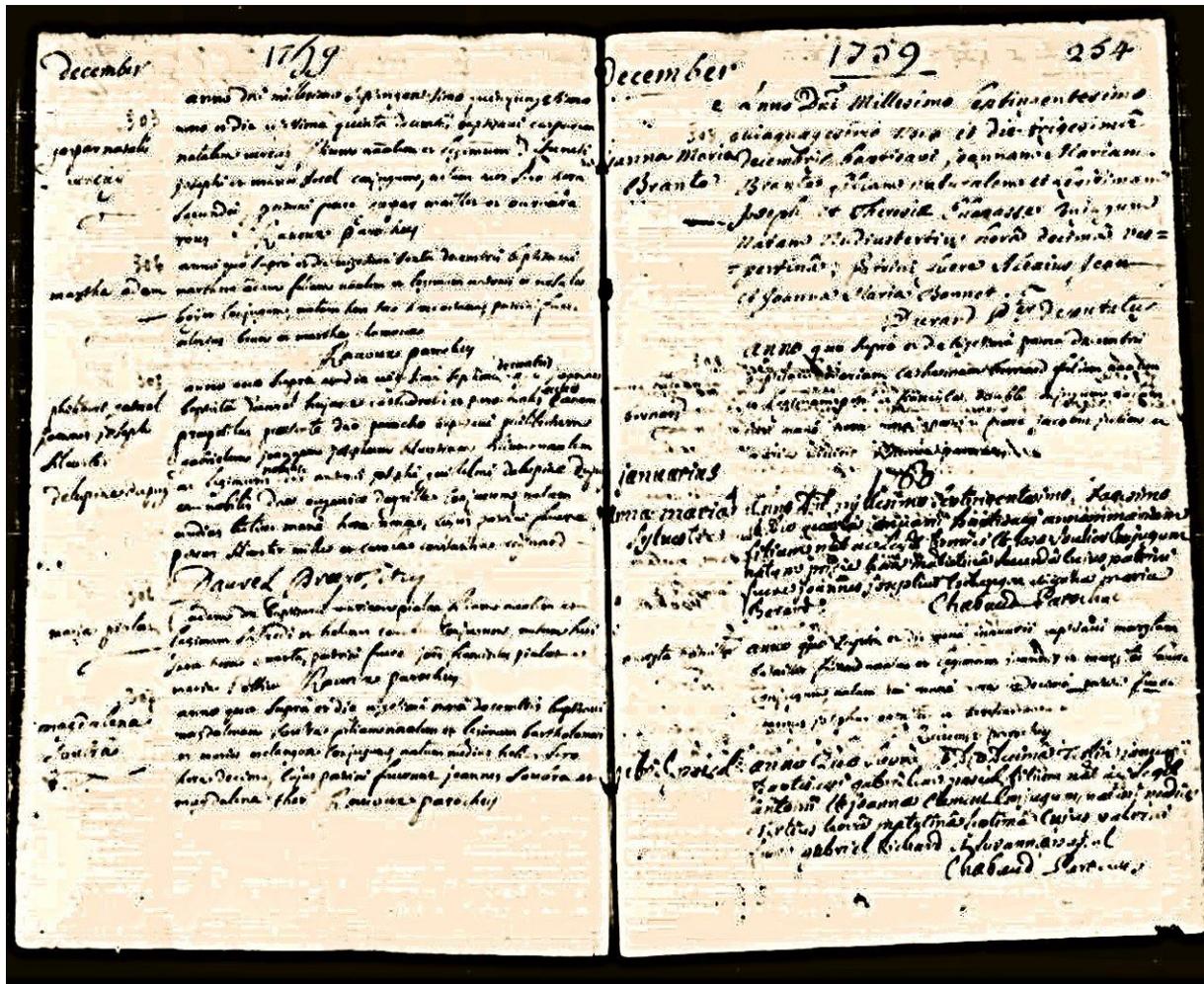
[Archives nationales, Marine, G215-219, Cartes et plans des ports et rades sous domination française pendant la Révolution et l'Empire : Anvers, Ostende, Terneuse, Rotterdam, Ancône, Venise, Trieste. 1787-1813.]



A N N E X E II

DOCUMENTS ANNEXÉS

All.DA.001. Extrait d'acte de naissance de Joseph de L'Espine.
 [AD du Vaucluse, Actes paroissiaux et d'état-civil de Carpentras,
 Actes de naissance et baptême de 1751 à 1760, série GG19.]



All.DA.002. Code du général de Rochambeau.
[*Nathanael Greene Papers 57 : 25.*]

COMTE DE ROCHAMBEAU'S CIPHER*

| | | | |
|---|-----|----|--------|
| A | 615 | 1 | sive |
| B | 422 | 13 | si |
| C | 140 | 19 | war |
| D | 581 | 20 | teen |
| E | 283 | 21 | pro |
| F | 539 | 22 | for |
| G | 44 | 24 | an |
| H | 64 | 26 | it |
| I | 263 | 28 | gr |
| J | 263 | 33 | these |
| K | 542 | 34 | or |
| L | 290 | 36 | tion |
| M | 605 | 38 | must |
| N | 118 | 50 | per |
| O | 6 ? | 52 | land |
| P | 511 | 54 | either |
| Q | ? | 66 | op |
| R | 53 | 69 | les |
| S | 233 | 71 | to |
| T | 225 | 73 | se |
| U | 570 | 80 | ea |
| V | 570 | 83 | those |
| W | 300 | 86 | pu |
| X | ? | 92 | take |
| Y | 484 | | |
| Z | 294 | | |

**Nathanael Greene Papers 57:25*, Comte de Rochambeau to Nathanael Greene, April 6, 1782. This cipher/code was also used with Robert Morris and George Washington.

All.DA.003. Commune de Caromb sous la Terreur, 1793.

À la suite des mandats d'amener, les dénonciations affluent. Pour éviter la prison, 37 Carombais s'enfuient et sont alors inscrits sur la liste des émigrés en juillet 1793¹²⁶⁵. Il s'agit de :

- AGARD ROCH, dit le « Procureur », déserteur à l'ennemi.
- AUTARD Joseph, cordonnier,
- BELHOMME Pierre et Paul frères, déserteurs à l'ennemi,
- BERTRAND Alexis, prêtre,
- BOUDOIN Paul Maurice, prêtre,
- DUBARROUX Maurice et Casimir, frères,
- CHABRIER Charles Antoine, cultivateur,
- CHAMOUX Dominique, déserteur à l'ennemi,
- CHAVE Jean François, idem,
- CONSTANTIN Félix de la place,
- DURAND Joseph, charron,
- DURAND Jean François, prêtre,
- FAURE Pierre-François, notaire,
- GENIN Joseph, dit Chiqueton,
- GILLES Maurice, cultivateur,
- GALIAN Joseph-Toussaint, prêtre reclus,
- LADET Joseph,
- **DE L'ESPINE** Joseph, noble,
- MAFFREN François dit Fons Marie,
- MARIGNANE François, prêtre,
- MARREL Joseph Jean, déserteur,
- MATHIEU Joseph Jean dit « l'Espinard », déserteur,
- MONTAGARD Maurice,
- MONTAUD François, dit « le Rouge », déserteur,
- MORARD Jean-Pierre, cultivateur,
- MORARD Auguste Antoine, boulanger, déserteur,
- MORARD Joseph, chirurgien, déserteur,
- MORARD Jean-Pierre, cultivateur,
- NICOLAS François dit « le Bourgeois », déserteur
- PLEZAN Esprit, prêtre,
- PONT Etienne, prêtre,
- RICHIER Joseph, déserteur,
- RIGOT Jean, curé,
- ROUSSET Roch, prêtre,
- THIERS Denis Paul.

¹²⁶⁵ Histoire de la commune de Caromb. En ligne (consulté le 12.007.2017) : <http://jean.gallian.free.fr/carb2/ch20.html#3>

AII.DA.004. Pavillon de marine autrichien de 1786.
[DR.]

Le 22 février 1786, un nouveau pavillon est attribué par l'empereur Joseph II à sa Marine de guerre et à sa marine marchande.

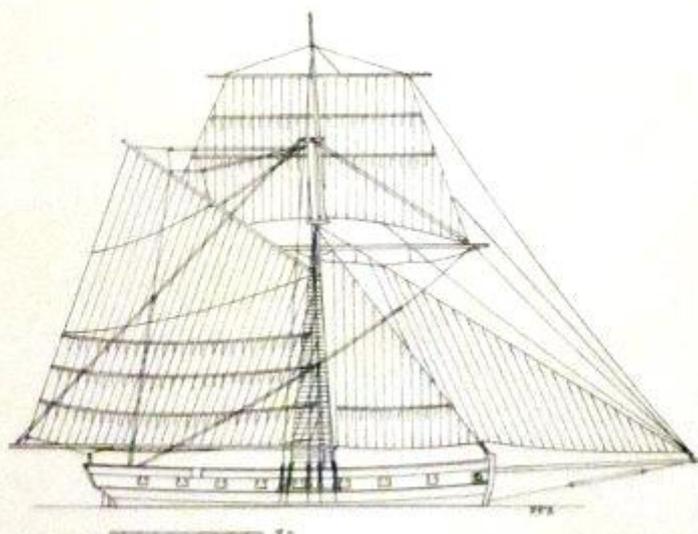


All.DA.005. Cotres (cutters) *Juste* et *Ferme*.
[Site www.atriese.eu, consulté le 03.07.2017.]

En septembre 1786, la marine de guerre autrichienne est créée et fait l'acquisition à Ostende de deux cotres (cutters) de 20 canons : le *Juste* et le *Ferme*.



IL CUTTER LE JUSTE



IL CUTTER LE FERME
Nel regolamento sono definite le condizioni di pubblicazione delle immagini

All.DA.101. Le combat naval de janvier 1783 dans le *Mercure de France*.

Le *Mercure de France*.

A partir de juin 1778, le journal est constitué d'un volet littéraire (*Le Mercure*) suivi d'un et d'un volet politique (le *Journal politique de Bruxelles*). Entre juillet 1779 et novembre 1789, c'est un hebdomadaire du samedi avec une pagination séparée pour *Le Mercure* et le *Journal politique de Bruxelles*.

L'extrait retranscrit ci-après est tiré du supplément politique du *Mercure de France* du samedi 28 juin 1783, pages 28 à 30. En ligne (consulté le 14.01.2017) : <https://books.google.fr/books?id=JPMWAAAAYAAJ&pg=RA1-PA97&dq=mercure+de+france+21+juin+1783&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwi0lej7g-XJAhVEtBQKHftNDZwQ6AEIIDA#v=onepage&q=mercure%20de%20france%2021%20juin%201783&f=true>

« [...] On reçoit de tems en tems de détails de ce qui s'est passé aux isles pendant l'absence de notre flotte ; la plupart font le plus grand honneur à nos jeunes marins. Parmi ces relations nous n'oublierons point celle qui concerne la corvette le Dragon, commandée par le Chevalier Joseph de l'Epine, Enseigne de vaisseau, frère d'un autre Enseigne du même nom, mort à Boston des blessures qu'il avait reçues au combat si glorieux de l'Amazone sur les côtes de la nouvelle Angleterre, & qui a emporté au tombeau les regrets de tout son Corps.

Ce jeune Officier ayant découvert, le 21 Janvier, un vaisseau ennemi & un bricq qui cherchoient à approcher le Dragon, serra la terre pour les éviter. Le lendemain matin, le même vaisseau se trouva dans ses eaux, & il en vit 17 autres à peu de distance, qui formaient une chaîne de la pointe Isabelique à la pointe de la Grange, sur la côte de Montechrist, dans la partie Espagnole de Saint-Domingue, à l'est du Cap François. Il n'y avoit pas moyen de se sauver ; le Chevalier Joseph de l'Epine prit alors le seul parti qui lui restoit, ce fut de gouverner sur des récifs qui bordent la côte, afin d'ôter par là aux ennemis la possibilité d'atteindre sa corvette. Il parvint à force de travail à franchir un premier rang de ces récifs ; mais le feu de deux vaisseaux de 74 & d'un de 50 l'atteignit encore. Il chenala alors entre les roches & il franchit un second rang de récifs ; enfin à 10 heures du matin il mouilla en dedans de toutes les roches, à moins d'une encablure de terre. Il s'y croyoit en sûreté, lorsqu'il vit deux vaisseaux suivre son exemple & sa route pour franchir les premiers récifs, d'où leur feu portoit [?] sur le Dragon, & cependant ils essayoient encore de s'approcher d'avantage malgré le danger extrême qu'ils couroient. Dans cette extrémité le Chevalier de l'Epine se détermina à pointer les canons de retraite contre les chaloupes qui couroient au Dragon ; il fit mettre à terre son équipage, & il mit le feu à la corvette qui sauta quelques instants après. L'équipage arrivé à terre n'avoit eu le tems de prendre ni effets, ni provisions ; & à peine échappé au danger d'être pris, il se vit en proie à celui de mourir de faim & de soif sur une côte inhabitée : la nuit approchoit, le Chevalier de l'Epine ramena son équipage au bord de la mer & lui fit prendre un bain, sorte de secours dont M. Franklin lui avoit appris l'efficacité pour se désaltérer. Dans ces entrefaites il parut une pirogue Espagnole qui donna un peu d'eau à l'équipage, & le Commandant se rendit sur cette pirogue à Montechrist, d'où il obtint du Gouverneur quelques vivres qu'il conduisit en toute diligence à son équipage resté au bord de la mer. Le lendemain tout ce monde s'embarqua sur des canots qui le conduisirent au Cap, où le Chevalier Joseph de l'Epine a été reçu comme il méritoit de l'être, pour avoir montré tant de courage, de présence d'esprit & de sang froid. Il n'a pas perdu dans ces trois terribles journées un seul homme, & n'a pas eu un seul blessé, malgré le feu prodigieux qu'il a reçu. Une conduite aussi habile dans un jeune Officier, permet de lui présager la carrière la plus brillante ».

All.DA.102. Arbre généalogique, bibliothèque Méjane.
 [Bibliothèque Méjane.]

**ARTICLE DE L'ESPINE,
 au Comté-Venaissin.**

RICAN DE L'ESPINE 1300.
 Philippe d'Argentan.

Rabaud de l'Espine 1310. Marquis de l'Espine 1311. { Guillaume de l'Espine,
 1^{er}. Raoul de Guilhem. 1^{er}. Marthe Guibrem. } Thonille de Sade.
 2^{er}. Corade N. ... 2^{er}. Philippe Aynard.

Bertrand de l'Espine 1400. Baudette de l'Espine
 Bertrand de Tressur. Pons Guilhem.

Guy de l'Espine 1421. Philippe de l'Espine, Randon de l'Espine,
 Girarde Sjerandim. Raimond de Verron. 1^{er}. Catherine de Saint Saverin.
 2^{er}. Louise Aihren.

Marquis de l'Espine 1450. Bontis de l'Espine Louis, & Marguerite de l'Espine.
 Madeline du Puy. Jacques de Remusat.

Eleazar de l'Espine 1471. Claudine de l'Espine Aloyse de l'Espine
 Suzanne de Pracental. Guillaume Gandelin. Gaspar de Belgue.

Michel de l'Espine 1500. Claudine de l'Espine,
 Marguerite Arand. Ferdinand de Pracental.

Fulquet de l'Espine 1549. Louise de l'Espine A Randaud de l'Espine 1540. Sufane de l'Espine, Marie de l'Espine,
 Marguerite d'Urie. Jean de Vauz. François du Puy. 1^{er}. Claude de Guirmand. François de Plaudette.
 2^{er}. Claude Perpaillu.

Hercule de l'Espine 1573. Jacques de l'Espine 1612. Marguerite de l'Espine, Louise de l'Espine,
 Antoine de Passiff. Marguerite de Passiff. Antoine d'Alleman. Cécilie de Venaissin.

Gaillaume de l'Espine 1592. Marie de l'Espine, Guillaume de l'Espine-du Puy,
 Baptistine d'Urie. Antoine Roux. Catherine d'Alleman. 1636.

Marguerite-Gloevieve 1630. Elzabeth de l'Espine, 1635. Joseph-Paulier de l'Espine-du Puy, François-Joachim de l'Espine
 Eprit de Bann. François de Sauret. Marguerite de Lajol-de la Fare. 1^{er}. N. du Barrenie.
 2^{er}. Marie-Anne d'Albin-de Senbirac.

Guillaume de l'Espine-du Puy II. Blanche, François-Joseph de l'Espine. Jean. Antoine-
 Marie d'Amiel. Frang. Vidal. Joseph. Joseph. etc.

Joseph-Guillaume de l'Espine-du Puy. Ignace-Fulache de l'Espine du Puy.



All.DA.103. Preuves de noblesse de Philibert Joseph, 1765.
[NLM, AoM, 3635.]

Cinq pages.

Noble
Philibert Gabriel Jean
Joseph Silvestre
Du Puy l'Epine
Carpentrais
1765
[f]
N° 6

Le 21^{me} mil sept cent dixante cinq
 et de quatorze jour du mois de janvier pardevant
 nous notaire soussigné et en présence des témoins
 après nommés sur présent bailli et qui sans
 réquiescance Messire Antoine Joseph Guillaume
 Dupuy marquis de Lerpine chevalier seigneur
 du Baillié de Lerpine en Dauphiné, le d'el d'ainz
 Martin de Languedoc ancien officier des Galeres
 Citoyen de la ville de Carpentras, lequel en
 conformité des ordonnances capitulaires anciens
 et nouveaux, reglemens de l'ordre de l'ainz
 Jean de Jerusalem de son chef pour luy et
 de ses aînés a constitué et assigné, constitué et
 assigné par les présentes a messire Philibon
 Garnier Jean Joseph Albert de Lerpine
 Dupuy son fils naturel et légitime héritier
 de minorité chevalier de justice du même
 ordre absent moy noz et de l'ordre dudit ordre
 stipulant pour luy et acceptant, à savoir
 une pension annuelle et alimentaire de
 trois cent livres monnoye de France pour
 en jouir du jour qu'il fera profession
 audit ordre, et ainsy sera annuellement

si

Continués a même jour, Jusques a ce que ledit Sieg
Chevalier son fils soit pourvu en tout ou en partie
de quelque commanderie, ou qu'il jouisse de
quelque pension dud ordre & ledant Laq de sur
Constituée qu'il promet se obligé d'augmenter
en cas de maladie, invalidité, & de se purer, &
dout de fond demourera hypothèque pour sa
raison en cas d'eslavitude. Lesquels fond &
pension seront imputables au Sieg Chevalier
aux droits de légitime qu'il pourra avoir
à l'avenir tant sur les biens dud Seigneur
Marquis de Serpine son pere, que sur ceux
de haute & puissante dame Eugenie de Grillon
d'Etouablon sa mere

Laquelle pension de trois cent livres & de sur
Constituée led Sieg Marquis de Serpine a
imposé & assuré, imposé, & assuré sur tous
les revenus & biens & droits présents & à venir
Généralement quelionques, avec promesse de
la luy faire avoir pour & tenir, & de luy
en être de toute quittance & garantie générale
& particulière en la meilleure & plus ample
forme d'quittance de droit requise pour de
Clauses de dissolution & autres
translatives de droit requises nécessaires, &
acoutumées

Le present acte de tout son contenu led Sieg
B...

Marquis de Lerpine promet d'avoir a l'égard
de ny contrevainir a peine de tous depens
dommages et interet et sous obligation de
tous ses biens presents et avenir a toute pours
requies en la meilleure forme et de la part de
Chambre appliqué, ainsi de promis et juré
Renoncé de quoy.

Fait et publié en cette ville de Caromb dans
la maison du sieur marquis et salon haut
d'elle en presence de Jacques Bouzols et de
Jean andré Durand du Caromb tenours
requies et signés aux led sieur marquis de
Lerpine a l'original.

Et de moy Louis Bellier notaire appliqué et
Ouvr. de l'ordre de Malte sus signé qui
en foy.

Bellier ^{notaire}

Nous Joseph François Gaudibert viguier de la Cour ord. de la
ville de Caromb au Comtat venaisien certifions et attestons a tous
ceux qui y ont recours que M. Louis Bellier qui a veu l'acte d'attestation
de pension cy dessus signé et delivré de la presente expedition est
notaire public et apublique du Caromb aux écritures et signatures
duquel pleine et entiere foy est ajoutée dans les Jugemens
qu'on en fera en foy. Donne a Caromb le quatorze Janvier mil
sept cent soixante cinq.

Gaudibert viguier

Reg. ^{notaire}

Au nom de Dieu soit il 9

L'an mil sept cens soixante cinq

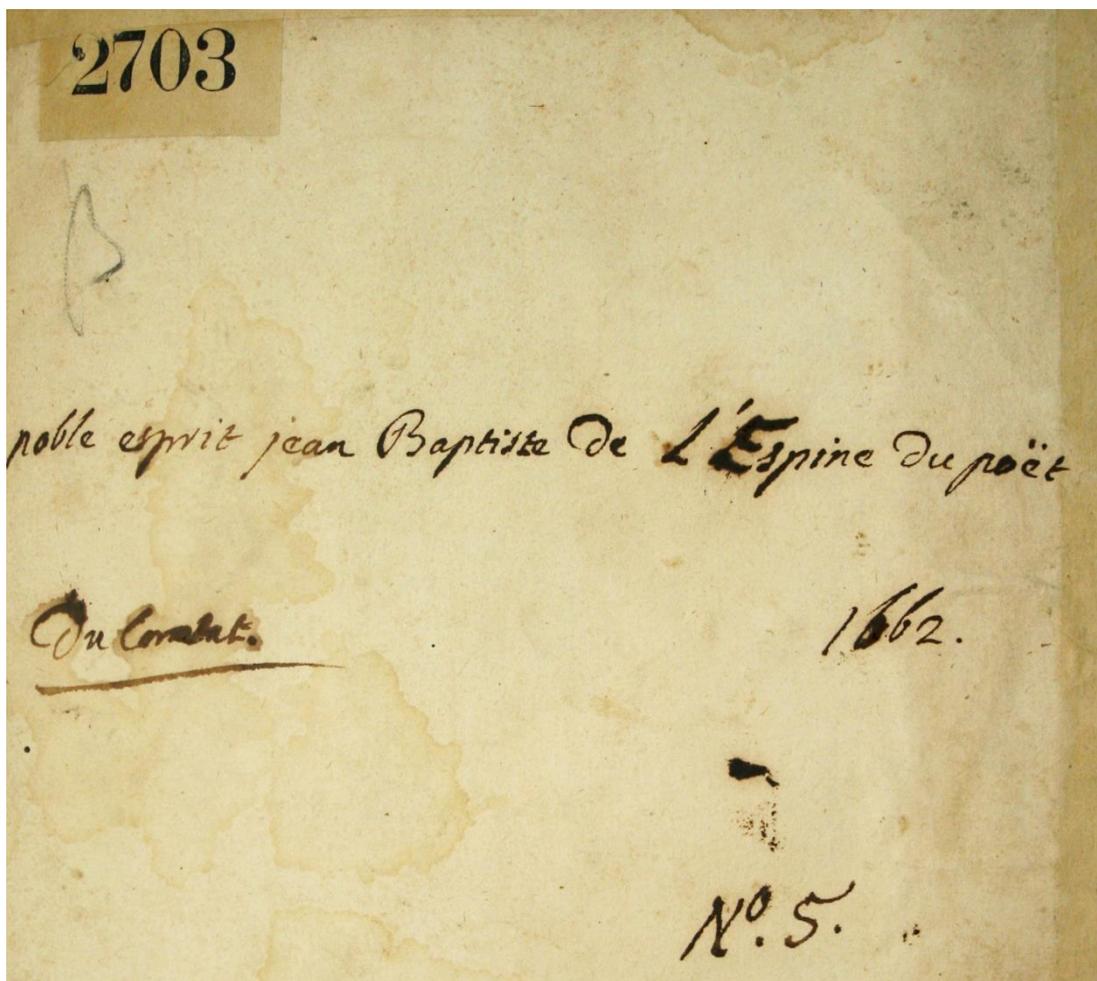
et le ~~Quinzième~~ jour d'Avril Nous freres Joseph Juvard, et frere Louis Jean Baptiste de Latier la Louche chevaliers de l'Ordre de St Jean de Jerusalem Commissaires nommés par Decret de S.A.E. Monseigneur le Grand Maître fr: Emmanuel Pinto, expedie en la Chancellerie en la forme Ordinaire le quinze du present Mois, aux fins de faire en Couvent les preuves de fraternité de Noble Philibert Gabriel Jean Joseph Silvestre de l'Epine du Roy poursuivant etre veu de minorité au rang de chevalier de Justice de notre ^{Ordre} dans cette Noble Langue, sur celles du chevalier Noble Jean Baptiste Antoine Thomas du Roy son frere germain les preuves duquel sont déposés dans les Archives de cette Noble Langue, ayant obtenu, ainsi que lui, le bref de dispense pour prouver la noblesse d'Anne Margueritte de Mont grand leur Ayeule maternelles.

SCAVOU freres qui ayant été requis ce jourd'hui de la part du pretendunt de mettre notre Commission en execution, il nous a été remis toutes les pieces necessaires pour faire les dites preuves.

ET NOUS dits Commissaires ayant resolu de suquer a notre Commission, nous nous sommes Assemblés, et avons prestés le serment en tel cas requis, entre les mains l'un de l'autre, et sur les voix de notre habit de bien, et fidelement executé notre Commission, et tout de suite avons

All.DA.104. Preuves secrètes de Jean-Baptiste de L'Espine, 1662.
[NLM, AoM, 2703.]

Quatre pages.



Preuves Secretes faictes d'office
 par Nous freres Francois de Morges
 Chevalier Comme plus ancien
 Et frere Casar de Ville neuve Beau
 Regard Commandeur de Callieres Chevaliers
 de St. Jean de Hierusalem Commiss^{res}
 Respectez sur la Noblesse et autres
 Qualitez de Noble Esprit Jean Baptiste
 de Lespine presente pour estre receu
 au rang des freres Chevaliers de Justice
 du dit ordre, Et grand Preure de St.
 Gilles, suivant et conformement en Nre
 Commission du huitiesme de May
 presente annee Mil six centz soixante
 Deux.

En Nom de D. E. Y. soit il, Lan Mil six centz soixante
 Deux et le vingt sept jour du mois de Juillet Nous dicit
 Chevalier comme plus ancien et commandeur Commiss^{res} attestons
 a tous quil apporra qu'apres avoir procede aux preuves et enquestes
 principales Contenant la desposition de quatre Gentils hommes
 par nous ouys en Jelle sur la Noblesse sage et autres qualitez
 requises du dit noble esprit Jean Baptiste de Lespine Nomme dans
 Nostre dite commission pour estre receu au rang des freres chevaliers
 de Justice de Nostre ordre, desirants pour cest effect mettre Nostre
 dite commission a deuber et entrees execution et s'en tenir Nos dits
 Reglements et ord^{res} Capitulaires, Et en continuant Jelles Nous dicit
 Commiss^{res} l'accompagner du dit sieur Rogier Secret Ja nomme
 aux d^{es} grandes preuves Nous nous sommes adressees secrettement
 et d'office a Illustre seigneur Messire Pierre de Habitan de Lauson
 Seigneur de Ribyret treuve fortuitement au dit Caspentrat et
 auquel nous avons donne a entendre la beneur de Nostre commission
 l'avons requis de nous dire la verite sur ce que sera par nous enquis

Ce quil nous a promis faire Et Moyennant Le serement qui
preste sur les Saincts Euangilles entre nos mains Touchées Hauons
Interrogé comme sensuit

Premier Testmoin

Deposition d'illustre seigneur) Et premier Interrogé si il cognoit
Messire Pierre de Chabestan Le dit Noble spirit Jean Baptiste
de Lauson sng^r de Ribort De Lespine présentée pour estre receu
au rang des freres Cheualiers du dit ordre, si il est
Noble de Nom et d'armes ne de Legitimes Mariage ou Il est ne Et
Baptisé Et quel aage peut auoir

Il Dicit quil le cognoit tres bien estant noble de Nom et d'armes
pour estre fils Legitime et naturel de Noble Guillaume de Lespine
seigneur du Loet, Et de Noble d^{lle} Catherine Charlotte d'Alleman
Mariez, Croit quil est ne et baptisé au dit lieu de Caromb dans les
limites du L'icure de s^t Gilles pouuant estre aage de neuou douze ans.

Enquis si il cognoit le dit Noble Guillaume de Lespine seigneur du Loet
Et Noble d^{lle} Catherine Charlotte d'Alleman Mariez peres et mere
du dit présentée s'ils sont nobles de Nom et d'armes Jus d'ancienne tige
de Noblesse

Il Dicit les cognoistre tous deux viuants fort noblement estant le dit
seigneur du poet subied au banc et riesre banc du pnt pays du Comte Benard
rang de Noble & ayant veu occuper son rang estants veritablement
Nobles de nom et d'armes

Enquis si il cognoit Noble Lot de sequins seigneur des Beaumettes, Noble
Antoine de Lopis seigneur de la fare, Noble Claude de Vimeux seigneur
seigneur de Copans, Et Noble Louis francois de Merles seigneur de
Beauchamp Testmoinz de la dite grande Creue, s'ils sont nobles
de nom et d'armes Et si le dit desposant ou ceux scait s'ils sont
aucunement parents ou alliez du dit présentée et si on peut adoucir
soy a leur dire

Il Dicit quil les cognoit tous quatre tous Nobles de Noms et d'armes

Second Testmoin

Deposition du dit Illustre seigneur
Messire Joseph Francois De Foucault
Seigneur de S^{te} Genevieve de Carpent
age d'environ quarante deux ans
wismong.

Premier Interrog

Q^uel Cognoit noble Espri

Jean Baptiste de Lespine

presentes pour estre veu au rang des feres

Chevaliers du dit Ordre sil est noble de Nom et d'armes ne de

Legitime Mariage ou il est ne et baptize. et quel aage peut il avoir

A Dieu que le Cognoit fort bien estant noble de Nom et d'armes

Estant fils de Noble Guillaume de Lespine seigneur du Loet et de

Noble M^{lle} Catherine Charlotte Walleman Maritz Cogan

quil soit ne et baptize auduit Caromb dans les limites de

grand Priore de S^{te} Esprit pouvant estre aage d'environ douze ans

Enquis sil Cognoit Le dit Noble Guillaume de Lespine seigneur

du Loet et Noble damoiselle Catherine Charlotte Walleman

Maritz pere et Mere du dit presente sils sont Nobles de Nom

et d'armes Jusud d'ancienne ligue de Noblesse.

A Dieu Les Cognoit tous deux Juants fort noblement estant

Le dit seigneur du Loet subiect au ban et riesreban du s^{nt}

païs du Comte tenant rang de Noble et ayant veu occuper son

rang estant véritablement Nobles de nom et d'armes.

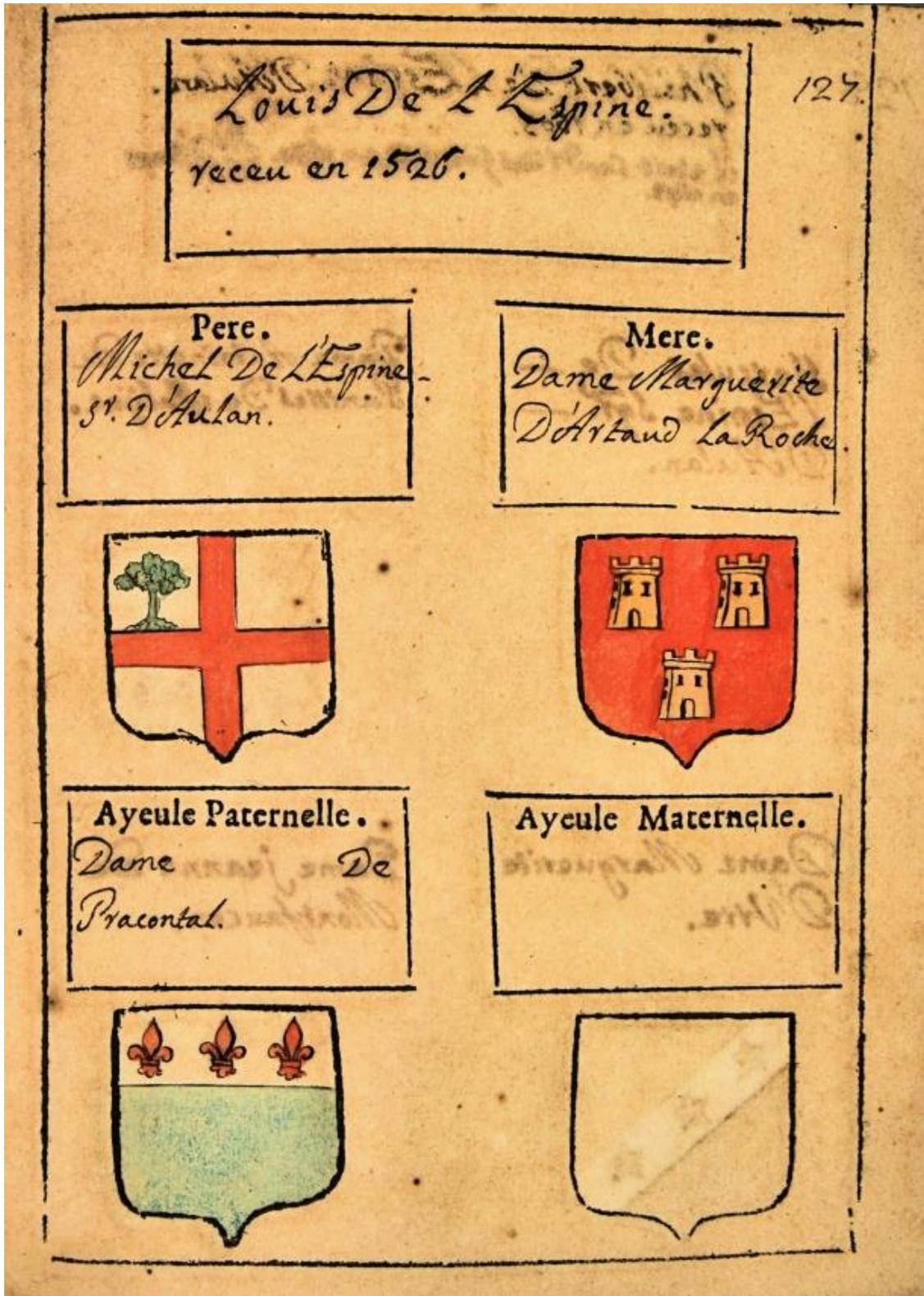
Enquis sil Cognoit Noble pot de sequins seigneur des Beaumettes

noble Antoine de Lapis seigneur de la fare Noble Claude de

Vincou d'astuard seigneur et baron de Laufaus, Et Noble Louis

francois de Merles seigneur de Beauchamp Testmoinz ouy.

Blasons et généalogie de la famille de L'Espine de 1529 à 1737.
Quatre Pages.



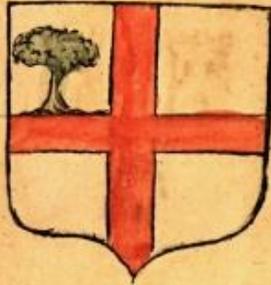
128

Philibert De L'Espine. D'Aulan.

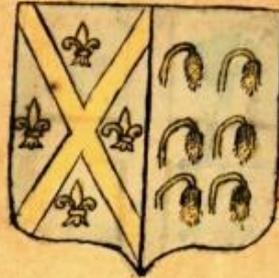
receu en 1603.

il estoit Com^{te} des greniers, en 1630. C^{on} D^{oy}ns
en 1643.

Hercules De —
L'Espine Sgt. —
D'Aulan.



Dame Antoinette De
Parisses De Malijac.



Dame Marguerite
D'ivre.



Dame Jeanne De
Montfaucon.

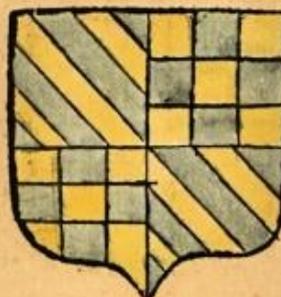


Esprit Jean Bapt. De L'Espine.
 Du Poët. - receu P. en 1667.
 Guillaume. P. en 1667.
 Henri. - en 1680.

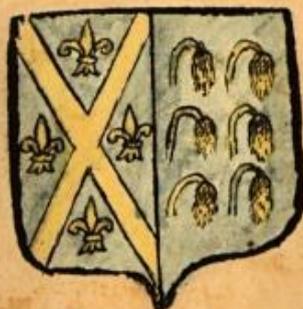
Pere.
 Guillaume De
 L'Espine Sgr. Du
 Poët.



Mere.
 Dame Catherine
 Charlotte D'Alleman
 Chateauf.



Ayeule Paternelle.
 Dame Marguerite
 De Panisses.

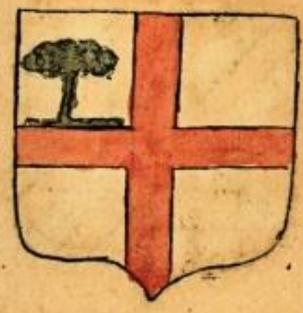


Ayeule Maternelle.
 Dame Francoise
 De Taysson.



0.
 Paul Jean Franc. Jos: De L'Espine.
 receu P. en 1703. mort en 1737. ayant
 presque toujours été Comissaire Des Magazins,
 et Capitaine De la Compagnie De Provence.
 Louis Francois. en 1705.

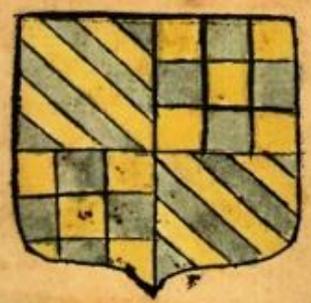
Filibert De L'Espine
 Sgr. Du Poët.



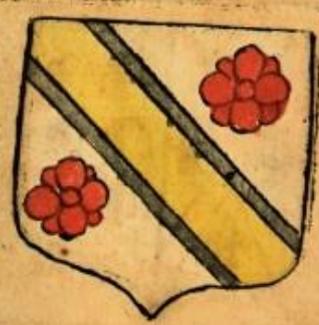
Dame Marguerite
 De Louis La Fare.



Dame Cater. Charlotte
 D'Alernan Chateauf.



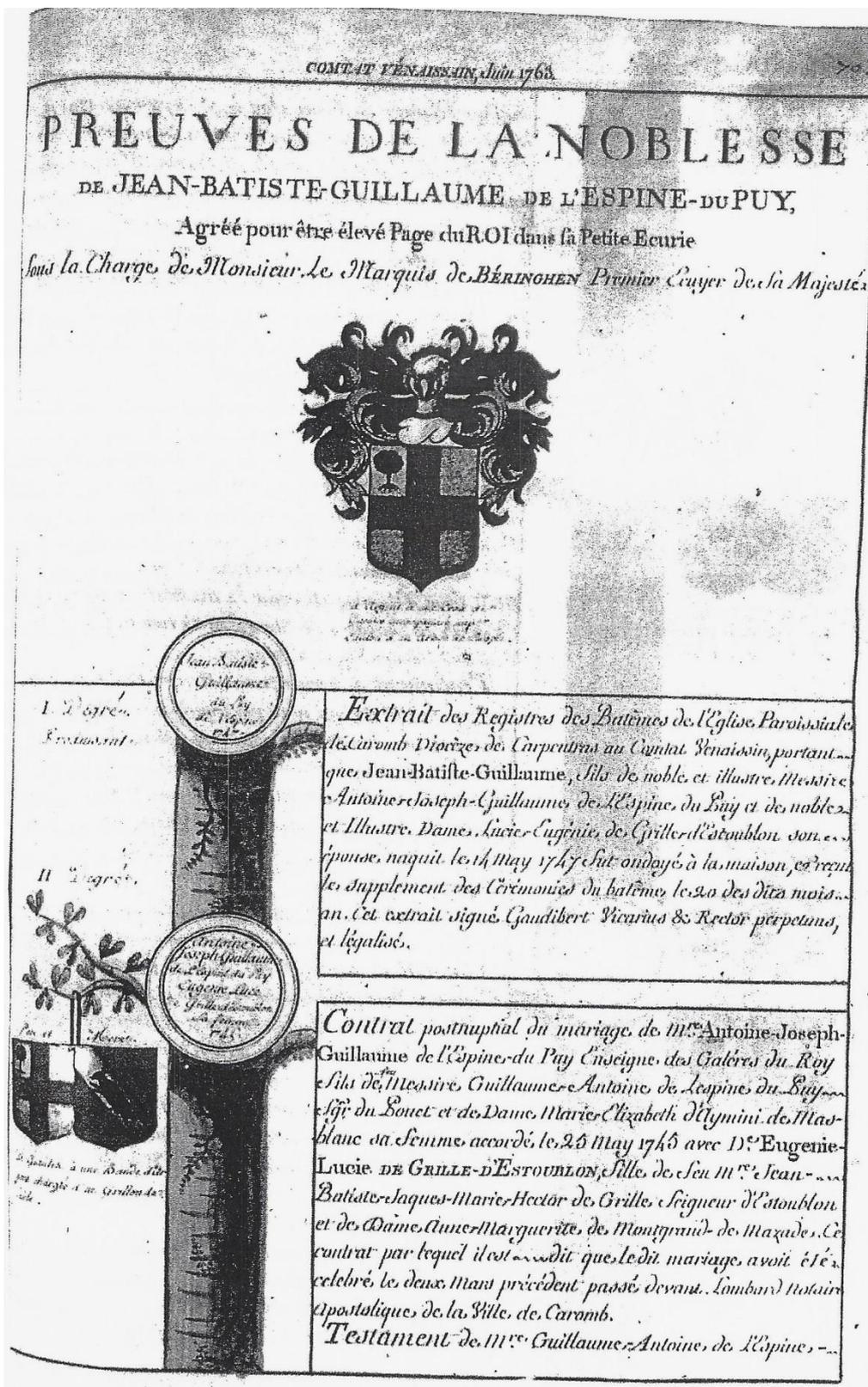
Dame francoise De
 Galean Vedenes.



All.DA.106. Preuves de noblesse de Jean-Baptiste Guillaume, juin 1763.

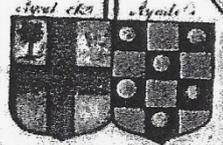
[Bnf, DMS/FR31788 : 413.]

Preuves de la noblesse de Jean-Baptiste Guillaume de L'Espine du Puy, juin 1763, Quatre pages.



1777

III. Degré

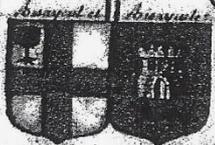


Célibat de... et de...
et sous...
de... chargé...
d'Argentan.



du Puy Seigneur du Bouet. fait le 18 Septembre. 1761 par lequel entre autres dispositions il légua à l'aggrégation de Messieurs les Bénédictins de l'Eglise Paroissiale de Carom 15^e pour augmentation de la dotation d'un Anniversaire. fondé par Messieurs Joseph Philibert de l'Espine son pere, à noble et Illustrissime Dame Marie-Elizabeth d'Ayminy du Masblanc son épouse l'usufruit de ses biens et nomme son héritier universel, noble M^{re} Antoine-Joseph-Guillaume de l'Espine son fils et la d^{me} Dame d'Ayminy. Ce Testament reçu par Lombard Notaire Apostolique de Caromb.

IV. Degré



de... à...
gent...
à la...
de l'Est.



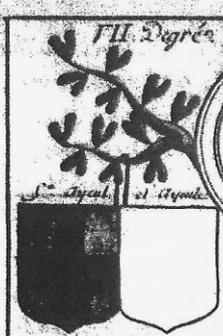
Contrat de mariage de M^{re} Guillaume-Antoine de l'Espine du Puy Seigneur du Pouet Sigilat en Dauphiné fils de feu Messire Joseph Philibert de l'Espine du Puy et de D^{me} Françoise de Lapis de la Fare accordé le 8 Août 1712 avec D^{me} Marie-Elizabeth d'AYMINY DE MASBLANC fille de M^{re} Louis d'Ayminy Seigneur du Masblanc et de Dame Elizabeth de Chavarry de Montedon. Ce contrat passé devant Reynaud Notaire Royal à Tarascon.

Testament de noble Messire Joseph-Philibert de l'Espine du Puy fait le 13 Juin 1696 par lequel entre autres dispositions il nomme ses légataires particuliers nobles Guillaume-Antoine Jean-Baptiste-Joseph-François et Louis-François de l'Espine et institue son héritier universelle Dame Françoise-Marguerite de Lapis son épouse qu'il nomme tutrice de leurs enfans. Ce testament reçu par Florel Notaire Apostolique-Citoyen de Carpentras.

Contrat de mariage de Messire Joseph-Philibert de l'Espine du Pouet fils naturel et légitime de Messire Guillaume de l'Espine Sgr du Bouet Sigilat et de Dame Catherine Charlotte d'Alleman accordé le 20 Janvier 1669 avec noble D^{me} Marguerite de Lapis de la Fare fille d'Illustrissime Antoine de Lapis Sgr de la Fare et de Dame Françoise de Galliens de Vedenne sa femme. Ce contrat passé devant Gaudibert Notaire Apostolique de la Ville de la Ville de Maloucène et Moneru Notaire Apostolique et Greffier de la Ville de Carpentras.

Testament de noble Messire Guillaume de l'Espine Seigneur du Bouet Sigilat fait le 14 Décembre 1687 par lequel entre autres dispositions il nomme ses héritiers universels M^{re} Joseph Philibert de l'Espine du Bouet et

VII. Degrés




Contrat de mariage de noble et Généreux Reynaud de Lapine Seigneur du Louet en Dauphiné, fils naturel et légitime de feu noble et Généreux Michel de Lapine, Seigneur d'Olleuc &c. accordé le 17 Juin 1665 avec noble et Généreux Demoiselle Françoise du Puy fille de noble et Généreux M^r. Dalmas du Buy et de, de, de, noble Demoiselle Catherine de Purre son épouse. Ce contrat passé devant Guintrand Notaire public de la Ville de la Ville de Malaucens.

Testament de noble Michel de Lapine esgr^e d'Olleuc fait le 15 Janvier 1540 par lequel il légua à Marguerite Artaud son épouse. l'usufruit d'une maison à Malaucens et qui retournoit après son décès à noble Reynaud de Lapine. Leur fils fait différents legs à noble Louis Chevalier de l'ordre de S^t. Jean, noble Jean et le dit noble Reynaud et institue son héritier universel noble Faulquet de Lapine son fils et de la dite noble Marguerite. Ce Testament reçu Fillol Notaire public de Carpentras.

Nous Louis-Pierre d'Hoziere Chevalier, Conseiller du Roy en ses Conseils Supérieurs de la Noblesse de France, et Commissaire de sa Majesté pour lui certifier la Noblesse de ses Enfants et de ses Sages.

Certifions au ROY et à Messire Henry-Camille Marquis de Béringhen Premier Comte de sa Majesté, Chevalier Commandeur de ses Ordres, Lieutenant Général au Gouvernement de Bourgogne, et Gouverneur des Ville et Citadelle de Châlons sur Saône, que Jean-Baptiste Guillaume de l'Estime du Puy a la Noblesse nécessaire pour être admis au nombre des Sages que sa Majesté fait élever dans sa Petite Courie, ainsi qu'il est justifié par les actes énoncés dans cette Extrait, que nous avons vérifiés et dressés, à Paris le treizième jour du mois de Juin de l'an mil sept cent soixante-trois

[Signature]

All.DA.107. Généalogie de la famille de Grille à Gênes.
 [Bnf, cabinet des titres, fonds Chérin, n° 99.Mac.]

Tableau généalogique de la famille de GRILLE, à Gênes
qui se trouve dans le fonds Chérin, au cabinet des Titres, cote 99, dernière pièce (1)

Thomas GRILLE rappelé avec ses enfants
 dans un cartulaire de la Chambre de paix, à Gênes, du 2 septembre 1303

| | | |
|--|-------------------------------|---|
| <p>Sigismond GRILLE envoyé en possession avec ses frères, le 2 septembre 1303 (<i>Expédition d'après les archives de la Chambre de paix ou banque de Saint-Georges</i>), nommé au testament de Dagnan, le 18 juillet 1377. ... femme de Simon Grille, fit son testament le 23 février 1391 (<i>iii</i>).</p> | <p>Julien GRILLE
1303</p> | <p>Alain GRILLE nommé au testament de son fils, du 18 juillet 1367 (<i>ix</i>).</p> |
|--|-------------------------------|---|

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Antoine GRILLE, banquier, citoyen de Gênes, exécuteur par testament de Dagnan, le 18 juillet 1377. — Antoine Grille, citoyen de Gênes, nommé au testament de sa mère, du 23 février 1391 (<i>Expéd.</i>), marié à Lino de VIVALDIS, 1392 (<i>Expéd.</i>). Sa femme morte, 1^{er} juillet 1443 (<i>Expédition</i>), nommé au testament de Catanée, son fils, le 19 avril 1453 (<i>Expédition</i>).</p> | <p>Marcel
docteur ès-lois
23 février 1391</p> | <p>1391. Antoine.
1391. Albert.
1391. Benoît.
1377. Renaud.
1377. Thomas.
1377. Guirard.
1377. Aufrion.
1377. Charles.</p> | <p>Dagnan teste le 18 juillet 1377, nommé Gênevie, sa femme (<i>Expédition</i>).</p> |
|--|---|--|--|

| | | | | |
|--|----------|--|---|--|
| <p>Catanée, 18 juillet 1377, 1^{er} juillet 1443. Catanée GRILLE, citoyen de Gênes, fit son testament le 19 avril 1453 (<i>Expédition</i>). A.</p> | <p>A</p> | <p>André
18 juillet 1377;
1^{er} juillet 1443.</p> | <p>Lushin
18 juillet 1377;
1^{er} juillet 1443.</p> | <p>Marcelin, héritier en partie, 18 juillet 1377, réclame, avec ses frères, la succession de leur mère, 1^{er} juillet 1443 (<i>Expéd.</i>).</p> |
|--|----------|--|---|--|

| | |
|---|---|
| <p>Estienne GRILLE nommé au testament de son père, du 19 avril 1453 (<i>Expédition</i>). Estienne Grillas, citoyen de Gênes, majeur de 25 ans, donna, le 22 avril 1447, quittance de partie de la dot de Catherinette, sa femme, fille d'Ambroise GRILLE (<i>Expéd.</i>), mort nommé dans une sentence arbitrale rendue entre sa veuve (13 juin 1463). Elle fit son testament, le dernier mai 1503 (<i>Expédition</i>). Rappelé au testament de sa veuve, 8 avril 1519 (<i>Expédition</i>).</p> | <p>Olivier GRILLE, était mort le 19 avril 1453 (<i>Expéd.</i>).</p> <p style="text-align: center;"> </p> <p>Constantine, légataire de son aïeul, 19 avril 1453 (<i>Expéd.</i>).</p> |
|---|---|

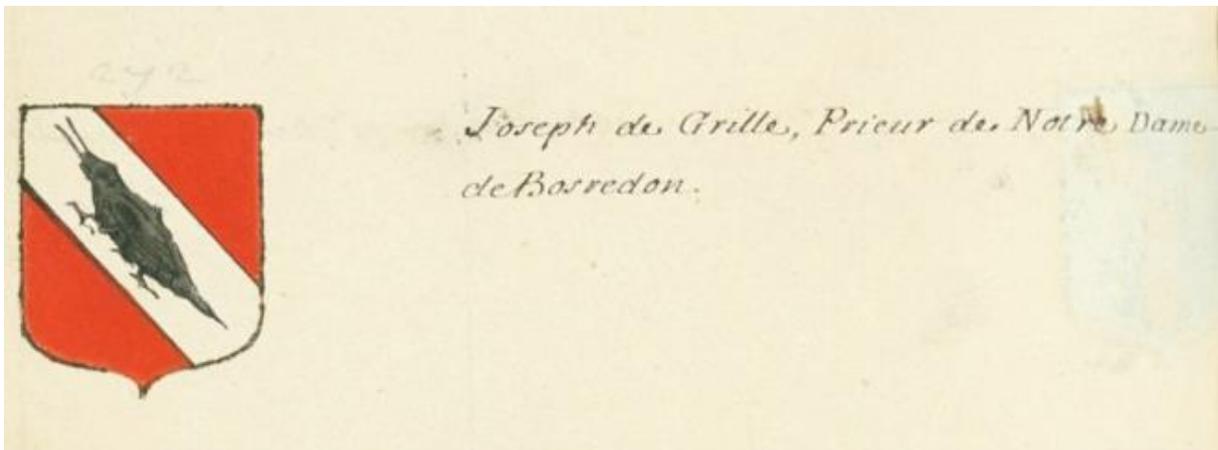
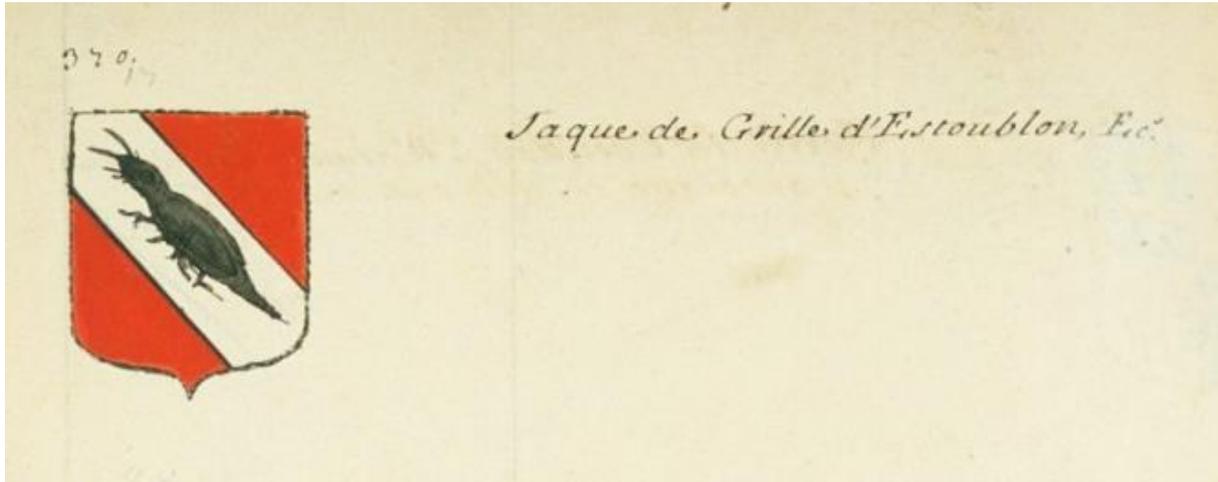
| | | | |
|---|---|--|---|
| <p>Paul GRILLE, cohéritier de sa mère, dernier may 1503 (<i>Expéd.</i>). Mariotte PINELLI, femme de Paul GRILLE, fit son testament le 8 avril 1519 (<i>Expédition</i>).</p> | <p>Napoléon GRILLE héritier partie de son aïeul, 19 avril 1453 (<i>Expédition</i>).</p> | <p>Barthélémy Opicin
cohéritiers
19 avril 1453</p> | <p>Simon
Olivier
Catanée
Ambroise
cohéritiers, 1503</p> |
|---|---|--|---|

| | | | |
|---|---|------------------------|--------------------------|
| <p>Elianette, légataire de son aïeul, may 1503; 1519.</p> | <p>Orientine, légataire may 1503. 1519. Femme de Christophe BOCHONI, d'Arles.</p> | <p>Nicola
1519</p> | <p>Pélerine
1519</p> |
|---|---|------------------------|--------------------------|

1. Ce tableau renferme forcément des inexactitudes et des lacunes. Nous ne le reproduisons qu'à titre de curiosité.

All.DA.108. Armoiries de la Famille de Grille.
[D.R.]

Deux pages



[Musée Réattu, courtoisie Ghislaine.]



All.DA.109. Liste des suspects de la commune de Carpentras.

[Bibliothèque de Carpentras, 2 / 2 : Extrait du Tableau des suspects de la commune du 19 floréal an II.]

| nom des Suspects | époque de leur antestation | nombre des individus qui composent leur famille | évaluation approximative de leur fortune. |
|------------------------------|----------------------------|---|---|
| Settenus. | | | Dix mille livres. |
| Le Sieur pere | 9 floréal | Deux fils aux armées
une fille mariée | Cinquante mille livres non |
| La femme allbert | 9 floréal | son mary, un fils marié
un autre aux armées, deux filles,
et du premier mariage de son mari deux fils mariés et une fille | Deux mille livres |
| La Chalad veuve | 9 floréal | son fils aîné, la belle fille deux: cent cinquante
petit fils une petite fille cent cinquante mille livres | |
| La Sepine née grille | 15 floréal | deux saurs et un fils emigré. L'un d'elle
elle a cinq enfants mais elle
est séparée d'eux, en est emigré | Vingt mille livres |
| Mahon aîné | 10 floréal | sa femme sans enfant | quatre vingt mille livres |
| Dupour # | 7 floréal | sa femme, un fils, une fille
ou ne connaît pas davantage | |
| Louise Rousiere femme girard | 3 floréal | son mari et sept enfants | mille cinq cent livres |
| Gaudibert ci devant notaire | 3 floréal | veuf, seul | Trente mille livres |

All.DA.110. Acte de décès de la mère du chevalier de L'Espine.

[AD du Vaucluse, actes paroissiaux et d'état civil de Carpentras, Actes de décès de 1775 à 1790. Série GG43.]

Acte de décès d'Eugénie de Grille, mère du chevalier de L'Espine.

premier arrondissement de Carpentras
Je déclare que la citoyenne Lucie Eugénie grille âgée d'environ
septante deux ans veuve du citoyen Antoine Guillaume L'Espine
domiciliée en cette dite commune se trouvant actuellement de tenus
dans la dite maison y est de ce décès jour d'huy à une heure après
minuit. J'après cette déclaration, j'en suis allé sur le champ
transporter en cette dite maison, j'en suis allé appeler du décès de la dite
Lucie Eugénie grille et le soir j'en suis encore transporté à
sept heures et demie, j'ai accompagné le corps de la défunte au champ
des veps, ou après y avoir assisté à son inhumation, j'ai rédigé
en vertu des pouvoirs qui me sont délégués et en conformité de
l'arrêté du représentant du peuple Magnat, les présents acte que
les dits Laurent L'Espine et Joseph Maximin aussi présents à
l'inhumation ont signé avec moy; fait au champ des veps
les jour mois et an que dessus. Joseph Maximin
Laurent L'Espine Jacques Allié

All.DA.111. Domaine du château d'Estoublon aujourd'hui.
[D.R.]



All.DA.112. Portrait de Pierre-Gérard de Martigues.
[D.R.]



All.DA.113. Portrait d'Emmanuel Rohan-Polduc.
[Collections du musée de la Légion d'honneur, peintre inconnu.]



États de services du Père du Chevalier de l'Espine, officier des galères, 1748.
Deux pages.

1748. Galères.
M. de L'Espine, Officier des Galères

État des services de M. de L'Espine
officier de galère

M. de L'Espine est entré garde de bandes
en 1733 le 14 gbre
il a fait sept campagnes la première
en 37 avec M. de Poitiers la campagne
de M. le grand prieur
en 39 fut les brigandiers avec M. le marquis
de Trevi en capes
en 42 fut la galère de M. de Borgemont
à Tunis
en 44 il a été avec le bataillon des galères
à Rouen où il a servi trois mois
en 44 il a commandé une barque pour conduire
des troupes à Gènes
la même année il a servi sur un chebec
commandé par M. le ch. de grille aux îles
des Maldives lors du siège
la même année il a été embarqué sur la
galère de M. le grand prieur et a assisté
à un combat contre un vaisseau anglais
au retour de cette campagne il fit
celle des deux galères commandées par
M. de Labouret à l'île d'Orléans sur celle de
M. de Ville neuve capitaine le 14 gbre 1744
il fut M. de Montignieu le comte de Mauryras
de l'innocent au près du roy pour lui

faire d'abord sa retraite avec les appointemens
et la croix de St Louis ses affaires et celles
de sa famille ne lui promettant pas de reprendre
le service des vaisseaux, ne pouvant faire
des longues absences sans mourir et ayant
des enfans, il ose se flater que Monseigneur
le comte de maurepas voudra bien lui
accorder sa provision et en aura une
reconnoissance nouvelle ne cessant de faire
des vœux au ciel pour la conservation
de sa santé

L'Espine capitaine de galere

M. de l'Espine capitaine a rempli le service auquel il a été employé, et prie
vostre Excellence de lui en faire donner sa provision.
M. de l'Espine

du premier janvier 1749.

De Louis Le Roy

M. de L'Espine

Je soussigné au d. M^{re} de L'Espine
Ensigne des Galères de service du service
que ses affaires ne luy permettent pas de
continuer; Et Sa Majesté voulant luy
donner des marques de la satisfaction
qu'elle a des services qu'il luy a rendus
Elle luy a accordés pendant sa vie
Trois cent livres d'appointement
par an lesquels seront employés dans
les Etats des officiers de marine reformés
à commencer de ce jourd' huy

datte. fait à Versailles le 1^{er} Janvier 1749

Louis

Philippeaux

enregistré au Cou^{lle} de la Marine de ce port, prouvé

All.DA.116. Combat de l'Amazone rapporté par Guillem de L'Espine le 4 août 1782.

[Léon Guérin, *Histoire maritime de France*, Dufour, Mulat et Boulanger Éditeurs, Paris, 1856, vol. V, 555 p., p. 125, 514, 516-518.]

Cinq pages.

A. Extrait de la page 125 de l'ouvrage, dans laquelle l'historien de la Marine Léon Guérin fait le récit du combat de l'*Amazone*.

La frégate *l'Amazone*, alors aux ordres du capitaine Montguyot, engagea une lutte inégale et terrible avec *la Santa-Margarita*, de 44 canons, passée des Espagnols aux Anglais. Montguyot périt au poste d'honneur; le lieutenant de l'Épine, l'ayant remplacé, fut atteint de deux coups de feu à la tête et à l'épaule, et, dans cet état, brûla la cervelle à l'auxiliaire de Gazan, qui parlait de se rendre avant que toutes les ressources fussent épuisées. Un canonnier, nommé Lucot, le secondait avec un admirable dévouement; couvert de quinze blessures, ce brave refusait de se retirer, quand un boulet lui emporta un bras: « Il m'en reste encore un pour mon pays! » s'écrie-t-il, et il se jette sur sa pièce pour la pointer; en ce moment une balle lui fracassa la mâchoire; c'était sa dix-neuvième blessure en ce jour; il n'en mourut pas, et fut honoré par Louis XVI des plus nobles témoignages d'intérêt. *L'Amazone*, réduite à l'état de ponton, avec quatre pieds d'eau dans sa cale, n'ayant plus ni officiers valides pour la commander, ni équipage pour la défendre et la manœuvrer, venait enfin d'amener pavillon, lorsqu'une escadre amie la découvrit dans son malheur, et força la frégate anglaise à l'abandonner. *La Nymphe*, *la Concorde*, *l'Amphitrite*, capitaines de Mortemart, Du Clesmeur et de Saint-Ours, prirent ensemble ou séparément la corvette *la Cérés*, deux bâtiments négriers, et le vaisseau *l'Argo*, de 52 canons, que des forces supérieures ressaisirent presque aussitôt. Mais *la Concorde* succomba devant le vaisseau *le Magnifique*, de 74 canons, malgré une résistance des plus généreuses. L'enseigne de l'Épine, frère du lieutenant de *l'Amazone*, aima mieux s'échouer et brûler sa corvette *le Dragon*, que de la rendre à une escadre ennemie. Plus heureux, le capitaine Camus, après avoir échoué le brig *le Tarleston* devant des forces supérieures, obligea les Anglais à se retirer, à l'aide d'une batterie de 6 canons qu'il avait improvisée dans sa détresse.

- B. Extrait de la page 514 de l'ouvrage, montrant l'extrait du rapport du marquis de Vaudreuil, relatif au combat de l'*Amazon*.

RAPPORT DU MARQUIS DE VAUDREUIL SUR LA SUITE DE LA CAMPAGNE DE LA FLOTTE
FRANÇAISE, EN AMÉRIQUE, EN 1782.

A bord du *Tromphant*, en rade de Boston,
le 31 août 1782.

« Monseigneur, le 1^{er} juillet dernier j'ai remis à M. de Bellecombe une lettre dans laquelle j'ai eu l'honneur de vous informer du plan des opérations concertées dans l'assemblée des officiers généraux français et espagnols du 30 juin, en conséquence duquel les vaisseaux *le Scipion* et *le Palmier* sont restés au Cap.

« L'armée combinée, sous les ordres de don Solano, après m'avoir fait attendre pendant huit jours, a mis à la voile le 4 du même mois et a fait route pour la Havane par le vieux canal. Elle a été seize jours à se rendre devant la baie de Matanié par le travers de laquelle l'escadre du roi, composée de treize vaisseaux, trois frégates et un cutter, s'est séparée des Espagnols et a porté sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre, en passant par le canal de Bahama.

« Le 26, étant à l'ouvert de la baie de la Chesapeak, j'ai dépêché la frégate *la Néréide* à M. le chevalier de La Luzerne et à M. le comte de Rochambeau pour les informer de la route que je faisais pour Boston, et offrir les services de l'escadre à ce général dans le cas où elle pourrait lui être utile pour quelques opérations. Je croisais en dehors pour attendre leur réponse, lorsque le 28, j'eus connaissance d'un vaisseau de guerre ennemi. J'ordonnai une chasse générale, en stationnant *l'Amazon* entre la Chesapeak et l'escadre pour indiquer à *la Néréide* la route qu'elle devait tenir pour nous rallier. Le 29 les vents étant très-faibles, on entendit une canonnade fort vive de l'arrière. Le vaisseau nous avait éloignés, je fis lever la chasse et je portai du côté où je jugeai qu'il y avait un combat. Le 30 au point du jour nous aperçûmes à six lieues *l'Amazon* démâtée de son grand mât et de son mât d'artimon. Elle avait été prise la veille par *la Santa-Margarita*, frégate anglaise de 44 canons, après une heure et demie d'un engagement dans lequel M. le vicomte de Montguyot, son commandant, a été tué ainsi que deux officiers auxiliaires; M. le chevalier de l'Épine, un auxiliaire et le lieutenant d'infanterie dangereusement blessés, et près de quatre-vingts hommes d'équipage hors de combat. J'ai repris *l'Amazon* dans la journée, et je chassai pendant deux jours *la Santa-Margarita* sans pouvoir la joindre.

- C. Extraits des pages 516 à 518 de l'ouvrage, montrant l'intégralité du rapport de L'Espine relatif à son combat sur l'Amazone. On notera que ce rapport ne fustige pas l'officier auxiliaire de Gazan. Dans son récit historique, l'historien de la Marine Léon Guérin révèle que c'est de L'Espine qui lui brûle la cervelle quand ce dernier veut se rendre à l'ennemi anglais.

**RAPPORT DU LIEUTENANT DE L'ÉPINE SUR LE COMBAT DE l'Amazone, cité dans la
pièce précédente.**

A M. le marquis de Vaudreuil, commandant l'armée du roi, à Boston.

New-York, le 4 août 1755.

« Mon général, je ne doute pas que vous n'ayiez été instruit par la reprise de l'Amazone de l'événement arrivé le 29 du mois passé. Je vais avoir l'honneur de vous rendre un compte exact et plus particulier des circonstances dont vous n'auriez peut-être pas été instruit. M. le vicomte de Montguyot s'était rendu d'après vos ordres sur le cap Henri où nous étions depuis deux jours, lorsque lundi, à cinq heures du matin, nous eûmes connaissance d'une frégate venant à notre rencontre de la partie du vent. Nous crûmes d'abord que c'était l'Iris qui, conséquemment aux ordres que nous lui avions portés de votre part, devait se trouver entre l'armée et nous; mais en la voyant de plus près nous reconnûmes notre erreur. Nous lui fîmes sur-le-champ les signaux de reconnaissance; elle n'y répondit point et reprit les amures à tribord, les vents étant de la partie du nord-nord-est. Nous chassâmes ce bâtiment, et comme il lui était impossible de doubler la côte du cap Charles, nous tâchâmes de nous élever dans l'est afin de l'engager et d'en donner connaissance à l'armée dont nous apercevions plusieurs vaisseaux. Deux entre autres nous approchèrent beaucoup dans l'après-midi; ils nous paraissaient porter au vent à nous et venir à toute voile. Nous leur fîmes le signal que l'on apercevait des frégates, appuyé de plusieurs coups de canon. Mais vraisemblablement ils n'en eurent pas connaissance, car une heure après midi ils reprirent les amures à bâbord, et à trois heures et demie nous les perdîmes entièrement de vue. Nous étions alors dans les eaux de la frégate que nous chassions, dont nous n'étions éloignés que d'une lieue, les vents à l'est et les amures à tribord.

« M. le vicomte de Montguyot, s'apercevant qu'il ne gagnait point le bâtiment chassé et qu'il s'éloignait de sa destination, se décida à revirer, ce que nous n'eûmes pas plutôt exécuté que la frégate en fit autant; nous reprîmes le bord sur elle et nous ne tardâmes pas à l'approcher. Les vents nous ayant refusés ne nous permirent pas de la doubler. A quatre heures nous lui vîmes pavillon et flamme anglaise; nous hissâmes le nôtre et à quatre heures un quart nous lui tirâmes notre première volée en la prolongeant sous le vent. Elle nous riposta et je fus instruit quelques moments après que nous avions eu le malheur de perdre M. de Montguyot. Je passai aussitôt sur le gaillard d'arrière pour prendre le commandement. Nous combattîmes jusqu'à six heures, faisant un feu très-vif de part et d'autre. Deux blessures que je reçus alors me forcèrent à laisser le commandement au sieur Gazan, et l'on me transporta au poste du chirurgien. Peu de moments après cet officier, ayant su que j'étais revenu à moi, me fit dire que toutes les manœuvres étaient coupées, plusieurs canons démontés et la plus grande partie de l'équipage hors de combat, et me demanda ce qu'il devait faire. On lui répondit de ma part que mon intention était de combattre jusqu'à la dernière extrémité et qu'il fit pour le mieux jusqu'à ce que je pusse remonter, ce que je fis peu de temps après. Je trouvai en arrivant sur le gaillard le pavillon amené par l'ordre du sieur Gazan qui avait été tué au même instant. Le sieur Oelie avait reçu à peu près dans le même temps une blessure mortelle. Le sieur Delaville Berno avait eu un bras emporté, et le sieur de Guilhem, officier commandant le détachement du régiment du Cap, un coup de fusil dans la poitrine. Il ne me restait plus que le sieur Maisonnier commandant dans la batterie. J'étais sur le gaillard avec le sieur La Guyomarais et deux à trois personnes. La mâture était au moment de tomber et je crus que je n'avais rien de mieux à faire qu'à tenir la parole de l'officier qui avait fait amener. Comme il partait encore quelques coups de canon de la batterie, j'ordonnai qu'on cessât entièrement le feu. A six heures et demie je fus transporté avec MM. Maisonnier, de Guilhem et La Guyomarais à bord de la *Santa-Margarita*, frégate anglaise.

« Il me reste, mon général, à vous faire part de la manière distinguée dont MM. les officiers se sont conduits. Je ne puis donner que des regrets à ceux qui ont péri dans l'action. M. le vicomte de Montguyot les mérite généralement; cet officier réunissait toutes les vertus civiles et militaires. Je suis vivement affecté de sa

perte et je suis sûr que je partage ces sentiments avec ceux qui le connaissaient.

« MM. Maisonnier, officier auxiliaire, de Guilhem, officier de troupe, La Guyomarais, garde de la marine, sont également recommandables; le premier par l'activité et le courage avec lesquels il s'est conduit dans la batterie; le second a été, jusqu'au moment de sa blessure, de la plus grande utilité, et le troisième a montré une présence d'esprit et un courage qui donnent les plus hautes espérances. »

LE CHEVALIER DE L'ÉPINE,

Premier lieutenant.

D. Rôle d'équipage de l'Amazone.

L'AMAZONE.

(From 1st January, 1781, to the 29th July, 1782, date when taken by the English, and from 30th July, 1782, when retaken, to the 3d August, 1783.)

M. le Chevalier DE VILLAGES, Capitaine de vaisseau, Commandant; — M. DE MONGUIOT, Lieutenant de vaisseau, Commandant; M. DE GASTON, Lieutenant de vaisseau, Commandant.

ÉTAT-MAJOR.

Capitaine de vaisseau.

Le Chevalier de **VILLAGES**, Commandant.

Lieutenants de vaisseau.

De **MONGUIOT**, Commandant, tué au combat du 29 juillet 1782.

De **GASTON**, Commandant.

De **CAMUS**.

Enseignes de vaisseau.

Le chevalier de **ROSPIEC**.

Le chevalier **DUPETITHOUARD**.

De la **GUIGNERAY**.

De **L'EPINE**, mort le 31 octobre 1782.

Lieutenant de frégate.

GAZAN, tué au combat du 29 juillet 1782.

Officiers auxiliaires.

OILLIC, tué au combat du 29 juillet 1782.

MAISSONNIER.

RUELLAND de la **VILLE-BERNO**.

THOMIZE (Victor).

LE HUBY.

De **MIRIT**.

De **MONTBLANC**.

NOURRY.

Chirurgiens.

COMPAIN.

LHERMITE (Jean).

Aumonier.

MACHUNQ (John).

Gardes de la marine.

LA MOTTE GUYOMARAIS.

De **MARTIGNAN**.

De **BOUBERT**.

LE CHAT.

D'ENTRECHAUX.

Volontaires.

Huet (François), du Havre.

Borde, du Fort-Royal.

Officiers-mariniers de manœuvre.

Philippe (Laurent), premier maître, de Toulon.

Andreau (Paul), premier maître, de Toulon.

Poulain (Laurent), second maître, de Saint-Brieuc.

Jaunet (Pierre), second maître, des Sables.

Massié (Louis), second maître, de Granville.

Poirier (Pierre), contremaitre, des Sables.

Souache (Jean), contremaitre du Havre.

Maugé (Barthélemy), contremaitre, de Belle-Ile.

Le Teurtre (Jacques), bosseman, de Fécamp.

Sicle (Jean), bosseman, de Saint-Brieuc.

Ollivier (Mathurin), bosseman, de Nantes.

Massé (Joseph), bosseman, de Paimboeuf.

Houart (François), quartier-maitre, de Saint-Brieuc.

Dutertre (François), quartier-maitre, de Lannion.

Le Hegarade (Jacques), quartier-maitre, de Saint-Brieuc, blessé au combat du 29 juillet 1782.

Caillo (Augustin), quartier-maitre, du Havre.

Thomis (Romain), quartier-maitre, du Havre.

Le Goubin (Gédéon), quartier-maitre, de Granville.

Soleil (Alexis-Beau), quartier-maitre, de Nantes, tué au combat du 29 juillet 1782.

Lavergne (Louis), quartier-maitre, des Sables.

Pépin (André), quartier-maitre, de Saint-Malo.

Poisson (Pierre), quartier-maitre, de Fécamp.

Chopin (Jean), quartier-maitre, du Havre.

Fournier (Jean), quartier-maitre, de Nantes.

Manchin (Jean), quartier-maitre, de Bordeaux.

Pilez (Jean), quartier-maitre, de Fécamp.

Sorre (Marc), quartier-maitre, de Dieppe.

Officiers-mariniers de pilotage.

Le Saux (Louis), patron de canot, de l'Île-aux-Moines.

Le Ray (Augustin), premier pilote, de Nantes.

Baladier (Pierre), premier pilote, de Calais.

Robert (Jean), second pilote, de Granville.

Carbonel (Jean), aide-pilote, de Marseille.

Viaud (Dominique), aide-pilote, de Bordeaux.

Willaumez (Jean), aide-pilote, de Belle-Ile.

Auzel (Antoine), aide-pilote, de Marseille.

Allaire (Julien), aide-pilote, du Croisic.

Officiers-mariniers de canonage.

Casteingue (Jean), premier canonier, de Nantes.

Denis (Victor), second canonier, de Saint-Brieuc.

Coindreux (Jacques), aide-canonier, de Nantes, blessé au combat du 29 juillet 1782.

Bertheau (Robert), aide-canonier, de Fécamp.

Robert (Jean), aide-canonier, de Fécamp.

Le Mittord (Philippe), aide-canonier, de Granville, tué au combat du 29 juillet 1782.

Guillarer (Pierre), aide-canonier, de Morlaix.

Pinçon (Adrien), aide-canonier, de Granville.

Buchet (Jean), aide-canonier, de Granville.

Deranton (Jean), aide-canonier, de Moissac.

Aspot (Jean), aide-canonier, du Croisic.

Daniel (Michel), aide-canonier, du Croisic, blessé au combat du 29 juillet 1782.

Violot (Claude), aide-canonier, des Sables.

Raymond (Bernard), aide-canonier, de Blaye.

Patin (Bernard), aide-canonier, de Saint-Jean-de-Luz, tué au combat du 29 juillet 1782.

Perigord (Gilles), aide-canonier, de Saint-Malo.

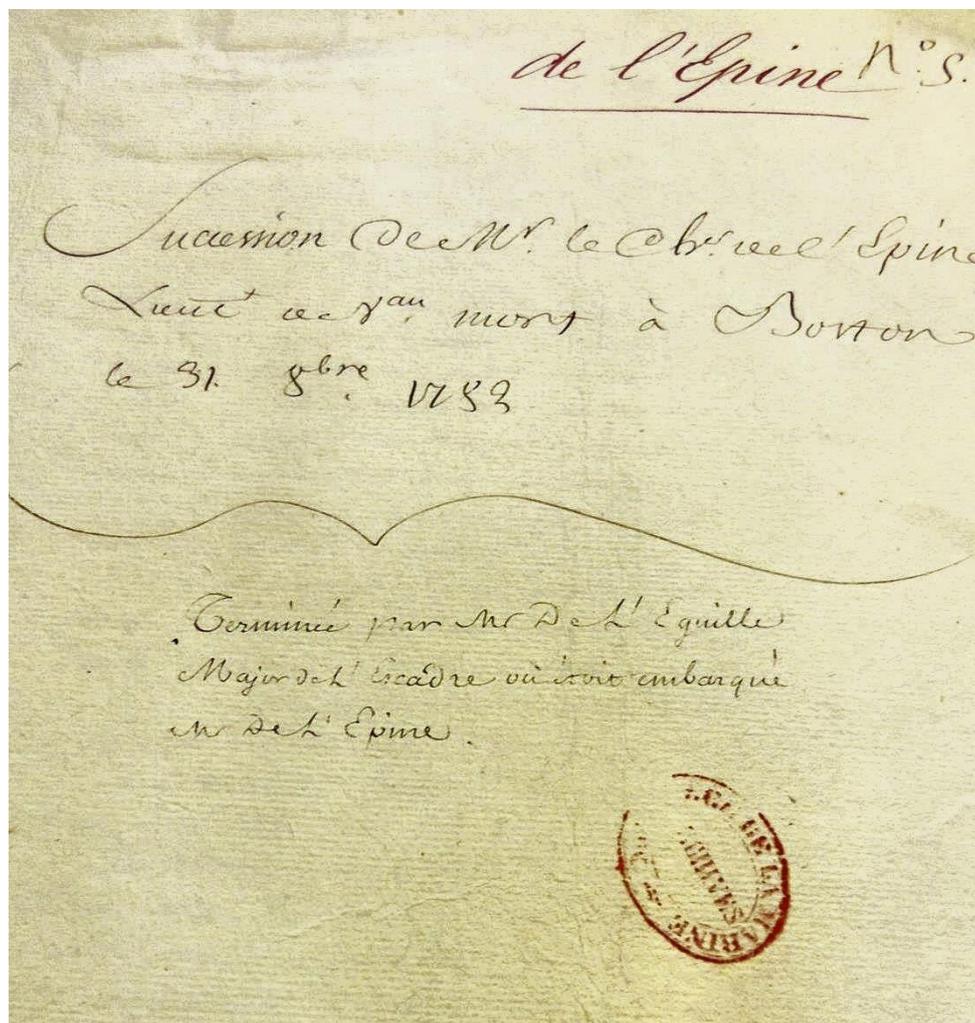
Officiers-mariniers de charpentage.

Hostein (Jean), second charpentier, de Bordeaux.

Chaux (Olivier), aide-charpentier, de Dinan.

All.DA.117. Succession du frère du chevalier de L'Espine, mort en 1782.
[Archives nationales, Marine, B⁴ 219.]

Trois pages.



Compte de la Succession de feu M^r Le C^{te} De Spine
 Curie de M^r Moort a Boston le 31. 8. 1782.

Savoie

Produit de la vente de ses Effets faites le 12. 9. 82
 par Charles et Banko L'auventeur Selon le
 Compte des debz L'auventeur quatre Cent seize
 piastres un Schelling quatre Denier, faisant la
 somme de deux mille deux Cent quatre vingt quinze
 Livres huit Sols quatre Deniers Lourdins cy..... 2295¹¹ 8¹¹ 11¹¹
 Especes trouvées dans la Cassette Selon
 L'inventaire du 11 de ce mois
 Seize quadruple Dor Espagnole valant
 Chacune soixante dix sept Livres Lourdins faisant
 L'ensemble la somme de mille une Livre Lourdins..... 1001¹¹ " "
 Deux demi quadruple faisant la somme
 de soixante dix sept Livres Lourdins..... 77¹¹ " "
 Cinq quadruple faisant la somme de quatre
 vingt seize Livres Cinq Sols Lourdins cy..... 96¹¹ 5¹¹ "
 Neuf moëdes valant quarante deux Livres
 Chacune faisant ensemble la somme de trois
 Cent soixante dix huit Livres Lourdins..... 378¹¹ " "
 une moëde bloquée valant la somme de
 quarante Livres Cinq Sols Lourdins cy..... 40¹¹ 5¹¹ "
 Cent Seize piastres et monnoyes faisant
 la somme de six Cent onze Livres seize Sols
 neuf Deniers Lourdins..... 611¹¹ 13¹¹ 9¹¹
 Total de l'avoir..... L. 4899¹¹ 12¹¹ 11¹¹



Surquoi payé

au Sieur mercier pour frais de Sepulture et autres
 apart son Compte au détail soixante dix sept
 piastres quatre Schellings quatre pence faisant
 la somme de quatre Cent huit Livres dix Deniers
 Lourdins cy..... 408¹¹ 10¹¹ 6¹¹
 au nommé L'edevant
 somme sur la paye de L'Amazonne pour
 avoir soigné M^r Le C^{te} de Spine depuis
 le moment de son Obit (c'est a dire)
 pendant 3. mois la somme de cinquante
 sept Livres Cinq Sols Lourdins cy..... 57¹¹ 5¹¹ "
 484¹¹ 5¹¹ 10¹¹

Mentions de la voir de la voir part 110
 Mentions des engagements de la voir part 486. 5. 10²
 de Mentions de la voir de la voir part aux chaires
 pour l'abonnement d'un billet à joint de
 deux mille quatre cent dix. Comptes par
 M^r Desl'epine de dix neuf avril dernier. 2400. "
 au S^r Nottel Cap^t d'Innes a bord
 de l'Amazonne pour l'abonnement d'un
 billet de cinq cent quatre vingt deux mille six
 cent dix. Comptes par M^r Desl'epine
 de dix huit Juin dernier. 483. 9. 8
 au S^r Gautier M^r Pannier sur la
 frigate l'Amazonne pour l'abonnement
 d'un billet à joint de deux cent quatre
 vingt onze. Comptes par M^r Desl'epine de dix huit
 Juin dernier. 291. 16. 10
 au S^r Philippe M^r D'Hyugge
 sur la frigate l'Amazonne pour l'abonnement
 d'un billet à joint de quatre cent vingt
 sept. Comptes par M^r Desl'epine de 18 Juin dernier. 427. 16. 11
 a Madame Brossier chez laquelle a été logé
 M^r Desl'epine avec sa femme. Comptes par M^r Desl'epine
 selon son reçu huit cents faisant la
 somme de quarante deux dix. 62. "
 Du par M^r Desl'epine a la
 succession de M^r de Montquien pour M^r de
 la Roche la Motte. "Service"
 pour trois concerts d'argent l^r 12. 7. 4. à 6.
 pour dixante dix sept dix. Comptes par M^r Desl'epine 77. 4. "
 pour 18 services l'abonnement dix dix. 34. 10. "
 pour 4. napper l'abonnement dix dix. 34. "
 pour 3. napper l'abonnement dix dix. 13. 10. "
 Mentions des dettes de la succession 4386. 10. 5. 4386. 10. 5. "
 Reste a la Succession 113. 10. "
 Fait et arrêté par nous Lieutenant des armées de
 Major chargé du détail général de l'armée aux Indes

Certificat de Garde de la Marine
Pour Castellane Majastre

Antoine Louis Rouille
Chevalier, Comte de Joux et de Fontaine Guerin
Conseiller du Roy en tous ses Conseils secrets
d'Etat et des Commandemens de sa Majesté
ayant le Departement de la Marine
Certifions a tous qu'il appartiendra que
Castellane Majastres a été ce jourd'huy employé
sur la liste des Gentilshommes destinez pour
servir en qualite de Garde de la Marine au
Departement de Coulon, en foy de quoy
nous luy avons accorde le present certificat
signe de notre main, contresigne par l'un de
nos secretaires et y avons fait apposer le
cachet de nos armes

Fait a Versailles le 9. septembre 1749

Par Monsieur
Gaudin



| L' Epine [chev ^{er} de] | | C ⁷ 183 p. 623 ^{vo} - C ⁷ 184 p. 882 ^{vo} - C ⁷ 186
C ⁷ 188 p. 98 - C ⁷ 190 | |
|---|------------------------|---|--|
| (Philibert-Gabriel-Jean-Joseph-Livestre) | | C ⁷ 183 | |
| Chevalier de Malte | | | |
| né à Carpentras le 25 XII 1759 | | | |
| garde-marine
(Toulon)
garde du Pavillon
Ensigne de vaisseau | 1 VII
1 III
1 IV | 1776
1777
1778 | Embarqué sur:
l'Amable 5 XI 1776 - 1778 1777
le Séduisant III 1778. Passé sur:
l'Amable II 1778 - IX 1779 |
| lieut ^{ant} de C ^{ie} | 1 IV | 1779 | la Triphonne 1 V 1780 - XI 1781 |
| s/aide major de marine | A X | 1783 | C ^{de} le Dragon 1781. en vedes côtes de S ^{te} Domingue
chassé par l'escadre anglaise, il dut brûler son vaisseau |
| lieut ^{ant} de vaisseau
2 ^{ème} classe s ^{ous} division | 1 V | 1786 | le 22 I 1783 - Revenu sur la Danaé VI 1783
du 23 VI 1783 congé de 3 mois pour affaires.
du 12 XII 1784 congé de 2 ans 1/2 pour Malte
parti le 3 I 1785 - à Toulon au 1 V 1786 |
| gratification de 2000 ^{fr} | 20 VII | 1783 | |
| " 1500 ^{fr} | 31 VII | 1783 | |

AII.DA.120. État des services du lieutenant de vaisseau de L'Espine au 17 novembre 1788.

[Archives nationales, Marine, C⁷ 181, dossier intitulé *Lépine (Philibert – Gabriel – Jean – Joseph de) lieutenant de vaisseau 1759-90.*]

État des services de M. Philibert, Gabriel, Jean, Joseph, Silvestre,
Chevalier de L'Espine, lieutenant de vaisseau du Roi,
fils de M. Antoine Joseph Guillaume de L'Espine du Puy
et de Dame Eugénie de Grille,
né à Carpentras le 25 décembre 1759.

Dans les archives, le document cité en titre se présente sous la forme d'une feuille de papier épais de grand format, pliée en quatre¹²⁶⁶. Un tableau à 10 colonnes recueille les informations dans l'ordre suivant :

1. Années des campagnes,
2. Ports où les armements ont été faits,
3. Date de l'armement,
4. Noms des bâtiments,
5. Noms des capitaines,
6. Destinations des bâtiments,
7. Ports où les désarmements ont été faits,
8. Date du désarmement,
9. Durée des campagnes en paix (A-M-J) et en guerre (A-M-J),
10. Combats, blessures et leurs natures, éléments particuliers, observations.

Les éléments ci-dessus ont été regroupés afin de faciliter leur lecture et leur exploitation dans un tableau adapté au format de la thèse.

Grades successifs du chevalier de L'Espine dans la Marine royale.

| Grade | Date |
|-----------------------------|------------|
| Aspirant-Garde de la Marine | 09.06.1775 |
| Garde de la Marine | 27.07.1776 |
| Garde du Pavillon | . .1777 |
| Enseigne de vaisseau | 01.04.1778 |
| Lieutenant de vaisseau | 01.05.1786 |

¹²⁶⁶ Archives nationales, Marine, C⁷181, dossier intitulé *Lépine (Philibert – Gabriel – Jean – Joseph de) lieutenant de vaisseau 1759-90*. Une fois déplié, le document correspond à peu près à deux feuilles de format A3.

| Années des Campagnes (1) | Ports de l'armement (2)
Et date (3) | Noms des bâtiments (4)
grade détenu,
noms des capitaines (5) | Destinations des bâtiments (6) | Ports du désarmement (7) et date (8) | Durée des campagnes (9)
Paix et Guerre
Années-Mois-Jours | Obs. (10) |
|--------------------------|--|---|--|---|--|-----------------|
| 1776-1777 | Toulon
21.11.1776 | - Frégate
<i>Aimable</i>
- Garde de la Marine
- M. de Bruyères | Dans l'archipel | Toulon
27.09.1777 | Paix : 00-10-07 | |
| 1778 | Toulon
12.02.1778 | - Chebeck
<i>Séduisant</i>
- Garde du Pavillon
- M. de Montgrand | Côtes de Provence | Passé sur
L' <i>Aimable</i>
08.04.1778 | Paix : 00-01-26 | |
| 1778-1779 | Toulon
09.04.1778 | - Frégate
<i>Aimable</i>
- Enseigne de vaisseau
- M. de Saint Come Eulalie | Armée de M. d'Estaing | Rochefort
24.10.1779 | Guerre : 01-06-16 | ¹²⁶⁷ |
| 1780-1781 | Lorient
12.06.1780 | - Frégate
<i>Friponne</i>
- Enseigne de vaisseau
- M. de Macnemara | Côtes de France | Brest
01.02.1781 | Guerre : 00-08-19 | ¹²⁶⁸ |
| 1781 | Brest
01.03.1781 | - Frégate
<i>Friponne</i>
- Enseigne de vaisseau
- M. de Macnemara | Côtes de France | Brest
12.11.1781 | Guerre : 00-08-12 | |
| 1781-1782-1783 | Brest
10.12.1782 | - Brick
<i>Dragon</i>
- Enseigne de vaisseau
- Qu'il commandait | Isles sous le Vent dans la Nouvelle Angleterre | Brûlé sur la côte de Saint-Domingue
22.01.1783 | Guerre : 01-01-13 | ¹²⁶⁹ |
| 1783 | Brest
15.03.1783 | - Frégate
<i>Astrée</i>
- Enseigne de vaisseau
- M. de La Prevalais | Isles sous le Vent dans la Nouvelle Angleterre | Passé sur la <i>Danaé</i>
09.05.1783 | Guerre : 00-01-25 | |
| 1783 | Nouvelle Angleterre
10.05.1783 | - Frégate
<i>Danaé</i>
- Enseigne de vaisseau
- M. de Capellis | Retour en France | Brest
12.06.1783 | Paix : 00-01-03 | |

¹²⁶⁷ Sur la frégate *Aimable*. Le 30 juillet 1778, ils livrèrent de concert avec la frégate *Alcmène*, une attaque contre la corvette anglaise *Kingfisher* et deux petits bâtiments de moindre force au mouillage dans la Baie de Rode Island et forcèrent ces trois bâtiments à se brûler.

¹²⁶⁸ Sur la frégate *Friponne*. Combattu et pris le corsaire anglais *Royale Charlotte* le 15 avril 1781 et le corsaire *Putsey* le 9 mai suivant. Attaqué de concert avec la frégate *Gloire* le 29 juin suivant deux frégates anglaises et une prise hollandaise. Une des frégates fut prise après un quart d'heure de défense, tandis que la frégate *Gloire* s'empara de la prise.

¹²⁶⁹ Sur le brick *Dragon*. Le 22 janvier 1782, étant poursuivi par une escadre anglaise de 18 vaisseaux et sous le feu de plusieurs, il fut contraint de faire côte et de brûler le brick *Dragon* qu'il commandait, étant pour lors sur les côtes de Saint-Domingue. Il repoussa les chaloupes qui venaient l'attaquer, il sauva l'équipage et les paquets de la cour dont il était porteur.

| Années des Campagnes (1) | Ports de l'armement (2)
Et date (3) | Noms des bâtiments (4)
grade détenu,
noms des capitaines (5) | Destinations des bâtiments (6) | Ports du désarmement (7) et date (8) | Durée des campagnes (9)
Paix et Guerre
Années-Mois-Jours | Obs. (10) |
|---|--|---|--|--|--|-----------|
| 1785
Sur les bâtiments de la Religion | Toulon
24.05.1786 | - Frégate <i>Sainte Elizabeth</i>
- Enseigne de vaisseau
- Chevalier de Sobiras | De Toulon à Malte | Passé sur la <i>Victoire</i>
02.06.1785 | Guerre : 00-00-09 | |
| 1785-1786
Sur les bâtiments de la Religion | Malte
03.06.1785 | - Galère <i>Victoire</i>
- Enseigne de vaisseau
- Chevalier de Villages | Croisière sur les côtes d'Italie | Repassé sur la <i>Sainte Elizabeth</i>
26.03.1786 | Guerre : 00-09-24 | |
| 1786
Sur les bâtiments de la Religion | Malte
27.03.1786 | - Frégate <i>Sainte Elizabeth</i>
- Enseigne de vaisseau
- M. de Saint Felix | De Malte à Toulon | Toulon
04.04.1786 | Guerre : 00-00-08 | |
| 1786-1787 | Toulon
05.07.1786 | - Frégate <i>Mignone</i>
- Lieutenant de vaisseau
- M. de Pierrevert et M. Saqui
Destourés | Évolutions et aux Isles sous le Vent | Passé sur la <i>Proserpine</i>
11.12.1787 | Paix : 01-05-07 | |
| 1787-1788 | Saint-Domingue
12.12.1787 | - Frégate <i>Proserpine</i>
- Lieutenant de vaisseau
- M. Saqui
Destourés | Évolutions et aux Isles sous le Vent et à la Nouvelle Angleterre | Brest
17.11.1788 | Paix : 00-01-26

Total
Paix : 03-05-19
Guerre : 05-01-06

Total général des services à la mer :
8 ans, 6 mois et 25 jours | |

- Certifié par le Commissaire du Bureau des Armements. Signé *illisible*.
- Certifié par le capitaine de vaisseau Major de l'Escadre. À Toulon, le 4 décembre 1790. Signé *Delort*.
- Vérifié par le capitaine de vaisseau faisant fonction de Major-général. Signé *Delort*.
- Vu par le Commissaire Général ordonnateur de la Marine du port de Toulon. Signé *illisible [de Lafaye ?]*.
- Vu par le Chef d'Escadre des armées navales commandant la Marine du port de Toulon. Signé *illisible*.

All.DA.121. Rôle d'équipage de l'*Aimable*.

[*Les combattants français de la guerre américaine 1778-1783, Washington, 1905.*]

Trois pages.

L'AIMABLE.

(1778-1779.)

M. DE SAINT-COSME-SAINTE-EULALIE, Lieutenant de vaisseau, Commandant.

ÉTAT-MAJOR.

Lieutenant de vaisseau.

De **SAINT-COSME-SAINTE-EULALIE**, Commandant.

Enseignes de vaisseau.

Le Chevalier du **CHAFFAUT**, second.

Le Chevalier de la **ROCHEBOËTE**.

Le Chevalier de **CLUZEL**.

De **GRASSE-LIMERMONT**.

Chirurgien entretenu.

GANTEAUME.

Aumonier.

DAMAZE (R. P.), Récollet.

Gardes de la Marine.

FERRARY de **ROMANS**.

Le Chevalier de **L'EPINE**.

Officiers-mariniers de manœuvre.

Lieutaud (Jean), premier maître, de Toulon.

Olivier (André), second maître, de Toulon.

Daumas (Jean-Baptiste), contremaitre, de Toulon.

Peyron (Joseph), bosseman, de Toulon.

Darville (Pierre), bosseman, de Toulon.

Ripert (Jean-François), quartier-maitre, de Toulon.

Camus (Jean-Joseph), quartier-maitre, de Toulon.

Viennet (Mathieu), quartier-maitre, de Toulon.

Reynaud (Jérôme), quartier-maitre, de Toulon.

Brisanavi (Michel), quartier-maitre, de Toulon.

Barthélémy (Antoine), quartier-maitre, de Toulon.

Lieutaud (Jean), quartier-maitre, de Toulon.

Autrevangle (Augustin), quartier-maitre, de Toulon.

Vian (Jacques), quartier-maitre, de Toulon.

Berlet (Simon), quartier-maitre, de Saint-Maxime.

Milet (Joseph), quartier-maitre, de la Seyne.

Officiers-mariniers de pilotage.

Gay (Antoine), premier pilote, de Toulon.

Fournier (Pierre), second pilote, de Toulon.

Ferrat (Pierre), aide-pilote, de Toulon.

Bouisson (Jean-Louis), aide-pilote, de Toulon.

Marrot (Joseph), aide-pilote, de Toulon.

Senequier (Jean), aide-pilote, de Fréjus.

Roux (François), aide-pilote, de la Ciotat.

Royer (Armand), aide-pilote, de Bordeaux.

Officiers-mariniers de canonage.

Audibert (Noël), maître canonier, de Toulon.

Galle (Louis), second canonier, de Toulon.

David (Pierre), second canonier, de Toulon.

Blanc (Joseph), aide-canonier, de Toulon.

Gastaud (Michel), aide-canonier, de Toulon.

Isnard (Joseph), aide-canonier, de Toulon.

Amand (Raphaël), aide-canonier, de Toulon.

Barattier (Joseph), aide-canonier, de Toulon.

Malaussen (Joseph), aide-canonier, de Toulon.

Jouglas (Laurent), aide-canonier, de Six-Fours.

Ordy (Sébastien), aide-canonier, de Six-Fours.

Vidal (Blaise), aide-canonier, de Six-Fours.

Progou (Joseph), aide-canonier, de Six-Fours.

Merousse (Antoine), aide-canonnier, de Marseille.

Autran (Honoré) aide-canonnier, de Toulon.

Terras (Laurent), aide-canonnier, de Toulon.

Officiers-mariniers de charpentage.

Laure (Antoine), second charpentier, de Toulon.

Antrevangle (Jean), aide-charpentier, de Toulon.

Officiers-mariniers de calfatage.

Nouveau (Jean-Marie), second calfat, de Toulon.

Audibert (Jean-Baptiste), aide-calfat, de Toulon.

Officiers-mariniers de voilerie.

Guiran (Hervé), second voilier, de Toulon.

Gouriran (Charles), aide-voilier, de Toulon.

Camoin (Pierre), aide-voilier, de Martignes.

Gabiers.

Paron (Jean-Louis), de Toulon.

Teisseire (Jacques), de Toulon.

Jouve (François-Esprit), de Toulon.

Mère (Jean), de Toulon.

Gasquet (Jean-Joseph), de Toulon.

Franc (Joseph), de Toulon.

Cheinet (Antoine), de Toulon.

Boyer (François-Xavier), de Toulon.

Castelin (Jean-Baptiste), de Marseille.

Timoniers.

Bourrely (André), de Saint-Chamas.

Combès (Pierre), de Bayonne.

Pegé (Jacques), de Lorient.

Coste (François), de Toulon.

Peyron (Antoine), de Toulon.

Boutin (Jean-Baptiste), de Toulon.

Goadet (Jean-Pierre), de Toulon.

Faille (Jean-Jacques), de Toulon.

Matelots.

Dragón (Jean-Baptiste), d'Hyères.

Laugier (Louis), d'Hyères.

Lemaître (Julien), de Lorient.

Furet (Pierre), de Lorient.

La Carrière (Jean-Pierre), de Lorient.

Aubert (Jean-Joseph), de Toulon.

Rouvier (Gaspard), de Toulon.

Pomet (Pierre), de Toulon.

Léon (Honoré), de Toulon.

Laure (Pierre), de Toulon.

Sturgeon (Mathurin), de Toulon.

Reybaud (Jean-Pierre), de Toulon.

Rebuffat (Joseph), de Toulon.

Ripert (Guillaume), de Toulon.

Guibaud (Louis), de Toulon.

Monin (Simon), de Toulon.

Redon (Etienne), de Toulon.

Rissou (Jean-François), de Toulon.

Camus (Antoine), de Toulon.

Daumas (Esprit-Julien), de Toulon.

Reybaud (Jean), de Toulon.

Blanc (Sylvestre), de Toulon.

Bernard (Jérôme), de Gramelle (Morbihan).

Béchennet (Pierre), de Gramelle (Morbihan).

Boucher (Jean-Pierre), de Gramelle (Morbihan).

Féraud (Antoine), d'Antibes.

Poupon (Laurent), de Solès.

Barra (Joseph), de la Roque.

Cuvet (Antoine), de Six-Fours.

Fabre (Antoine), de Six-Fours.

Simon (Pierre), de Six-Fours.

Crestian (Pascal), de Six-Fours.

Audibert (Antoine), de Six-Fours.

Martinenq (Pierre), de Six-Fours.

Audibert (Joseph), de la Seyne.

Vial (Pierre), de la Seyne.

Jouven (Antoine), de la Seyne.

Chave (Pierre), de la Seyne.

Baude (Louis), de la Seyne.

Geit (Barthélémy), d'Ollioules.

Coste (François), de la Ciotat.

Bonfils (Balthazard), de la Ciotat.

Bren (Etienne), de la Ciotat.

Michel (Jean-Joseph), de la Ciotat.

Barthélémy (Balthazard), de la Ciotat.

Sicard (Jean-Joseph), de Creste.

Rebuffet (Jean-François), de Saint-Tropez.

Souché (Jacques), de Marseille.

Jaconasse (Mathieu), de Marseille.

Saneti (Edme), de Marseille.

Fassy (André), de Marseille.

Rousset (Gaspard), de Marseille.

Féraud (Antoine), de Marseille.

Lion (Etienne), de Marseille.

Autier (Jacques), de Marseille.

Bonjoannis (Jean-Louis), de Marseille.

Eymé (Joseph), de Marseille.

Chansaud (Joseph), de Marseille.

Gautier (Sébastien), de Marseille.

Boutin (Pierre-Jacques), de Marseille.

Aillaud (Etienne), de Mazargues.

Giraud (Etienne), de Mazargues.

Second (Alexandre), de Mazargues.

Flotte (Louis), de Mazargues.

Cornier (Raymond), de Mazargues.

Allard (François), de Mazargues.

Culotte (Jean-Marie), de Mazargues.

Valarin (Jacques), de Mazargues.

Hérait (Michel), de Mazargues.

Ricaud (Raphaël), de Cassis.

Hiriat (Jean-Baptiste), de Bayonne.

Egreteau (Etienne), de Libourne.

Ricard (Pierre), de Libourne.

Moulin (Maurice), de Libourne.

Pignatel (Antoine), de Libourne.

Garibaldy (François), de Libourne.

Rongé (Antoine), de Libourne.

Tassy (Jean-Baptiste), de Libourne.

Icard dit **Arbaud** (Jérôme), de Libourne.

Guitton (Jean-Charles), de Libourne.

André (Honoré), de Libourne.

Icard (Paul), de Libourne.

Bulegan (Genézy), de Martignes.

Paillet (Jean-Pierre), de Martignes.

Brun (Genézy), de Martignes.

Catelin (Gaspard), de Martignes.

Audibert (Jean), de Martignes.

Paly (Claude), de Martignes.

Pery (Joseph), de Martignes.

Allard (Jean-Louis), de Martignes.

Galon (Jean), de Martignes.

Ayma (Jean-Etienne), de Martignes.

Com (Dominique), de Saint-Chamas.

Mille (Etienne), d'Istres.

Girard dit **Paillassou** (Pierre), d'Arles.

Blois (Marc), de Cannes.

Dany (Joseph), de Cannes.

Nouve (Antoine), de Cannes.

Vassaire (Joseph), de Cannes.

Timon (Pierre), de Cette.

Audouri (François), d'Antibes.

Caumel (Dominique), d'Agde.

Crouzet ou **Crouzat** (Bernard), de Gruissan.

Pons (Benoit), de Gruissan.

Lamanille (Antoine), de Gruissan.

Novices.

Laure (Honoré), de Toulon.

Benoit (Pierre-Joseph), de Toulon.

Pons (Jean-Baptiste), de Toulon.

Nouveau (Jean), de Toulon.

Petit (Thomas), de Toulon.

Lieutaud (Jean-André), de Toulon.

Guérouard (Henri), de Toulon.

Montagne (François-Charles), de Toulon.

Guiraud (Dominique), de Toulon.

Guirand (Louis), de Toulon.

Imbert (Charles), de Toulon.

Lguvergne (François), de Toulon.

Clément (Charles), de Toulon.

Blanc (Jean-Baptiste), de Briangon.

Bousquet (Jean-Louis), de Toulon.

Maquignon (Joseph), de Toulon.

Volontaires.

Padirac (Jean-Louis), de la Seyne.

Charbonnier (Antoine), de Toulon.

Rambert (François), de Toulon.

Surnuméraires, etc.

Hiriard (Joseph-Philippe), de Toulon.

Gense (Thomas), de Toulon.

Cotte (Victor), de Toulon.

Monge (André), de Toulon.

Icard (Joseph-Marie), de Toulon.

Jaubert (François), de Toulon.

Féraud (Joseph-Melchior), de Toulon.

Lion (Alexis), de Toulon.

Cartel (François), de le Solier.

Bourgeonnier (Joseph), de Toulon.

Bernard (Esprit), d'Antibes.

Mousses.

Engaurran (Jean), de Toulon.

Antressangle (Joseph-Vincent), de Toulon.

Laure (Jean-Baptiste), de Toulon.

Aycard (Joseph-Pierre), de Toulon.

Davé (Antoine), de Toulon.

Lieutaud (François-Mathieu), de Toulon.

Ruffé (Constance), de Toulon.

Bezeau (André), de Toulon.

Marquisan (Jean), de Toulon.

Bouisson (Etienne), de Toulon.
Ventre (Jean-Baptiste), de Toulon.
Bonavie (Jean-Baptiste), de Toulon.
Minasse (Pierre), de Toulon.
Parian (Jean-Pierre), de Toulon.
Isnard (Honoré-Joseph), de Toulon.
Auvière (Jean-Baptiste), de Toulon.
Chicousse (Honoré), de la Garde.

Fabre (André-Joseph), de la Seyne.
Garcin (Dominique), de la Seyne.
Simon (Joseph), de Six-Fours.
Boyer (Abraham), de Six-Fours.
Olivier (Joseph), de Cuers.
Auvière (Pierre-Michel), d'Aix.
Carle (Joseph), de Castellet (Var).
Roubaud (Noël), de Castellet (Var).

Domestiques.

Fournier (Jean), de Toulouse.
Guillot (André), de Lyon.
Graffas (Jean), de Lyon.
Lemaitre (Julien), de Saint-Malo.
Duval (Louis), de Saint-Malo.
Garnier (François), de Saint-Malo.
Lucas (Guillaume), de Saint-Malo.

All.DA.122. Plaque commémorative de Yorktown, en Virginie.
[D.R.]

| 1778 · A LA MEMOIRE · 1783 | | | | | | |
|--|-----------|--------|---|-----------|--------|--|
| DES COMBATTANTS FRANÇAIS DE LA GUERRE DE L'INDEPENDANCE AMERICAINE | | | | | | |
| LA FAYETTE | | | | | | |
| MAJOR-GENERAL DE L'ARMEE AMERICAINE | | | | | | |
| CORPS EXPÉDITIONNAIRE FRANÇAIS | | | | | | |
| MARINE | | | ARMÉE DE TERRE | | | |
| D'ESTAING | | | ROCHAMBEAU | | | |
| DE GRASSE | | | DE VIOMENIL | | | |
| DE TERNAY | | | DE CHASTELLUX | | | |
| DESTOUCHES | | | DE CHOISY | | | |
| DE BARRAS | | | D'ABOVILLE | | | |
| DE GUICHEN | | | DESANDROUINS | | | |
| DE LA MOTTE-PICQUET | | | DE LAUZUN | | | |
| DE SUFFREN | | | DE SAINT-SIMON | | | |
| UNITS | EQUIPAGES | PERTES | RÉGIMENTS | EFFECTIFS | PERTES | |
| ESCADRE DU COMTE D'ESTAING | | | | | | |
| LANGUEDOC | 875 | 80 | ARMÉE DE ROCHAMBEAU | | | |
| LE ZELE | 314 | 27 | DE BOURBONNAIS 1220 179 | | | |
| LE FANTASQUE | 462 | 19 | DE SOISSONNAIS 1250 110 | | | |
| LE MAGNIFIQUE | 379 | 20 | DE SAINTONGE 1522 129 | | | |
| LE TONNANT | 603 | 20 | DE ROYAL DEUX-PONTS 1163 INCONNUS | | | |
| LE PROTECTEUR | 410 | 19 | D'AUXONNE 601 81 | | | |
| LE FIER | 457 | 61 | DE METZ 551 INCONNUS | | | |
| LA PROVENCE | 420 | 35 | LÉGION DE LAUZUN 510 INCONNUS | | | |
| L'ARTESIEEN | 642 | 107 | HUSSARDS 310 INCONNUS | | | |
| L'OUERRIER | 346 | 15 | DE GRENOBLE 65 INCONNUS | | | |
| L'AMPHION | 374 | 24 | ARMÉE DE SAINT-SIMON | | | |
| LE MARSEILLAIS | 374 | 24 | D'AGENOIS 1166 7 | | | |
| LE CESAR | 354 | 19 | DE GATINAIS 1061 429 | | | |
| LE VELOUR | 660 | 164 | DE TOURAINES 1297 200 | | | |
| L'ANNIBAL | 191 | 98 | ARMÉE TERRESTRE D'ESTAING | | | |
| LA PRUDENTE | 722 | 81 | DE DILLON 1164 INCONNUS | | | |
| LA CONCORDE | 299 | 38 | DE WALSH 532 INCONNUS | | | |
| LA CHIMERE | 207 | 81 | D'HAINAUT 511 200 | | | |
| LA GONCORDE | 205 | 24 | DE FOIX 557 82 | | | |
| LA GONCORDE | 205 | 24 | MARINE | | | |
| L'ETOURDIE | 171 | 0 | EQUIPAGES 31497 PERTES 3520 | | | |
| L'AIMABLE | 141 | 0 | ARMÉE DE TERRE | | | |
| L'ANDROMAQUE | 354 | 14 | EFFECTIFS 12680 PERTES 1520 | | | |
| LA BLANCHE | 304 | 18 | TOTAL | | | |
| LE FENDANT | 151 | 205 | FORCES 44177 PERTES 5040 | | | |
| L'ALERTE | 60 | 0 | | | | |
| ESCADRE DU COMTE DE GRASSE | | | | | | |
| L'AVILLE DE PARIS | 1163 | 110 | | | | |
| L'ENGAGEANTE | 217 | 8 | | | | |
| LA GONCORDE | 227 | 9 | | | | |
| LE MAGNANIME | 280 | 02 | | | | |
| L'AGRETTTE | 70 | 15 | | | | |
| LE DIADÉME | 1020 | 160 | | | | |
| L'IVELLY | 248 | 33 | | | | |
| LE NORTHUMBERLAND | 800 | 103 | | | | |
| LE BOISON | 700 | 39 | | | | |
| LE SCYPRE | 928 | 118 | | | | |
| LA COURONNE LE PLUTON | 906 | 176 | | | | |
| LA BOURGOONE | 750 | 38 | | | | |
| LE GLORIEUX | 653 | 20 | | | | |
| LE CATON | 654 | 20 | | | | |
| L'AUGUSTE | 1024 | 124 | | | | |
| L'HECTOR | 630 | 124 | | | | |
| LE SACITTAIRE | 480 | 7 | | | | |
| LE SERPENT | 142 | 7 | | | | |
| LA DILIGENT | 199 | 17 | | | | |
| LE ST GERAIT | 700 | 0 | | | | |
| LA NAZONNE | 310 | 0 | | | | |
| L'EXPERIMENT | 337 | 34 | | | | |
| ESCADRE DES COMTES DE GUICHEN & DE GRASSE | | | | | | |
| L'INDIEN | 764 | 170 | | | | |
| LE MARSEILLAIS | 630 | 13 | | | | |
| LE CITOYEN | 802 | 14 | | | | |
| L'ACTIONNAIRE | 424 | 15 | | | | |
| LE SOUVERAIN | 310 | 24 | | | | |
| L'HERCULE | 310 | 11 | | | | |
| ESCADRE DU COMTE DE TERNAY (ARMEE DE ROCHAMBEAU) | | | | | | |
| LE DUC DE BOURGOONE | 450 | 154 | | | | |
| LE JASON | 220 | 161 | | | | |
| LE JASON | 291 | 151 | | | | |
| LA PROVENCE | 404 | 151 | | | | |
| LE VILLE | 484 | 151 | | | | |
| LE CONQUERANT | 431 | 115 | | | | |
| L'ARDENT | 404 | 92 | | | | |
| LE NEPTUNE | 626 | 70 | | | | |

All.DA.123. Forces navales françaises engagées aux Amériques de 1778 à 1783.

[*Vicomte de Noailles, Marins et Soldats français en Amérique pendant Laguerre de l'Indépendance des États-Unis (1778-1783), Paris, Perrin et Cie, 1903, 439 p.]*

État des forces navales françaises engagées dans la Guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, de 1778 à 1783.

Total des marins : 34 631 (au minimum).

A. Navires appareillant le 12 avril 1778 de Toulon (Escadre de l'amiral d'Estaing).

| Vaisseaux | Frégates |
|---|--------------------------------------|
| Le <i>Languedoc</i> , 90 canons (c.), 875 hommes (h.) | La <i>Chimère</i> , 30 c., 507 h. |
| Le <i>Tonnant</i> , 80 c., 662 h. | L' <i>Engageante</i> , 30 c., 217 h. |
| Le <i>César</i> , 74 c., 555 h. | L' <i>Aimable</i> , 30 c., 141 h. |
| Le <i>Zélé</i> , 74 c., 514 h. | L' <i>Alcmène</i> , 30 c., 205 h. |
| L' <i>Hector</i> , 74 c. | La <i>Flore</i> , 26 c. (5 semaines) |
| Le <i>Marseillais</i> , 74 c., 731 h. | |
| Le <i>Protecteur</i> , 74 c., 410 h. | |
| Le <i>Guerrier</i> , 74 c., 346 h. | |
| Le <i>Vaillant</i> , 64 c. | |
| La <i>Provence</i> , 64 c., 429 h. | |
| Le <i>Fantasque</i> , 64 c., 462 h. | |
| Le <i>Sagittaire</i> , 50 c. | |

B. Ordre de bataille de l'Escadre de d'Estaing à La Grenade en juillet 1779.

| Avant-garde | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| Vaisseaux | Frégates |
| Le <i>Zélé</i> , 74 c. | La <i>Diligente</i> , 28 c. 179 h. |
| Le <i>Fantasque</i> , 64 c. | La <i>Fortunée</i> , 32 c. |
| Le <i>Magnifique</i> , 74 c. | L' <i>Ellis</i> , 20 c. |
| Le <i>Tonnant</i> , 80 c. | La <i>Concorde</i> , 299 h. |
| Le <i>Protecteur</i> , 74 c. | L' <i>Étourdie</i> , 171 h. |
| Le <i>Fier</i> , 50 c. | La <i>Blanche</i> , 294 h. |
| Le <i>Dauphin Royal</i> , 70 c. | |
| La <i>Provence</i> , 64 c. | |
| La <i>Prudente</i> , 522 h. | |

| Corps de bataille | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| Vaisseaux | Frégates |
| Le <i>Fendant</i> , 74 c., 1331 h. | L' <i>Alcmène</i> , 30 c. |
| L' <i>Artésien</i> , 64 c., 642 h. | La <i>Chimère</i> , 30 c. |
| Le <i>Fier Rodrigue</i> , 50 c. | L' <i>Iphigénie</i> , 32 c. |
| L' <i>Hector</i> , 74 c. | Le <i>Lively</i> , 24 c., 248 h. |
| Le <i>Languedoc</i> , 80 c. | Le <i>Cérés</i> , 18 c. |
| Le <i>Robuste</i> , 74 c. | |
| Le <i>Vaillant</i> , 64 c. | |
| Le <i>Sagittaire</i> , 54 c. | |
| Le <i>Guerrier</i> , 74 c. | |

| Arrière-garde | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| Vaisseaux | Frégates |
| Le <i>Sphinx</i> , 64 c. | L' <i>Amazone</i> , 32 c. |
| Le <i>Diadème</i> , 74 c., 1020 h. | La <i>Boudeuse</i> , 32 c. |
| L' <i>Amphion</i> , 50 c., 454 h. | Cutter |
| Le <i>Marseillais</i> , 74 c. | L' <i>Alerte</i> , 14 c., 69 h. |
| Le <i>César</i> , 74 c. | Flûte |
| Le <i>Vengeur</i> , 64 c., 690 h. | La <i>Ménagère</i> , 30 c. |
| Le <i>Réfléchi</i> , 64 c. | Goélette |
| L' <i>Annibal</i> , 74 c., 1381 h. | Le <i>Barrington</i> . |

C. Ordre de bataille de l'amiral comte de Guichen à l'affaire du 17 avril et à celles des 15 et 19 mai 1780.

| Avant-garde des Escadres Blanche et Bleue | |
|---|-------------------------------------|
| Le <i>Destin</i> , 74 c. | Le <i>Triomphant</i> , 80 c. |
| Le <i>Vengeur</i> , 64 c. | Le <i>Souverain</i> , 74 c., 511 h. |
| Le <i>Saint-Michel</i> , 60 c. | Le <i>Solitaire</i> , 74 c. |
| Le <i>Pluton</i> , 74 c. | Le <i>Citoyen</i> , 74 c., 802 h. |

| Corps de bataille – Escadre Blanche | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Le <i>Caton</i> , 64 c., 654 h. | Le <i>Palmier</i> , 74 c. |
| La <i>Victoire</i> , 74 c. | L' <i>Indien</i> , 64 c., 768 h. |
| Le <i>Fendant</i> , 74 c. | L' <i>Actionnaire</i> , 64 c., 854 h. |
| La <i>Couronne</i> , 80 c., 906 h. | |

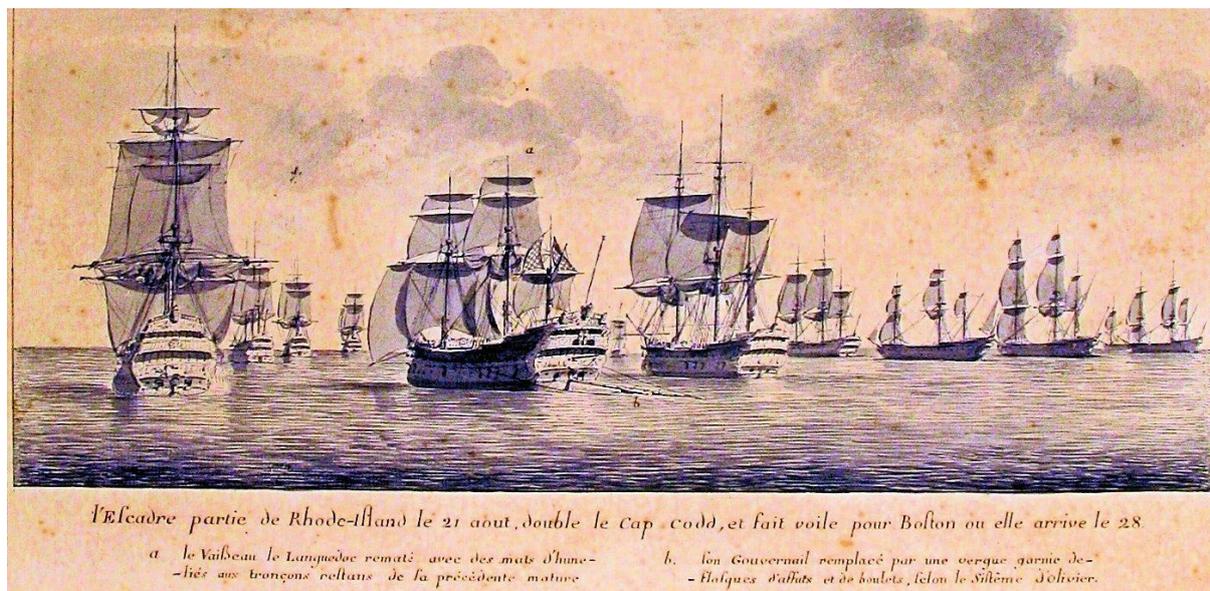
| Arrière-garde – Escadre Bleue | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| L' <i>Intrépide</i> , 74 c. | Le <i>Sphinx</i> , 64 c. |
| Le <i>Triton</i> , 64 c. | Le <i>Dauphin Royal</i> , 70 c. |
| Le <i>Magnifique</i> , 74 c. | L' <i>Artésien</i> , 64 c. |
| Le <i>Robuste</i> , 74 c. | L' <i>Hercule</i> , 74 c., 510 h. |

D. Frégates et corvettes.

| Frégates | Corvettes |
|------------------------|-------------------------|
| L' <i>Iphigénie</i> . | Le <i>Cérés</i> . |
| La <i>Courageuse</i> . | Le <i>Chasseur</i> . |
| La <i>Médée</i> . | Le <i>Lively</i> . |
| La <i>Résolue</i> . | Le <i>Sans pareil</i> . |
| La <i>Gentille</i> . | |

L'*Aigle*, corvette anglaise capturée pendant la traversée de France en Amérique, porte le train d'artillerie pour ce qui concerne les canons et les mortiers. Le navire *Saint-Louis* transporte les servants des canons.

E. Escadre du vice-amiral d'Estaing vue par Pierre Ozanne en 1778.



« Campagne du vice-amiral comte d'Estaing en Amérique, commandant une escadre de 12 vaisseaux et de 4 frégates, sortie de Toulon le 13 avril 1778 ».

Pierre Ozanne (Brest 1737-Brest 1813).

Dessin (extrait). Original crayon, encre grise et brune, 27,7 cm x 41 cm.

Metropolitan Museum of Art. Don de William H. Huntington 1883.

[Domaine public.]

Carton 119, n: 14.

Journal de la campagne de la
 Frégate du Roi la *Friponne*, commencée le
 23 Juin 1780, pour servir à M. Macnemara,
 Capitaine des vaisseaux du Roi, Command.
 L'adite frégate.

Le 23. Juin 1780.

Au commencement de flot, à 2. h. 1/2, j'ai démarré du port de
 L'Orient, pour aller en rade de penneance. depuis ce jour jusqu'au
 30. du même mois, j'ai préparé la frégate à aller en Mer, exercé
 L'équipage à la Manœuvre des Voiles, du Canon et de la
 Mousqueterie.

Le 10. dudit.

J'ai appareillé de penneance pour aller à Groix, attendre plusieurs
 jours de l'équipage qui n'avoient pas jointe la frégate.

Relevemens du Mouillage de Groix

Étant à l'an
 Arrivé... 15^h 7.
 Avant... 14. 5.
 Après... 1. 2.

La pointe du Sud de l'isle de Groix au S. 1/2. O. 5^o Sud. D. 1/2. S. L.
 La pointe du N. O. ... à Ouest 5^o Nord et 1/2. S. L.
 Le Clocher de l'annexe ... à S. E. 1/2. N. 1/2. Nord.
 La pointe de ... au N. 1/2. N. E. 3. Est.
 L'entrée du port sous ... à S. E. N. E. et 1/2. S. L.

J'ai mouillé à 11 heures du matin par 10 brasses, fond de sable
 petite graviers, et Coquillages pourris. j'ai trouvé à ce mouillage
 la Courtoutte, frégate de 32. Canons, Commandée par M. de N. de la
 Bretonnière, Cap. de N. avec un convoi fort important pour Brest.
 Cet officier m'a demandé de l'accompagner: à quoi j'ai consenti pour le
 premier tout favorable. M. de C. de l'écuyer, m'a autorisé de

4 JJ 144 F

Transcription et document original.

Retranscription du rapport du chevalier de L'Espine.

« Au Cap [Français] Le 20 février 1783

Monseigneur,

J'ai l'honneur de rendre compte de mon arrivée à St Dominique et de la perte de la Corvette du Roi le Dragon que je commandois, que la poursuite d'une escadre ennemie m'a obligé de brûler pour l'empêcher de tomber en leur pouvoir après m'être jeté à la côte sur la partie espagnole de l'isle pour éviter le plus grand malheur d'être pris, toute autre ressource m'étant enlevée.

J'étois parti de Brest, Monseigneur, le 11 décembre dernier, par ordre de Mr le Comte D'Hector ainsi que vous en avez sans doute été informé, ayant à mon bord Mr de Courjeoles Capitaine du Génie chargé de vos dépêches. Je n'avois essuyé, jusques à l'époque cy dessus, d'autre événement extraordinaire qu'une opiniatre contrariété des vents qui m'avoient retenu plusieurs jours dans le Golfe de Gascogne par des tems afreux et qui n'avoient cessé de me contrarier jusques à mon passage au Tropique. Le 26 décembre j'ai rencontré à la hauteur du Cap Finisterre un convoi anglois de 22 voiles escorté par trois frégates faisant route pour la Manche ; deux frégates ont reviré et m'ont chassé jusques à ce que perdant l'espérance de me joindre, elles ont poursuivi leur route. Je n'avois fait aucune autre rencontre intéressante à mon amerrage [?] sur la partie de l'est de l'isle et imaginant que je pourrais trouver des croiseurs aux approches du Cap, j'avois longé la côte d'aussi près qu'il était possible afin d'avoir toujours une ressource du côté de la terre et faciliter la remise des paquets, l'objet important de ma mission.

Le 21 janvier j'eus connaissance vers le soir d'un vaisseau et d'un brick qui cherchoient à me rapprocher en tenant le vent. Je serrai la terre de plus près afin d'en être aperçu plus difficilement pendant la nuit et de profiter des vents de terre qu'ils pourroient ne pas avoir. Le lendemain à la pointe du jour ce même vaisseau se trouvait dans mes eaux et j'en aperçu dix sept autres à peu de distance sous le vent à moi, la plupart vaisseaux de ligne. Je me trouvois pour lors entre la Pointe Isabélique et celle de la Grange à environ une lieue de la première. L'escadre formait une espèce de chaîne d'une pointe à l'autre ; elle serra le vent dès que j'en fus apperçu, quelques uns seulement faisant porter un peu plus pour me couper sur la Pointe la Grange sur laquelle je dirigeois ma route et qu'il falloit absolument que je doublasse pour me sauver. Je n'avois d'autre connaissance de cette côte que celles qu'en donnent les cartes sur lesquelles les deux pointes sont situées est et ouest distantes de 13 lieues environ. La côte qui forme une espèce de baye entre les pointes est bordée dans toute sa longueur d'un double rang de récifs qui paraissoient inaccessibles. Je n'avois point de pilote de cette partie et les ennemies serrant toujours le vent m'obligeoient de le serrer aussi pour ne pas tomber sur eux ils m'avoient enfin contraint de gouverner sur les récifs, nous nous voyons donc dans la dure alternative d'être pris ou de nous aller perdre sur les roches, dans lequel cas il eut été difficile que tout l'équipage se fut sauvé, les récifs les plus au large étant éloignés de la côte de près d'une lieue. Mr de Courjeoles voulant à quel prix que ce fut sauver les paquets, vouloit que je lui

donnasse un canot pour chercher un passage au travers des roches et gagner la terre ; mais outre la difficulté qu'il y avoit à y parvenir vu l'éloignement où nous en étions, il risquoit d'ailleurs d'être intercepté par les canots que les anglois s'apercevant de notre dessein n'auroient pas manqué d'envoyer après, étant aussi près de nous qu'ils l'étoient pour lors ; ce n'étoit donc qu'en approchant la terre de plus près qu'on pourroit rendre ce projet praticable et le seul moyen d'y parvenir étoit de franchir le rang de récifs qui nous déffendoit cette approche, nous ne pouvions nous tirer de là que par une entreprise hardie. Je me décidai donc à la tenter et je ne perdis pas même l'espoir de sauver le bâtiment si je pouvois pénétrer avec le bâtiment même au delà des récifs, ainsi que j'en formai le projet imaginant qu'il devoit dans toute cette longueur se trouver un endroit où cela fut praticable. Deux vaisseaux de 74 [canons], l'un par notre hanche, l'autre par l'arrière, un troisième de 50 [canons] à peu près par notre travers un peu de l'avant à nous ; tous les trois à portée de canon nous tiroient coup sur coup. Je fis monter un homme sur la vergue de misaine pour voir si l'on découvroit un endroit où la mer ne brisat point pour tenter d'y traverser et en effet, en ayant découvert un nous gouvernâmes dessus et après avoir chenalisé quelque tems parmi les roches, nous parvîmes en dedans sans aucunes espèce de dommage. Ce n'est pas tout, il falloit se tirer hors de la portée du canon des ennemis et le seul moyen d'y parvenir étoit de franchir un second rang de récifs qui se trouve en dedans des premiers à trois ou quatre encablures de terre. Je me décidai d'autant plus aisément à tenter cette seconde entreprise que quand même nous y eussions échoué, nous remplissions toujours l'objet intéressant de faire parvenir les paquets à terre et tout le monde se seroit sauvé. Par un bonheur qui nous avoit suivi jusques alors, nous réussîmes encor dans cette nouvelle tentative et à 10 heures je mouillai en dedans de toutes les roches à moins d'une encablure de terre et bien au delà de la portée du canon des ennemis ; je me crus alors d'autant plus certainement sauvé que je vis toute l'escadre revirer et reprendre le large. Je fus surpris de les voir peu après mettre en panne et débarquer leurs canots. Je ne craignois point une attaque de ces canots que j'eusse aisément repoussés de mon canon par la précaution que j'avois prise de m'embosser ; mais quelle fut mon étonnement quand par une opiniâtreté inconcevable je les vis sonder dans l'endroit où j'avois passé et que je m'aperçus par là que leur projet étoit d'y faire passer 2 des vaisseaux qui parvenus seulement en dedans des premiers récifs, pouvoient s'approcher à demi portée de canon de nous sans qu'ils eussent besoins de franchir l'autre rang de récif qui eut resté entre nous. Je ne pouvois cependant concevoir qu'ils affrontassent les risques inouïs qu'il y avoit à exécuter un tel projet mais je vis peu après deux vaisseaux l'effectuer par le moyen de leurs canots qui les précédoient en signalant le fond et ils vinrent mouiller très près des seconds récifs en s'embossant l'un derrière l'autre. Dès l'instant que j'avois vu le premier vaisseau en dedans des roches, m'apercevant qu'il n'y avoit plus d'espoir de sauver le bâtiment, j'avois coupé mon cable et me filant sur une embossure que j'avois frappé dessus, je m'étois mis à la côte, bien résolu d'empêcher l'ennemi de profiter du bâtiment et en effet, malgré les bordées redoublées des deux vaisseaux qui avoient déjà commencé la destruction du bâtiment, Mr de Coujeoles ayant descendu avec les paquets, après avoir mis la plus grande partie de mon équipage à terre avec toutes les armes portatives du bâtiment sous la conduite de mes officiers avec ordre de m'attendre dans les bois, n'ayant gardé à bord que quelques hommes des plus braves et des plus déterminés, je fis d'abord pointer les canons de retraite pour écarter les chaloupes ennemies qui s'imaginant que le bâtiment étoit abandonné venoient déjà en prendre possession, mais que j'arrêtai bientôt par ce moyen. J'y fis en suite mettre le feu et me transportai à terre où nous entendîmes peu de tems après sauter le bâtiment, il étoit

alors 11 heures et demie ; notre danger n'étoit pas fini, échappés à celui d'être pris, nous courrions risque de mourir de faim ou de soif, n'ayant pas eu le tems de sauver aucune espèce de vivres et le país ne fournissant pas une goutte d'eau douce, nous avions à traverser un espace de país considérable pour arriver dans un endroit habité et il falloit nous frayer un passage atravers les mangles¹²⁷⁰ et les haziers¹²⁷¹ dont les mornes¹²⁷² sont couverts et que les habitants du país nous ont dit ensuite être impénétrables, nous fimes effectivement de vains efforts toute la journée pour y parvenir ; la nuit approchant et voyant mon équipage épuisé par la soif et la fatigue, je me décidai à revenir au bord de la mer, espérant voir passer quelque embarquation qui put nous donner quelque secours ; j'engageai mes gens à se baigner dans l'eau de mer, me rappelant que Mr Franklin donne cette méthode là comme un moyen sur de se désaltérer lorsqu'on manque d'eau douce. Nous vimes enfin venir peu après une pirogue espagnole qui nous donna un peu d'eau mais pas assez pour soulager tout le monde. Je m'y embarquai sans perdre de tems pour aller à Montechrist, la ville la plus voisine, réclamer les secours du Gouverneur espagnol. Laissant au bord de la mer mon équipage et mes officiers pour le soutenir, Mr de Courjeoles s'embarqua dans la pirogue avec les paquets et nous arrivames à Montechrist à 11 heures du soir. Je fis aussitôt chercher les canots que l'on put trouver et les envoyai le plus vite possible chargés d'eau et de vivres chercher le reste de mon équipage ; cela n'a pas empêché qu'ils n'ayent eu le tems de souffrir considérablement. Je les ai cependant tous rassemblés et conduits ici où Mr l'Intendant en a disposé. J'ai eu le bonheur de n'avoir pas un seul homme de tué ou blessé par le feu des vaisseaux ; j'ai sollicité pour eux la gratification que le Roi accorde aux marins qui perdent leurs sacs, personne du bord n'ayant sauvé la moindre partie de ses effets, je prends la liberté de vous demander, Monseigneur, quelque dédomagement pour mes officiers qui ont tout perdu aussi, et dont je n'ai eu qu'à me louer dans toutes les occasions ; quant à moi, Monseigneur, je me recommande à vos bontés et j'ose en espérer la justice que m'ont peut-être mérités les efforts que j'ai faits de faire tourner le moins défavorablement possible la facheuse situation où je me suis trouvé, puissai-je mériter votre approbation et obtenir de nouveaux moyens de continuer à donner des preuves de mon zèle,

Je suis avec le plus profond respect,
Monseigneur,

Votre très humble et très obéissant [sic] serviteur
Chev. Joseph de l'Espine

¹²⁷⁰ Mangle : nom local qui désigne la mangrove dont le *Rhizophora Mangle* (ou mangle rouge) est l'espèce qui s'avance le plus loin dans l'eau de mer.

¹²⁷¹ Haziers : (ou raziers) mot d'origine normande qui désigne aux Caraïbes des « espèces de bois taillis ». Jean-Baptiste Thibault de Chanvallon (1723-1785), *Voyage à la Martinique*, Paris, Bauche 1763, p. 67). En ligne Bnf : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k102016b> (consulté le 27.01.2017).

¹²⁷² Morne : le morne (mot créole) désigne aux Antilles une colline ou une montagne, principalement sur le rivage ou sur une île.

Au Cap le 20 février 1783 204

à Lespine.

Mellillon de Lombas

au M^l 11 mayN. le 27. J^{et} 1780.

Monsieur

Garnementin

M^l lehr de Lespine

J'ai l'honneur de vous rendre compte de mon arrivée à St. Dominique et de la perte de la Corvette du Roi le Dragon qui se fauvoit, que la poursuite d'une Escadre ennemie m'a obligé de bruler pour l'empêcher de tomber en leur pouvoir après m'être jeté à la Côte sur la partie Espagnole de l'Isle pour éviter le plus grand malheur d'être pris toute autre ressource m'étant eulvée.

J'étois parti de Brest Monsieur, le 11 d^u dernier par Ordre de M^l le Comte D'hector ainsi que vous en avez sans doute été informé ayant à mon bord M^l de Courjeoles Capitaine en Genre Charge de vos Dépêches. Je n'avois essayé Jusques à l'epoque cy dessus d'autre Remède extraordinaire qu'une opiniâtre fustigation des Flots qui m'avoient retenu plusieurs jours dans le Golfe de Gascogne par des vents afreux et qui n'avoient cesse de me contrarier Jusques à mon passage au tropique. Le 26 d^u J'ai rencontré à la hauteur du Cap Finisterre un convoi Anglois de 22 Voiles Escorté par trois frégates faisant route pour la manche; deux frégates ont reviré et m'ont chassé Jusques à ce que perdant l'esperance de me joindre Elles ont poursuivi leur route. Je n'avois fait aucune autre

408
Nouveau intéressant à mon voyage sur la partie de l'est de Lige
et imaginant que je pourrais trouver des provisions aux approches
du Cap j'avois rangé la Côte d'aussi près qu'il étoit possible afin
d'avoir toujours une ressource du côté de la terre et faciliter la venue
des Saqueux l'objet important de ma mission.

Le 21 Janvier j'eus connaissance vers le Soir d'un Vaisseau et du
Riick qui cherchoient à me rattraper en tenant le vent. Je serrai la
terre de plus près afin d'en être aperçu plus difficilement pendant
la nuit et de profiter des vents de terre qu'ils pourroient ne pas avoir.
Le lendemain à la pointe du jour ce même Vaisseau se trouvoit dans le
Lauz et j'en aperçus dix sept autres à peu de distance sous le vent.
J'avois la plupart Vaisseaux de Lige. Je me trouvois pour lors entre
la ^{Pointe} Kibelique et celle de la Grange à environ une Lige de la première.
L'escadre formoit une ligne de Chaîne d'une pointe à l'autre elle
serra le vent dès que j'en fus aperçu quelques uns. L'ennemi
faisoit porter un peu plus pour me couper sur la pointe la
Grange sur laquelle je dirigeois ma route et qu'il falloit absolument
que je doublasse pour me sauver. Je n'avois d'autre connaissance
de cette Côte que celle qu'on donne sur les cartes sur lesquelles les
deux pointes sont situées. Est et Ouest distantes l'une de l'autre de
12 Liges environ. La Côte qui forme une ligne de rade entre les
pointes est bordée dans toute sa longueur d'un double rang
de récifs qui paroissent imaccessibles. Je n'avois point de Pilot
de cette partie et les ennemis serrant toujours le vent m'obligeoient
de le serrer aussi pour ne pas tomber sur eux ils m'avoient en fait
contraint de gouverner sur les Récifs nous nous voyans donc dans
la dure alternative d'être pris ou de nous aller perdre sur les
Roches dans le quel cas il est très difficile que tout l'équipage
se fût sauvé. Les récifs les plus au large étoient éloignés de la

Côte de près d'une Lieue. M. de Courjeoles Vouloit à quel prix que
 C'est sauver les Saigents vouloit que Je lui donnasse un fauot pour
 chercher un Passage au travers des Roches et Gagner la terre
 mais outre la difficulté qu'il y avoit à y parvenir Qu'il étoit impossible
 ou nous en étions; il risquoit d'ailleurs d'être interrompé par les fauots
 que les Anglois s'appercevoient de notre dessein n'auroient pas manqué
 d'envoyer après nous aussi près de nous qu'ils étoient pour lors;
 C'est étoit donc qu'en approchant la terre de plus près qu'on pouvoit
 rendre ce projet praticable et le seul moyen d'y parvenir étoit de
 franchir le rang de récifs qui nous défendoit cette approche, nous
 ne pouvions nous tirer de là que par une Entreprise hardie, Je me
 decidai donc à la tenter et Je ne perdis pas même l'Espoir de sauver
 le Patient si Je pouvois quitter avec le Patient même au delà
 des récifs aussi que Je formai le projet imaginant qu'il devoit
 dans toute cette Souffrance se trouver un Eudroit où cela fût
 praticable. Deux Vaisseaux de J. S. par votre Saute. L'autre
 par l'amière un troisième de 50 fauots, à peu près par terre
 travers un peu de L'avant à nous tous les trois à portée de fauot
 nous tirions Coup sur Coup Je fis monter un homme sur la
 Vergue de Miraine pour voir si l'on découvrirait un Eudroit où
 la mer se brisoit moins pour tenter d'y traverser et en effet en
 ayant découvert un nous Gouvernâmes dessus et après avoir
 franchis quelque terre parmi les Roches, nous parvînmes en dedans
 sans aucune Espèce de dommage; C'est pas ^{le} il falloit retirer
 hors de la portée du Canon des Ennemis et le seul moyen d'y
 parvenir étoit de franchir un second rang de récifs qui se trouvoit
 en dedans des premiers à trois ou quatre Lieues de terre. Je me
 decidai d'autant plus aisément à tenter cette seconde entre prise
 que quand même nous y eussions échoué nous remplissions
 toujours l'objet intéressant de faire parvenir les Saigents

Et terre et tout le moule se étoit soulevé par un bouheur qui
vous avoit ^{failli} jusques alors vous réussies encoir dans cette nouvelle
Cautative et à 10 heures Je mouillai en de dans toutes les Roches à
moins d'une lieue de terre et bien au dela de la portée du canon
des ennemis; Je me crus alors d'autant plus Certainement soulevé
que je vis toute l'escadre reculer et prendre la Large Je fus surpris
de les voir peu après entrer en saut et débarquer leurs canots; Je ne
Craignois point une attaque de Ces Canots que J'eusse aisément
repoussés de mon Canon par la précaution que J'avois prise de
me embosser mais quel fut mon Estonnement quand par une opinion
incroyable Je les vis s'ouvrir dans l'endroit ou J'avois passé et que
Je m'apperçus par la que leur projet étoit d'y faire passer des
Vaisseaux qui parvinrent seulement en de vant des premiers récifs
pouvoient s'approcher à demi portée de canon de nous sans qu'ils
eussent besoin de franchir l'autre rang de récifs qui resté
entre nous. Je ne pouvois cependant concevoir qu'ils affrontassent les
risques innombrables qu'il y avoit à exécuter un pareil projet, mais Je
vis peu à peu deux Vaisseaux s'effortant par le moyen de leurs
canots qui les précédoient en leur signalant le fond et ils vinrent
mouiller très près des seconds récifs en embossant l'un
Derrière l'autre, dès l'instant que J'avois vu le premier Vaisseau
en de dans des Roches, m'apperçusant qu'il n'y avoit plus d'espoir
de sauver le Bateau J'avois coupé mon Cable et un filon sur
une embossure que J'avois frappé dessus. Je me étoit mis avec
Côte bien résolu d'empêcher l'ennemi de profiter du Bateau et
l'effet malgré les bordées redoublées des deux Vaisseaux qui avoient
déjà commencé la destruction du Bateau, M^r de Courjeoles ayant
descendu avec ses parquets, après avoir mis la plus grande partie
de mon Equipage à terre avec toutes les armes portatives du
Bateau sous la conduite de uns officiers avec ordre de m'attendre

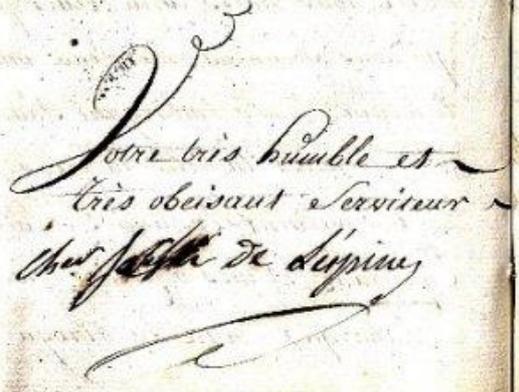
Dans les Bois, n'ayant gardé à bord que quelques hommes des
 des plus braves et des plus Déterminés. Je fis d'abord pointer
 les canots de retraite pour évanter les Schaloups ennemis qui
 s'imaginant que le bâtiment étoit abandonné venoient déjà
 en prendre possession mais que j'arrêtai bientôt par ce moyen.
 J'y fis en suite mettre le feu et me transportai à terre ou nous
 entendîmes peu après sauter le bâtiment, il étoit alors 11 heures et
 demie, votre danger n'étoit pas fini, l'échappée à celui d'être pris,
 nous fournîmes risque de mourir de faim ou de soif, n'ayant pas
 eu le tems de sauver aucune Espèce de Nourriture et le pays ne
 fournissant pas une goutte d'eau douce nous avions à traverser
 un espace de terre considérable pour arriver dans un endroit
 habité et il falloit nous frayer un passage à travers les
 montagnes et les hautes dunes toutes couvertes et que les
 habitants du pays nous ont dit ensuite être impénétrables, nous
 fîmes effectivement de très grands efforts toute la journée pour y
 parvenir la nuit approchant et voyant mon Equipage épuisé
 par la soif et la fatigue je me décidai à revenir au bord de la
 Mer Espérant voir passer quelque Embarcation qui put nous
 donner quelque secours; j'imaginai un Guide se baigner dans
 l'eau de Mer me rappelant que M. Houklu donne cette méthode
 là comme un moyen sûr de se désaltérer. Lorsqu'on manque d'eau
 douce, nous vîmes enfin venir peu après une pirogue Espagnole
 qui nous donna un peu d'eau mais pas assez pour soulager tout
 le monde; Je m'y embarquai sans perte de tems pour aller à
 Montebriest la Ville la plus voisine recueillir les secours du
 du Gouverneur Espagnol. Laisant au bord de la Mer mon
 Equipage et mes officiers pour le soutenir. M. de Courjeoles
 s'embarqua dans la pirogue avec les paquets et nous

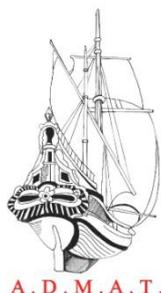
M.
Blain
J.

Arrivames à woutekrist à 11 heures du soir Je fis aussitot
 Chercher les sauts que l'on pus trouver et les Envoyai le plus
 vite possible Chargés d'eau et de Viures Chercher le reste de
 l'equipage: cela ne pas l'espèrè qu'ils n'ayent eu le temps de
 souffrir considerablement, Je les ai Cependant tous rassembles
 et conduits ici où M^r. L'insendant en a disposé, j'ai eu le
 bonheur de ne pas avoir un seul homme de tui ni blessé par
 le feu des vaisseaux, j'ai sollicité pour eux la gratification
 que le Roi accorde aux marins qui perdent leurs sacs, per sonne
 du bord n'ayant sauvé la moindre partie de ses Effets, Je prie
 la Liberté de vous demander, Monsieur, quelque Dédouanage
 pour mes officiers qui ont tout perdu aussi et dont je n'ai eu
 qu'à me louer dans toutes les occasions, quant à moi
 Monsieur, Je me recommande à vos bontés et j'ose en Espèrè
 la justice qui ne but peut être méritée les efforts que j'ai
 faits de faire tourner le moins defavorablement possible
 la facheuse situation au je me suis trouvé, puisssai-je méritè
 votre Approbation et obtenir de nouveaux moyens de continuer à
 donner des preuves de mon zèle.

Je suis avec le plus profond Respect

Monsieur


 Votre très humble et
 très obeissant serviteur
 Charles-Joseph de Dupin



ADMAT - FRANCE

Association pour la promotion de l'archéologie subaquatique de terrain

Report on the two ballast stones collected on the *Carron wreck* (January 2007).

In December 2006 Dr Simon Spooner brought for analysis two ballast stones collected on the *Carron wreck*.

These stones are pebble stones which were collected, in the past, either in a river or on a beach. After cutting with the help of a diamonded saw to examine the fresh rock we can conclude that:

- N° 1 is a volcanic rock composed of black and white phenocrystales kepted in a brown matrices. In the future, we will examine the opportunity to make a thin section.

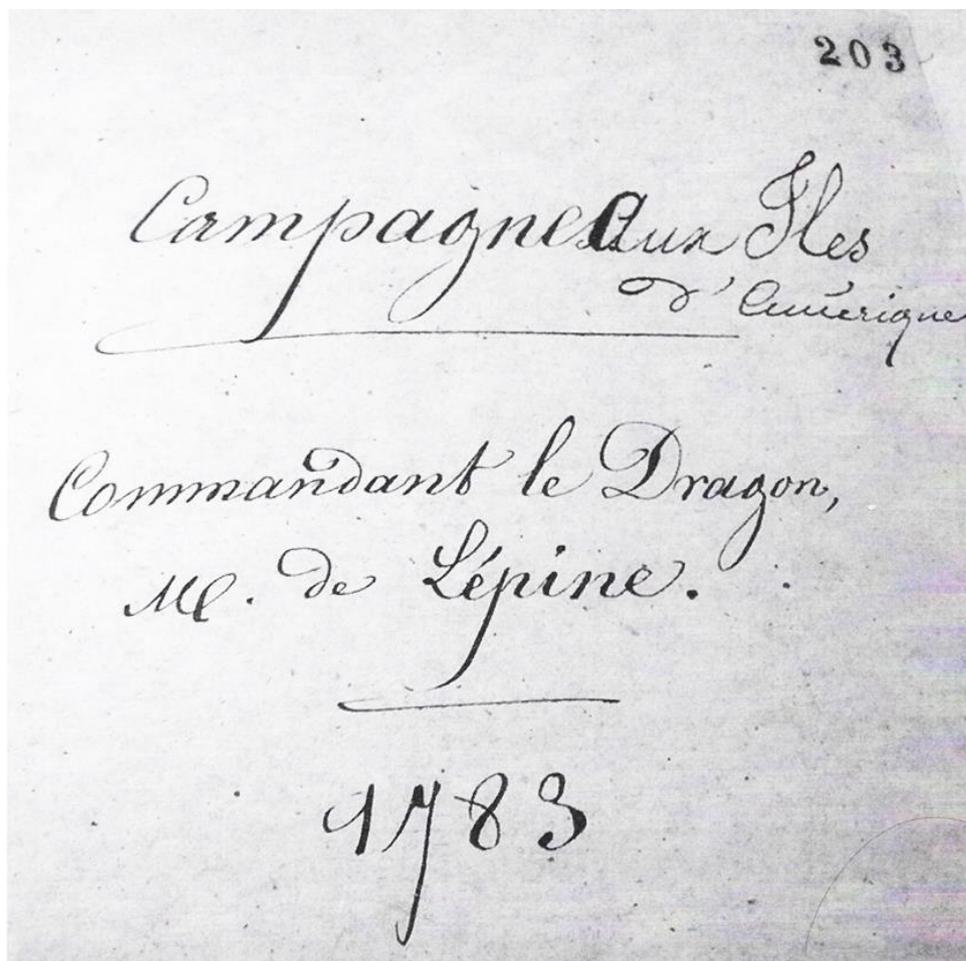
- N° 2 is a very typical Santonien (superior Cretaceous 87-83 million's years) grey flint from the chalk. Geologically this kind of flint can be collected only in Europe in Normandy area, from Le Havre to Dieppe cities. French professor of the Muséum National d'Histoire Naturelle, François Fröhlich, says "*It is a characteristic Etretat flint facies*".

With this last stone, it is obvious that the *Carron wreck* had transited through Europe, especially by Normandy area (France), before sinking in the Dominican Republic.

Dr. François Gendron
Ingénieur d'études Muséum National d'Histoire Naturelle, dépt. Préhistoire.
Vice-Président d'ADMAT-France.

AII.DA.202. Campagne aux Îles d'Amérique : couverture.
[Archives nationales, Marine, B⁴266.]

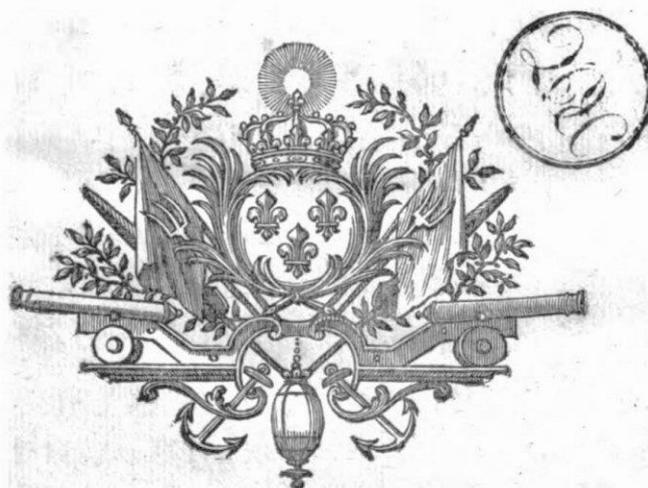
Couverture du dossier d'archives.



Trois pages.

^{SBN}
ORDONNANCE
DU ROI,
CONCERNANT
LA MARINE.

Du 25 Mars 1765.



A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE ROYALE.

M. DCCLXV.

Du lestage & du délestage.

D C X L V I.

LES Intendans des ports où il y aura des établissemens pour les vaisseaux de Sa Majesté, prendront connoissance du fait du lestage & délestage de tous les bâtimens qui mouilleront dans les ports & dans

Les Intendans des ports prendront connoissance du lestage & délestage.

V iij

158

O R D O N N A N C E

LIVRE VI. les rades de leur résidence, le Capitaine de port sera chargé de ce détail.

D C X L V I I.

Les Maîtres de navires déclareront au Capitaine de port la quantité de leur lest.

T O U S Capitaines, Maîtres & Patrons de navires; ou autres bâtimens venant de la mer, feront obligés de déclarer au Capitaine de port la quantité de tonneaux & l'espèce de lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende.

D C X L V I I I.

Les bateaux servant au lestage seront jaugés.

LES bateaux ou gabares servant au lestage & délestage, seront jaugés & marqués par les soins du Capitaine de port, pour servir à vérifier les déclarations qui leur auront été faites par les Capitaines & Patrons.

D C X L I X.

Le lieu où le vieux lest sera jeté, sera marqué.

LES lieux propres à recevoir le lest & empêcher qu'il ne puisse être porté par les vents & par les courans de la mer dans les bassins des ports & dans les canaux des rivières, seront réglés & marqués par ordre des Intendans; & les Syndics, Échevins ou Consuls des villes & communautés seront obligés, en cas de besoin, de fournir les lieux & emplacements.

D C L.

Les Maîtres de gabares, déclareront la quantité de lest retiré de leurs navires.

APRÈS le délestage des bâtimens, les Maîtres des bateaux ou gabares qui y auront été employés, seront tenus, à peine de trois livres d'amende, de faire leur déclaration au Capitaine de port, de la quantité de tonneaux de lest qui en auront été tirés.

D C L I.

LES Capitaines ou Maîtres des bâtimens, embarquant ou déchargeant du lest, auront soin d'étendre une voile ou prélat, qui tiendra d'un côté au bord de leur bâtiment, & de l'autre au bord du bateau ou de la gabare pour empêcher le lest de tomber à l'eau, à peine de cinquante livres d'amende, solidaire contre les Capitaines, les Maîtres ou Patrons des bâtimens, & des bateaux & gabares.

LIVRE VI.

Précautions pour qu'il ne tombe point de lest dans le port, en l'embarquant ou débarquant.

D C L I I.

FAIT Sa Majesté défenses aux Capitaines & Patrons de navires & autres bâtimens, de délester sans en avoir auparavant averti le Capitaine de port, & de jeter leur lest dans les ports, canaux, bassins & rades, à peine de cinq cents livres d'amende pour la première fois, & de faïsse & confiscation de leurs bâtimens en cas de récidive, & aux Délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle.

On ne délester point sans avertir le Capitaine de port.

D C L I I I.

DÉFEND aussi Sa Majesté, sous pareille peine, à tous Capitaines, Maîtres & Patrons, de délester leurs bâtimens; & aux Maîtres & Patrons de gabares ou bateaux-lesteurs, de travailler au lestage & délestage pendant la nuit.

On ne lestera & délester point pendant la nuit.

All.DA.204. Suivi mensuel de la corvette Dragon en 1782.
 [Archives nationales, Marine B⁵ 20. Bâtiments du roi en 1782]

| | |
|---|--|
| <p>16. Canons de 4
 et 4 obusiers de 6.
 Pris sur les anglais par
 en 1781.</p> | <p>Le Dragon Bateau 48.
 Le Dragon Corvette Construite à Boston en
 Juillet 1782.
 Double en suite à Brest en 9. 1782.</p> |
| <p>Ch. de l'Epine Lt.</p> | <p>Janvier
 Le 6. doit partir à quatre du Crois à l'orient pour y être
 entresuivi en état.
 Février
 Le 6. a l'ordre d'aller aux Indes orientales
 Mars
 Le 6. parti pour Philadelphia
 Avril
 Le 6. parti pour Boston
 Mai
 Le 22. M. de la Touche parti pour l'orient après un
 mouillage au large de l'île de France pour le complément de son équipage.
 Juin
 Le 22. M. de la Touche parti pour l'orient après un
 mouillage au large de l'île de France pour le complément de son équipage.
 Septembre
 Octobre
 Du 1. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 2. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 3. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 4. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 5. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 6. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 7. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 8. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 9. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 10. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 11. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 12. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 13. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 14. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 15. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 16. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 17. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 18. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 19. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 20. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 21. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 22. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 23. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 24. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 25. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 26. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 27. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 28. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 29. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 30. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Novembre
 Du 1. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 2. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 3. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 4. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 5. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 6. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 7. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 8. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 9. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 10. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 11. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 12. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 13. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 14. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 15. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 16. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 17. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 18. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 19. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 20. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 21. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 22. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 23. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 24. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 25. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 26. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 27. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 28. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 29. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.
 Du 30. M. de la Touche parti de Boston - se rendra à Brest en
 peu de temps favorable.</p> |

All.DA.205. La Friponne s'empare du Dragon anglais, le 12 septembre 1781.
 [Shd, Brest, série 2Q6, Rôle de prise du Dragon par la Friponne.]

*Le Dragon pris fait par la Friponne,
 La Gloire et l'aigle. le 12. 7.^{bre} 1781.*

| | <i>Etats Majors</i> | <i>Equipages</i> |
|---|---------------------|--------------------|
| <i>Liste à payer le 30. Juin 1790</i> | <i>1422. 13. "</i> | <i>1167. 1. 5.</i> |
| <i>à déduire</i> | | <i>1100</i> |
| <i>Soumission du 29. X.^{bre} 1790</i> | <i>" " "</i> | <i>42. 10. 8.</i> |
| <i>Soumission du 1.^{er} Avril 1791</i> | <i>" " "</i> | <i>21. 5. 4.</i> |
| <i>Soumission du premier mars 1792</i> | <i>" " "</i> | <i>19. 2. 7.</i> |

Courrier de John Peck, Joseph Clark et Jacob Roades.

n^o 3. Boston May 24th 1782

We the Subscribers at the Request of Monsieur de la Combe Consul General of France have repaired on Board the Brigantine Dragon N^o Le Che^u de Lepine Commander belonging to his most Christian Majesty Now Standing upon her Keel, and been dry at Ballard's wharf in Boston aforesaid and there proceeded with care and attention to Examine the State of said Brigantine both in Board and out Board. and find her Situation as follows. that is to say the Naval timber head in the midship on the Starboard Side Started from the Plunch and Broken. the Nailing Generally Loose throughout the Hull of 1st Brig - many of her planks rent & Shaken & some Broken The Stern & Stern post Loose and the Butts throughout discover weakness - all these in such Degree as render the said Brigantine unable to Support the Stress of Cannon in such quantity as is necessary for her as a Vessel of War - thing being thus and taking into consideration the mode in which said Brigantine is Constructed termed Clinch work - Clinch work or Lapstrake we do Conclude that the Expence necessary to render said Brigantine fit for the Service of his most Christian Majesty will be Equal to the value of her Hull as she Now is - Signed to the Original

John Peck Joseph Clark Jacob Roades

attested true Copy from the Original



[Signature]

Brest 1782, demande du doublage en cuivre du Dragon, par le chevalier de L'Espine.
Trois pages.

est venu de doubler en
cuivre le dragon

Monsieur
Brest le 18. Jui^l



J'ai l'honneur de vous rendre compte
de l'arrivée de la corvette le Dragon
en dehors de la port les vents ne m'ayant
pas permis de me rendre à bord ainsi
que les ordres de mon M^{re} de Vaudou
par qui j'ai été expédié me le prescrivent
il me paraît plus à propos de mettre
dehors les papiers dont j'étois chargé
en ce port et me thierme d'en mettre
point d'obstacle à mon départ je me
rendrai à bord inévitablement. Je suis
parti de Brest le dix septembre de
vingt quatre de même mois j'ai rencontré
trois bâtiments deux desquels se trouvant

J'ai une route et une passerelle latérale
de commode, je les ai approuvées et les ayau
reconnues saines, j'ai ~~attaché~~ ^{attaché} le plus
grand dont je me suis emparé après
un léger combat de trois quarts d'heure
les autres ayant pris des routes qui
m'éloignent de la rive que je les ai
abandonné. J'ai appris que ce bâtiment
qu'il faisoit partie d'un convoi anglais.

La ville de ^{de} quatre vingt dix mille esclave par
le glorieux 74 les vaincra dont les noms sont en un
le canon 64 lequel convoi avoit été dispersé entièrement
le canon 74 dans un voyage de vent par la longueur
le canon 74 du canal de terre neuve. J'évois découvrir
le canon 74 les jours précédents plusieurs bâtiments
que ma prise ma venue feroit partir
du convoi.

Le bâtiment que je venais de voir a été
construit à Boston par ordre de nos seigneurs
de la marine pour remplacer celui qui
s'est jecté parti de France qui a été

condamné dans ce genre là, il n'aurait pu
 bien plus peut le désirer et aurait eu
 cela toute les qualités essentielles, et je ne
 doute pas que si l'étoit doublé en encre
 n'en fut un des meilleurs bâtiments de
 cette espèce; je vous en demandis, Monsieur
 cette faveur là que je ne desire que pour
 être un peu mieux à même de vous donner
 de nouvelles nouvelles de mon L'ère.

Je suis avec le plus profond respect

Monsieur

votre très humble

et très obéissant

serviteur

Charles de Lamoignon



Capitaine de frégate Prosper Levot (conservateur de la bibliothèque du port de Brest), *Biographie bretonne, Recueil de notices sur tous les Bretons qui se sont fait un nom*, tome 2, Vannes, Paris, 1852, 1857, 983 p., p. 388-390.

En complément, les états de services détaillés de Désiré Maïstral figurent en ligne (consultés le 11.01.2017) :

<http://lesapn.forumactif.fr/t5416-maïstral-desire-marie-capitaine-de-vaisseau>

Le dossier de la Légion d'honneur de Désiré Maïstral est accessible sur la base Leonore : notice n° L1699038, Archives nationales, site de Paris (consulté le 12.01.2017) : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/leonore_fr

Retranscription de la notice (pages 388 à 390).

« MAÏSTRAL (Désiré-Marie), – né à Quimper, le 25 novembre 1764, n'avait pas encore douze ans quand, à l'exemple de son frère dont il fut le digne émule, il embarqua comme mousse sur la frégate la *Licorne*, armée à Brest pour les colonies. À son retour à Brest, il passa, le 9 juillet 1777, sur l'*Amphitrite*, et assista à la prise de la Dominique par M. de Bouillé. Dans la campagne qu'il fit ensuite, comme timonier puis comme volontaire sur le vaisseau le *Diadème*, il prit part à l'expédition de Savannah, sous les ordres du général d'Estaing, et aux neuf combats livrés, le 6 juillet 1779 devant la Grenade ; le 29 avril 1781 au Fort Royal ; le 5 septembre 1781 dans la baie de la Chesapeake ; les 20 et 26 janvier 1782 devant Saint-Christophe ; les 12 et 19 avril 1782 devant la Dominique.

Nommé lieutenant de frégate pour la compagnie¹²⁷³, le 20 septembre de la même année, il embarqua, dans ce grade, sur le *Dragon*, corvette de 16 canons. Cette corvette se trouvant, le 23 janvier 1783, sur la côte de Monte-Christo¹²⁷⁴, près de Saint-Domingue, fut attaquée par une division de bâtiments anglais qui formaient une chaîne depuis la pointe de la Grange, sur cette côte, jusqu'à la pointe Isabellique. Après un combat acharné, le chevalier de l'Épine, commandant du *Dragon*, n'ayant ni les moyens ni l'espoir de le sauver, l'échoua sur la pointe Isabellique, fit descendre son équipage à terre et brûla la corvette, pour qu'elle ne devint pas la proie de l'ennemi.

Après un séjour de trois mois au Cap Français¹²⁷⁵, Maïstral revint en France et fit, à Saint-Domingue et à la Guadeloupe, trois campagnes sur le *Montaudouin* et le *Marquis de Bouillé*, navires du commerce armés à Nantes, et sur lesquels il remplit les fonctions de lieutenant.

Rentré dans la marine militaire, en qualité de sous-lieutenant de vaisseau, le 20 septembre 1786, il fit sur le *Patriote* une campagne aux Iles-du-Vent et Sous-le-Vent, à la Nouvelle-Angleterre et à Terre-Neuve. En 1790, il fit, dans le même grade, une nouvelle campagne à Saint-Domingue, sur la frégate l'*Engageante*, sous les ordres de M. de Lajaille, qui lui confia le commandement des batteries du môle Saint-Nicolas,

¹²⁷³ Grade obtenu dans la Compagnie française des Indes. Les officiers « marchands » pouvaient être affectés sur les bâtiments de la Marine royale où leurs rapports avec les officiers de la marine de guerre étaient parfois difficiles. À ce sujet, on se reportera à l'article

Haudrière Philippe. *Les officiers des vaisseaux de la compagnie des Indes. Un corps d'élite dans la Marine française du XVIII^e siècle*, in : Histoire, économie et société, 1997, 16^e année, n°1. La Marine XVII^e-XX^e siècle, p. 117-124. L'article est consultable en ligne : http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1997_num_16_1_1937 consulté le 11.01.2017.

¹²⁷⁴ Il s'agit en fait de Monte-Christi.

¹²⁷⁵ Cap-Français est aujourd'hui Cap-Haïtien.

destinées à empêcher la prise de cette place par les Anglais. Dans une troisième campagne qu'il fit à Saint-Domingue, en 1791, sur la frégate la *Galathée*, commandée par le major de vaisseau Cambis, il eut le commandement de divers postes détachés contre les nègres insurgés.

Les preuves réitérées de courage que cet officier, à peine âgé de vingt-huit ans, avait données dans les nombreux combats auxquels il avait déjà pris part, appelèrent sur lui l'attention du Gouvernement qui lui conféra, le 20 juillet 1792, le grade de lieutenant de vaisseau et le commandement de la frégate la *Fortunée*, destinée pour la méditerranée. Au commandement de cette frégate il joignit, pendant six mois, celui de la rade de Saint-Florent. Ces doubles fonctions ne l'empêchèrent pas de travailler concurremment avec M. de Moydier, alors lieutenant-colonel du génie, et depuis intendant de marine à Brest, sous la Restauration, aux fortifications de la place et des environs.

Les Anglais s'étant portés sur ce point après la reprise de Toulon, les Français se défendirent pendant quelques jours au moyen de ces fortifications ; mais les Anglais, placés sur des points plus élevés, nous forcèrent à abandonner nos positions et à nous replier sur Saint-Florent, et lors de l'évacuation de cette place, ils nous poursuivirent sur Bastia. Dans ces fâcheuses circonstances, Maistrat fut réduit, le 12 mai 1794, à brûler sa frégate, aimant mieux lui faire subir ce sort que de la voir tomber, ce qui était inévitable, au pouvoir des Anglais, maîtres du golfe de Saint-Florent. Le mois suivant, il fut nommé au commandement supérieur des équipages réunis des frégates la *Fortunée*, la *Minerve*, la *Melpomène*, la *Mignonne*, et de la corvette la *Flèche*. Ces équipages furent formés en bataillons par ordre du représentant La Combe-Saint-Michel, et firent le service des batteries de Bastia pendant le siège de cette place. Fait prisonnier sur parole, lors de la capitulation de Bastia, Maistrat servit pendant un an au port du Havre, d'où il fut envoyé pendant une autre année soit à Lorient, soit à Belle-Ile, pour surveiller les mouvements de l'ennemi.

Il était embarqué comme capitaine de frégate remplissant les fonctions de second, sur le *Hoche*, lors du combat de ce vaisseau, commandé par le chef de division Bompard, soutint, le 21 vendémiaire an VII (12 octobre 1799), contre la division anglaise aux ordres du commodore Warren. L'attaque de cette division s'étant presque exclusivement concentrée sur le *Hoche*, il dut succomber malgré le courage héroïque des officiers et de l'équipage ; mais il ne le fit qu'après une résistance de quatre heures. Ses manœuvres étaient hâchées, ses mâts criblés, près de tomber, et vingt-cinq de ses pièces de canon démontées. Il avait en outre cinq pieds d'eau dans la cale et une grande quantité de boulets à la flottaison. À ces pertes matérielles se joignait un carnage tel, que le faux-pont n'offrait plus de place pour recevoir les blessés. Maistrat, blessé lui-même à l'épaule, n'abandonna pas un instant son poste, où il ne cessa d'animer par son exemple ses compagnons, auxquels son expérience et sa présence d'esprit devaient être si utiles le lendemain. Lorsque les Anglais prirent possession du vaisseau le *Hoche*, ils en retirèrent seulement une portion de l'équipage et des troupes passagères ; le reste y demeura entassé avec les blessés et quelques marins anglais chargés de manœuvrer la prise. Après avoir été amariné de la sorte et remorqué par une frégate, le *Hoche* essuya une tempête effroyable. Dans la nuit, la remorque cassa, les bas-mâts rompirent ; deux tombèrent à la mer, où les lames les lançaient avec violence contre les flancs du vaisseau dont ils menaçaient de défoncer les sabords ; le troisième s'abattit sur le pont où, dans sa chute, il écrasa les embarcations, dernière ressource en cas de sinistre. Le vaisseau faisant tant d'eau que toutes les pompes pouvaient à peine suffire à la rejeter ; le feu enfin prit à bord. Les Anglais, pour s'étourdir sur l'horrible danger qui les menaçait, avaient défoncé la

cambuse, et étaient tous ivres-morts. La reprise du vaisseau eût donc été facile, s'il eût été en état de tenir la mer ; mais le premier de tous les besoins, celui de leur conservation, était le seul qui se fit sentir à ceux des Français que la vue de leur cruelle situation n'avait pas réduits au plus accablant désespoir.

Mastral, malgré sa blessure, ne négligea rien pour réveiller le courage de l'équipage français, que son morne abattement menaçait d'une mort certaine et prochaine. Se multipliant sur tous les points du vaisseau, il communiqua aux autres son ardeur. Ses compagnons, suivant son exemple, se mirent à pomper et éteignirent le feu ; ils cintrèrent les batteries, dont les canons ébranlés par le plus violent roulis, rompaient boucles et bordages et, en se démarrant, pouvaient occasionner les plus grands malheurs ; ils firent, enfin, tout ce qu'on pouvait attendre d'hommes habitués à braver tous les dangers, et qui n'avaient cédé qu'un moment à une terreur bien excusable. Mastral recueillit le prix de ses efforts : le *Hoche* fut sauvé. Tant de dévouement méritait un autre sort que celui auquel il était réservé.

Après un an de séjour en Angleterre, comme prisonnier de guerre, il revint à Brest, où il fut d'abord employé au service du port. Promu capitaine de vaisseau le 23 frimaire an VIII (14 décembre 1799), il fut nommé, le 25 ventôse suivant, au commandement du vaisseau le *Mont-Blanc*, d'où il passa, le 5 floréal de la même année, sur le vaisseau le *Terrible*. Il commanda ensuite la frégate l'*Uranie*, sur laquelle il fit, de l'an X à l'an XIII, trois campagnes, les deux premières à la Martinique et à la Guadeloupe. Les principaux objectifs de la mission étaient de faire connaître aux Antilles l'arrivée des forces de terre et de mer expédiées à Saint-Domingue, la révolte des noirs et la mise de cette colonie en état de siège.

À son retour de ces deux campagnes, l'*Uranie* fut destinée à faire partie de l'escadre sortie de Toulon, le 18 janvier 1805, sous les ordres de l'amiral Villeneuve ; mais elle ne put accomplir sa mission que pendant peu de jours. Le vent, très fort au moment de la sortie de l'escadre, redoubla de violence pendant la nuit. Plusieurs des bâtiments firent des avaries ; de ce nombre fut l'*Uranie*, à bord de laquelle il se déclara une voie d'eau qui exigea la visite de ses fonds lors de sa rentrée à Toulon, le 21, et son remplacement par la frégate l'*Hermione*.

Après avoir exercé, pendant huit mois, les fonctions de chef militaire à Villefranche, Mastral fut nommé par le prince Eugène commandant des forces navales du Royaume d'Italie, depuis l'embouchure du Pô jusqu'à celle de la Piave, et chef des mouvements à Venise jusqu'au 30 mai 1807 qu'il revint en France. Depuis cette époque, il servit peu à la mer. Compris dans l'organisation du 1^{er} janvier 1816, il fut mis à la retraite le 1^{er} janvier 1819. Il est mort à Brest le 17 août 1842. Le commandant Mastral était officier de la Légion d'Honneur ».

Prosper Levot

CERTIFICAT des Services de Monsieur Maistrat, (Dir
 Navie) Capitaine de Vaisseau
 sur les Vaisseaux et autres Bâtimens du Port de Brest.

| Folios
des
Rôles
d'Equi.
page. | NOMS
ET ESPÈCE DES BÂTIMENS.

PORTS
d'armement et de désarmement.

DESTINATIONS ET MOUVEMENTS. | GRADES
AU
SERVICE. | ÉPOQUES
D'EMBARQUEMENT
ET DE DÉBARQUEMENT. | DURÉE DES SERVICES | | | | TOTAL. |
|--|--|------------------------------|---|--------------------------|--------------|--------------------------|--------------|----------------|
| | | | | EN PAIX. | | EN GUERRE. | | |
| | | | | En Rôle
dans le Port. | Sous voiles. | En Rôle
dans le Port. | Sous voiles. | |
| | | | | Mois. | Jours. | Mois. | Jours. | |
| | <i>La Lionne,</i> | <i>Mousse</i> | <i>Du 9 Juin 1776,
au 27 Juin 1777.</i> | <i>12.</i> | <i>19.</i> | | <i>12.</i> | <i>19.</i> |
| | <i>L'Amphitrite,</i> | <i>us.</i> | <i>Du 9 Juillet 1777,
au 21. 8^{me} 1778.</i> | <i>11.</i> | <i>9.</i> | <i>6.</i> | <i>13.</i> | <i>15. 22.</i> |
| | <i>Le Diadème, 7^{me}</i> | <i>Écrivain</i> | <i>Du 26 Janvier 1779,
au 16 Janvier 1781.</i> | | | <i>22.</i> | <i>21.</i> | <i>22. 21.</i> |
| | <i>Le Diadème, 4^{me}</i> | <i>Volontaire</i> | <i>Du 25 Janvier 1781,
au 27 mai 1782.</i> | | | <i>15.</i> | <i>3.</i> | <i>15. 3.</i> |
| | <i>Le Reflexy, 7^{me}</i> | <i>us.</i> | <i>Du 28 mai 1782,
au 6 août 1782.</i> | | | <i>2.</i> | <i>9.</i> | <i>2. 9.</i> |
| | <i>La Essence,</i> | <i>L. de fug.</i> | <i>Du 20 septembre 1782,
au 16. 9^{me} 1782.</i> | | | <i>2.</i> | <i>0.</i> | <i>2. 6.</i> |
| | <i>Employé au service du port</i> | <i>us.</i> | <i>Du 26. 9^{me} 1782,
au 11. 20^{me} 1782.</i> | | | | | <i>16.</i> |
| | <i>Le Dragon,</i> | <i>us.</i> | <i>Du 12. 20^{me} 1782,
au 28 Janvier 1782.</i> | | | <i>1.</i> | <i>12.</i> | <i>1. 12.</i> |
| | <i>Résidence au Cap français</i> | <i>us.</i> | <i>Du 26 Janvier 1782,
au 26 avril 1782.</i> | | | | | <i>3. 1.</i> |
| | <i>Le Fantasque</i> | <i>us.</i> | <i>Du 27 avril 1782,
au 18 Juillet 1782.</i> | <i>2.</i> | <i>22.</i> | | | <i>2. 22.</i> |
| | <i>Dans le port.</i> | <i>L. de 18^{me}</i> | <i>Du 28 Juillet 1782,
au 29. 9^{me} 1782.</i> | | | | | <i>1. 21.</i> |
| | <i>Le Patriote, 7^{me}</i> | <i>us.</i> | <i>Du 20 septembre 1782,
au 13. 9^{me} 1782.</i> | <i>12.</i> | | | | <i>12.</i> |
| | | | | <i>40.</i> | <i>20.</i> | <i>22.</i> | <i>6.</i> | <i>98. 4.</i> |

GRANDE
CHANCELLERIE.

1.^{re} DIVISION.

1.^{er} BUREAU.

ORDRE ROYAL
DE LA LÉGION D'HONNEUR.

FORMULE DU SERMENT.

JE JURE d'être fidèle au ROI, à l'honneur et à la Patrie; de révéler à l'instant tout ce qui pourrait venir à ma connaissance, et qui serait contraire au service de SA MAJESTÉ et au bien de l'État; de ne prendre aucun service et de ne recevoir aucune pension ni traitement d'un Prince étranger, sans le consentement exprès de SA MAJESTÉ; d'observer les lois, ordonnances et réglemens, et généralement faire tout ce qui est du devoir d'un brave et loyal Chevalier de la Légion d'honneur.

A Paris le 20 Septembre 1816

D. Maistrat

Né pour légalisation de la signature
de M^{re} le capitaine de vaisseau Maistrat

Le commissaire de marine
présent aux Evénements

J. Lacorseille

Retranscription d'une lettre de M. de Courrejeolles, en date du 8 février 1783.

« La corvette le Dragon commandée par le Chevalier de l'Espine dans laquelle je me suis embarqué est partie de Brest le 11 décembre dernier, j'ai reçu la dépêche que vous faites parvenir après moi au moment où nous allions faire voile. Nous avons eu après notre sortie près de 25 jours de vents contraires qui ne nous ont pas permis de faire demi-tour.

Nous avons rencontré sur la côte de Saint Domingue la goélette Dorkin et une frégate qui feignait de ne pas faire attention à nous tirant cependant des signaux dans la nuit avec des fusées. M. de l'Espine jugeant alors que les forces supérieures ne devaient pas être loin de nous fit accoster à la terre le jour venu nous nous trouvâmes dans le renforcement des récifs situés entre la pointe Isabellique et la Grange.

Ces récifs formaient un arc dont 16 vaisseaux de guerre anglais faisait la corde ; étions engagé au milieu. M. de l'Espine essaya d'en sortir en continuant sa route. Il eut échappé par la supériorité si 2 vaisseaux qui avaient une marche égale ne s'étaient trouvés l'un un peu de l'autre par le travers.

Ils venaient sur nous et approchèrent au point que les boulets nous dépassèrent ; nous essayames de mettre le petit canot à la mer pour sauver les paquets j'étais prêt de m'y embarquer et de passer au travers des récifs mais la mer l'ayant rempli aussitôt qu'il fut à l'eau, nous fumes obligés de le hisser à bord ; j'ouvris alors la dépêche que vous m'autorisâtes à décacheter, je l'a mis avec les paquets et trois boulets dans mon sac que je comptais jeter à la mer à la dernière extrémité. M. de l'Espine fit monter à ce moment un homme au mâst de misaine pour voir s'il ne découvrirait pas quel qu'ouverture dans les récifs ; heureusement il en aperçut une un peu en avant de nous, y dirigeâmes aussitôt notre route et nous y passâmes.

Nous crûmes alors la corvette sauvée mais nous aperçûmes avec étonnement que 2 vaisseaux d'escadre faisaient leur route pour venir nous trouver dans une retraite où personne ne put imaginer que des vaisseaux de cette force pouvaient passer. L'un était de 54 canons et l'autre de 74. Ils le firent cependant et cela nous empêcha d'y mouiller. Nous continuâmes de nous enfoncer au travers des doubles récifs qui étaient près de terre, nous jetâmes l'ancre dans une petite baie fort près du rivage mon premier soin fut de descendre à terre avec les paquets. L'escadre entière mit en panne ; toutes les chaloupes et canots furent lancés en mer ; On les arma pour venir nous enlever de vive force.

Les deux vaisseaux qui avaient pénétré s'embossèrent à 3 ou 400 toises de la corvette pour les protéger. L'opiniâtreté des ennemis força M. de l'Espine de couper son câble et à jeter la corvette à la côte pour sauver l'équipage et empêcher qu'elle tomba au pouvoir des ennemis. M. de l'Espine resta à bord afin d'empêcher les chaloupes ennemies d'approcher. il fit descendre son équipage disposer les artifices et mettre le feu. Les deux vaisseaux tiraient avec tant de vivacité[illisible] très peu le derrière de la corvette tout ouvert.

M. de l'Espine ne l'abandonna pas et se jeta dans le canot avec 8 hommes qu'il avait gardés avec lui.

Personne n'a eu le temps de rien sauver ni même un biscuit ni une goutte d'eau. Nous étions sur une côte déserte éloignée de 7 lieues de la Grange. C'est en vain que nous passâmes une journée entière pour chercher un chemin au travers des buis ;

nous fumes obligés de joindre le rivage mais nous trouvions à chaque instant les rochers escarpés qui s'opposaient à notre passage. Heureusement qu'une barque espagnole avait aperçu de loin l'explosion de notre navire quand le feu se mit au poudre, et vint à notre secours. Elle nous mena à Monte Cristo.

À notre arrivée dans ce port espagnol, de l'Espine fretta de petites barques pour aller chercher le reste de notre équipage. Le procureur m'y procura des chevaux et m'étant rendu le surlendemain au Cap, je remis les paquets à M. de Bellecombe. Ce général me fait partir demain matin avec 130 hommes, 4 canons de 24 et 2 autres de campagne de 4 de balle.

J'espère me maintenir dans le poste que vous voudrez bien me confier de manière à mériter l'honneur de votre bienveillance et la continuation de votre protection. Il m'a fait la grâce de me permettre de me recevoir ce soir chevalier de St Louis en vertu de vos ordres. Il n'y a rien que je ne fasse, Monseigneur, pour vous prouver ma reconnaissance et je suis persuadé que rien ne pourra mieux vous la témoigner que quel qu'action utile au service du Roi. J'en saisirai les occasions avec toute l'ardeur que peut donner l'encouragement que vous avez si bien inspiré.

Courrejeolles »

CHEVALIER JOSEPH PHILIBERT DE L'ESPINE

1759-1826

- 1759. Naissance de Joseph Philibert de L'Espine à Carpentras, le 25 décembre.
- 1765. Preuves déposées par sa famille au Prieuré de Saint-Gilles pour admission en qualité de chevalier de Malte.
- 1775. Entrée à l'École navale de Toulon comme garde-marine.
- 1776-1777. Premier embarquement, sur l'*Aimable*.
- 1778. Embarquement sur le chébec *Séduisant*.
- 1780-1781. Embarquement sur la frégate *Friponne*.
- 1782. Prise de commandement de la corvette royale *Dragon*, en début d'année. Enseigne de vaisseau.
- 1783. Destruction du *Dragon*, le 22 janvier : L'Espine sauve son équipage et le porteur des missives diplomatiques, ce qui lui vaut d'être admis membre de la *Société des Cincinnati* en 1784.
- 1784-1786. Caravanes à Malte sur la *Ste Elisabeth* et la *Victoire*.
- 1787. Mission particulière en Jamaïque sur la *Proserpine*.
- 1793. Première mention comme « émigré ».
- 1795. Commandement des canonnières de la Flottille du Rhin, le 14 mars.
- 1796. Commandement en second de la Flottille du Rhin.
- 1797. Au service de l'Autriche, à compter du 31 octobre.
- 1802. Président de l'Arsenal de Venise.
- 1813. Promu *Feldmarschall-Leutnant*, le 26 juillet.
- 1816. Chevalier de l'ordre de Saint-Louis.
- 1822. Propriétaire de l'*Infanterie-Regiment 58*, à compter du 6 mars.
- 1822. Grand-croix de Saint Maurice et Saint Lazare.
- 1825. Gouverneur de Milan.
- 1826. Décès à Milan, le 31 décembre.

FRANCOIS GABRIEL DE COURREJEOLLES

1736-1805

- 1736. Naissance de Courrejeolles à Sainte Pée, près de Bayonne, le 15 novembre.
- 1752. Naissance de son fils François-Gabriel à Bordeaux.
- 1777. Membre résident à Saint-Domingue.
- 1778. Prise des Iles Turques.
- 1783. Destruction du *Dragon*, le 22 janvier. Il est à bord, porteur de missives secrètes.
- 1783. Nommé chevalier de l'Ordre de Saint-Louis, le 8 février.
- 1783. Embarquement sur la *Coquette* avec le *Dauphin* et le *Cornwallis*.
- 1785. Membre du Cercle des Philadelphes.
- 1789. Député suppléant de l'Ouest.
- 1791. Invention de la « courrejeolline », prototype de mine antipersonnel.
- 1792. Maison construite pour François Gabriel de Courrejeolles sur un terrain acquis la même année à Choisy le Roi, appelée maison des pages.
- 1794. Incarcération de Courrejeolles (lettre de ses enfants).
- 1797. Publication d'un ouvrage sur la Chimie optomatique.
- 1805. Décès le 6 Nivose an XIII (6 novembre 1805) à Choisy le Roi.

L'Épine de Le Ev. Tuller 1783.


Le Ev. Tuller
marqué en off.
Janv. 1783

Monsieur le Comte de Cayrol.
M. de l'Épine Comte de V.
Cidram Commandant la Corvette
Le Dragon une somme de
Deux mille livres pour
l'indemnité de la perte qu'il a
faite de ses provisions de table
et de tous ses effets par le
malheur de cette Corvette après
de manœuvres honorables pour
la savoir de vos forces très
supérieures.

Le Com. de Cayrol Lieutenant
de V. qui a perdu un grand nombre
de ses effets dans le port de la Corvette
La Coquette une Indemnité de
huit cent livres

M. le Maréchal de Broglie

Deux pages.



ORDONNANCE
DU ROI,
Pour la publication de la Paix.

Du 3 Novembre 1783.

DE PAR LE ROI.



ON FAIT À SAVOIR à tous, qu'une bonne, ferme, stable & solide Paix, avec une réconciliation entière & sincère, a été faite & accordée entre Très-haut, Très-excellent & Très-puissant Prince LOUIS, par la grâce de Dieu, Roi de France & de Navarre, notre Souverain Seigneur; & Très-haut, Très-excellent & Très-puissant Prince GEORGE, Roi de la Grande-Bretagne, Électeur d'Hanovre; & leurs vassaux, sujets & serviteurs, en tous leurs royaumes, pays, terres & seigneuries de leur obéissance: Que ladite Paix est générale entr'eux & leursdits vassaux & sujets; & qu'au moyen d'icelle, il leur est permis d'aller,

venir, retourner & séjourner en tous les lieux desdits royaumes, états & pays; négocier & faire commerce de marchandises, entretenir correspondance, & avoir communication les uns avec les autres, & ce, en toute liberté, franchise & sûreté, tant par terre que par mer, & sur les rivières & autres eaux, & tout ainsi qu'il a été & dû être fait en temps de bonne, sincère & amiable Paix, telle que celle qu'il a plu à la Divine bonté de donner audit Seigneur Roi & audit Seigneur Roi de la Grande-Bretagne, Electeur d'Hanovre, & à leurs peuples & sujets. Et pour les y maintenir, il est expressément défendu à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles soient, d'entreprendre, attenter ou innover aucune chose au contraire ni au préjudice d'icelle, sur peine d'être punis sévèrement, comme infracteurs de la Paix & perturbateurs du repos public. Et afin que personne ne puisse en prétendre cause d'ignorance, la présente sera lue, publiée & affichée où besoin sera. FAIT à Fontainebleau le trois novembre mil sept cent quatre-vingt-trois. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, GRAVIER DE VERGENNES. Et scellé du petit scel secret.



Capitulation des Îles Turques
prises aux Îles de la Grande Couronnéelles le 28. 7. 1778

Nous Capitaines d'Infanterie en gîte ordinaire
du Roy en vertu des pouvoirs à nous accordés
par la Commission de M. Le Comte Darques
Maréchal des Camps, & armées du Roy, Gouverneur
Lieutenant Général & inspecteur des Troupes Militaires
Fortification et Artillerie des Îles de l'Amérique
sous le vent, à l'effet de proposer aux Habitans
des Îles Turques, d'arborer le Pavillon français
de reconnaître le Roy mon maître pour leur
Légitime Souverain & de prêter en nos mains
serment de fidélité en vertu de la présente Capitulation
Tous les Habitans Notables présents avons
arrêté avec eux ce qui suit

1.^o que Chaque habitant reconnait par la
présente Traite Sa Majesté très Chrétienne Louis
Seize Roy de France pour son Légitime
Souverain, en conséquence a prêté en nos mains
serment de fidélité qu'il doit attendre ses suc-
cés sous sa domination

2.^o qu'ils testeront paisibles possesseurs de leurs
leurs propriétés & qu'il ne leur sera fait aucun
domage ni sur leur personnes ni sur leurs biens.

3.^o qu'ils seront désormais gouvernés selon les
Lois & Coutumes des autres Habitans des
Colonies françaises

2.^o qu'ils testeront paisibles possesseurs de leurs
leurs propriétés & qu'il ne leur sera fait aucun
domage ni sur leur personnes ni sur leurs biens.

3.^o qu'ils seront désormais gouvernés selon les
Lois & Coutumes des autres Habitans des
Colonies françaises

All.DA.215. Ravitaillement en vivres par Cap-Français, 1782-1783.
 [Archives nationales, Marine, Col C9a 152-156.]

État des comestibles entrés au Cap par les Américains et les bâtiments neutres depuis le 1^{er} novembre 1782 jusqu'au 13 février 1783.

1782. / 1783.

État des Comestibles entrés au Cap par les Américains et Bâtimens neutres depuis le 1^{er} Nov^{bre} 1782. Jusqué au 13. Fév^{rier} 1783.

| Mois | Banils de Farine | Banil. de Salaisons |
|-----------------------|------------------|---------------------|
| 1782. } Novembre..... | 9757. — | 2941. — |
| Decembre.... | 5135. — | 1835. — |
| 1783. } Janvier..... | 8628. — | 3914. — |
| Février (au 13) | 2026. — | 1103. — |
| | <u>25526. —</u> | <u>9798. —</u> |

All.DA.216. État des vaisseaux qui ont mis à la mer de 1779 à 1782.

[Archives nationales, Marine B²21. État des vaisseaux mis à la mer de 1779 à 1782.]

*État des Vaisseaux
qui ont mis à la Mer pendant
les années 1779, 80, 81 et 82.*

| <i>Années</i> | <i>Vaisseaux
Depuis 1700
jusqu'à 80.</i> | <i>Vaisseaux
de
74 Canons</i> | <i>Vaisseau
de
64 Canons</i> | <i>Vaisseaux
de
50 Canons</i> | <i>Cotesix.</i> |
|---------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| 1779 | 9 | 30 | 21 | 3 | 63 |
| 1780 | 12 | 33 | 22 | 4 | 71 |
| 1781 | 12 | 37 | 23 | 5 | 77 |
| 1782 | 12 | 41 | 23 | 5 | 81 |



All.DA.217. Vaisseaux français construits de 1778 à 1783.
 [Archives nationales, Marine, B⁵ 21.]

*Etat qui présente le nombre des Vaisseaux construits,
 dans les différents Ports, de 1778 à 1783.*

| Années | Vaisseaux | | | | Totaux |
|--------|---|-------------------|--|----------|--|
| | de 110 | de 80 | de 74 | de 64. | |
| 1778 | | L'Auguste | L'annibal
L'Hercule
Le Hero.
Le Scipion
Le sceptre | | 6 v. ^{aux} dont
de 80 et 5 de 74. |
| 1779 | | Le triomphant | Le Magnanime
Le Pluton | Le Jason | 4 v. ^{aux} dont 1 de 80
2 de 74 et 1 de 64. |
| 1780 | Le Royal Louis
Le Terrible
L'Invincible | | Le Northumberland
Le sceptre | | 5 v. ^{aux} dont 3 de 80
110 et 2 de 74. |
| 1781 | Le Majestueux | La Couronne | L'Argonaute
Le Brave
L'Illustré
Le Pégase | | 6 v. ^{aux} dont 1 de 110
1 de 80 et 4 de 74. |
| 1782 | | * Les Deux frères | L'Ultime
* L'Andaroux
* Le Censeur
* Le Confort
* Le Dictateur
* Le Généreux
L'Honneur
* Le Mercure
Le Puissant
* Le Séduisant
Lesuffisant
* Le superbe
Le téméraire | | 14 v. ^{aux} dont 1 de 80
et 13 de 74. |

N^o Indépendamment des constructions ci-dessus il a été refusé pendant les mêmes années onze v.^{aux} dont 1 de 110, 1 de 80, 7 de 74 et 2 de 64.

N^o L'Astérique fait connaître les v.^{aux} en construction qui sont bien avancés.

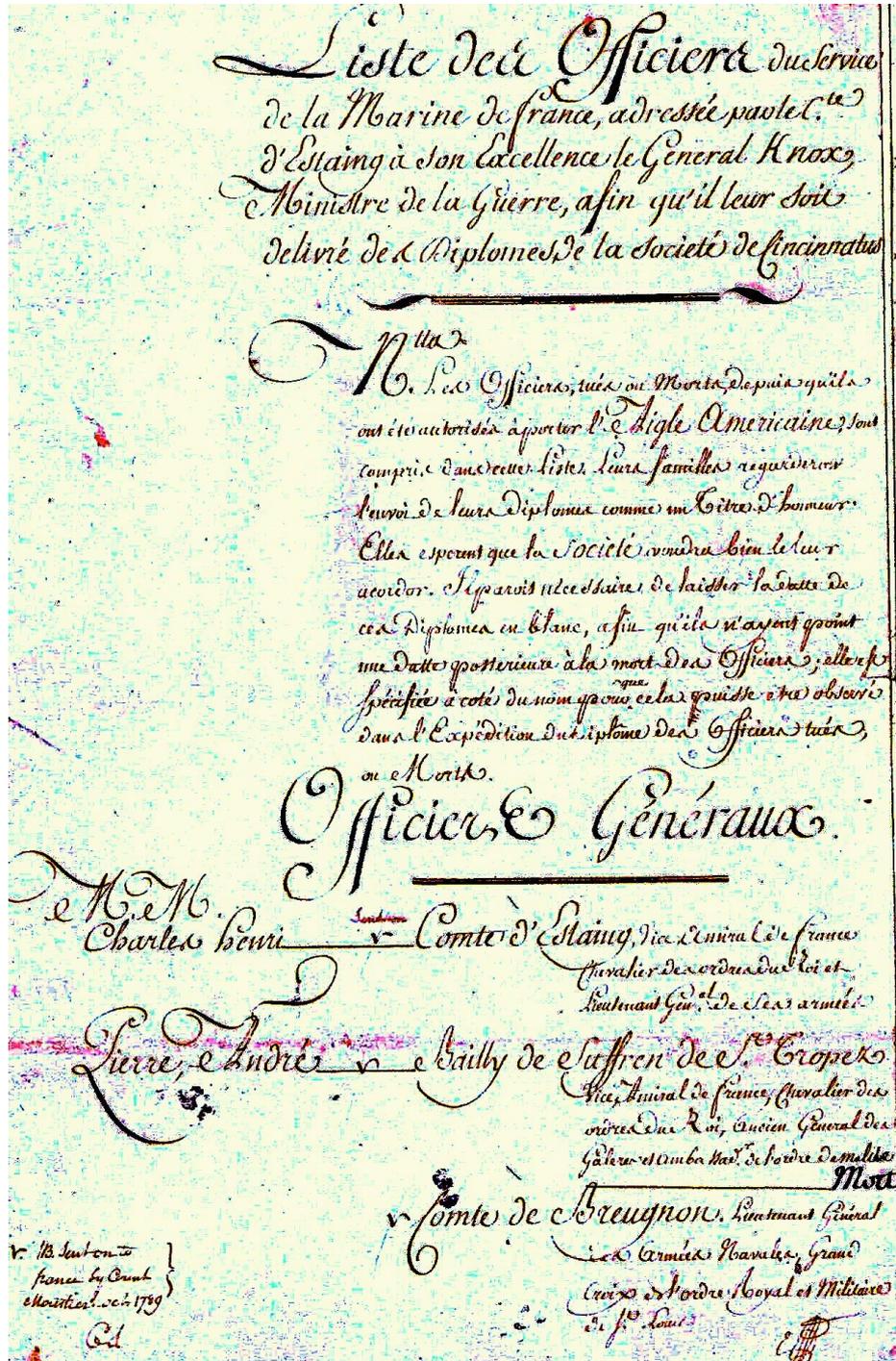
Maxime B⁵ 21

All.DA.218. Lettre du comte d'Estaing au général Knox, 1784.

[Cincinnati Library, Washington DC, Box 14 Folder IK, 1784 July. Estaing to Knox regarding membership for naval officer.]

Liste des officiers du Service de la Marine de France, adressée par le comte d'Estaing au général Knox, en juillet 1784.

Deux pages.



M. M.

- # J. e Marc de Sauri, E.
- # Vicomte de Gilbert
- # Marquis de Grasse Briandou
- # Jean Barthelmy Comte de Rafelia Baoved.
- # Comte Chastinet de Luysegur
- # Comte de Cambil
- # Baupoil de St. Gulaire.
- # Charles Chevalier de Lomenie.

Lieutenant de Vaisseau

M.

- # De Repentigny
- # De Grasse Limermont
- # De Aragonet d'Orceat
- # Chevalier Colbert de Maulevrier
- # De Barra, E.
- # Chevalier Joseph de l'Epine
- # Marquis le Camus
- # Chevalier de Sambucy
- # Pierre, Victor Laurant Chevalier de Chadirac.
- # Charles Louis Chocodat - De Caillevia Chevalier de Serigny.

Estaing

~~Group members of the ... The certificate was still in the possession of the Secretary General June 20, 1857~~

All.DA.219. Courrier de l'amiral d'Estaing au général de Rochambeau, 1789.

[Shd, Vincennes, Ya 514 : Expédition d'Amérique, Ordre de Cincinnatus, Ancien Régime.]

20 septembre 1789. Courrier de l'amiral d'Estaing au général de Rochambeau.
Demande de grade de Cincinnatus pour onze Français. Quatre pages.

20. Septembre 1789.

X
Y

Il a été décidé par la Société de Cincinnatus
que les officiers français qui avoient coopéré à
assurer l'indépendance soit en servant dans l'Amérique
Septentrionale, soit en servant dans les Colonies
françaises ou sur les flottes acquerront le droit de
porter les marques distinctives de cette société, lorsqu'ils
seront parvenus au grade de Colonel.

M. le C^{te} de Rochambeau fut chargé de lui demander
la même pour ceux qui avoient servi dans l'Amérique
Septentrionale.

M. le C^{te} d'Estaing pour ceux qui avoient servi dans
les Colonies ou sur les flottes.

au mois d'août 1784. M. le C^{te} de Segur prit les
ordres du Roy pour qu'il n'y eut plus d'officiers français
admis à porter cette décoration, supposant qu'alors
tous ceux qui avoient pu contribuer à l'indépendance
et qui étoient susceptibles de parvenir au grade de
Colonel y étoient parvenus.

cependant sous le ministère de M. le C^{te} de Brienne

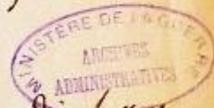
MINISTÈRE DE LA GUERRE
ARCHIVES
ADMINISTRATIVES

quelques officiers qui n'étoient pas même Colonels
ont obtenu sur la demande de M. le C^{te} d'Estaing
la permission de porter la décoration.

alors M. le C^{te} de Rochambeau reclama en faveur
de deux officiers devenus Colonels et obtint pour eux
la gracieuse lettre d'avis, mais avec la clause que ajouta
pour la donner ^{pour la donner}
M. le C^{te} d'Est. Prince pendant qu'il a été chargé de
ministère de la guerre, il a procuré à ces officiers
qui n'ont pas Colonels la permission de porter la
décoration.

maintenant M. le C^{te} d'Estaing envoie par la voie
d'invitation en faveur d'officiers dont une est un
officier Général et les 9 autres n'ont pas Colonels.

Si on juge à propos de donner encore la permission de
porter la décoration de Cincinnati, il est question de
statuer si on ne fera qu'un officier parvenant au grade
de Colonel comme paroissoit le D^{ing}ues l'avis est
d'abord par la société. alors il n'y auroit que M. le C^{te}
de Rochambeau de nombre de ceux proposés par M. le C^{te} d'Estaing
qui n'ont pas Colonels. il y auroit aussi quelques officiers



Devenus Colonels pour lesquels M. le Cte de Rochambeau
a réclamé et qui n'ont pas été admis par la seule raison
que le Roy avoit d'ordr. de ne plus donner de permission
s'il on arrive de donner cette permission à tous ceux qui ont
servi en Amérique, sans qu'il soit nécessaire qu'ils aient
le grade de Colonel, on prendra la Décision du Roy pour
les officiers. Donc M. le Cte d'Estaing envoie les lettres
d'invitation et pour ceux que M. le Cte de Rochambeau
proposera.

S'il on se détermine à ne plus accorder cette permission à
aucun officier servie dans les Troupes du Roy, ainsi
qu'on le mande en dernier lieu à M. de La Prade
on en prévientra M. le Cte d'Estaing celui renvoyant
les lettres d'invitation.

M. le Cte d'Estaing demande cette Décoration pour
onze Sujets.

Les S.^{rs}

- Cte de Reynaud Maréchal de Camp Adversant
Commandant à Saint Domingue par interim.

- Manoel Commandant particulier à Sainte Luce.

- Cte de La Prade Colonel de Dragons.

Lex. S^{ur}.

- Ch.^{te} de la Morlière, aidevant Lieutenant d'infanterie
fils du Lieutenant général.

a été blessé en Amérique.

Est actuellement dans l'Etat ecclésiastique.

- Lombard de Roquefort, Lieutenant Colonel, Commandant
le Régiment de Colombie.

- De Grandcourts, Lieutenant Colonel au corps royal de
l'artillerie, qui a commandé l'artillerie à la Martinique.

- Ch.^{te} de Roque, Lieutenant Colonel d'infanterie.

- J^{te} d'Orlonne, aide-marechal général des logis de l'armée
avec rang de Lieutenant Colonel.

- Berville, aide-marechal général des logis de l'armée,
avec rang de Lieutenant Colonel.

- Ch.^{te} de Berville, aide-marechal général des logis de
l'armée avec rang de Major.

- J^{te} Duquesne, Officier de marine.

En pour le dernier.

voir aussi

à la le ce de la chaudière

à la le ce de l'Utah.

All.DA.220. Diplôme de membre de l'Ordre de Cincinnati.
[D.R.]



A la vénérable Commission des Langues de
France de l'Ordre de S.^t Jean de Jérusalem
par Bonnacossi Dog le 20. 209.

Le marquis Jean Joseph Guillaume de L'Espine,
fils de marquis Jean S.^t Guillaume de L'Espine, âgé
de 40. ans domicilié à Avignon Département de Vaucluse
et marié avec Josephine de Donodi de Campredon, a
l'honneur d'exposer à la vénérable Commission qui
étant laîné d'une famille qui fut faite comitair
de tout temps par son attachement à l'Ordre de
S.^t Jean de Jérusalem et dont chaque génération
lui a fourni des chevaliers depuis plusieurs siècles,
il a eu dans une supplique qu'il a adressée au
vénérable lieutenant du surintendant, manifester
le desir d'être décoré de la croix de dévotion du
dit Ordre sur quoi il a été répondu que sa
demande avoit été accueillie favorablement
mais que pour être accordée il étoit nécessaire
qu'il produisît une attestation de la vénérable
Commission de l'Ordre à Paris qui constatât
sa noblesse et l'ancienneté de sa famille
dans l'Ordre, il implora en conséquence la
faveur de la vénérable Commission pour
qu'elle veuille bien lui faire délivrer l'attestation

indiquée et quelle soit revêtue des formes qui peuvent
le mettre dans le cas de s'obtenir l'objet de ses vœux
Paris le 2. avril 1846.

au nom et pour le compte du marquis Jean Joseph
Guillaume de Lorraine absent

Le comte de Lorraine
lieut. général au service
d'Autriche et. ^{ex} de l'ordre
de St. Jean de Jérusalem
ouïe du suppliant.

Votre Grand Prieur & Commandeur —
Composant la Haute Commission du Grand
de France de l'ordre de St. Jean de Jérusalem
Certifie que M. le Marquis Jean Joseph Guillaume
de Lorraine est d'une famille qui a été Chevalier d'ordre
depuis le siège de Rhodes ou s'honorait son drapeau
qui est à jamais en de Méritance dans sa famille et la Commission
reconnait en lui tous les droits de s'obtenir la décoration

Paris le 5 avril 1846.

Le Comte de Buelleville
Le Comte de Buelleville

Le Comte de Buelleville
Le Comte de Buelleville
Le Comte de Buelleville



AII.DA.302. Principales familles nobles de la langue de Provence.

[Extrait de la these de Frédéric d'Agay, *Les officiers de marine provençaux au XVIII^e siècle : vers la formation d'un corps homogène de la noblesse provençale à la fin de l'ancien régime*, Université la Sorbonne Paris IV, 1996, 5 vol.]

LES PRINCIPALES FAMILLES NOBLES DE LA LANGUE DE PROVENCE AU
COURS des 17^e et 18^e SIECLES

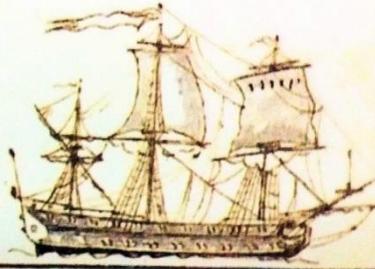
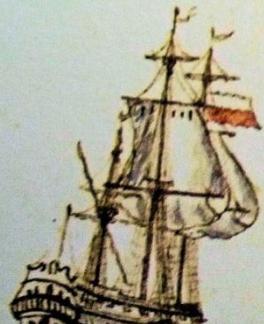
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|----|-------------|---------------------|--------------------------|
| Alrics du Rousset | 2 | 1661 - 1677 | Comtat | P. Grenoble |
| Agoult | 27 | 1523 - 1784 | Apt + St.Auban | A. |
| Albert | 8 | 1677 - 1738 | Provence | C.P. Aix |
| Albertas | 16 | 1617 - 1791 | Provence | A.P.) Aix
C.) Aix |
| Allemand-Châteauneuf | 8 | 1564 - 1682 | Carpentras | P. Orange
O.P. |
| Alli-Maccarani | 3 | 1736 - 1786 | Comté de Nice | A. Sarde
St. Nice |
| Amalvin de Montazet | 4 | 1572 - 1767 | Agenais
Rouergue | A.
P. Bordeaux |
| Arbaud | 15 | 1607 - 1791 | | |
| Audibert de Lussan | 4 | 1582 - 1719 | Vivarais | A.
P. Orange |
| Aurel | 4 | 1701 - 1784 | Comtat | A.
T.G. Dau-
phiné |
| Autric-Vintimille | 3 | 1658 - 1696 | Provence | P. Aix |
| Arcussia | 11 | 1545 - 1709 | Haute-Provence | L.S. Siège
Marseille |
| Astoaud de Murs | 12 | 1541 - 1694 | Plateau
Vaucluse | P. Aix
++ A. |
| Bachi | 5 | 1473 - 1647 | | |
| Barcillon | 3 | 1643 - 1760 | Provence | A.
C. Aix |

| | | | | |
|---------------------------------|----|-------------|------------|-------------------------------|
| Clapiers | 10 | 1551 - 1697 | Dauphiné | |
| Clémens | 12 | 1516 - 1707 | Orange | P. Aix |
| | 14 | 1607 - 1741 | Tarascon | A.
G.C. |
| Clermont | 13 | 1609 - 1726 | | A.P. Grenoble |
| Coriolis | 11 | 1554 - 1772 | Provence | P. Aix |
| Corn | 7 | 1544 - 1778 | | |
| Croze-Lincel | 4 | 1662 - 1790 | Arles | C. Aix
Ech. Lyon |
| Croix de Chevrières
Pisançon | 14 | 1664 - 1790 | Dauphiné | P. Grenoble |
| Crucy-Marcillac | 4 | 1587 - 1774 | Quercy | P. Toulouse
P. Paris
A. |
| Damian-Vernègues | 5 | 1658 - 1701 | | |
| Demandols | 36 | 1513 - 1773 | Provence | P. Aix |
| Donis | 5 | 1624 - 1685 | Comtat | C. Aix |
| Doria | 10 | 1538 - 1786 | Tarascon | A.
P. Aix |
| Durand-Sartoux | 6 | 1591 - 1784 | Provence | A.
C. Aix |
| Escalis | 7 | 1512 - 1698 | Provence | P.) Aix
C.) Aix |
| Esparbès | 11 | 1521 - 1704 | Armagnac | ++ P. Toulouse
A. |
| Espine du Poët | 13 | 1526 - 1761 | Carpentras | P. Orange |

All.DA.303. Signaux de l'Escadre de Malte en 1714.
[Bibliothèque Cincinnati, Washington D.C.]

Trois pages.



| SEGNALI | PARTICOLARI |
|--|--|
|  |  |
| <p>Segnale per il Vascello della Vanguardia</p> | <p>Segnale per la Fregata</p> |
|  |  |
| <p>Segnale per il Vascello della retroguardia</p> | <p>Segnale per la Carre</p> |
|  |  |
| <p>Quando un Vascello incomoda
dopo ha bisogno d'essere socco
A lui il più vicino andava
a soccorrerlo</p> | <p>Per avvertire di far forza di
vela di Vascelli della vangu
a metter la testa dei remi
fuo due</p> |

Ordine di Marcia; e di Battaglia



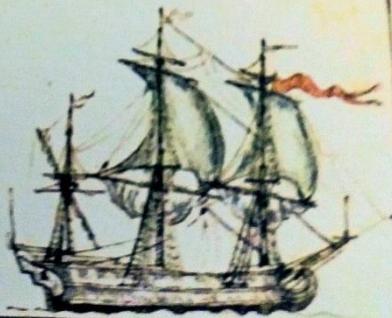
Il Comandante alla testa.
S. Cater. S. Gio: S. Giacomo.

S. Caterino alla testa, il
Comite nel centro S. Gio: S. Pa:
come --



Far poggiare la Squadra.
di notte, e nauigare nell'ordine
di battaglia.

auertire, si pigliare la
Volta tutti in un istesso
tempo. --



Per fare orza alla banda.
il Comite. se uorra caminare nell'
ordine preste fara aprire l'istesso
ordine.

Girare per la contra-
marcia. --

All.DA.303a. Bâtiments de l'escadre des vaisseaux de Malte 1702-1798.

[Anton Quintano, *The Maltese-hospitaller Sailing Ship Squadron 1701-1798*, San Gwann, 2003, p. 98.]

| Ordre | Bâtiment | Classe | Chantier | Canons | Tonnes | Mise en chantier | Mise en service | Années de service |
|-------|------------------------|---------------------|----------|--------|--------|------------------|-------------------|-------------------|
| 1 | <i>S. Giuseppe</i> | frégate | Malte | 40 | 613 | 1702 | 1707 | 5 |
| 2 | <i>S. Caterina</i> | 3 ^e rang | Malte | 56 | 904 | 1704 | 1724 | 20 |
| 3 | <i>S. Giovanni I</i> | 3 ^e rang | Toulon | 64 | 928 | 1704 | 1717 | 13 |
| 4 | <i>S. Giacomo</i> | 3 ^e rang | Toulon | 58 | 868 | 1704 | 1717 | 13 |
| 5 | <i>S. Croce</i> | frégate | Barbarie | 40 | ? | 1706 | 1712 | 6 |
| 6 | <i>S. Raimondo</i> | frégate | Malte | ? | ? | 1714 | 1721 | 7 |
| 7 | <i>S. Giovanni II</i> | 3 ^e rang | Malte | 60 | 1 015 | 1718 | 1751 | 33 |
| 8 | <i>S. Giorgio</i> | 3 ^e rang | Malte | 60 | 1 050 | 1719 | 1741 | 22 |
| 9 | <i>S. Vincenzo</i> | 3 ^e rang | Malte | 52 | 784 | 1722 | 1754 | 32 |
| 10 | <i>S. Antonio</i> | 3 ^e rang | Malte | 60 | 1 050 | 1725 | 1761 | 36 |
| 11 | <i>S. Teresa</i> | corvette | Malte | 20 | ? | 1734 | 1741 | 7 |
| 12 | <i>S. Francesco</i> | corvette | Malte | 30 | ? | 1734 | 1748 | 14 |
| 13 | <i>S. Concezione</i> | tartane | ? | ? | ? | 1741 | 1748 | 7 |
| 14 | <i>S. Teresa</i> | tartane | ? | ? | ? | 1741 | 1748 | 7 |
| 15 | <i>S. Giovanni III</i> | 3 ^e rang | Malte | ? | ? | 1755 | 1765 | 10 |
| 16 | <i>S. Paolo</i> | chébec | ? | ? | ? | 1757 | 1766 | 9 |
| 17 | <i>S. Pietro</i> | chébec | ? | ? | ? | 1757 | 1766 | 9 |
| 18 | <i>S. Salvatore</i> | sultane | Turquie | ? | ? | 1760 | 1761 | ? |
| 19 | <i>S. Gioacchino</i> | 3 ^e rang | Malte | ? | ? | 1762 | 1776 | 4 |
| 20 | <i>S. Zaccaria</i> | 3 ^e rang | Malte | 62 | 1 161 | 1765 | 1800 | 35 |
| 21 | <i>S. Maria</i> | frégate | Malte | 40 | ? | 1767 | 1801 | 34 |
| 22 | <i>S. Giovanni IV</i> | 3 ^e rang | Malte | ? | ? | 1768 | 1780 | 12 |
| 23 | <i>S. Elisabetta</i> | frégate | Malte | 40 | ? | 1782 | <i>Royal Navy</i> | 18 |
| 24 | <i>S. Caterina</i> | frégate | Malte | 40 | 1 432 | 1785 | 1793 | 8 |
| 25 | <i>S. Giovanni V</i> | 3 ^e rang | Malte | 64 | 1 416 | 1798 | 1806 | 7 |

All.DA.304. Maquette du *San Zaccharia*, Malte 1765.
[Cliché de l'auteur.]

Capturé par les Français, le *San Zaccharia* de 64 canons deviendra le *Dégo* en 1798. Utilisé comme prison flottante à Malte par les Français puis par les Britanniques, le vaisseau sera démantelé en 1803.



All.DA.305. Capitaine général des galères de Malte.
[National Library Malta, AoM, 1160.]

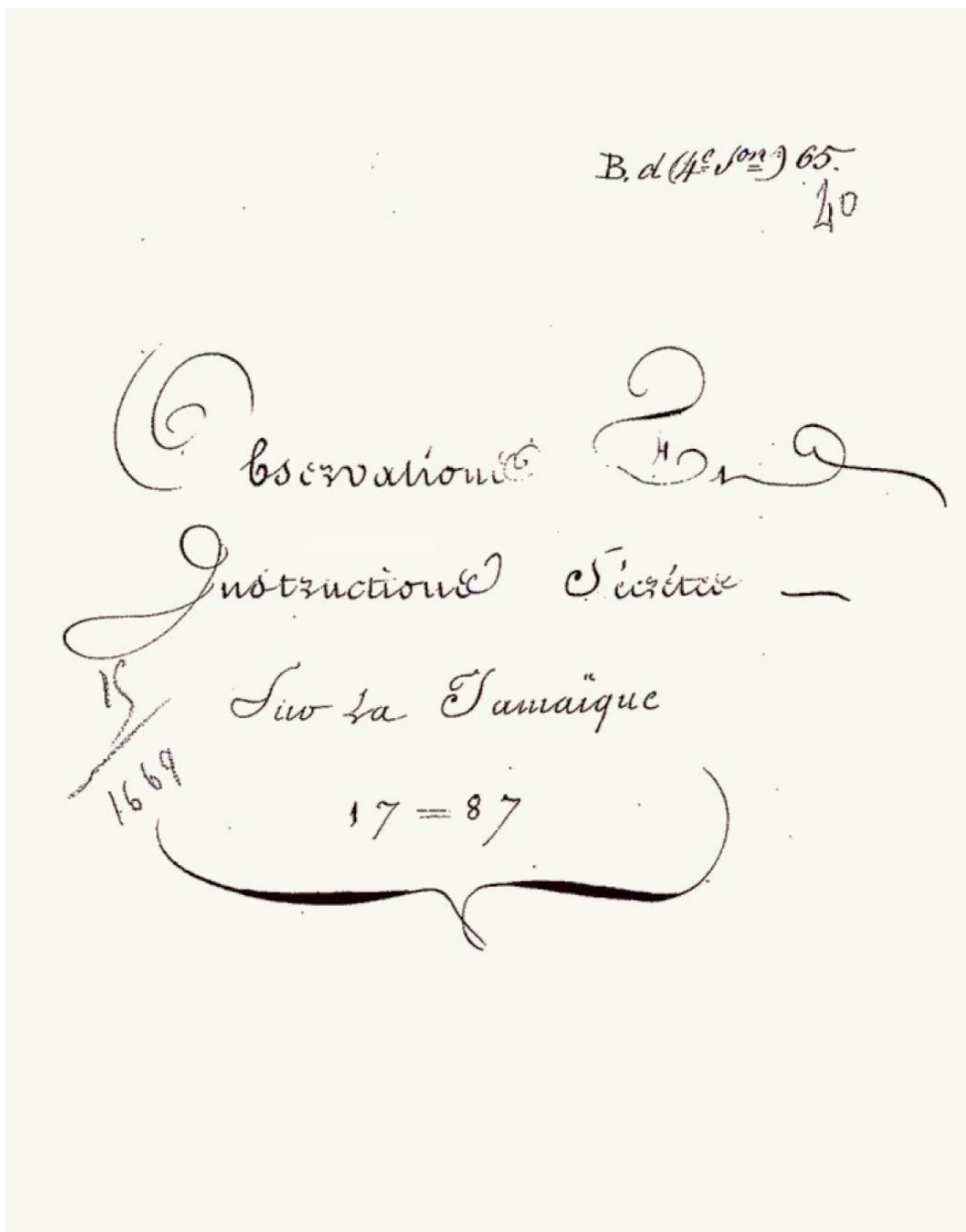


All.DA.306. Malte : responsable de la Congrégation des vaisseaux.
[National Library Malta, AoM, 1160.]



All.DA.307. Observations et instructions secrètes sur la Jamaïque, 1787.
[Shd, Vincennes, Marine, cote MR1669.]

Rapport du Chevalier de L'Espine intitulé « Observations et instructions secrètes sur la Jamaïque, 1787 ».



1987
1987

Instructions Secrètes

Donnée par M. le Comte de
la Suze à M. de Choiseul
de Vespines avec les Réponses
en marge à chaque article.

On Commanche à la
Rade de Kingston en
les fûts de melle est
commencé, il me pour
ceci cependant qu'il
quand il le fût de l'opie
Puis, encore à en regard
les Commanche qu'il
C'est un projet de
faire les restrictions
Enfin, pour le Com
projet.

Ignorant les Commanche que l'on peut avoir
sur la situation et la force des rades de Port Royal
et de Kingston, je ne puis comparer mes observations
avec celles qui ont déjà été faites; mais l'incertitude
de donner de nouvelles lumières, n'en a point arrêté
deux mes recherches, et comme ces objets intéressent
particulièrement le marin, je m'en suis asté occupé
pour pouvoir répondre de celles que j'ai été appelé
de faire, et je n'ai pas crainte, pour la même raison
de trop les étendre et les multiplier. Le Port
Royal est situé dans la partie du sud et l'Est
de la Jamaïque à 17. d'une mer de la Côte
Morand qui en est. L'extrémité la plus Est; sur
Côte depuis cette pointe jusqu'à un lieu appelé
Corbado qui est à peu près Est-nord Est et Ouest
sud Ouest; ce lieu est éloigné de Port Royal de
Cinq lieues et demie; il offre un astre mauvais et
mouillage qui n'est guère fréquenté que par
des Bâtimens; j'avois vu que récemment on débarque
des marchandises de contrebande qui sont
transportées par terre à Kingston qui en est
éloigné de 16,000. ces endroits nullement
fortifiés et déserts, favorisent ce Commerce
frauduleux qui est si nuisible à
France.

N'ayant pu, lors de mon arrivée à

avant la nuit, je fus obligé de le passer à
Cowbay, où je mouillai le 9. 8^{me} à 7 heures du
soir si deux cables de soie par neuf brasses.
D'un fond de sable davel. N. O. 1/4. E. d'une pointe
basse qui forme l'abri du mouillage et qu'il faut
Contourner pour y arriver; au dessus de cette
Pointe, est une montagne remarquable qui semble
terminer cette partie de la Côte. Lorsque l'on vient
en rangeant la terre de la partie de l'Est, le reste
depuis la pointe de Cowbay jusqu'à la pointe de
Bellevoire forme un vaste enfoncement au milieu
duquel est une langue de sable très étroite,
appelée la Palissade, formant les rades de
Port Royal et de Kingston; les Coraux
basses sont et jolies qui se trouvent à l'entrée du
Port Royal forment deux Passes principales,
appelées la grande et petite passe; celle dernière
quoique la plus difficile est cependant la plus
fréquentée à cause de sa direction Est et Ouest
qui fait qu'elle se présente la première à la
plupart des bâtiments qui arrivent à Kingston.
Elle pour d'ailleurs donner passage aux plus
gros bâtiments qui arrivent à Kingston.

La grande passe n'est guère fréquentée
que par ceux qui sortent, lors que les vents légers
compènt de passer par celle de l'Est. ou lors qu'ils
ont affaire de venir de l'Est attendus à Dix.
N. et S. qui est la même à peu près que celle
de la Côte d'une autre partie.

Il faut aller de Cowbay au Port Royal
ou faire d'abord route à l'O. 1/4. E. cinq degrés
pendant quelque temps, pour éloigner du bas fond

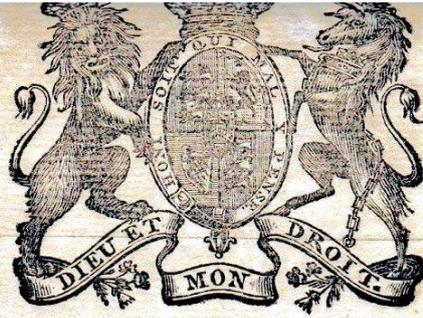
| Etat | |
|--|--|
| Du Capitaine de frigate de la Marine Italienne Étienne Conte | |
| Grades obtenus | Détail des Services |
| <p>(Cité dans les Mémoires Autrichiens le 17 février 1808, après avoir subi l'épreuve de passage, pour le commandement de vaisseau aux Français.)</p> <p>Premier Lieutenant de frigate le 25 Décembre 1804.</p> | <p style="text-align: center;"><u>Service dans la Marine Autrichienne</u></p> <p>Embarqué sur la Golette Ebelle; (Commandé) par le Lieutenant de Vaisseau Poille au Commandant la Corvette la Vulture (Commandé) par le Lieutenant de Vaisseau Duro au Commandant la Chaloupe Canouère N° 30. et la Division de l'Officier aux 5 Novembre 1805</p> <p>Embarqué sur la frigate Le Bégue; Commandé par le Capitaine de frigate Costanzi</p> <p>Embarqué sur le Brick d'Etat; Commandé par le Lieutenant de Vaisseau Poille</p> <p>Embarqué de nouveau sur le Brick d'Etat; Commandé par le Lieutenant de Vaisseau Duro</p> <p>Commandant le Brick d'Etat N° 20 pièces de Canon le 26 Juillet 1806 au 5</p> |
| | Total Général : |
| <p>Officier aux Vaisseau Français (Commandé) sur la frigate par le Lieutenant de Vaisseau Conte</p> <p>Premier Lieutenant de Vaisseau le 22 Décembre 1810.</p> <p>Premier Capitaine de frigate le 17 Avril 1814.</p> | <p style="text-align: center;"><u>Service dans la Marine Française</u></p> <p>Commandant la frigate le Porcupine le 7 avril 1808 au 17 8^{bre} 1808.</p> <p>Embarqué comme Lieutenant chargé de détail, sur le Brick le Mamelouk le 20 28^{bre} 1808 au 24 Avril 1809.</p> <p>Commandant le Brick le Lyante le 25 Avril 1809 au 3 Mars 1811.</p> <p>Commandant la Chaloupe Canouère la Connaissable et sans Division le 6 Octobre au 1^{er} février 1814</p> |
| | Total des deux Services. tant en mer que au terre |
| | <p>Le 20 avril 1814 passé avec la Marine Italienne au service Autrichien par Vice Roi et le Maréchal Conte de Bellegarde Commandant l'Armée Autrichienne en Italie, et son passage à l'étranger qui fut proposé par le Lieutenant Général de Service Effectif en mer 9 ans 11 mois 29 jours Comptant mille six cents quatre-vingt dix ans 20</p> <p>Service au terre -- 9 ... 0 ... 24 9 ans 0</p> <p style="text-align: right;">Total Général 21 ans 20</p> |

Le service.

de L'Espine né à Malaucene Département de Vaucluse le 12 Décembre 1782.

| | Durée
Des services | | | Actions d'état campagnes et dépenses. |
|---|-----------------------|-------|--------|---|
| | mois | jours | années | |
| <u>France</u> | | | | |
| 1802 au 18 Août 1802. | " | 11 | 28 | En croisière dans la partie méridionale du golfe Adriatique |
| 18.7.1803 au 24.7.1803. | 1 | 1 | 8 | Cherbourg ayant constamment fait pendant toute la campagne de service d'officier |
| au 15 Août 1803. | " | 9 | 10 | En croisière sur la côte d'Espagne Commandant le bord pour la flotte française |
| au 10.8.1803 au 15 Janvier 1804. | " | 3 | 3 | En croisière dans le golfe Adriatique |
| au 15 Juin 1804 au 15 Mars suivant année | " | 1 | 15 | idem idem |
| 15 Juin 1804 au 26 Juillet suivant année | " | 1 | 11 | idem idem |
| May 1807. | " | 9 | 15 | En croisière dans la partie méridionale du golfe Adriatique ayant rempli plusieurs missions importantes auprès de l'amiral Dupleix et de son Général parvenu à la destination Commandant à la queue |
| Total services en mer | 1 | 00 | 2 | |
| Total services à terre | 1 | 11 | 8 | Employé comme aide-officier d'état en l'année et à l'Etat Major |
| Total en Italie | 6 | 11 | 10 | |
| <u>Italie</u> | | | | |
| de par le Lieutenant de vaisseau Pélissier | " | 6 | 10 | Remplir plusieurs missions importantes en Dalmatie. |
| sur la côte de la République de Venise | " | 8 | 3 | Idem |
| sur la côte de la République de Venise | 1 | 10 | 10 | Idem |
| Total en service en mer | 2 | 3 | 7 | |
| Total en service à terre | 3 | 2 | 0 | |
| Total en service dans le Royaume d'Italie | 6 | 1 | 23 | |
| Total en service | 12 | 2 | 3 | |
| de la Convention faite entre le Roi et l'Empereur | " | 1 | 23 | Remplissant les fonctions de chef d'état Major de la Marine Française par le Commandant Général Dupleix. |





WHEREAS the Agent to the Commissioners for conducting His Britannic Majesty's Transport Service, and for the Care and Custody of Prisoners of War, at *Malta* has been pleased to grant Leave to the undersigned *French* Prisoner of War, as described on the Back hereof, to reside in *Fort Marnia Island of Malta* upon Condition that *I* give *my* Parole of Honour not to withdraw *myself* from the Bounds prescribed *me* there, without Leave for that Purpose from the said Agent ; that *I* will behave *myself* decently, and with due Regard to the Laws of this Colony ; and also, that *I* will not, during *my* Continuance in *Malta*, either directly or indirectly, carry on a Correspondence with any of His Majesty's Enemies, or receive or write any Letter or Letters, whatever, but through the Hands of the said Agent, in order that they may be read and approved by him ; *I* do hereby declare, that *I* have given *my* Parole of Honour accordingly, and that *I* will keep it inviolably.

Dated at *Malta the 31st May 1808.*



| Signature. | Quality. | Ship's Name, or Corps. | Man of War, Privateer, or Merchant-Vessel. |
|--|----------|------------------------|--|
| <i>Luiji de Sclapine 2^o de vac.</i> | | <i>Ronco</i> | <i>De Guerra</i> |

Name, *Louis de L'Espine*
Rank, *Ensign de Vaisseau*
Age, *Twenty* - Years
Stature, *Five* Feet *five* Inches
Person, *Common*
Visage, *Round* —
Complexion, *Fair* —
Hair, *Dark & Curly*
Eyes, *Dark* —
Marks,
or
Wounds, &c. } *None.*

on His Majesty's Service



Naval Hospital at Malta
7th Dec^r 1809 -

These are to certify that, Joseph de
Vopsea, Louis LeSpine has a Cataract
on the pupil of the left eye which
completely covers it - and has ~~caused~~
impeded vision - he assures me that
it came on without any external in-
jury, abt eighteen months ago - he com-
plains of much weakness in the right
eye - at the no opacity as yet appears
to
Captain Lamb. John Allen
agent for Prisoners Surgeon
of War &c &c &c
Malta

Marine

Venise, le 6. juin 1810.

M.



Le Chef Militaire et des Mouvements

Je vous adresse, Monsieur, le congé de six mois
que vous avez demandé et qu'il a plu à S. M.
règle de vous le faire accorder.

Je desire que vous profitiez de ce temps pour
rehabiliter votre santé et vous mettre à même
de reprendre avantageusement votre service.

J'ai l'honneur de vous saluer.

N'appeller moi je vous prie au souvenir de Notre
seule en lui présentant d'hommage de mon respect.

N. 729. Venise le 20 Mai 1811.

Le Capitaine de Frégate de la Marine Impériale
Membre de la Légion d'honneur,
Chef Militaire et des Mouvements Maritimes

En conséquence de la lettre de M. le Ministre de la Guerre et de la Marine du 24. Mars 1811. N. 19262. il est accordé à Monsieur Desjardins Capitaine de la Marine Royale un congé de six mois avec la moitié des appointements de l'Etat pour se rendre à Avignon (Département de Vaucluse) Empire français son lieu de naissance, pour y établir sa famille.

Le Chef Militaire et des Mouvements Maritimes
P. Milin



Agrandissement du cachet.



All.DA.308-10. Venise 21 décembre 1811, accord pour la prolongation du second congé de 6 mois.

[Archives nationales, Pierrefitte, AB XIX 3953, dossier 1, f° 22.]

Marine

N. 311

Venise le 21 Decembre 1811.

Le Chef Militaire, et des Mouvements

A Monsieur Louis Leprieux Conseiller de S. M.

J'ai l'honneur de Vous transmettre Monsieur
Copie de la lettre de S. M. le Ministre de la
Guerre et de la Marine, par laquelle il Vous
est permis de rester à Avignon jusqu'à tout le
mois de Mars prochain pour mieux établir
votre Santé.

J'ai l'honneur de Vous Saluer

Le Chef Militaire et des Mouvements

P. Mitou

Je suis bien aise que vous
m'ayez mis à même de faire
quelque chose qui fut agréable à
M. D'Angier et à vous. Je vous
desire une parfaite Santé.





Ordre de Saint Jean de Jérusalem

Commission des Langues Françaises

Nous, Bailli et Commandeur délégués par la Commission
des langues françaises de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem,
après avoir vérifié les titres de M. Louis, Étienne, Marie de
L'Espine, reçu de Minorité le 5. Août 1798, dans la langue
de Provence.

Nous l'avons reconnu Chevalier de Justice, de notre Ordre
ayant tous les droits d'en porter la décoration.

Fait à Paris, le 16. Janvier 1816.

Le Secrétaire membre
de la Commission
Le Commandeur Poyet
de Château neuf.

Digne le Bailli de Clugny, grand
Crisant de l'Ordre.

Le Commandeur de Bataille

Le Chevalier de Clermont.

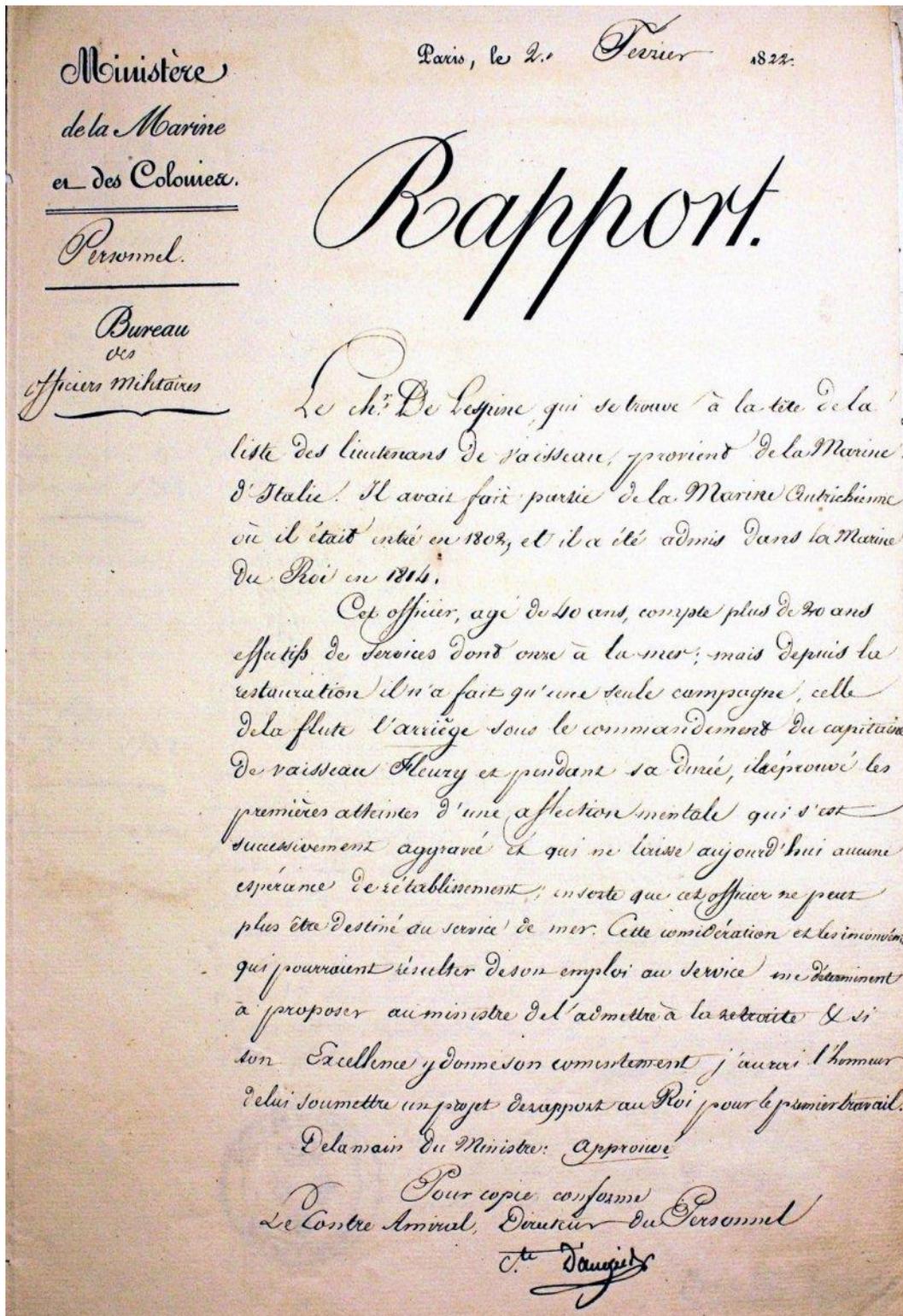


Vue & vérifié conforme à l'original qui nous a été présenté

Le Major Général de la Marine par intérim
Chevalier de l'Ordre Royal & Milit. de S. Louis.



Jourdan



Mémoire de L'Espine daté du 31 mai 1799 : lettre d'envoi du capitaine de L'Espine de la Marine Impériale et Royale à l'Archiduc Charles d'Autriche (Erzherzog Karl).
Retranscription et notes.

Monseigneur,

Le Mémoire ci-joint que j'ose adresser à Votre Altesse Royale est le fruit de quelques réflexions qui m'ont été suggérées par le zèle ardent qui m'anime pour le succès de la cause dont les victoires de V.A.R. vont bientôt compléter le triomphe. Il contient des observations sur un des pays qui seront vraisemblablement dans [?] le théâtre de la guerre ; leur importance et le soin que j'ai mis à les recueillir pendant le séjour que j'ai été à portée de faire sur les lieux, m'ont fait concevoir l'idée ambitieuse qu'elles pourraient paraître avec quelque intérêt sous les yeux de Votre Altesse Royale puisse-t-elle distinguer, dans l'hommage que j'ose lui en faire, en même temps que mon amour pour la cause qu'elle défend si glorieusement, le violent désir que j'ai de me rendre utile et de mériter son auguste bienveillance.

Privé de participer à la gloire que toutes les armées de Sa majesté acquièrent contre l'ennemi commun et condamné à une inactivité qui désespère mon zèle, Votre Altesse Royale approuvera peut-être mes efforts pour mettre à profit cette inactivité d'une manière qui ne soit pas absolument perdue.

Transféré de la Flottille de Mayence où j'ai servi tout le temps qu'elle a existé, à la Marine Impériale de Trieste qui s'est transportée ici, j'y attends encore cette existence que mes longs services dans la Marine Royale de France, appuyés de ceux que j'ai rendus depuis cinq ans dans l'Armée de Sa Majesté, m'avaient fait espérer d'y trouver, et tandis que tout ce qui compose cette Marine sert plus ou moins efficacement la cause générale, l'incertitude qui subsiste encore sur mon vrai caractère, me condamne seul à rester ici sans emploi.

Si les informations qui pourront parvenir à V.A.R. sur mon compte ne me faisaient pas juger indigne de ses bontés et si j'obtenais un mot de recommandation de sa part auprès du Ministre de S.M. Son Excellence Mr le Baron de Thugut de qui dépend immédiatement la Marine, peut-être serais-je enfin rendu à cette activité qui fait toute mon ambition et dans laquelle je ferais mon bonheur de pouvoir montrer encore mon ardeur infatigable pour l'auguste service de Sa Majesté.

J'ai l'honneur d'être avec le plus profond respect,

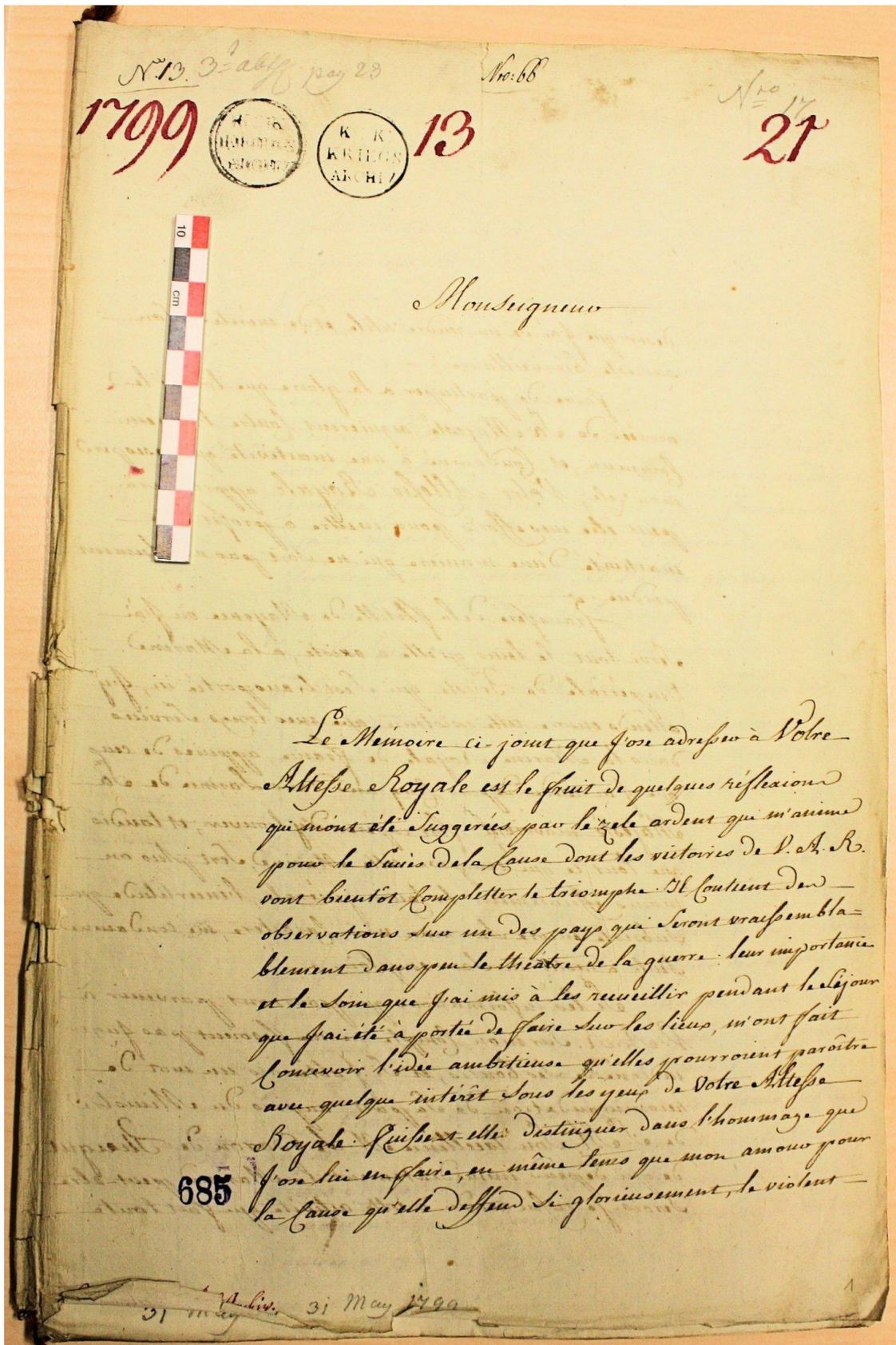
Monseigneur,

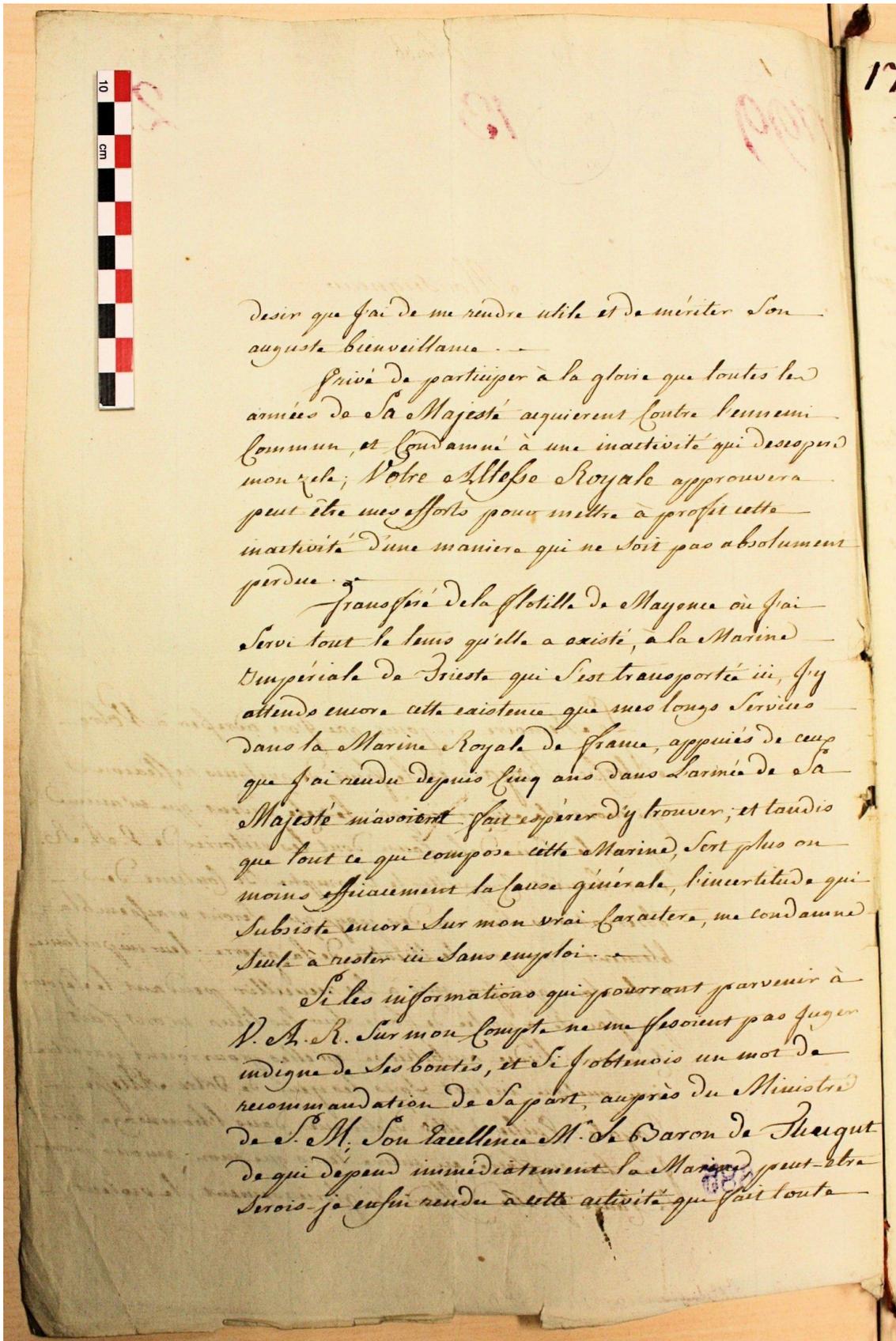
de votre Altesse Royale,

Venise le 31 May 1799

le très humble et très obéissant Serviteur

Le C^{te} de L'espine Capitaine de la Marine Impériale [&] Royale.



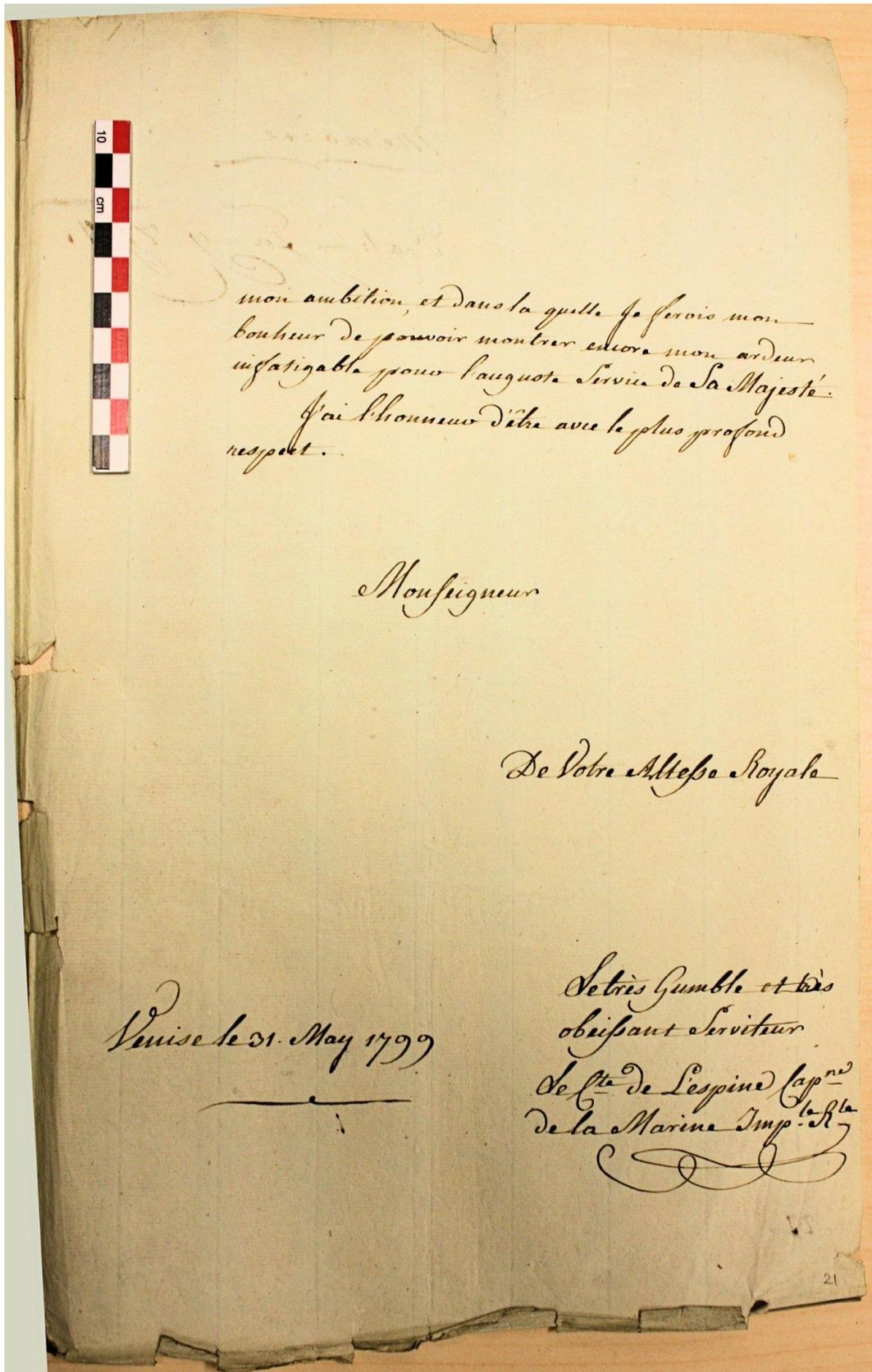


desir que j'ai de me rendre utile et de mériter Son
auguste bienveillance.

J'espère de participer à la gloire que toutes les
armées de Sa Majesté acquièrent contre l'ennemi
commun, et l'ordonne à une inactivité qui desopne
mon zèle; Votre Altesse Royale approuvera
peut être mes efforts pour mettre à profit cette
inactivité d'une manière qui ne soit pas absolument
perdue.

Transféré de la flotille de Mayence où j'ai
servi tout le temps qu'elle a existé, à la Marine
Impériale de Trieste qui s'est transportée ici, j'y
attends encore cette existence que mes longs services
dans la Marine Royale de France, appuyés de ceux
que j'ai rendu depuis cinq ans dans l'armée de Sa
Majesté méritoient. J'ai espéré d'y trouver, et l'aurais
que tout ce qui compose cette Marine, s'est plus ou
moins efficacement la cause générale, l'incertitude qui
subsiste encore sur mon vrai caractère, me condanne
seul à rester ici sans emploi.

Si les informations qui pourroient parvenir à
V. A. R. sur mon compte ne me fesoient pas juger
indigne de ses bontés, et si j'obtenois un mot de
recommandation de sa part, auprès du Ministre
de S. M. Son Excellence M. le Baron de Ségur
de qui dépend immédiatement la Marine, peut être
serois je enfin rendu à cette activité que j'ai toute



All.DA.310. Mémoire de L'Espine du 31 mai 1799 envoyé à l'Archiduc Charles d'Autriche.

[Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Deutschland/Schweiz 1799-XIII-21.

Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XIII-14.]

Le contenu des deux exemplaires du Mémoire est identique et seule la pagination diffère légèrement. Dans la retranscription ci-après, la pagination du Mémoire du carton *Deutschland/Schweiz* est suivie de « ds », celle du carton *Italien* de « it ».

Mémoire de L'Espine envoyé à l'Archiduc Charles d'Autriche, en date du 31 mai 1799.

Retranscription et notes.

Mémoire sur les Opérations de la Campagne actuelle contre la France

[p. 1/17ds-1/17it] Les brillants succès qui viennent partout de couronner les premiers efforts des armes autrichiennes contre les Français Républicains, ont enfin ranimé le courage abattu de tous les partisans de l'ordre et du repos social, qui depuis si longtemps justifiaient des malheurs qui désolaient une partie de l'Europe, en menaçant de l'accabler tout entière. Tant d'infortunés dont la scélératesse avait fait des victimes, et dont le nombre s'augmentait chaque jour, commencent déjà à respirer à l'ombre des lauriers de l'archiduc Charles et de Suworow. À l'effroi qu'inspiraient généralement l'audace et les progrès d'une révolution qui tendait évidemment au renversement de toute religion, de toute distinction parmi les hommes et de toute autorité légitime, succède désormais l'espoir consolant et presque assuré de voir anéantir bientôt ce monstrueux système qui a usurpé la tête de gouvernement et à qui quelques succès éphémères, obtenus par la perfidie et la trahison, avaient fait concevoir le projet manifeste de détrôner tous les souverains, de détruire toutes les institutions qui faisaient jusqu'à ce jour le bonheur des hommes, pour mettre à leur place des chimères qui ne peuvent séduire que des gens faibles ou de mauvaise foi, et ne satisfaire que des scélérats.

Partout les esprits dessillés, les cœurs volant au-devant des armes victorieuses de Leurs Majestés impériales d'Allemagne et de Russie annoncent que la dernière heure des régicides est sonnée et que la conjuration de la rage et du crime [p. 2/17ds] doit céder [p. 2/17it] aux combinaisons du courage et de la sagesse ligués pour la conservation du genre humain, contre ceux qui voudraient le détruire.

Cet enthousiasme produit jadis par une réduction criminelle, au préjudice de la bonne cause, a pris aujourd'hui, grâce aux leçons funestes de l'expérience une marche toute contraire, et parmi la confusion que les progrès rapides et inouïs des Alliés, a jeté parmi les Républicains, la vengeance des peuples qu'ils ont spoliés et trompés, menace d'une destruction totale des débris de leurs armées.

Tout n'est pas cependant encore fait pour réaliser les espérances que de si beaux commencements doivent faire concevoir. Chasser les Français des pays qu'ils ont envahis ne suffit pas pour rendre la paix et la tranquillité à l'Europe, objet pour lequel les Puissances ont sans doute repris les armes. Pour rendre cette paix qu'invoquent les vœux, les piliers ardents de l'humanité entière solide et durable, il est indispensable de détruire un gouvernement qui se joue de tous les engagements et de toutes les conventions politiques. Son existence perpétue les alarmes du monde entier et tient tous les gouvernements dans un état de surveillance fatigant et ruineux.

L'unique moyen de faire cesser tous ces dangers, est sans doute de relever cette ancienne Monarchie qui seule peut garantir à tous les peuples cette tranquillité si nécessaire après la secousse terrible qui a fait craindre un instant le renversement de tout le système social.

En supposant donc que tel doit être le but des puissances, il ne peut y avoir d'intérêt plus puissant que d'examiner quelles peuvent être les voies les plus promptes pour venir à bout [p. 3/17ds] d'une aussi grande entreprise. [p. 3/17it]

À quelque degré que la perversion ait été poussée dans ce moment-ci en France, on ne peut se dissimuler cependant qu'il y règne encore une espèce d'espoir public qui, quoi qu'on ne peut pas moins favorable au système actuel, serait peut-être encore susceptible d'être exalté contre l'idée d'un envahissement de la part des Puissances, s'il s'exécutait sans une certaine prudence et une certaine retenue, et sans rassurer les esprits indécis. Une conduite opposée pourrait, sinon contrarier les succès des armes coalisées, du moins allumer dans le sein de la France des foyers de guerre civile, source d'une multitude de nouveaux malheurs que l'on veut sans doute épargner à l'humanité déjà assez affligée. C'est en partant de ce principe qu'on ose exposer ici quelques vues qui semblent promettre de faciliter tous les intérêts en conduisant néanmoins aux mêmes résultats. L'attachement à la Monarchie, bien loin d'être généralement éteint dans les provinces de France, existe encore dans le cœur d'une grande partie de ses habitants que la terreur seule condamne à un silence forcé. Il importe donc d'encourager cette classe nombreuse : il ne peut pas être indifférent d'employer tous les moyens qui peuvent tempérer les convulsions et diminuer le sang qui pourrait se répandre.

Les victoires de S.A.R. Mgr. L'archiduc Charles, de ce héros immortel dont la gloire égale déjà celles des plus grands hommes, les victoires qui viennent de le placer aux portes de la Suisse où de nouveaux triomphes vont bientôt lui ouvrir un chemin, seront suivies en peu de temps sans doute de l'entière expulsion des Français de ces contrées dont l'insurrection progressive de tous les cantons hâtera la délivrance : alors la Suisse rendue à sa [p. 4/17ds] liberté et à son ancien gouvernement, [p. 4/17it] offre à la coalition de nouvelles ressources et de nouveaux alliés. La crise qu'elle a soufferte n'aura pas étouffé tous ses moyens et l'on pourra encore en tirer de grands secours.

À cette époque, on pense qu'une démarche éclatante de la part des Puissances armées pourrait, en fixant toutes les incertitudes et tous les esprits, hâter l'accomplissement de leurs grands desseins. Nulle situation plus convenable que la Suisse pour les faire éclore et les développer avec cet avantage qui en assure le succès. Cette démarche serait de reconnaître authentiquement le successeur de l'infortuné Louis XVI et de son malheureux fils ; d'inviter Louis XVIII à se rendre en Suisse et à se mettre à la tête d'une armée Royaliste qui y serait formée, de déclarer que le Roi de France est désormais l'allié des puissances coalisées, qu'elles cessent par conséquent d'être en guerre avec la France et qu'elles ne sont plus armées que contre les rebelles qui refusent de se soumettre à leur légitime souverain. Un manifeste qui contiendrait ces dispositions et qui précéderait en France l'entrée des armées, y ferait arriver en même temps en Suisse l'Armée de Condé qui cesserait dès-lors de porter ce nom pour s'appeler l'Armée Royaliste de France où serviraient tous les émigrés fidèles à l'honneur et à la Monarchie ; à venir la grossir en s'y réunissant, et l'on suppose qu'elle pourrait bientôt par ce moyen, s'élever à près de 20^m hommes. On dirait ensuite aux cantons suisses : depuis longtemps vos intérêts vous liaient à la Monarchie française qui était l'appui de votre [p. 5/17ds] indépendance [p. 5/17it] et de votre liberté. Eh bien, les puissances de l'Europe, unies pour le rétablissement de la paix et du repos des nations, vous confient une des plus brillantes destinées dans

l'accomplissement de ces grandes vues ; elles n'ont pris les armes dans aucun dessein de conquêtes ; elles ne sont armées que pour rassurer les amis de l'ordre et anéantir ceux qui veulent le détruire ; elles désirent que la confiance et non l'épouvante les précède et les entoure ; et pour calmer toutes les craintes, c'est vous, Suisses, qu'elles chargent de mettre fin à l'entreprise qui les a réunies ; elles se borneront à vous servir d'auxiliaires dans le cas où vous en auriez besoin. Marchez, rétablissez vous-mêmes cette Monarchie votre alliée et votre amie ; méritez son éternelle reconnaissance ; armez 30 ^m hommes, unissez-les à l'Armée Royaliste qui se rassemble au milieu de vous et, tandis que les armées coalisées faciliteront vos entreprises par de puissantes diversions, entrez avec ces forces réunies, pénétrez dans le sein de la France, allez jusques à Paris, jusque dans cette criminelle capitale qui fume encore du sang de son Roi et de celui de vos frères morts autour de lui, victimes de la fidélité qu'ils lui avaient jurée ; et si l'on vous résiste, vengez leurs mânes irritées. Effrayez les peuples assez aveugles pour se révolter contre les autorités établies pour les gouverner ; sinon, usez de la puissance pour pardonner à une multitude égarée, repentante ; et réservez l'inexorable sévérité pour les abominables scélérats qui n'ont pas craint de porter leurs mains sacrilèges sur l'oint du Seigneur et de faire périr inhumainement le meilleur des Rois et le plus innocent des hommes. [p. 6/17ds-it]

Les dispositions générales des esprits semblent offrir les plus grandes facilités pour réaliser toutes ces opérations. Dans toute l'Europe et même en France, les idées révolutionnaires ne sont plus que dans la tête de quelques extravagants et de quelques scélérats. Tout le monde est revenu de ces folies de liberté et d'égalité chimériques, et les fauteurs de ces fausses opinions sont aussi généralement abhorrés aujourd'hui qu'ils furent accueillis dans le principe. Cette révolution dans les esprits ôte aux Républicains toute leur force et ne permet plus de soupçonner de revers pour la bonne cause.

Après avoir indiqué les mesures que semble devoir dicter une saine politique, il convient de parler des moyens d'exécution considérés sous le point de vue militaire, objet principal de ce mémoire.

Frontière de la France depuis Huningue¹²⁷⁶ jusqu'au Fort de l'Écluse, la Suisse ne trouve pour défendre la Sundgau, la Franche-Comté, le Bugey, dans une étendue de près de 70 lieues, que les deux petits châteaux de Blamont et de Joux, les forts sur Salins et la ville de Besançon. Au-delà de la Franche-Comté, une forteresse unique placée sur la Saône (la ville d'Auxonne), défend une des nombreuses entrées de la Bourgogne. Jusque-là, les passages faciles du Jura présentent aux Suisses peu de difficulté pour pénétrer en Franche-Comté. Ils peuvent arriver par plusieurs routes sur lesquelles il n'y a pas même une forteresse à attaquer.

Après avoir chassé les Français de toute la Suisse et de toutes les terres qui en [p. 7/17ds] dépendent, la première opération à faire serait que l'armée autrichienne envoyât d'abord 3 à 4 ^m hommes [p. 7/17it] pour garder les passages de Pierre Pertuis, d'Ornach et Bâle, et qu'ensuite elle entreprit de faire le siège d'Huningue dont la prise est nécessaire pour couvrir le flanc droit de l'armée qui entrerait en Franche-Comté.

¹²⁷⁶ À l'issue de la guerre de Hollande (1678), Louis XIV fait construire par Vauban une petite place-forte à Grand-Huningue. Les travaux sont pratiquement terminés en 1682. En 1789, une municipalité révolutionnaire est en place à Huningue. La place-forte est assiégée une première fois d'octobre 1796 à février 1797 et la tête de pont est démantelée. Un second siège se déroule de décembre 1813 à avril 1814 et débouche sur une convention signée avec l'ennemi. De juin à août 1815, un troisième siège est fatal à la forteresse qui est démantelée entre 1815 et 1817. En ligne (consulté le 02.02.2019) : <https://www.histoire-huningue.eu/index.php?page=histoire2>

Plus de difficultés pour le passage du Rhin lorsqu'on est maître de Bâle et de la Suisse. La place d'Huningue est petite, les revêtements mauvais. D'ailleurs, attaquée suivant les règles par une armée de 25 ^m hommes, elle ne peut pas tenir plus de 10 à 12 jours de tranchée ouverte, quelque bien défendue qu'elle soit. Quelques mortiers placés de l'autre côté du Rhin, après avoir enlevé la tête du pont, aideront singulièrement à sa reddition. Huningue pris sera remis aux Suisses pour le garder pendant la guerre et le démolir à la paix. Cette forteresse qu'ils voient avec raison d'un mauvais œil, a influé sur la détermination des cantons en faveur de la neutralité et sur les ménagements apparents de Zurich et de Bâle pour les Français pendant la guerre précédente. En même temps qu'on fera le siège d'Huningue, un détachement s'emparera du fort de Landskron¹²⁷⁷ et le remettra au Canton de Soleure dont il menace la frontière.

Dans le même temps, 30 ^m hommes de l'Armée Royaliste et Suisse se porteront dans le Pays de Vaud à l'effet de chasser les Français du Pays de Gex, petit pays sans défense, enclavé dans la Suisse entre le Mont Jura et le Lac de [p. 8/17ds] Genève et le Rhône ; ils appuieront cette conquête par l'occupation de Genève qui présente peu de difficulté. Ils couperont partiellement la retraite au peu de troupes françaises qui pourraient occuper une partie de la Savoie située en deçà de l'Arve. Les troupes [p. 8/17it] renfermées entre le lac et les Hautes-Alpes n'ont qu'une retraite difficile en repassant l'Arve ; il ne faut que peu de jours pour ces opérations qui couvriront parfaitement le flanc gauche de l'armée. 6 ^m hommes répandus depuis Genève jusqu'au Fort de l'Écluse suffisent alors pour défendre le pays contre l'invasion de toute la France. De surplus, des troupes qu'on pourrait laisser dans le Pays de Vaud serviraient de corps de réserve qui serait fort utilement employé au besoin, ainsi qu'on en parlera ci-après.

L'opération qu'on a indiquée pourrait être avantageusement combinée avec la marche d'un corps détaché de l'Armée alliée d'Italie, qui pénétrerait dans le Bas-Valais par la vallée d'Aoste et le Grand-Saint-Bernard et qui, après en avoir chassé les Français, si par hasard il s'y en trouvait encore, pourrait prendre la partie voisine de la Savoie et le Pays de Vaud à revers. Par ce moyen, la totalité du Lac de Genève est aux alliés. Les Français éloignés du Pays de Vaud sont séparés de la Suisse par une chaîne de montagnes impénétrables et l'Armée Royale et Suisse qui en occupera les passages peut déployer l'action de ses forces en avant.

Alors cette armée qui sera forte d'environ 40 ^m [p. 9/17ds] hommes, se porte vers Jougne par la grande route d'Yverdon avec toute son artillerie. Le passage de Jougne bien défendu est difficile à forcer ouvertement mais les Bernois dont ce passage touche le territoire, ont une connaissance du pays qui leur facilitera les moyens de le tourner.

De Jougne, il faut aller attaquer le château de Joux. Il est dominé de très près par deux plateaux d'où l'on peut le battre en brèche. Le siège [p. 9/17it] bien dirigé ne peut pas durer plus de 3 à 4 jours. De là, il faut que l'armée se porte par les deux routes sur Besançon qui n'est qu'à 12 lieues du château de Joux et qu'elle investisse cette place.

¹²⁷⁷ Fort de Landskron. Ses ruines se situent dans le Jura alsacien, à la frontière avec la Suisse, 50 km à l'E.S.E. de Belfort, 30 km au S.E. de Colmar, 12 km au S.O. de Bâle, près du village de Leymen. La forteresse est à 559 m d'altitude. La forteresse construite à la fin du XIII^e siècle est modifiée à plusieurs reprises, notamment par Vauban. Au début du XVIII^e siècle, la forteresse est surnommée « La Bastille d'Alsace ». En 1792, elle sert de prison révolutionnaire et d'hôpital.

En 1813, l'Armée autrichienne du général Wrede attaque la forteresse tenue par des vétérans de la Grande armée et des conscrits. Les Autrichiens détruisent alors la forteresse en épargnant toutefois le donjon. En ligne (consulté le 03.02.2019) : <https://docpatdrac.hypotheses.org/1783>

Besançon est une ville d'environ 30 ^m âmes, fortifiée et ayant de plus une citadelle qui la domine de près de 400 pieds ; mais la ville est entourée de montagnes très hautes d'où on peut l'écraser et prendre à revers tous ses ouvrages. Les montagnes presque à pic du côté de la ville ne peuvent être occupées par la garnison, quelque forte qu'elle fût, par la raison qu'il n'y a aucune communication entre elles et la ville dont elle est séparée par la rivière et que les corps qui les occupaient ne pouvant être soutenus par le feu de la place, ni y avoir de retraite, seraient autant de perdus. Deux de ces montagnes dominant la citadelle, l'une de 160 pieds à 300 toises de distance, l'autre à gauche de 250 pieds à 450 toises au plus. Une troisième montagne, éloignée au plus de 400 toises, la domine par derrière de plus de 300 pieds. Entre celle-ci et la citadelle, le terrain s'abaisse au niveau de celui de la citadelle et un petit rideau [p. 10/17ds] de rochers qui n'est pas à 200 toises du corps de la place, y met à couvert un fond où l'on peut établir deux batteries de mortiers et un corps de 2 ^m hommes à l'abri du feu de la citadelle, et absolument garanti d'une sortie par le feu de la montagne en arrière. D'après cela, on conçoit aisément que malgré une apparence redoutable, la citadelle et à plus forte raison la ville, ne peuvent pas tenir longtemps.

Besançon pris, il reste le château de Blamont mauvais poste et le fort Saint-André sur Salins [p. 10/17it] beaucoup meilleur dont il faut s'emparer. Le Fort Saint-André sur Salins protège les salines de cette ville ; il ne commande aucune route mais il donne un asile sûr à un petit nombre d'hommes contre les habitants du pays jusqu'à ce qu'ils soient complètement désarmés. Il tient d'ailleurs en bride la ville de Salins qui est la seconde de Franche-Comté.

Alors l'armée victorieuse s'étend dans toute la Franche-Comté et dans la partie voisine de la Bourgogne sans aucune difficulté. Après avoir fait le siège d'Auxonne, unique place que les Français aient sur la Saône, d'une force très médiocre et très négligée en raison de son éloignement de la frontière. Elle peut d'une part marcher droit sur Paris par Dijon ; d'une autre, faire un détachement sur Lyon à qui elle couperait tous les approvisionnements qui lui viennent par la Saône, s'il voulait résister mais où il n'est pas douteux au contraire que l'Armée Royaliste sera reçue à bras ouverts ; et enfin, donner la main à tous les royalistes de l'intérieur qui ne seront plus retenus par aucune crainte quand ils verront au milieu d'eux [p. 11/17ds] une armée pour les soutenir et les soustraire au joug odieux du Directoire ; qu'ils voleront même, à n'en point douter, au-devant de ces troupes victorieuses, quand ils sauront que le Roi de France est à leur tête, apportant avec les bienfaits d'un nouveau règne de clémence et de bonté, la force pour détruire le régime tyrannique qui les opprime depuis si longtemps.

L'Armée Royaliste et Suisse peut facilement exécuter toutes ces opérations avec les forces qu'on lui a supposées ; elle serait peut-être à la vérité, dans le cas de manquer de cavalerie, mais outre que [p. 11/17it] la Sundgau, la Franche-Comté et le Bugey premier théâtre naturel de la guerre, est un pays de montagnes où elle est de peu d'usage, l'Armée impériale pourrait lui fournir 4 ou 5 ^m hommes de cavalerie légère, qu'on pourrait suivant le besoin augmenter par la suite, et aussi quelques compagnies d'artillerie qui ne lui seraient pas moins nécessaires.

Outre le grand avantage de cette attaque au sein de la France même, il en résulte un autre objet non moins essentiel, celui de seconder les glorieux progrès de l'Armée d'Italie qui, déjà arrivée au pied des Alpes, n'a plus qu'un pas à faire pour se trouver dans le midi de la France. L'Armée Royaliste et Suisse lui aplanirait bien des difficultés en faisant marcher le Corps de réserve qu'elle aurait laissé dans le Pays de Vaud pour entrer par Genève dans la partie de la Savoie non encore occupée. On s'en emparerait sans beaucoup d'obstacles, et on aurait l'avantage [p. 12/17ds] de pouvoir

venir prendre à revers les débris de l'Armée Française d'Italie qui se trouverait prise entre deux feux dans les passages des Alpes. Ce corps se mettrait ensuite en communication avec l'armée victorieuse des alliés d'Italie qui occuperait alors la Savoie et le Dauphiné. Les Royalistes et Suisses qui auraient soumis Lyon, recevraient d'elle les secours qui pourraient lui être nécessaires suivant l'exigence des cas.

L'Armée Impériale d'Allemagne qui pendant ce temps aurait conquis une partie de l'Alsace, fournirait les mêmes secours à l'aile droite de l'Armée Royaliste. Elle achèverait la conquête de [p. 12/17it] cette province et continuerait de l'occuper jusqu'aux arrangements définitifs de la paix générale.

La réunion des Suisses à l'Armée Royaliste et leur entrée en France, auraient le grand avantage de calmer tous les soupçons et de faire taire toutes les défiances. Les Suisses ne peuvent être suspects aux Français, accoutumés à les voir comme auxiliaires dans leurs armées, former la Garde de leurs Rois, ils apparaîtront comme les soutiens de cette même autorité royale pour laquelle ils ont versé leur sang tant de fois, et en dernier lieu surtout, lors de l'affreux attentat qui vint à bout de l'anéantir.

D'un autre côté, toutes sortes de motifs doivent déterminer les Suisses à accepter un aussi honorable emploi. Les Suisses sont de toutes les puissances de l'Europe, celle qui a le plus d'intérêt de détruire ce monstre politique qui menace tous les gouvernements de leur destruction, et de voir se [p. 13/17ds] rétablir la Monarchie française. Jamais cette Monarchie, à son plus haut degré de puissance, ne fut pour eux d'un voisinage aussi funeste que leur a été la République. Si les Français voulurent quelquefois les attaquer par la force des armes, ils échouèrent toujours dans leurs entreprises. Une seule fois les Bourguignons, sous leur duc Charles le Téméraire, ont pénétré jusqu'à Morat dans le Canton de Berne ; mais la destruction presque totale qu'ils y essayèrent, appris à leurs descendants à respecter un peuple à qui la nature a donné du courage et de si formidables barrières.

Si les Français de nos jours ont en si peu de temps surmonté tous ces obstacles, c'est que contre [p. 13/17it] leurs nouveaux moyens de conquête, les anciens moyens de défense devaient perdre toute leur énergie. Accoutumés à trouver dans les rangs mêmes de leurs ennemis de nombreux partisans que leur a déjà gagnés la séduction de leurs principes, ils n'ont qu'à se montrer pour dissiper des armées, ou du moins pour les entourer d'ennemis qui paralysent leurs forces et par les menées de qui tous les liens se détruisent, toutes les autorités sont désorganisées. Alors les oppositions partielles deviennent inutiles et ne servent qu'à offrir plus de victimes à la violence et à la barbarie. C'est ainsi que s'est faite la conquête de la Suisse par une armée dont la valeur en a bien moins le mérite que la perfidie et les manœuvres insidieuses du gouvernement qu'elle a servi. [p. 14/17ds]

Voilà ce qu'a produit aux Suisses cette indécision si désastreuse, cette politique timide qui au lieu d'une conduite énergique leur a fait embrasser la voie contraire. Embarrassés dans une lutte continuelle contre les instigations secrètes de révolte et les machinations perfides de toute espèce qu'on ourdissait au milieu d'eux, les terreurs paniques se succédaient pour fatiguer les peuples et lasser leur bonne volonté. Plusieurs années de dépenses, de fatigues et d'alarmes, n'ont abouti qu'à leur ruine.

Cette conduite sage et vigoureuse qu'il a été si funeste à la Suisse de n'avoir pas suivie, est actuellement la seule ressource et son accession à la ligue des Puissances doit avoir pour objet : 1^{er} de rétablir en France un gouvernement à l'abri duquel elle puisse [p. 14/17it] respirer avec tranquillité, 2^e de profiter de la circonstance pour mettre son existence politique à couvert de toute insulte.

La Suisse, par la nature de son gouvernement et par l'espèce de ses forces militaires, ne peut avoir l'ambition des conquêtes. Redoutable dans ses foyers, elle a

autant de force pour les défendre qu'elle en a peu pour s'agrandir. Elle ne peut donc avoir en vue que des acquisitions qui, en renforçant sa sûreté intérieure, ne l'obligent point à entretenir une armée et ne l'exposent pas à des invasions ou à des guerres étrangères. Sa position examinée attentivement, désignera celle de ce genre qui lui conviennent [p. 15/17ds] le mieux et qui peuvent être le prix de son dévouement à la cause commune et des services qu'elle est dans le cas de lui rendre.

Huningue dont l'artillerie peut tonner sur Bâle, est pour la Suisse un sujet d'inquiétudes et d'alarmes. Le jour où tombera cette forteresse élevée contre la terreur expresse des traités avec la France, sera un jour de fête pour toute la Suisse. Cette démolition qu'il faut faire complète ne convient guère moins à l'empereur et à l'empire, car la France perd par là une entrée dans le Brisgau et une défense pour sa frontière. Le petit château de Landskron menace pareillement la frontière de Soleure : il faut l'abandonner à ce canton. Depuis Huningue jusqu'à l'autre bout de la Suisse, le Jura sépare ce pays de la France ; cependant, il y a quelques passages entre les mains des Français, notamment le passage [p. 15/17it] important de Jougne pour arriver sur Yverdon, et celui des Rousses sur Nyon : il faut les abandonner avec les villages voisins au Canton de Berne qui les touche. Enfin, le Pays de Gex depuis les Rousses jusqu'au Fort de l'Écluse est une enclave de la France dans le cœur même de l'Helvétie entre le Jura, le Lac de Genève et le Rhône. Ce petit pays qui contient environ 25 paroisses et ne rapporte à la France que 40 000 ^l, lui donne une portion de la souveraineté du lac, sépare Genève et la Savoie du Canton de Berne, peut servir de lieu de rassemblement à des troupes françaises qui de là peuvent se [p. 16/17ds] répandre par de belles routes dans le Pays de Vaud et une partie de la Suisse. En augmentant la communication intime des deux États, il augmente les moyens de corruption sur les sujets des cantons. Aussi, ce petit pays a-t-il toujours été l'objet de l'ambition raisonnable d'une puissance qui ne désire de forces que pour se conserver, et en le procurant à la Suisse, on achève de la soustraire à toute influence trop marquée d'un voisin redoutable. Il est donc de l'intérêt de l'Empereur que ce pays passe sous la domination de la Suisse.

Il n'est pas douteux que, si la Savoie devait rester à la France, il faudrait aussi céder aux Suisses la petite partie de ce duché qui se trouve en-deçà de l'Arve, entre les Hautes-Alpes et le Lac de Genève, ou dans le cas contraire négocier un échange avec le Roi de Sardaigne contre quelque partie de la Suisse italienne à sa convenance.

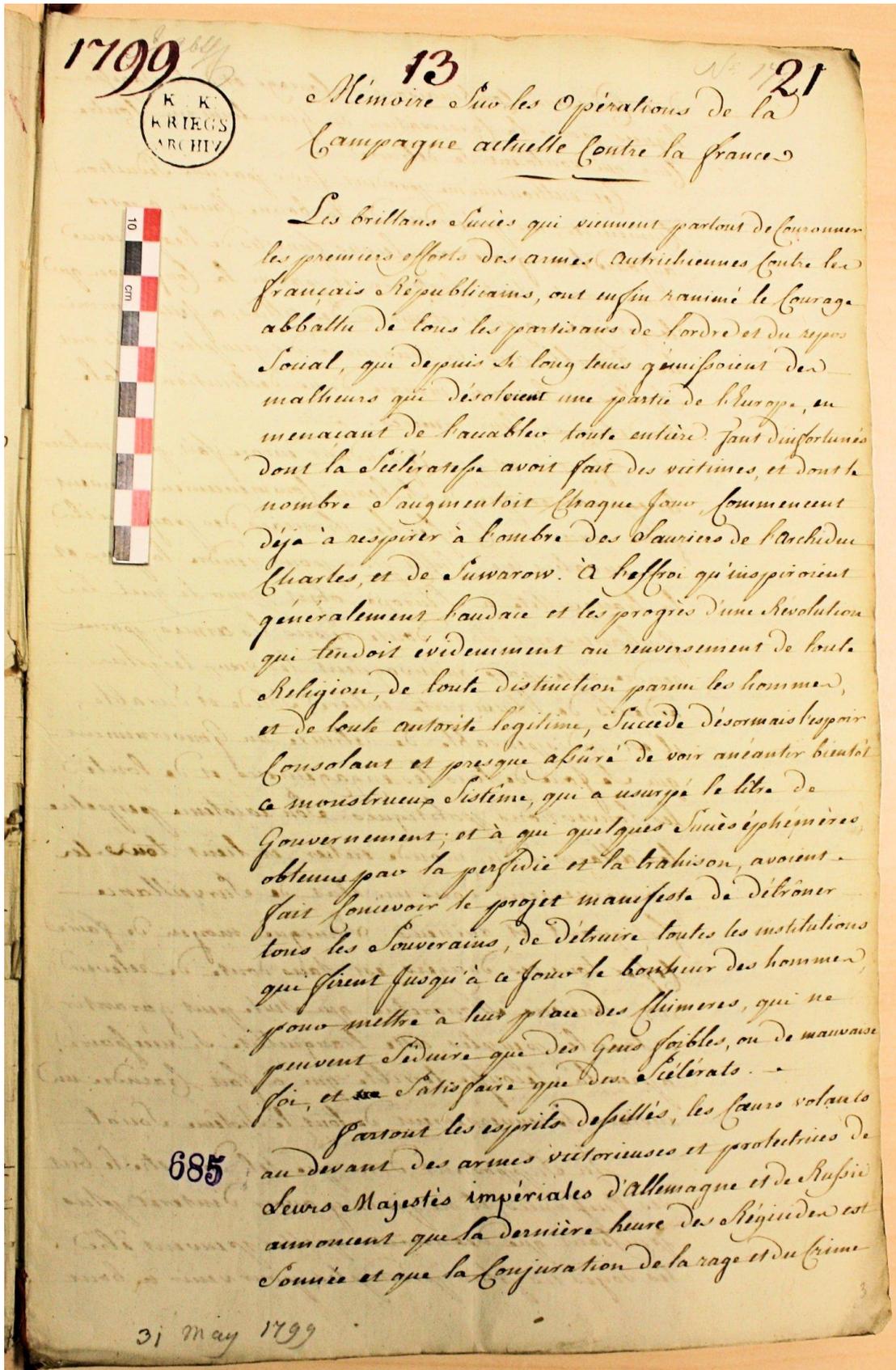
Par la réunion du Pays de Gex et du Fort de l'Écluse, des passages des Rousses et de Jougne, [p. 16/17it] la Suisse affranchie d'ailleurs de la crainte des forteresses d'Huningue et de Landskron, se trouve séparée de la France dans toute sa longueur par la chaîne du Jura extrêmement élevée, escarpée et stérile, et dont elle tient tous les passages. Elle communique directement avec Genève qu'elle affranchit du joug de la France, et avec la Savoie sans pouvoir être entamée par cette dernière puissance contre laquelle elle a aussi des barrières suffisantes. Il y a longtemps que le Suisse désire d'arriver à une position si précieuse pour elle, et l'on ne doit pas douter de son zèle à servir la cause commune si elle a l'espoir de posséder ces différents territoires. Pour prix de cette assurance positive de la part de l'Empereur, elle pourrait lui faciliter dans son pays un emprunt de quelques millions de Florins, suivant les facultés qui peuvent [p. 17/17ds] lui rester après ce que les Français en auront emporté, et consentir en outre à divers échanges ou compensations de territoires qui pourraient convenir à l'Empereur et à l'Empire vers leurs confins, et qui ne feraient qu'affermir encore davantage les barrières de la Confédération. L'Empereur pourrait leur ménager encore un avantage en consentant qu'après la paix ils gardassent comme hypothèque des sommes qui sont dues par la France, tant aux particuliers

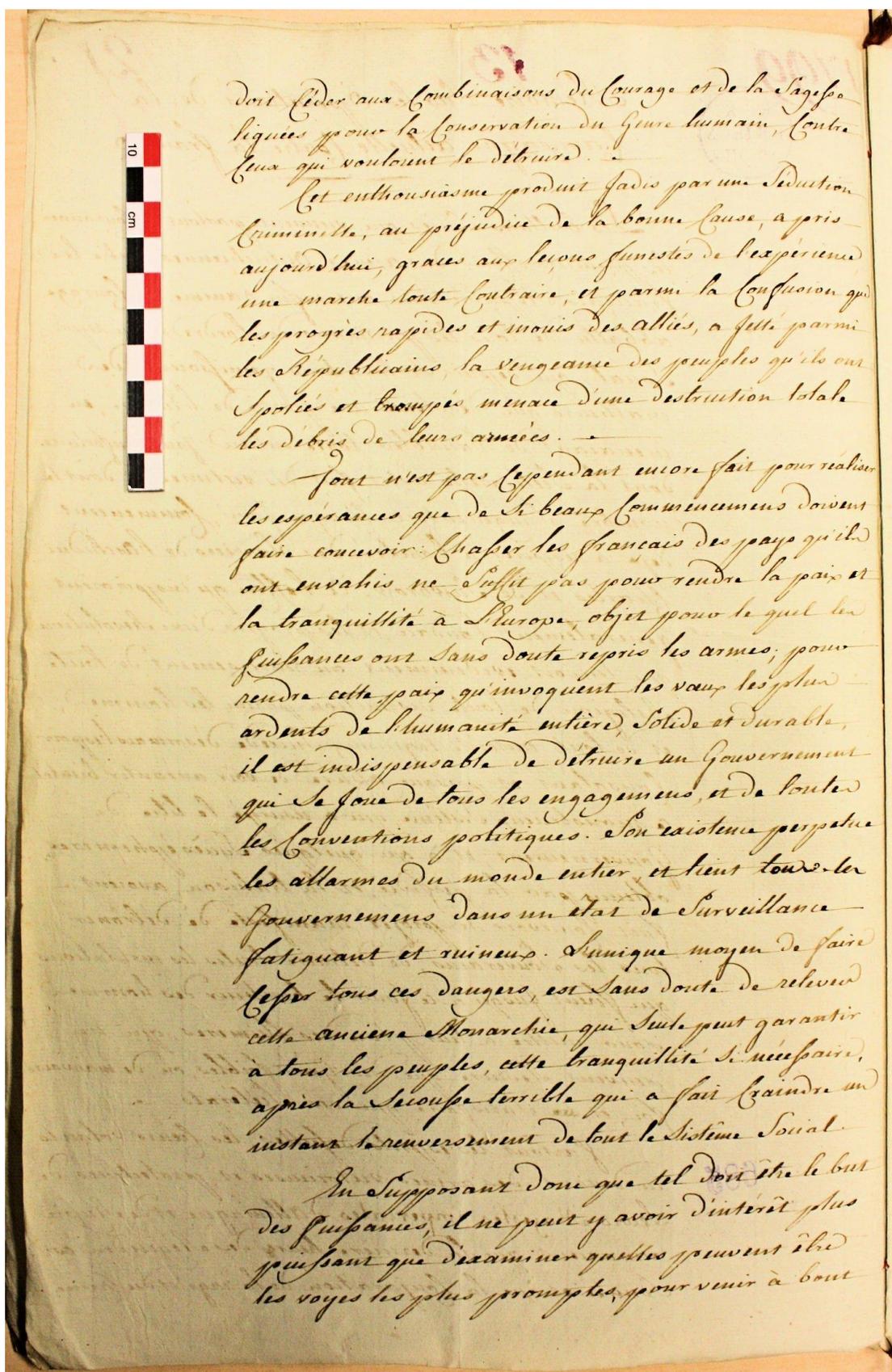
qu'aux gouvernements des 13 cantons, le château de Joux et les forts sur Salins ainsi que le revenu des salines de cette ville.

Par tous ces moyens et ceux énoncés précédemment, tous les intérêts, toutes les défiances sont ménagés, les obstacles et les difficultés [p. 17/17it] sont aplanis, et le terme de tous les maux n'attendra pas une seconde campagne. Le retour de la France à son ancien ordre des choses, étonnera par sa rapidité. La lassitude des peuples est telle, que l'entrée du Roi en France, bien loin de trouver des opposants ne sera partout qu'une marche triomphale. Les Puissances dont les exploits auront amené cette heureuse époque, obtiendront une gloire immortelle. Le bonheur de la France et le repos de l'Europe seront leur ouvrage, la reconnaissance du monde entier et celle de la postérité seront leur récompense.

Le 31 May 1799

Le C^{te} de L'espine Cap^{ne}
de la Marine Imp^{le} et R^{le}
[signature]





d'une aussi grande entreprise.

A quelque degré que la persuasion ait été poussée dans ce moment-ci en France, on ne peut se dissimuler cependant qu'il y règne encore une espèce d'esprit public, qui, quoi qu'on ne peut pas moins favorable au système actuel, seroit peut être encore susceptible d'être excitée contre l'idée d'un évènement de la part des puissances, s'il s'exécutoit sans une certaine prudence et une certaine retenue, et sans raffiner les esprits indécis. Une conduite opposée pourroit, si non soulever les Suisses des armes coalisées, du moins allumer dans le sein de la France des foyers de guerre civile, source d'une multitude de nouveaux malheurs, que l'on voit sans doute épargner à l'humanité déjà assez affligée. C'est en partant de ce principe qu'on ose exposer ici quelques vues qui semblent promettre de concilier tous les intérêts en conduisant néanmoins aux mêmes résultats.

L'attachement à la Monarchie, bien loin d'être généralement éteint dans les provinces de France, existe encore dans le sein d'une grande partie de ses habitans, que la terreur seule condamne à un silence forcé. Il importe donc d'encourager cette classe nombreuse: il ne peut pas être indifférent d'employer tous les moyens qui peuvent tempérer les convulsions et diminuer le sang qui pourroit se répandre.

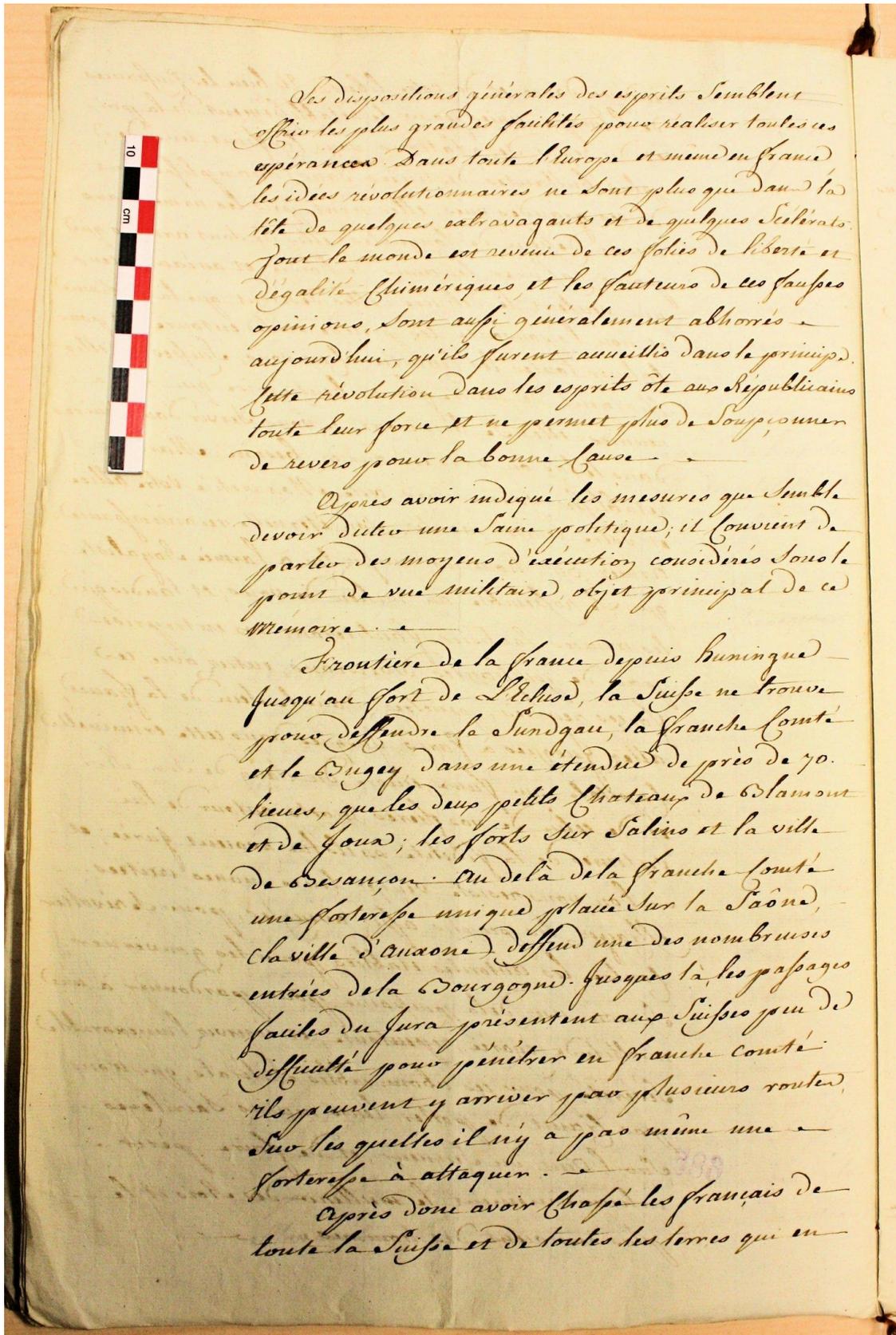
Les victoires de S. A. R. Mgr. l'Archiduc Charles, de ce héros immortel dont la gloire égale déjà celle des plus grands hommes, ses éclatantes victoires qui viennent de le porter aux portes de la Suisse, où de nouveaux triomphes vont bientôt lui ouvrir un chemin, seront suivies en peu de jours, sans doute de l'entière expulsion des Français de ces contrées, dont l'insurrection progresse de tous les costés, hâtera la délivrance: alors la Suisse rendue à sa

685



Liberté, et à son ancien Gouvernement, offre à la Coalition
de nouvelles ressources et de nouveaux alliés. La Suisse
qu'elle a soufferte n'aura pas épuisé tous les moyens,
et l'on pourra encore en tirer de grands secours.
à cette époque, on pense qu'une Démarche éclatante
de la part des puissances armées, pourroit en faisant
toutes les incertitudes et tous les esprits, hâter
l'accomplissement de leurs grands desirons. Cette
Situation plus favorable que la Suisse pour les
faire valoir et les développer avec cet avantage
qui en assure le succès. Cette démarche seroit de
reconnoître authentiquement le Successeur de l'Infortuné
Louis 16, et de son malheureux fils; d'inviter Louis 18^e
à se rendre en Suisse, et à se mettre à la tête d'une
armée Royaliste qui y seroit formée de déclarer
que le Roi de France est désormais batté des
puissances Coalisées, qu'elles se sentent par conséquent
d'être en guerre avec la France, et qu'elles ne sont
plus armées que contre les rebelles qui refuseront
de se soumettre à leur légitime Souverain.
Un Manifeste qui contiendroit ces dispositions, et
qui précéderoit en France l'entrée des armées,
y feroit indubitablement le plus grand effet.
On feroit arriver en même tems en Suisse l'armée
de Landau, qui se seroit dès lors de porter ce nom
pour s'appeller armée Royaliste de France.
On inviteroit tous les Suisses fidèles à l'homme
et à la Monarchie, à venir se joindre en Sy-
riennisant, et l'on suppose qu'elle pourroit
bientôt par ce moyen s'élever à près de 20
hommes. On droit ensuite aux Cantons Suisses:
« Depuis long tems vos intérêts vous lioient à la
Monarchie Française qui étoit l'appui de votre

indépendance et de votre liberté. Ah bien les puissances
de l'Europe unies pour le rétablissement de la paix
et du repos des nations, vous souffrent une des
plus brillantes destinées dans l'accomplissement
de ces grandes vues: elles n'ont pris les armes dans
aucun dessein de conquêtes: elles ne sont armées que
pour rassurer les amis de l'ordre, et empêcher ceux
qui veulent le détruire: elles desireront que la confiance
et non l'épouvante les précède et les entoure; et pour
calmer toutes les craintes, c'est vous, Sire, qu'elles
flattent de mettre fin à l'entreprise qui les a
réunies: elles se bornent à vous servir d'avantiers
dans le cas où vous en auriez besoin. Marchez
rétablissez vous mêmes cette Monarchie votre alliee
et votre amie, menez son éternelle renommée.
Armez vos hommes, unissez les à l'armée Royale
qui se rassemble au milieu de vous, et tandis que
les armées Royalistes faciliteront vos entreprises
par de puissantes diversions, entrez avec ces
forces réunies, pénétrez dans le sein de la France,
allez jusqu'à Paris, jusques dans cette criminelle
Capitale, qui fume encore du sang de son Roi
et de celui de vos frères morts autour de lui
victimes de la fidélité qu'il lui avoit jurée; et
si l'on vous résiste vengez leurs vaines irrités.
Effrayez les prompts à se révolter, pour se révolter
contre les autorités établies pour les gouverner;
Si non, usez de la puissance pour pardonner à une
multitude égaree, repentante; et résistez l'innocente
sévérité pour ces abominables Sectaires, qui n'ont
pas craint de porter leurs mains sacrilèges
sur l'oint du Seigneur; et de faire périr
inhumanement le meilleur des Rois et le
plus innocent des hommes »



Les dispositions générales des esprits semblent offrir les plus grandes faiblesses pour réaliser toutes ces espérances. Dans toute l'Europe et même en France les idées révolutionnaires ne sont plus que dans la tête de quelques extravagants et de quelques scélérats. Tout le monde est revenu de ces folies de liberté et d'égalité chimériques, et les facteurs de ces fausses opinions, sont aussi généralement abhorrés aujourd'hui, qu'ils furent aimés dans le principe. Cette révolution dans les esprits ôte aux Républicains toute leur force et ne permet plus de soupçonner de revers pour la bonne cause.

Après avoir indiqué les mesures que S. M. doit devoir d'adopter une saine politique; il conviendrait de parler des moyens d'exécution considérés sous le point de vue militaire, objet principal de ce Mémoire.

Frontière de la France depuis Buningue jusqu'au fort de Seltisod, la Suisse ne trouve pour défendre le Sundgau, la Franche Comté et le Bugey dans une étendue de près de 70 lieues, que les deux petits Châteaux de Blamont et de Joux; les forts sur Salins et la ville de Besançon. Au delà de la Franche Comté une forteresse unique placée sur la Saône, la ville d'Annonay défend une des nombreuses entrées de la Bourgogne. Jusques là les passages faibles du Jura présentent aux Suisses peu de difficulté pour pénétrer en Franche Comté; ils peuvent y arriver par plusieurs routes, sur lesquelles il n'y a pas même une forteresse à attaquer.

Après donc avoir chassé les Français de toute la Suisse et de toutes les terres qui en

Dépendent, la première opération à faire seroit que
l'armée autrichienne envoyât d'abord 2000 hommes
pour garder les passages de Sempstuis, Dornach
et Bâle; et qu'ensuite elle entreprit de faire le
siège d'Huningue, dont la prise est nécessaire pour
couvrir le flanc droit de l'armée qui entreroit en
France sans plus de difficulté pour le passage
du Rhin, lors qu'on est maître de Bâle et de la
Suisse. La place d'Huningue est petite, ses revêtements
mauvais; d'ailleurs attaquée suivant les règles par
une armée de 25000 hommes, elle ne peut pas tenir
plus de 10 à 12 jours de tranchée ouverte, quelque
bien défendue qu'elle soit. Quelques mortiers
placés de l'autre côté du Rhin, après avoir
entamé la tête du port, aideront singulièrement
à la reddition. Huningue prise sera remis aux
Suiſſes, pour le garder pendant la guerre, et
le rendre à la paix. Cette forteresse qu'ils
voient avec raison de mauvais œil, a influé
plus qu'on ne pense, sur la détermination
des cantons, en faveur de la neutralité, et
sur les menagemens appareus de Zurich et
de Bâle pour les Français pendant la guerre
précédente. En même temps qu'on fera le siège
d'Huningue, un détachement s'emparera du
fort de Sandserone, et le remettra au canton
de Soleure dont il menace la frontière.

Dans le même temps 2000 hommes de l'armée
royaliste et Suisse, se porteront dans le pays
de Vaud, à l'effet de chasser les Français du
pays de Gex, petit pays sans défense, situé
dans la Suisse, entre le mont Jura, et le lac de

685

9

Genève et le Rhône; ils aspireront cette Conquête par
l'occupation de Genève, qui présente peu de difficulté.
Ils couperont par là même la retraite au peu de troupes
françaises, qui pourroient occuper la partie de la Savoie
située en deça de L'Arve. Les troupes reformées entre
le lac et les hautes Alpes, n'ont qu'une retraite
difficile en repassant l'Arve: il ne faut que peu de
jours pour ces opérations, qui couvriront
parfaitement le flanc gauche de L'armée.
6000 hommes répandus depuis Genève jusqu'au fond
de l'Helvétie, suffiroient alors pour défendre le pays
contre l'invasion de toute la France. Le Surplus
des troupes qu'on pourroit laisser dans le pays de
Vaud, seriroit de Corps de réserve qui seroit fort
utilement employé au besoin, ainsi qu'on en
passera ci-après.

L'opération qu'on a indiquée pourroit être
avantageusement combinée avec la marche d'un
Corps détaché de l'armée alliée d'Italie qui
pénétreroit dans le bas Valais, par la Vallée
d'Aoste et le Grand St Bernard; et qui, après en
avoir chassé les Français, si par hazard il s'y
en trouvoit encore, pourroit prendre la partie
voisine de la Savoie et le pays de Vaud à revers.
Par ce moyen la totalité du lac de Genève est aux
alliés. Les Français éloignés du pays de Vaud, sont
séparés de la Suisse par une chaîne de
montagnes impénétrables; et l'armée Royaliste
et Suisse qui en occupera les passages, peut
déployer l'action de ses forces en avant.

Alors cette armie qui sera forte d'environ 40000

hommes, et se porta vers Jougue par la grande route
d'Iverdun avec toute son artillerie. Le passage de
Jougue bien défendu, est difficile à forcer ouvertement,
mais les Bernois dont ce passage touche le
territoire, ont une connaissance du pays qui leur
facilitera les moyens de le tourner.

De Jougue, il faut aller attaquer le Château
de Joux. Il est dominé de très près par deux
plateaux, d'où l'on peut le battre en brèche. Le
siège bien dirigé ne peut pas durer plus de 24
jours. Delà il faut que l'armée se porte par les
deux routes sur Besançon qui n'est qu'à 12 lieues
du Château de Joux, et qu'elle investisse cette place.

Besançon est une ville d'environ 30^m ames,
fortifiée, et ayant de plus une citadelle qui la
domine de près de 400 pieds; mais la ville est
entourée de montagnes très hautes, d'où on peut
l'écraser et prendre à revers tous ses ouvrages.
Les montagnes presque à pic, du côté de la ville
ne peuvent être occupées par la garnison, quelque
forte qu'elle fût, par la raison qu'il n'y a aucune
communication entre elles et la ville, dont elles
sont séparées par la rivière, et que les corps qui
les occuperoient, ne pouvant être soutenus par le
feu de la place, ni y avoir de retraite, seroient
autant de perdus. Deux de ces montagnes dominent
la citadelle, l'une de 160 pieds à 200 toises de distance,
l'autre à gauche de 250 pieds à 1050 toises au plus.
Une troisième montagne, éloignée au plus de 100 toises,
la domine par derrière de plus de 300 pieds.
Entre celle-ci et la citadelle, le terrain s'abaisse au
niveau de celui de la citadelle; et un petit rideau

685

11



de rochers qui n'est pas à 200 toises du corps de la place
y met à l'ouvert une fosse, où l'on peut établir des
batteries de mortiers et un corps de 2^m hommes à l'abri
du feu de la citadelle, et absolument garanti d'une
sortie par le feu de la montagne en arrière.

D'après cela, on pouvoit aisément, que malgré
une apparence redoutable, la citadelle, et à plus
forte raison la ville, ne pouvoit pas tenir long tems.

Besaucoyn pris, il reste le Château de Blamont
mauvais poste, et le fort S'André sur Salins
beaucoup meilleur, dont il faut s'emparer. Le fort
S'André sur Salins protège les Salins de cette ville,
il ne commande aucune route, mais il donne un avertissement
sur un petit nombre d'hommes, contre les habitans
du pays, jusqu'à ce qu'ils soient complètement
desarmés. il tient d'ailleurs en bride la ville de Salins
qui est la seconde de la franchise Comté.

Alors l'armée victorieuse s'étend dans toute
la franchise Comté, et dans la partie voisine de la
Bourgogne, sans aucune difficulté. Après avoir
fait le Siège d'Avaone, unique place que les Français
ayent sur la Saône, d'une force très médiocre et
très négligée, à cause de son éloignement de la
frontière; elle peut d'une part marcher droit sur
Paris par Dijon, d'un autre, faire un détachement
sur Lyon, à qui elle couperoit toute les
approvisionemens qui lui viennent par la Saône,
S'il vouloit résister, mais où il n'est pas douteux
au contraire que l'armée Royaliste sera reçue à
bras ouverts; et en fin donner la main à tous les
Royalistes de l'intérieur qui ne seront plus retenus
par aucune crainte, quand ils verront au milieu d'eux



une armée pour les soutenir et les soustraire au
joug odieux du Directoire; qui volent même, il
n'en faut pas douter, au devant de ces troupes
victorieuses, quand ils sauront que le Roi de France
est à leur tête, apportant avec les bienfaits d'un
nouveau règne de clémence et de bonté, la force
pour détruire le régime tyrannique qui les
opprime depuis si long temps.

L'armée Royale et Suisse peut facilement
exécuter toutes ces opérations avec les forces qu'on
lui a supposées; elle seroit peut être à la vérité
dans le cas de manquer de cavalerie; mais outre
que le Sundgau, la Franche Comté et le Bugey
premier théâtre naturel de la guerre, est un
pays de montagnes où elle est de peu d'usage,
l'armée impériale pourroit lui fournir 2 ou 3^m
hommes de cavalerie légère, qu'on pourroit
suivant le besoin augmenter par la suite,
et aussi quelques compagnies d'artillerie qui ne
lui seroient pas moins nécessaires.

Outre le grand avantage de cette attaque au
sein de la France même, il en résulte un autre objet
non moins essentiel, celui de Secourir les glorieux
progrès de l'armée alliée d'Italie, qui déjà arrivée
au pied des Alpes, n'a plus qu'un pas à faire
pour se trouver dans le midi de la France.

L'armée Royale et Suisse lui appaneroit bien
des difficultés, en faisant marcher le corps de
réserve qu'elle auroit laissé dans le pays de Vaud
pour entrer par Genève, dans la partie de la
Savoie non encore occupée. On s'en empareroit
sans beaucoup d'obstacles, et on auroit l'avantage

13.



de pouvoir venir prendre à revers les débris de
l'armée française d'Italie, qui se trouveroit prise
entre deux feux dans les passages des Alpes.
Le Corps se mettroit ensuite en communication
avec l'armée victorieuse des alliés d'Italie, qui
occupoit alors la Savoie et le Dauphiné. Les
Royaumes et Suisses qui auroient soumis Lyon,
recevroient d'elle les secours qui pourroient lui être
nécessaires suivant l'exigence des cas.

L'armée impériale d'Allemagne qui pendant
ce tems auroit conquis une partie de l'Alsace,
fourniroit les mêmes secours à l'aile droite de
l'armée royale. Elle achèveroit la conquête de
cette province, et continueroit de travailler jusqu'aux
arrangemens définitifs de la paix générale.

La réunion des Suisses à l'armée royale, et
leur entrée en France auroient le grand avantage
de calmer tous les soupçons, et de faire cesser
toutes les défiances. Les Suisses ne peuvent être
suspects aux Français; accoutumés à les voir comme
auxiliaires dans leurs armées, former la garde de
leurs Rois, ils reparoistrent comme les soutiens de
cette même autorité Royale, pour la quelle ils
ont versé leur sang tant de fois, et en dernier
lieu surtout, lors de l'assassinat qui vint
à bout de l'anéantir.

D'un autre côté, toutes sortes de motifs doivent
déterminer les Suisses, à accepter un aussi honorable
emploi. Les Suisses sont de toutes les puissances
de l'Europe, celle qui a le plus d'intérêt de détruire
ce moule politique, qui menace tous les
Gouvernemens de leur destruction, et de voir se



rétablie la Monarchie française. Jamais cette
Monarchie, à son plus haut degré de puissance,
ne fut pour un voisinage aussi funeste que
leur a été la République. Si les français voulurent
quelque fois les attaquer par la force des armes,
ils échouèrent toujours dans leurs entreprises. —
Une seule fois les Bourguignons, sous leur Duc
Charles le téméraire, ont pénétré jusqu'à Morat
dans le Canton de Berne, mais la destruction
presque totale qu'ils y éprouvèrent, rapport à leurs
descendants à respecter un peuple, à qui la
nature a donné du courage et de si formidables
barrières. —
Si les français de nos jours ont en si peu de
temps surmonté tous ces obstacles, c'est que
contre leurs nouveaux moyens de conquête, les
anciens moyens de résistance doivent perdre
toute leur énergie. Accoutumés à trouver dans
les rangs mêmes de leurs ennemis, de nombreux
partisans que leur a déjà gagnés la séduction
de leurs principes, ils n'ont qu'à se montrer
pour dissiper des armées, ou du moins pour
les entourer d'ennemis qui paralysent leurs forces,
et par les menées de qui tous les liens se
détruisent, toutes les autorités sont désorganisées.
Alors les oppositions partielles deviennent inutiles,
et ne servent qu'à offrir plus de victimes à la
violence et à la barbarie. C'est ainsi que s'est faite
la conquête de la Suisse par une armée dont la
valeur en a bien moins le mérite que la
perfidie et les manœuvres insidieuses du
Gouvernement qu'elle a servi. —

45

Voilà ce qui a produit aux Suisses cette indécision
Si désastreuse, cette politique timide, qui au lieu
d'une conduite énergique, leur a fait embrasser la
voie contraire. Embarrassés dans une lutte continuelle
contre les instigations secrètes de révolte, et les
machinations perfides de toute espèce qu'on
en disposoit au milieu d'eux, les terreurs paunières
se succédoient pour fatiguer les peuples, et saper
leur bonne volonté. Plusieurs années de dépenses,
de fatigues et d'alarmes, n'ont abouti qu'à
leur ruine.

Cette conduite sage et vigoureuse qu'il a
été si funeste à la Suisse de n'avoir pas suivie,
est actuellement sa seule ressource, et son
occupation à la suite des puissances, doit avoir
pour objet: 1°. de rétablir en France un
Gouvernement à l'abri duquel elle puisse
respirer avec tranquillité; 2°. de profiter de la
circonstance pour mettre son existence
politique à couvert de toute insulte.

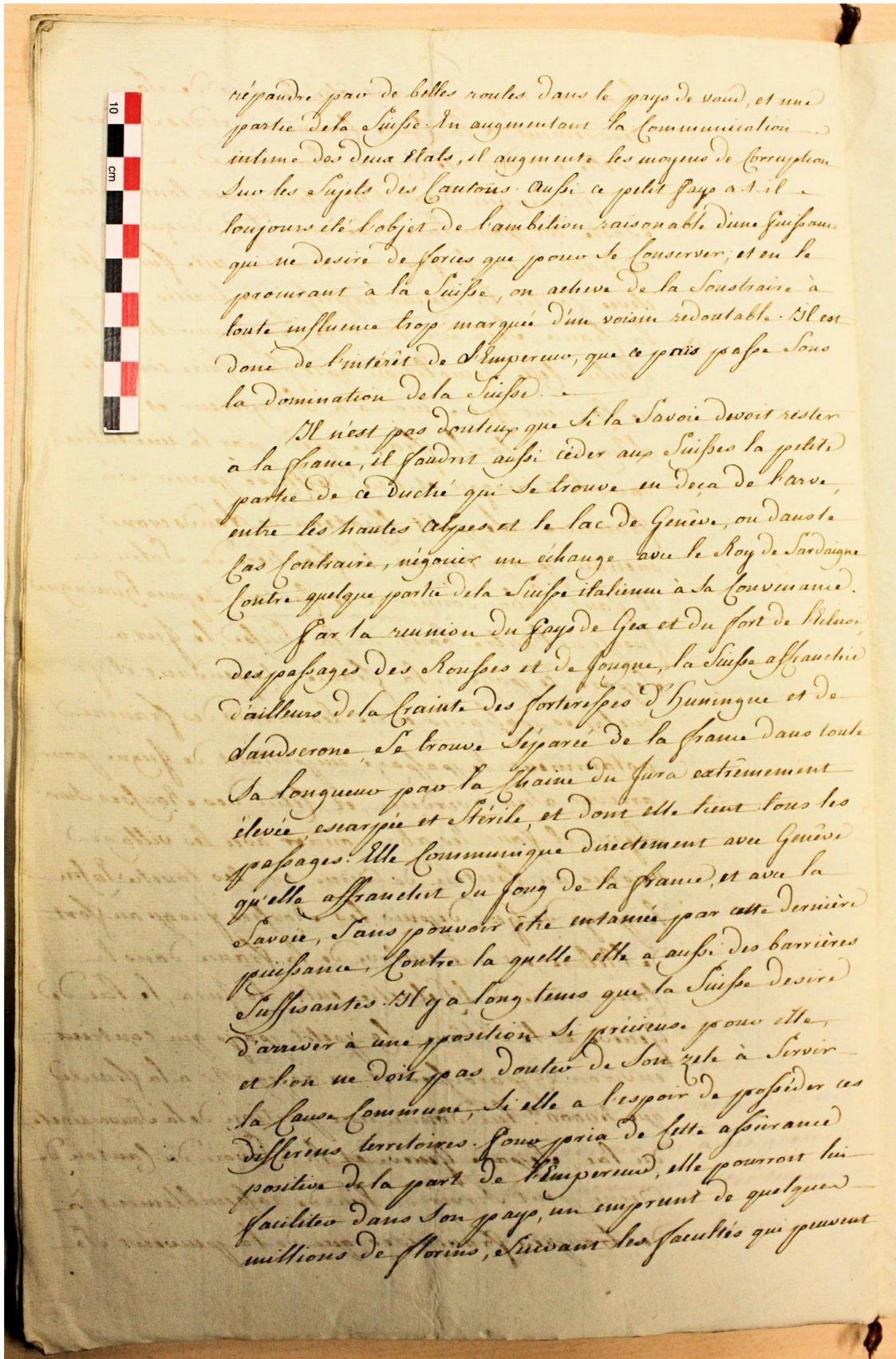
La Suisse par la nature de son Gouvernement,
et par l'espèce de ses forces militaires, ne peut
avoir l'ambition des conquêtes. Redoutable dans
ses foyers, elle a autant de force pour les
défendre, qu'elle en a peu pour s'agrandir.
Elle ne peut donc avoir en vue que des acquisitions
qui en renforçant sa sûreté intérieure, ne
l'obligent point à entretenir une armée, et ne
l'exposent pas à des invasions, ou à des guerres
étrangères. Sa position examinée attentivement
désignera celles de ce genre qui lui conviennent.



le mieux, et qui peuvent être le prix de son
dévouement à la cause commune, et des services
qu'elle est dans le cas de lui rendre.

Huningue dont l'artillerie peut donner sur
Bâle est pour la Suisse un objet d'inquiétude
et d'alarmes: le jour où tombera cette forteresse
élevée contre la tenue exacte des traités avec
la France, sera un jour de fête pour tout la
Suisse. Cette démolition qu'il faut faire complète,
ne convient que moins à l'Empereur et à
l'Empire; car la France perd par là une entrée
dans le Brisgau et une défense pour sa
frontière. Le petit Château de Sandersroun,
menace par ailleurs la frontière de Solothurn:
il faut l'abandonner à ce Canton. Depuis Huningue
jusqu'à l'autre bout de la Suisse, le Jura
sépare ce pays de la France; cependant il y a
quelques passages entre les mains des Français,
notamment le passage important de Jougne pour
arriver sur Verdun, et celui des Roubes sur
Nyon: il faut les abandonner avec les villages
voisins au Canton de Vevre qui les touche. Enfin
le pays de Gex depuis les Roubes jusqu'au fort
de Belise, est une suite de la France, dans le
Canton même de l'Helvétie entre le Jura, le Lac de
Genève et le Rhône. Le petit pays qui contient
environ 25 paroisses et ne rapporte à la France
que 10000^{fr} lui donne une portion de la Souveraineté
du Lac, sépare Genève et le Savoie du Canton de
Vevre, peut servir de lieu de rassemblement à
des troupes françaises, qui de là peuvent se

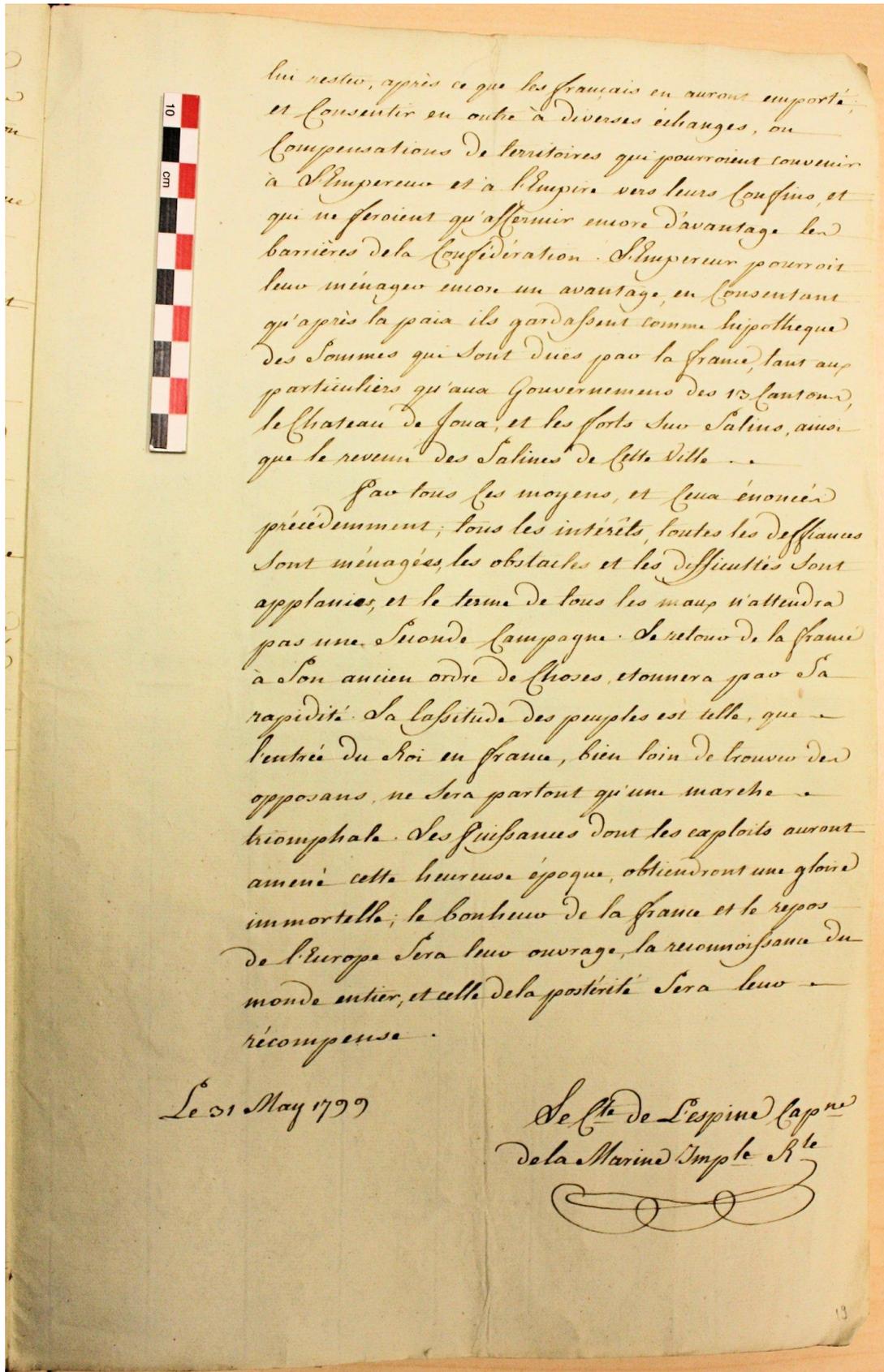
17



répandre par de belles routes dans le pays de vaud, et une
partie de la Suisse. En augmentant la communication
interne des deux états, il augmente les moyens de corruption
sur les sujets des Cantons. Aussi ce petit pays a-t-il
toujours été l'objet de l'ambition raisonnable d'une puissance
qui ne desir de forces que pour se conserver, et en le
poursuivant à la Suisse, on arrive de la Souveraineté à
toute influence trop marquée d'un voisin redoutable. Il est
donc de l'intérêt de l'Empereur, que ce pays passe sous
la domination de la Suisse.

Il n'est pas douteux que si la Savoie devoit rester
à la France, il faudroit aussi céder aux Suisses la petite
partie de ce duché qui se trouve en deca de l'Arve,
entre les hautes Alpes et le lac de Genève, ou d'autre
pas favorable, négocier un échange avec le Roy de Sardaigne
contre quelque partie de la Suisse italienne à la souveraineté.

Par la réunion du pays de Gex et du fort de Belvoir,
des passages des Alpes et de Jonque, la Suisse affranchie
de plusieurs de la Haute des fortresses d'Huningue et de
Sandserone se trouve séparée de la France dans toute
sa longueur par la chaîne du Jura extrêmement
élevée, escarpée et stérile, et dont elle tient sous les
passages. Elle communique directement avec Genève
qu'elle affranchit du joug de la France, et avec la
Savoie, sans pouvoir être entrainée par cette dernière
puissance, contre la quelle elle a aussi des barrières
suffisantes. Il y a long temps que la Suisse desir
d'arriver à une position si précieuse. pour elle,
et l'on ne doit pas douter de son zèle à servir
la cause commune, si elle a l'espérance de posséder ces
différens territoires. Sans crainte de cette assurance
positive de la part de l'Empereur, elle pourroit lui
faciliter dans son pays, un emprunt de quelques
millions de florins, suivant les facultés qui peuvent



lui restent, après ce que les français en auront emporté;
et consentir en outre à divers échanges, ou
compensations de territoires qui pourroient convenir
à l'Empereur et à plusieurs de leurs Confins, et
qui ne feroient qu'affermir encore davantage les
barrières de la Confédération. L'Empereur pourroit
leur ménager encore un avantage, en consentant
qu'après la paix ils gardassent comme hypothèque
des Sommes qui sont dues par la France, tant aux
particuliers qu'aux Gouvernemens des 12 Cantons,
le Château de Joux, et les forêts du Salins, ainsi
que le revenu des Salines de cette Ville.

Par tous les moyens, et sans en venir
précédemment; tous les intérêts, toutes les difficultés
sont ménagés, les obstacles et les difficultés sont
applanis, et le terme de tous les maux n'attendra
pas une Seconde Campagne. Le retour de la France
à son ancien ordre de choses, etonnera par sa
rapidité. La lassitude des peuples est telle, que
l'entrée du Roi en France, bien loin de trouver des
opposans, ne sera partout qu'un marche
trionphale. Les Français dont les exploits auront
amené cette heureuse époque, obtiendront une gloire
immortelle; le bonheur de la France et le repos
de l'Europe sera leur ouvrage, la reconnaissance du
monde entier, et celle de la postérité sera leur
récompense.

Le 21 May 1799

Le Sr de L'Espine Capr
de la Marine Imple Rte

Venise, le 29 mai 1799. Mémoire du capitaine de L'Espine de la Marine Impériale et Royale au *Feldmarschall-Leutnant* russe Alexandre Souvorov. Ce mémoire accompagne vraisemblablement le mémoire de L'Espine daté du 31 mai 1799 (présent dans la même archive avec la même référence).

Retranscription et notes.

Lettre du chevalier de L'Espine, sans titre et sans signature (5 p.).

[p. 1/5] Né dans la Province du Dauphiné où vos armes triomphantes vont bientôt pénétrer, mes terres étaient éparses dans les Alpes et montagnes que j'ai parcourues après les instructions du feu général Bourcel. Connaissant parfaitement ces contrées, je prends la liberté de proposer à votre excellence les routes pour pénétrer dans le centre de cette horrible république, sans rencontrer aucune place de guerre, et cela par plusieurs chemins. Il est nécessaire, pour suivre ce plan, de s'emparer de la ville et de la citadelle de Turin. Vous êtes déjà maître de la ville et la citadelle étant battue par une nombreuse artillerie, doit bientôt se rendre car il est important d'être promptement maître de la ville et de la citadelle de Turin ; d'autant plus que pour réussir il faut passer les Alpes à la fin du mois de juillet pour avoir le temps d'assurer le [?]. De plus, on aura l'avantage, pour nourrir l'armée, de trouver des bestiaux et du fourrage. Il serait aussi convenable de faire faire à Turin du biscuit qui ne se gâte pas dans les transports comme le pain, et de donner dans les montagnes de l'eau de vie aux soldats.

Il serait bien à désirer qu'on eu chassé les Français de la ville de Gêne et de Savone, avant de pénétrer en France. Laisser en Piémont les troupes nécessaires pour contenir Coni, Fenestrelle et Briançon par le Mont Genève et passer les Alpes sur trois colonnes. Par la Vallée d'Aoste, passer le petit Mont Saint-Bernard ; descendre dans la Savoie par la vallée de la Tarentaise. Cette colonne conduirait la grosse artillerie.

La seconde colonne passerait par Suse, monterait le [p. 2/5] Mont-Cenis et descendrait en Savoie par la Vallée de la Maurienne.

La troisième colonne suivrait les sommités des montagnes qui séparent le Dauphiné d'avec la Savoie ; elle remonterait la Darca, passerait par la Vallée de Bardone et le col de la Roue. On laisserait un Corps dans le haut de la Vallée de Monestier pour contenir de ce côté-là la garnison de Briançon ; le reste de cette colonne continuerait sa marche par les hauteurs du Lautaret, qu'il faut garder attendu que dans une guerre des montagnes, il faut être maître des hauteurs. Cette colonne communiquerait avec celle qui passerait par la Maurienne par les cols de Talloires, de Taujani ; et outre cela, cette colonne descendrait dans la Vallée de l'Oisans, de là monterait par le Pas de la Coche et paraîtrait par les montagnes qui dominent la Vallée du Grésivaudan, par la gauche de L'Isère, en même temps que l'armée qui aurait passé par la Savoie entrerait dans le Dauphiné par la belle vallée de Grenoble.

Les colonnes du centre et de la droite qui auraient passé par la Tarentaise, se seraient réunies à Mont Mailant. Le gros de l'armée réunie à Mont Mailant devrait se hâter de s'emparer des montagnes de la Grande Chartreuse qu'on attaquerait de plusieurs côtés. Ces montagnes sont la vraie citadelle du Dauphiné : prendre Barraun, petit fort à quatre bastions, qui est dominé. On laisserait des corps bien postés pour

entretenir la communication avec le Piémont par les vallées de la Maurienne et de la Tarentaise. Il faudrait marcher promptement sur la grande ville de Lyon sur deux colonnes. L'une passerait par Grenoble, Moirans, Ribe, Champier, Chaterai, Vienne et Lyon ; l'autre passerait par [p. 3/5] Chambéry, le pont du Bon Voisin, la Tour-du-Pin, Bourgoin et Lyon. En suivant ce plan, on pénétrerait en France par le seul endroit qui soit dépourvu des places fortes, et l'on ferait la guerre dans un pays abondant dont on pourrait tirer des fortes contributions.

Cette belle attaque contribuerait aux succès de celle qu'on doit faire contre la France par la Suisse : de ce côté, la France est aussi dépourvue des places de guerre. On peut aussi seconder l'attaque de la Suisse en faisant passer un corps par le Mont Grand-Saint-Bernard, qui descendant dans la vallée irait à Lausanne : ce corps tournerait toutes les positions que les Français peuvent ou pourraient prendre dans la Suisse. De cette manière, les armées qui auraient passé la Savoie et par la Suisse, se réuniraient au centre de la France dans cette excellente et fertile province de Bourgogne ; on y trouverait toutes les récoltes en blé, vin et fourrages qui serviraient pour la subsistance des armées conquérantes.

M. le Maréchal de Berwick, lors de la Guerre de Succession, craignait que les alliés contre la France ne l'attaquassent par la Savoie.

L'année 1746 après la bataille de Plaisance, le vaillant roi de Sardaigne Charles-Emanuel voulait qu'on pénétrât en France par la Savoie. Il connaissait les Alpes ; les alliés se décidèrent, malgré son avis, à attaquer par la Basse Province. Ces discussions durèrent quatre mois, ce qui donna le temps à Louis XV de faire venir des troupes du fond de son royaume.

J'ai donné à Monsieur le Général Liptay¹²⁷⁸ un bon mémoire sur la guerre d'Italie qui fut terminée [p. 4/5] par la paix de 1748, où l'on voit le projet de Charles-Emmanuel¹²⁷⁹.

Je désire vivement les succès des armes des coalisés. Je crois (?) l'Histoire et les Alpes, ce qui m'engage à répéter que toutes les attaques faites par la Basse Province ont été funestes aux assaillants et doivent l'être, attendu que de Nice à Toulon il faut traverser 40 lieues dans un pays aride, il y a des défilés à passer, la ville d'Antibes à prendre, la rivière d'Argens à passer. Une armée qui suit cette route ne peut être ravitaillée que par mer ; or, un coup de vent peut faire manquer les approvisionnements. Puis on trouve la forte place de Toulon qu'il faut attaquer par son côté le plus fort, attendu l'extraordinaire position de cette ville où il faut une armée de plus de cent mille hommes pour en faire la circonvallation¹²⁸⁰, ainsi que de son camp retranché et celle de ses forts. Que le fleuve du Rhône dans lequel se jette la Saône, vient des meilleures provinces de la France ; ce fleuve apporterait promptement et continuellement toutes espèces de provisions et de recrues. Que quand on aurait pris

¹²⁷⁸ Né à Nograd en Hongrie, Anton Liptay de Kisfalud (1745-1800) sert dans l'armée autrichienne. Major en 1788, il est lieutenant-colonel en 1789 et colonel en 1793. Il est nommé général en mai 1795. Pendant la campagne d'Italie, Liptay est blessé grièvement à Vérone le 26 mars 1799. Le 2 octobre, il est nommé *Feldmarschal-Leutnant* mais succombe des suites de ses blessures à Padoue, le 17 février 1800.

¹²⁷⁹ Charles-Emmanuel III de Savoie (1701-1773) est roi de Sardaigne, duc de Savoie et prince de Piémont de 1730 à 1773. Pendant la Guerre de succession d'Autriche, il écrase les Français à la bataille du col de l'Assiette, dans le val de Suse (dans la partie occidentale du Piémont, à l'ouest de Turin) le 19 juillet 1747. Treize bataillons sardes ont raison de trente-deux bataillons français qui perdent 5 000 tués et blessés.

¹²⁸⁰ Une circonvallation (du bas latin *circumvallatio*, *-onis* et du latin classique *circumvallare*, cerner) est une ligne de défenses établie par l'assiégeant d'une place pour se garder des entreprises d'une armée extérieure se portant au secours de l'assiégé (Larousse).

Toulon, l'on serait arrêté aux passages de la Durance, de la Drôme et de l'Isère, rivières qui viennent des Alpes et qui forment de très petites barrières, au lieu que en pénétrant en France par la Savoie, on est bientôt dans un bon pays, on tourne toutes ces positions et l'on se rend maître du cours du Rhône.

Ces raisons et l'expérience doivent décider, ainsi que les avis des plus célèbres généraux – le Connétable de Bourbon, Berwick, et le Roi Charles-Emmanuel –, ainsi que l'exemple des pertes qu'ont éprouvées les armées [p. 5/5] qui ont voulu pénétrer en Provence, doivent décider à attaquer la France par la Savoie, et marcher très promptement sur la ville de Lyon. On doit être certain que quand on sera maître du cours du Rhône, les places de Briançon et de Mont-Dauphin, ainsi que celles de Toulon et d'Antibes, se rendront dans le courant de l'hiver. Mais étant maître de la mer, il faut en profiter. On doit faire féconder cette belle attaque par la Savoie par des blocus, des menaces de descentes sur la Basse-Provence. Cette diversion empêcherait les Républicains de porter toutes leurs forces dans la Savoie. Je désire que vous me permettiez de servir sous vos ordres : je ne désire aucun grade que celui d'aide de camps ou de volontaire. Je suis de la Province du Dauphiné où j'avais mes terres ainsi qu'en Provence. Beaucoup de personnes se réuniront à moi. J'attends à Fiume les ordres qu'il vous plaira de me donner.

J'ai l'honneur d'être avec respect

1799 Itin

13

à 14



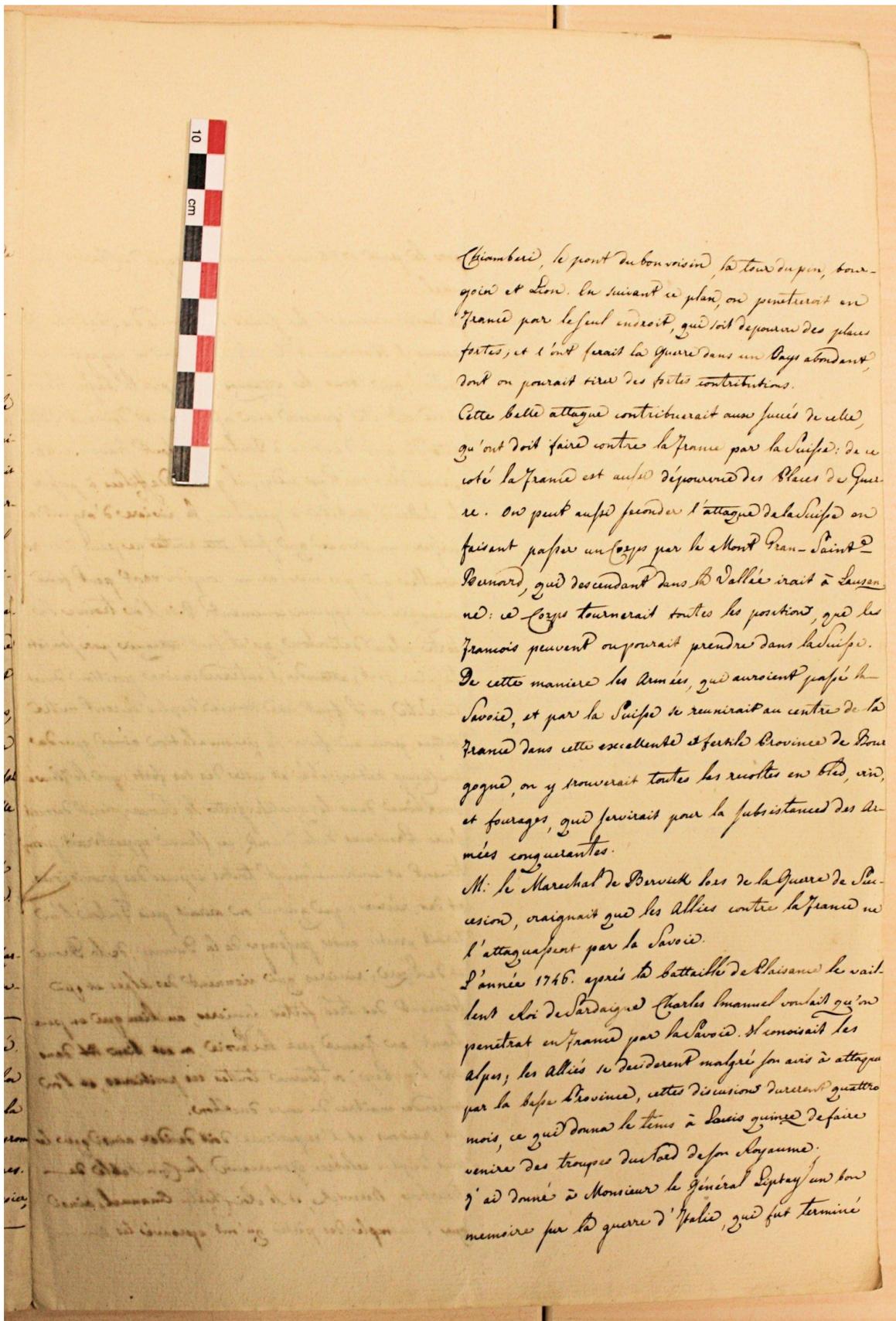
Si dans la Province de Dauphiné, on vos Ar-
 mes triomphantes ont bien tôt pénétrés, mes tentes
 étoient éparses dans les Alpes et Montagnes que j'ai
 parcourus à près les instructions du feu Général Boas
 et Connoissant parfaitement cette Province je prends
 la liberté de proposer à Votre Excellence les routes
 pour pénétrer dans le centre de cette Province de-
 publique sans rencontrer aucun obstacle de guerre et
 cela par plusieurs chemins. Il est nécessaire pour suc-
 ceder au plan de s'emparer de la ville et de la citadelle
 de Turin. Vous êtes déjà maître de la ville, et la
 citadelle étant battue par un nombre de batteries
 doit bientôt se rendre: car il est important d'être
 promptement maître de la ville et de la citadelle de
 Turin, d'autant plus que pour réussir il faut passer
 les Alpes à la fin du mois de juillet pour avoir le temps
 d'espérer se rassembler. De plus on aura l'avantage
 pour nourrir l'armée de trouvaux des bestiaux et de
 fourrage. Il serait aussi convenable de faire faire à Turin
 du biscuit, qui ne se gâte pas dans les transports com-
 me le pain, et de donner dans les Montagnes de l'eau
 de vie aux soldats.

660

Il serait bien à désirer qu'on en chassât les Français
 de la ville de Genève et de Savoie avant de pénétrer en
 France. On peut enlever les troupes occupées par
 continence Givis, Monthey, et Briançon par le Mont
 Genève et passer les Alpes par trois Colonnes.
 1^{re} Par la Vallée d'Aoste, passer le petit Mont St. Pierre
 descendre dans la Savoie par la Vallée de la
 Saône. Cette colonne conduirait à Gressy de la
 rive
 2^e La seconde colonne passerait par Susse, montrant de

1799

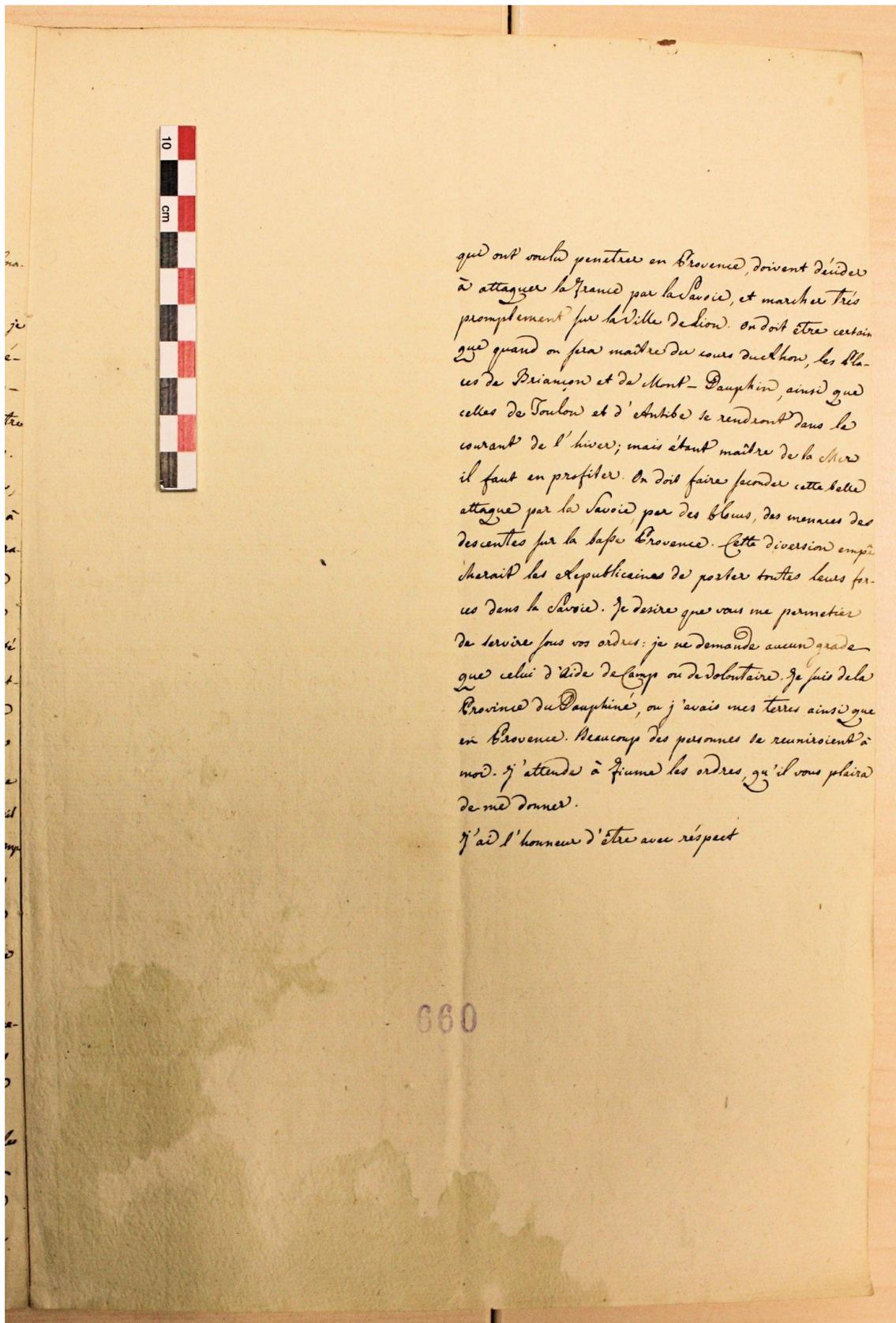
Mont-fenis, et descendrait en suite par la Vallée
Maurienne.
La troisième colonne suivrait les sommets des Monta-
gnes, qui separent le Dauphiné d'avec la Savoie; elle
remonterait la Dora; passerait par la Vallée de Bard-
netta et le col de la roue, et laisserait un corps dans le
haut de la Vallée pour contenir de ce côté la garni-
son de Briançon; le reste de cette colonne continuerait
son marche par les hauteurs de Staret, qu'il faut que
l'on attende que dans une guerre des montagnes il
faut être maître des hauteurs. Cette colonne commu-
iquerait avec celle qui passerait par la Maurienne par
les cols de Valaire de Saupand, et outre ça cette colonne
descendrait dans la Vallée de l'Isère, de là monterait
par le pas de la Roche, et paroitrait sur les Montagnes,
qui dominent la Vallée de Grésivaudan par la gauche
de l'Isère, en même tems que l'armée qui auroit passé
par la Savoie entrerait dans le Dauphiné par la belle
Vallée de Grenoble.
Les colonnes du centre et de la droite, qui auroit passé
par la Tarantaise se seraient réunies à Mont-Maillon.
Le gros de l'Armée réunie à Mont-Maillon devrait
se hâter de s'emparer des montagnes de la grande Char-
treuse qu'on attaqueroit de plusieurs côtés, ces Mon-
tagnes sont le vrai Châleau du Dauphiné; prendre
Barrand petit fort à quatre bastions, qui est domine.
On laisserait des corps bien postés pour entretenir la
communication avec le Liéumont par les Vallées de la
Maurienne, et de la Tarantaise. Il faudroit marcher prom-
ptement sur la grande Ville de Lion par deux Colonnes.
L'une passerait par Grenoble, Moirans, Alpe, Champier,
Châteaufort, Vienne, et Lion; l'autre passerait par



(Chamberi), le pont du bon voisin, la tour du pont, bour-
goin et Lion. En suivant ce plan, on pénétrerait en
France par le seul accès, qui soit dépourvu des places
fortes, et l'on ferait la guerre sans un pays abondant,
dont on pourrait tirer des fortes contributions.
Cette belle attaque contribuerait aux succès de celle,
qu'on doit faire contre la France par la Suisse: de ce
côté la France est aussi dépourvue des places de guerre.
On peut aussi prendre l'attaque de la Suisse en
faisant passer un corps par le Mont Gran-Saint-
Bernard, qui descendant dans la Vallée irait à Sion-
ne: ce corps tournerait toutes les positions, que les
Français peuvent ou pourront prendre dans la Suisse.
De cette manière les Armées, qui auroient passé la
Savoie, et par la Suisse se réuniraient au centre de la
France dans cette excellente & fertile Province de Bour-
gogne, on y trouverait toutes les ressources en bled, vin,
et fourrages, qui serviraient pour la subsistance des Ar-
mées conquérantes.
M. le Maréchal de Brunswick lors de la guerre de Sué-
dise, craignait que les Alliés contre la France ne
l'attaquaient par la Savoie.
L'année 1746. après la bataille de Chisone le vic-
teux Roi de Sardaigne Charles Emmanuel voulut qu'on
pénétrat en France par la Savoie. Il envoya ses
Alpes, les Alliés se décidèrent malgré son avis à attaquer
par la haute Province, cette discussion dura quatre
mois, ce qui donna le temps à Louis quinze de faire
venir des troupes du Nord de son Royaume.
Il ad donné à Monsieur le Général Seymour un bon
mémoire sur la guerre d'Italie, qui fut terminée



pour la paix 1748. on l'avoit le projet de Charles Emmanuel.
Je desire vivement des succès des armes des Français, je
cours l'histoire et les alpes, ce, qui m'engage à re-
péter, que tous les attaques faites par la vallée Bro-
vine ont été funestes aux Français et doivent l'être
attendu que de Nice à Toulon il faut traverser 40.
lieux dans un pays aride, il y a des défilés à passer,
la ville d'Antibes à prendre, la rivière d'argent à
passer: un armée qui fait cette route ne peut être re-
vitailée que par mer: or un corps de vent peut faire
manquer les approvisionnement. Puis l'on trouve la
forte place de Toulon, qu'il faut attaquer par son côté
le plus fort, attendu l'extraordinaire position de cet-
te ville, on il faut une armée de plus de cent mille
hommes pour en faire la circonvallation ainsi que des
bon camps retranchés et celle des ses forts: que le fleuve
du Rhône, dans lequel jette la Saône, vient de nos
seus provinces de la France, ce fleuve apporterait promp-
tement et continuellement toutes espèces des provisions
et des récrues: que quand on auroit pris Toulon l'on
seroit arrêté au passage de la Durance, de la Drome
et de la Saône; rivières qui viennent des alpes et qui
forment des très fortes barrières, au lieu que en péné-
trant en France par la Savoie, on est bien tôt dans
un bon pays, on tenoit toutes ces positions, et l'on
se rend maître du cours du Rhône.
Les raisons et l'expérience doit décider ainsi que le
avis de plus célèbres Généraux le Comte de
Bourbon, Berwick, et le Roi Charles Emmanuel, ainsi
que l'exemple des pertes qu'ont éprouvées les armées,



Ancône le 16 novembre 1799 : lettre du *Major de L'Espine au Feldmarschall-Leutnant (FML) Fröhlich*¹²⁸¹.
Retranscription et notes¹²⁸².

Manuscrit retranscrit.

Ancona, 16. November 1799.

Den 13. dieses übernahm ich Endesgefertigter von dem französischen Kommandanten des Hafens die Marine ganz samt den Magazinen und den in denselben befindlichen Gerätschaften laut eines von Sr. Exc. Herrn Generalen erhaltenen Befehls.

Den 14. um 7 Uhr abends besetzte ich die im Hafen befindlichen eroberten Kriegsschiffe mit 6 Unteroffizieren der k. k. Marine und 30 Mann Anconitaner Matrosen nebst 12 gezwungenen und 14 von den Franzosen gehaltenen neapolitanischen Gefangenen zum Wasser-Auspumpen.

Den 15. hujus, frühe bevor die Sonne aufgegangen, kamen einige mit Mannschaft bewaffnete Nachen von den in Hafen gekommenen k. russischen Schaluppen, so unter Anführung des Herrn Oberstlieutenant Messer und Kapitän Ratmanof stehen, zu den Kriegsschiffen und wollten auf denselben ihre Flaggen ausstecken ; dieses verhinderte man ihnen auf der Stelle. Sie entfernten sich sogleich, begaben sich auf ihre Schaluppen, nahmen einen Offizier und mehrere bewaffnete Mannschaft zu sich und fuhren, so verstärkt, zu den Kriegsschiffen, ehevor man von unserer Seite dieselben mit mehrerer Mannschaft versehen konnte. Als [sie] an solche gekommen [waren], sprangen sie gegen alle Vorstellungen auf die Kriegsschiffe, steckten ihre Flaggen mit Gewalt aus, obwohl die österreichische Flagge schon auf denselben wehete, welches man nicht mehr hindern konnte, indem sie an Stärke sehr überlegen gewesen. Zu gleicher Zeit landeten sie auf dem Molo della Lanterna und steckten auch daselbst ihre Flaggen aus, allwo unsererseits keine auszustecken für gut befunden wurde, weil dasselbe einen Teil der Festungswerke ausmachte und von der Marine nicht abhing. Ferners stellten die Russen zu den Magazinen der Marine, allwo bereits unsere Wachten ausgestellt gewesen, ihre Posten zwischen denselben aus, obwohl sie genau ersehen haben, dass alles sowohl zu Wasser als zu Land,

¹²⁸¹ Michael, Freiherr von Fröhlich (1740-1814, écrit également Froelich ou Frelich) est un officier général allemand servant dans l'armée autrichienne.

¹²⁸² Une retranscription de cette lettre figure dans l'ouvrage de 1901 d'Hermann Hüffer, traitant des *Sources pour l'histoire de la guerre de 1799 et 1800*. On y trouve les commentaires suivants :
[Darstellung der Ereignisse in Ancona vom 13. bis 16. November.]

Species facti. Über die von den Russen zur Aussackung ihrer Flaggen auf den ehemals gewesenen französischen Kriegs-Schiffen, die bereits von unserer Marine-Mannschaft besetzt und übernommen wurden, verübten Gewaltthätigkeiten.

[Présentation des événements survenus à Ancône du 13 au 16 novembre 1799.]

Circonstances. À propos des actes de violence des Russes arborant leurs pavillons sur les navires de guerre pris aux Français et qui étaient déjà occupés et pris en compte par les équipages de notre Marine.

Hermann Hüffer, *Quellen zur Geschichte der Kriege von 1799 und 1800 : aus den Sammlungen des K. und k. Kriegsarchivs, des Haus, Hof, -und Staatsarchivs und des Archivs des Erzherzogs Albrecht in Wien*, B. G. Teubner, Wien, 1901, 535 p., p. 488-489.

so dem Feinde zugehörte, von den österreichischen Truppen in Besitz genommen worden. So behielten die Russen den ganzen Tag ihre Flaggen nebst den k. k. österreichischen ausgesteckt. – Es ist bekannt, dass abends die Flaggen auf den Kriegsschiffen eingezogen und am Tage wieder aufgehängt werden.

Den 16. frühe wurden sowohl auf den k. k. Schaluppen, Chebeken und auf den eroberten Kriegsschiffen etc. gar keine Flaggen ausgestellt ; gegen 3 Uhr nachmittags aber haben wir zugleich auf allen erstbenannten k. k. Kriegsschiffen die österreichische Flagge ausgesteckt und die Russen verhindert, ihre Flaggen zu heben, welches, ohne die mindeste Gewalt zu brauchen, vollzogen wurde.

Chev. v. Lespine,
Oberstwachmeister.

Tentative de traduction.

Ancône, le 16 novembre 1799.

Le 13 [novembre], auprès du commandant français du port, j'ai pris le contrôle de la Marine [navires] ainsi que des magasins et des matériels trouvés à l'intérieur, selon les ordres reçus de son excellence le Général.

Le 14 [novembre] à 7 heures du soir, j'occupais les navires de guerre capturés dans le port, avec 6 sous-officiers [officiers marinières] de la Marine autrichienne et 30 marins d'Ancône, avec en plus 12 hommes contraints et 14 prisonniers napolitains pour pomper l'eau [de la cale des navires].

Le 15 de ce mois [novembre], peu de temps avant le lever du soleil, arrivèrent au port des chaloupes de guerre russes avec des équipages sous le commandement du lieutenant-colonel Messer et du capitaine de la Marine Ratmanof, qui voulurent placer leur pavillon sur les bâtiments de guerre [français] ; ils en ont été empêchés sur-le-champ. Ils se sont éloignés aussitôt, sont allés à leurs chaloupes, ont emmené un officier et plusieurs hommes armés et se sont dirigés ainsi renforcés vers les bâtiments de guerre, avant que nous puissions équiper plusieurs équipages de notre côté. Arrivés à ce point, contre toute attente, ils ont sauté à bord des bâtiments de guerre et ont hissé de force leur pavillon alors que le pavillon autrichien y flottait déjà, chose que l'on ne pouvait empêcher sauf à disposer d'une force largement supérieure. Dans le même temps, les Russes ont débarqué au môle de la Lanterne où ils ont également déployé leurs pavillons, chose qui de notre côté n'avait pas été jugée bonne car ce môle faisait partie des fortifications et ne dépendait pas de la Marine. De plus, les Russes ont placé des postes de garde entre les magasins de la Marine où nos gardes étaient déjà en poste, et ce en dépit du fait qu'ils avaient clairement constaté que tout ce qui appartenait à l'ennemi tant sur l'eau que sur terre, avait été pris en charge par les troupes autrichiennes. Ainsi, les Russes ont-ils gardé toute la journée leurs pavillons à côté de ceux de la Marine autrichienne. – On sait que sur les bâtiments de guerre les pavillons sont amenés le soir pour être hissés de nouveau le jour suivant.

Le 16 [novembre] à l'aube, aucun pavillon n'est hissé sur les chaloupes et chebecs autrichiens, et sur les bâtiments de guerre capturés. Mais vers 3 heures de l'après-midi, nous avons tous en même temps hissé le pavillon autrichien sur nos embarcations. Le drapeau autrichien a été volé sur les bâtiments de guerre [capturés] et les Russes ont empêché de hisser les pavillons, sans le moindre usage de la force.

Chevalier de Lespine,
Oberstwachmeister.

All.DA.313. Lettre du Major de L'Espine à la commission d'enquête de Vienne (Ancône 1799).
[Österreichisches Staatsarchiv Wien. AFA Italien 1799-XI-ad 150. Sans titre et sans signature.]

Lettre du Major de la Marine autrichienne de L'Espine à la Commission d'enquête de Vienne, au sujet des détails de la prise du port d'Ancône (13 au 16 novembre 1799).
Retranscription et notes¹²⁸³.

Manuscrit retranscrit.

Détails sur la prise de possession du port d'Ancône.

Woinowitsch¹²⁸⁴, der mit 800 Russen und Türken in Verbindung mit den Insurgenten seit dem August Ancona umlagerte, richtete wenig aus. Anfang Oktober kam die Division Frelich, 6 - 7000 Mann stark. Woinowitsch schien sich ungern die Ehre, Ancona zu nehmen, entreissen zu lassen, machte deutlich seinem Ärger Luft und hinderte durch beständigen Widerspruch die Operationen. Die Franzosen ergaben sich endlich am 14. den Österreichern. Noch an demselben Tage nahm der Major Lespine, obgleich die eigentliche Besetzung erst am 15. erfolgen sollte, von dem Hafen und den französischen Schiffen Besitz¹²⁸⁵. Il avait rassemblé tous les pavillons autrichiens qu'il avait pu trouver pour les hisser au lever du soleil sur les vaisseaux et autres bâtiments de guerre acquis sur l'ennemi, et ceux qui en manquaient encore, en reçurent du chebec et de la chaloupe canonnière qui entrèrent avant le jour.

Il est bien évident, d'après cet exposé, conforme en tous les points à la plus exacte vérité, que le major de Lespine avait occupé le port, les magasins de la marine et les vaisseaux et autres bâtiments de guerre qui avaient appartenu à l'ennemi, au nom de Sa Majesté l'Empereur et Roi, avant qu'aucun autre bâtiment d'une nation quelconque fût entré dans la rade d'Ancône.

Le 15 novembre néanmoins, environ une heure et demie avant le lever du soleil, entrèrent dans le port d'Ancône trois à quatre bâtiments armés de la flottille ottomano-

¹²⁸³ Une retranscription de cette lettre figure dans l'ouvrage de 1901 d'Hermann Hüffer, traitant des *Sources pour l'histoire de la guerre de 1799 et 1800*. On y trouve les commentaires suivants :

[*Darstellung der Ereignisse in Ancona vom 13. bis 16. November.*]

Die Angabe, ein darin erwähntes Schreiben des Generals Knesevich an Lespine vom 15. November sei « der Kommission » bereits vorgelegt worden, lässt vermuten, dass der Bericht der im Laufe des Jahres 1800 in Wien eingesetzten Untersuchungskommission erstattet wurde. Er darf hier nicht fehlen [...].

[Présentation des événements survenus à Ancône du 13 au 16 novembre 1799.]

La déclaration selon laquelle une lettre adressée le 15 novembre par le général Knesevich à Lespine mentionnait déjà avoir été transmise à « la Commission », laisse à penser que la commission d'enquête créée à Vienne dans le courant de l'année 1800 a déposé son rapport. Ce dernier ne peut pas être absent [des archives] [...].

Hermann Hüffer, *Quellen zur Geschichte der Kriege von 1799 und 1800 : aus den Sammlungen des K. und k. Kriegsarchivs, des Haus, Hof, -und Staatsarchivs und des Archivs des Erzherzogs Albrecht in Wien*, B. G. Teubner, Wien, 1901, 535 p., p. 489-494.

¹²⁸⁴ Marko Ivanovitch Voïnovitch (1750-1807) est un vice-amiral de nationalité serbe, servant dans la Marine russe.

¹²⁸⁵ Voïnovitch a peu agi alors qu'il assiégeait Ancône depuis août avec 800 Russes et Turcs en liaison avec les insurgés. Début octobre arriva la Division [du général] Fröhlich forte de 6 à 7 000 hommes. Voïnovitch ne semblait pas disposé à se voir privé de l'honneur de prendre Ancône, montrant clairement sa colère et empêchant les opérations en s'y opposant sans cesse. Les Français se sont finalement rendus le 14 [novembre] à l'Autriche. Le même jour, le Major Lespine prit possession du port et des navires français, bien que l'occupation effective fût prévue pour le 15 [novembre].

russe remplis de troupes, d'où se détachèrent sur le champ plusieurs petits bateaux qui voguèrent vers les vaisseaux ci-devant français, et voulurent en prendre possession. On représenta aux premiers qui abordèrent, qu'ils étaient déjà occupés par des gardes autrichiennes qui y avaient été placées dès la veille et qu'on n'avait pas d'ordre d'y recevoir d'autres troupes. Ces premiers bateaux s'en retournèrent aussitôt, mais en ayant rencontré d'autres sur leur chemin, partis des mêmes bâtiments, et où se trouvaient des officiers et un plus grand nombre de troupes, ils revinrent ainsi renforcés et se divisèrent pour occuper à la fois les vaisseaux et le môle. Ayant jugé de leur intention, on hissa les pavillons autrichiens sur quelques-uns des bâtiments ci-devant français, dans l'idée que cette vue en imposerait, et quoiqu'il soit contre l'usage de toutes les nations de les mettre jamais avant le soleil levé. Cela n'empêcha pas cependant que les Russes et les Ottomans ne montassent sur tous avec violence, ne débarquassent au môle et à la Lanterne, ne posassent partout des gardes et des sentinelles et ne hissassent les pavillons ottomans et russes sur la Lanterne même et sur les vaisseaux, bien qu'ils eussent clairement remarqué que partout il existait déjà des gardes et des sentinelles autrichiennes, et que les pavillons de Sa Majesté l'Empereur et Roi flottaient dans plusieurs endroits.

Ces diverses entreprises exécutées avec une violence qu'aurait pu seule justifier la présence d'un ennemi qu'on voyait évidemment remplacé partout par des troupes amies et alliées, eurent néanmoins complètement leur effet, sans qu'il fût possible d'y apporter aucun obstacle, attendu qu'en premier lieu les Russes et Ottomans, préparés à une agression que rien ne pouvait faire supposer de leur part, étaient infiniment supérieurs en force, et que d'ailleurs on ne se croyait pas autorisé, sans les ordres les plus précis, d'user de force contre des troupes qu'on reconnaissait pour alliées.

Les pavillons russes et ottomans restèrent ainsi flottants entremêlés avec les pavillons autrichiens, et les gardes et sentinelles de ces mêmes nations demeurèrent placées parmi les gardes et sentinelles autrichiennes.

Le major de Lespine expédia, sur le champ, monsieur le lieutenant de marine Poeltel vers monsieur le lieutenant-général [Fröhlich], avec un rapport par écrit de ce qui venait de se passer, lui demandant des ordres relativement à la conduite qu'il devait tenir dans une semblable circonstance. Cet officier revint sans lui rapporter de réponse. Le major de Lespine apprit que monsieur le général de Skal était entré dans la ville et l'avait demandé. Il le chercha partout et ne le trouva point. Il se rendit ensuite chez monsieur le général baron de Knesevich, qui était arrivé postérieurement, et qui, après s'être montré très mécontent de ce qui s'était passé, ajouta : que les pavillons autrichiens devaient flotter seuls partout où on les avait placés, et que près des gardes et des sentinelles autrichiennes on n'en devait souffrir d'aucune autre nation. Le major de Lespine crut cependant devoir attendre des ordres encore plus précis et par écrit, avant de rien entreprendre. Pendant la journée, la garnison autrichienne ayant déjà occupé la ville et les fortifications, on assigna un plus grand nombre de troupes pour la garde du port. Il en profita pour mettre des gardes d'infanterie à bord de tous les vaisseaux et autres bâtiments de guerre ci-devant ennemis et pour renforcer les postes du môle.

Vers quatre heures [de l'] après-midi, il apprit que le capitaine d'infanterie comte Basta du régiment de Thurn venait d'arriver au môle avec un détachement de son régiment, et que d'après des ordres particuliers qu'il avait reçus, il se mettait en mesure de faire évacuer aux Russes les postes qu'ils occupaient à terre conjointement avec les troupes autrichiennes. Il se rendit aussitôt sur les lieux et trouva qu'on était au moment d'en venir à des mesures violentes envers un corps de garde russe

commandé par un officier qui avait été placé devant les magasins de la marine. Il prit sur lui de défendre au capitaine comte Basta d'aller plus avant, en rassurant l'officier russe contre toute espèce d'entreprise offensive de la part des troupes autrichiennes, mais l'exhortant néanmoins à s'éloigner avec sa troupe, puis qu'ainsi l'ordonnait monsieur le lieutenant-général baron de Froelich, qui ayant un grade infiniment supérieur à celui de monsieur le commandant russe, devait être obéi indistinctement par toutes les troupes alliées, ainsi que cela avait lieu à la grande armée, où tout obéissait à monsieur le maréchal comte de Suworow. Il répéta la même chose à monsieur le capitaine de vaisseau Messer qui survint dans ce moment, en ajoutant que, si la possession d'Ancône ou de tout autre objet conquis sur l'ennemi commun pouvait causer quelque indécision des mesures provisoires, telles que celles qu'avait ordonnées monsieur le lieutenant-général, ne pouvaient préjuger sur rien, et que, bien que les troupes autrichiennes occupassent la ville et le port, tout n'en demeurerait pas moins soumis à un accord ultérieur entre les puissances. Ils persistèrent néanmoins à rester à leurs postes, et monsieur le général baron de Knesevich, à qui il en fut rendre compte, n'ayant point donné d'ordres ultérieurs, les choses restèrent dans le même état jusqu'au lendemain.

Le 16, à la pointe du jour, le major de Lespine se rendit à bord du vaisseau de guerre le *Stenge*¹²⁸⁶, sur lequel, ainsi que sur tous les autres bâtiments de la rade, ne flottait aucun pavillon, conformément à l'usage que l'on a de les amener au coucher du soleil et de ne les hisser de nouveau qu'à son lever. Le major de Lespine s'adressant aux Russes et aux Turcs qui étaient à bord, leur proposa de ne point arborer de pavillons du tout, jusqu'à ce qu'il eût été décidé quel était celui qui devait flotter tout seul, puisqu'un vaisseau ne peut porter plusieurs pavillons à la fois, ni appartenir à plusieurs maîtres. Cette proposition fut acceptée, et au lever du soleil qui survint un moment après, on ne hissa ni le pavillon autrichien ni les pavillons russes et ottomans, qui avaient flotté la veille. Ces derniers le furent à la vérité sur un ou deux bâtiments, mais sur les représentations qui furent faites aux gardes russes et ottomanes, motivées comme ci-dessus, et sur l'exemple des autres vaisseaux qu'on leur fit remarquer, ces pavillons furent amenés par les Russes et les Ottomans eux-mêmes, sans que qui que ce soit puisse alléguer avec quelque fondement qu'il ait été employé, pour cela, d'autres moyens que ceux de la persuasion déjà indiqués. Les vaisseaux et la Lanterne restèrent ainsi sans pavillons une partie de la journée.

À 10 heures du matin, le major de Lespine reçut un ordre écrit de monsieur le général baron de Knesevich, daté de la veille, [le] 15 novembre, qui lui enjoignait, de la manière la plus précise, d'éloigner les Russes et les Ottomans de tous les points, où ils avaient placé des gardes et des sentinelles parmi les gardes et les sentinelles autrichiennes, et d'empêcher qu'aucun autre pavillon que le pavillon autrichien ne fût arboré sur les vaisseaux et les postes du môle qu'avait évacués l'ennemi. Cet ordre lui prescrivait nommément – pièce officielle déposée à la commission – d'employer la force à défaut des moyens de persuasion et des bonnes manières, et à cet effet, une

¹²⁸⁶ Parmi les navires vénitiens pris à Venise en 1797 par l'armée d'Italien commandée par Bonaparte, certains sont incorporés dans la Marine française sous le nom des généraux tués durant la campagne d'Italie : *Banel, Beyraud, Causse, Dubois, Frantin, Laharpe, Robert, Sandos, et Stengel*. Le vaisseau « n° 13 » de 64 canons, de la classe *Fama*, est capturé à l'arsenal de Venise avant d'être lancé quelques jours plus tard sous le nom de *Stengel*, du nom du général Henri Christian Michel de Stengel (1744-1796). Général de division commandant la cavalerie de l'armée d'Italie, il est blessé très grièvement d'un coup de pistolet au bras gauche et de plusieurs coups de sabre, lors d'une charge le 21 avril 1796 à la bataille de Mondovi. Amputé, il meurt des suites de ses blessures le 28 avril 1796 à Carcassonne. Capturé à Ancône en 1799, le *Stengel* entre en service dans la Marine autrichienne en conservant son nom.

division du régiment de Thurn-infanterie, commandée par le même capitaine comte Basta déjà cité, était mise à sa disposition.

Le major de Lespine, dans l'absolue nécessité d'obéir, fit renforcer tous les postes où les Autrichiens se trouvaient mêlés avec les Russes et Ottomans, tant à terre que sur les vaisseaux. Il envoya ensuite des officiers de la marine impériale et royale à bord de chaque bâtiment, où ce mélange avait lieu, et lui-même se transporta sur le vaisseau le *Stengel*. Un moment après son arrivée, savoir entre 2 et 3 heures de l'après-midi, il ordonna d'arborer le pavillon autrichien, et les Russes et Ottomans (parmi lesquels il est à observer qu'il ne se trouvait aucun officier, non plus que sur aucun autre bâtiment ci-devant ennemi où ils avaient mis des gardes) ayant voulu pareillement arborer le leur, il leur fit savoir, par le moyen d'un interprète, que les ordres de monsieur le lieutenant-général, dont il était l'exécuteur, portaient expressément que nul autre pavillon ne devait être arboré que le pavillon autrichien, et qu'attendu que monsieur le commandant russe lui-même devait reconnaître monsieur le lieutenant-général pour son supérieur, personne n'avait le droit de s'opposer à l'exécution de ses ordres. Un Turc, qui tenait le pavillon ottoman entre ses mains, se disposant à le hisser malgré cela, le major de Lespine lui fit expliquer encore mieux les ordres, dont il était porteur, et sur l'insinuation d'un bas-officier russe lui-même, qui lui adressa la parole, il finit par se désister.

Au moment où le pavillon autrichien fut hissé sur le vaisseau le *Stengel*, il le fut également sur tous les autres bâtiments qui avaient appartenu à l'ennemi et sur les bâtiments de la flottille autrichienne qui n'en avaient point arboré non plus de toute la journée, conformément aux instructions qu'avaient reçues les officiers commandés partout à cet effet, et sans que, nulle part, il ait été commis l'ombre d'une offense envers les pavillons russes et ottomans auxquels aucun individu sous les ordres du major de Lespine ne s'est permis de porter la main. Quant à la Lanterne, il n'y fut arboré aucun pavillon, attendu que cet ouvrage faisait partie de la forteresse, où il n'en avait été arboré dans aucun endroit.

Le major de Lespine déclara ensuite aux Russes et aux Ottomans qui se trouvaient sur le vaisseau le *Stengel*, que d'après les mêmes ordres qu'on leur avait déjà cités, la garde des vaisseaux et autres bâtiments qui avaient appartenu à l'ennemi, ne devait être uniquement composée que de troupes autrichiennes, et qu'y en ayant déjà à bord une quantité plus que suffisante pour leur sûreté, la présence de toute autre troupe devenait, dès ce moment, superflue ; ce qui devait les décider à se retirer.

Cette intimation faite sur tous les bâtiments, dans le même temps, par les officiers qui y avaient été envoyés, fut suivie, presque partout, de l'évacuation immédiate et sans opposition des Russes et des Ottomans. A bord du vaisseau le *Stengel* seulement, où se trouvait le major de Lespine lui-même, leur éloignement souffrit quelque difficulté. Elle survint de l'arrivée inopinée d'un officier russe, qui, s'approchant dans un canot au moment où une partie des Russes et des Ottomans étaient déjà embarquée dans le bateau qui devait les transporter à terre avec armes et bagages, leur cria de loin qu'ils ne devaient point quitter le vaisseau en aucune manière, et que, si on les y obligeait, ils n'en devaient sortir qu'après avoir déposé les armes.

Le major de Lespine invita cet officier à monter à bord pour lui faire part des ordres qu'il avait reçus, qui probablement lui auraient fait rétracter celui qu'il venait peut-être imprudemment de donner à une troupe, sur laquelle rien n'annonçait qu'il eût une autorité directe. Cet officier ne répondit que par des brusqueries et refusa absolument de monter, en répétant la même défense et s'éloignant avec précipitation.

Après son départ le major de Lespine tacha de persuader aux Russes et Ottomans qui refusaient désormais de se retirer, de ne point tenir compte de ce qu'avait pu dire un jeune officier tel que celui qui leur avait parlé, qui au surplus n'était pas en droit de leur donner des ordres contraires à ceux du général autrichien qui commandait en chef dans cette contrée. Ils furent sourds à toute espèce de raisonnement, et sur ce qu'il leur fut déclaré qu'ils devaient néanmoins se retirer indispensablement, ils déposèrent leurs armes, prirent seulement leurs bagages et leurs provisions et s'embarquèrent dans le bateau qui était préparé pour les recevoir. Le major de Lespine ne voulut point accepter leurs armes, mais il les fit embarquer avec eux ainsi que leurs pavillons, restés sur le vaisseau, dans le même bateau qui les conduisit à terre. Arrivés sur le rivage où le major de Lespine les suivit, ils refusèrent d'abord d'emporter leurs armes et leurs pavillons, ainsi qu'ils y furent invités. Elles furent mises à terre sous la garde d'une sentinelle, ainsi que les pavillons, avec ordre que personne autre n'osât y toucher que les Russes eux-mêmes ; et au bout de quelques instants ils vinrent effectivement les reprendre.

Le major de Lespine se transporta ensuite à la Lanterne, seul endroit où il [sic] resta encore un corps de garde russe, et où s'était rendu le même officier qui avait passé auprès du vaisseau le *Stengel*. Il conduisit avec lui le capitaine comte Basta, et adressant la parole en italien à l'officier qui entendait fort bien cette langue, il lui expliqua les ordres qu'il était chargé de mettre en exécution, en l'exhortant en conséquence à se retirer avec sa troupe. L'officier répondit qu'il ne reconnaissait d'autres ordres que ceux de son propre commandant, et que jusqu'à ce qu'il reçût de lui l'ordre de se retirer, il resterait à son poste.

Le major de Lespine lui observa qu'il n'était à ce poste que depuis un moment, et vraisemblablement, sans que personne le lui eût particulièrement désigné, puisque jusqu'au moment de son arrivée il n'y avait point eu d'officier ; qu'en conséquence il s'exposait à une grande responsabilité en voulant s'y maintenir avec violence, sans savoir si c'était véritablement l'intention de son commandant-même ; qu'au surplus les ordres de monsieur le lieutenant-général devaient avoir leur exécution, puisqu'il ne pouvait, dans la circonstance actuelle, y en avoir de supérieurs aux siens, et qu'il aurait à se reprocher tout ce que son opposition pouvait avoir de suites fâcheuses. Sur cela cet officier demanda à s'éloigner un moment pour aller prendre les ordres de son commandant, désirant que tout restât dans l'état actuel jusqu'à son retour, ce qui lui fut promis. Il revint effectivement, au bout d'un quart d'heure, apportant à sa troupe l'ordre de se retirer, qu'il lui cria de loin, et qui fut exécuté sur le champ avec armes et bagages et sans autre difficulté. Ce corps de garde fut [sic] se réunir sur le môle aux autres Russes qui s'étaient déjà retirés d'eux-mêmes des postes qu'ils avaient occupés devant les magasins de la marine, et quelques moments après tous ceux qui étaient à terre regagnèrent leurs bâtiments qui se trouvaient à l'ancre à très peu de distance.

Ainsi s'effectua, dans la plus exacte vérité, l'éloignement des Russes et des Ottomans de tous les postes et de tous les bâtiments où ils s'étaient introduits après l'occupation des troupes autrichiennes, sans que réellement la moindre violence ait été exercée contre aucun individu russe ou turc, ou qu'il eût été faite la plus légère offense au pavillon de l'une ou de l'autre puissance.

All.DA.314. Liste des officiers de Trieste en mars 1809.

[Artur von Khuepach, *Geschichte der K.(u.)K. Kriegsmarine 1802-1814*, p. 292.]

Rangliste
gesamter Officiers, Beamten, Ärzte und Marine-Cadetten

Triest, 22. März 1809

| Charge | Name | Rang | Anmerkung |
|----------------------------|---|---|--|
| Generalm.
Fregattenkap. | Joseph Grat de L'Espine
Augustin v. Coninck | 22. August 1808
10. März 1802 | Marinekommandant
zugeteilt Erzh. Johann
Oberst 1. April 1809 |
| „ | Joh. Nep. Maidich | 13. März 1802 | Fiume |
| „ | Mathias Flanagan | 14. März 1802 | Triest |
| Linienschiffsleutnants | Blasius Masearich | 9. März 1802 | Zengg.
Kanonierschaluppe
Nr. 8 |
| | Thomas Ivanussich | 11. März 1802 | Triest für „Eolo“ |
| | Michael Accurti | 13. März 1802 | Triest für „Pilade“ |
| | Ludwig Civriani | 18. März 1802 | Triest.
Kanonierschaluppe
Nr. 2 |
| | Saverio Salvini | 19. März 1802 | Porto Rè.
Kanonierschaluppe
Nr. 5 |
| | Peter Craglich I (Vater) | 20. März 1802 | Carlopago.
Kanonierschaluppe
Nr. 6 |
| | Markus Bendai | 21. März 1802 | Fiume.
Kanonierschaluppe
Nr. 13 |
| | Serafin v. Pörtl
Charl. Comte | 23. März 1802 | Kommandant „Eolo“ |
| | Mogniat de Pouilly
Henry Comte
de Taulignan | 27. März 1802
28. März 1802 | Kommandant „Delfino“
Triest.
Kanonierschaluppe
Nr. 1 |
| | Joseph Fischer | 29. März 1802 | Triest.
Einkaufskommission |
| Victor Liendi | 8. April 1802 | Triest.
Ausüstungsdirektor,
bekommt „Delfino“ | |
| Peter Muner | 1. September 1806 | Triest.
Magazinsverwaltung | |
| Fregatten-
leutnants | Joseph Baron Pollini | 24. März 1802 | Triest.
Kanonierschaluppe
Nr. 9 |
| | Anton Vittorello | 25. März 1802 | Triest.
Kanonierschaluppe
Nr. 7 |

SAILING SHIPS OF THE AUSTRIAN NAVY

Does not include smaller vessels (brigs, schooners, gunboats) or any in service before 1814. New ships taking the names of earlier vessels are marked with a roman numeral (II, III). Except for the frigate *Schwarzenberg* (built by Navale Adriatico, Trieste) all ships were constructed in the Venice Arsenal. Principal source: Franz F. Bilzer, "Die Schiffe und Fahrzeuge der k.(u.)k. Kriegsmarine," *Marine—Gestern, Heute* 12 (1985), no. 3 to 15 (1988), no. 2 (continuing series, in eleven parts). NOTE: most ships entered service within a year of being launched.

| Ships of the Line | Laid down | Launched | Scrapped |
|---|-----------|----------|----------|
| <i>Severo</i> (ex- <i>Rigeneratore</i>)
Rebuilt as frigate
<i>Bellona</i> 1823–24 | 1806 | 1811 | 1831 |
| <i>Italiano</i> (ex- <i>Reale Italiano</i>)
Rebuilt as frigate 1827–29;
school and harbor ship | 1806 | 1812 | 1836 |

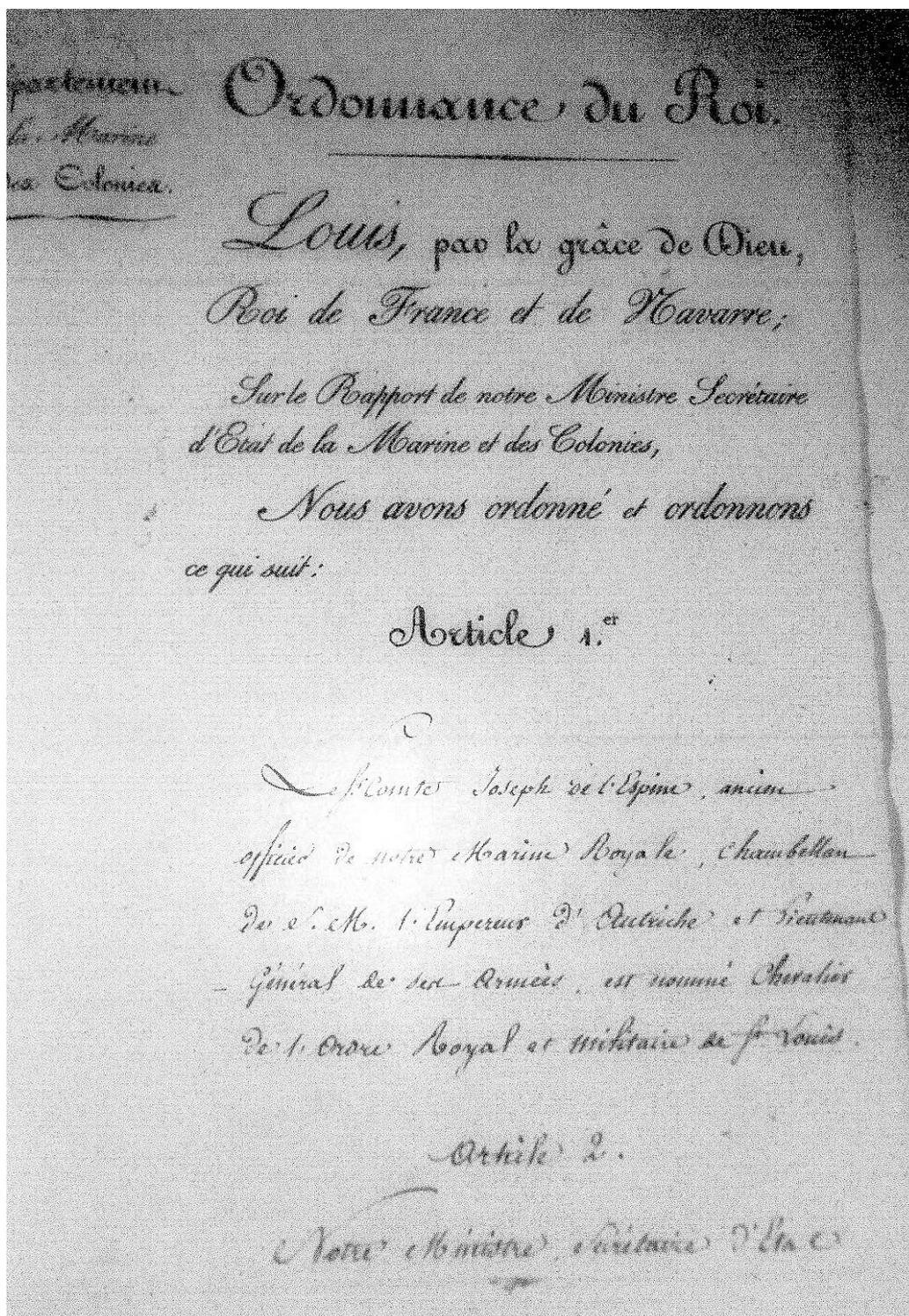
(Eight other former Napoleonic ships of the line were burned or scrapped between 1814 and 1830)

| Frigates | Laid Down | Launched | Scrapped |
|--|-----------|----------|-------------------|
| <i>Lipsia</i> (ex- <i>Principessa di Bologna</i>) | 1810 | 1811 | 1826 |
| <i>Austria</i> (ex- <i>Piave</i>) | 1810 | 1812 | 1826–27 |
| <i>Augusta</i> (ex- <i>Anfitrite</i>) | 1811 | 1815 | 1826 |
| <i>Ebe</i> | 1811 | 1821 | 1845–46 |
| <i>Guerriera</i> (renamed <i>Juno</i> in 1849) | 1811 | 1829 | 1851 ¹ |
| <i>Medea</i> (ex- <i>Moscava</i>) | 1813 | 1827 | 1842–44 |
| <i>Venere</i> (renamed <i>Venus</i> in 1849) | 1813 | 1832 | 1860 ² |
| <i>Bellona</i> (II) | 1840 | 1842 | 1868 ³ |
| <i>Novara</i> | 1843 | 1850 | 1861 ⁴ |
| <i>Schwarzenberg</i> | 1851 | 1853 | 1861 ⁴ |

All.DA.316. L'Espine est fait chevalier de Saint-Louis en 1816.

[Shd, Vincennes, AA120. Ordre de Saint Louis.]

Ordonnance de la nomination de L'Espine au grade de chevalier dans l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis, le 25 avril 1816.



au département de la Marine et des Colonies et
chargé de l'exécution de notre présente Ordonnance

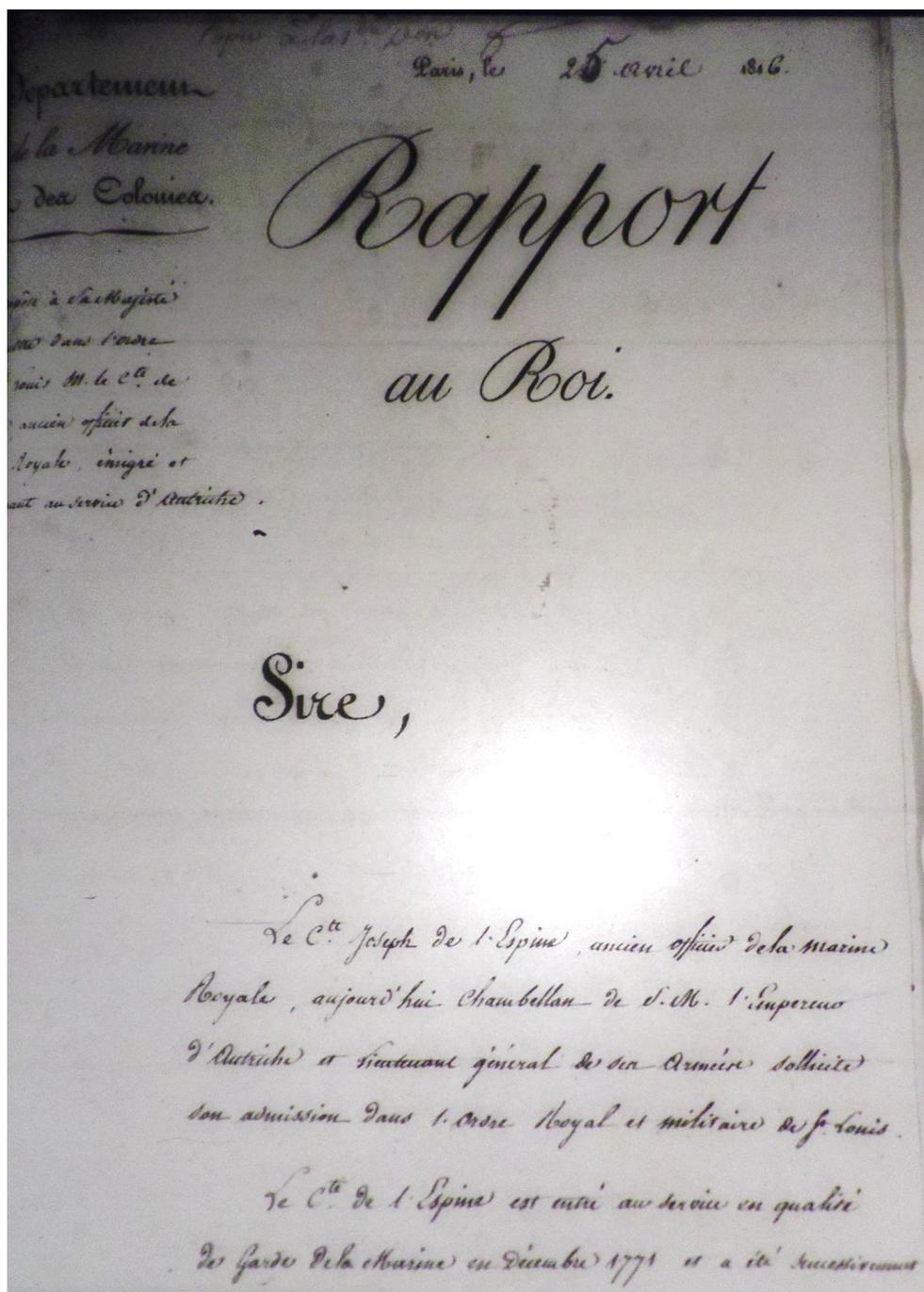
Donné à Paris en notre château des Tuileries
le 25.^{me} jour du mois d'Avril l'an de
notre règne le Vingt unième

Louis.

Le Duc de Choiseul

All.DA.317. Rapport préliminaire à la nomination dans l'Ordre de Saint-Louis.
[Shd, Vincennes, AA¹²⁰. Ordre de Saint Louis.]

Rapport au roi, faisant suite à la demande faite par L'Espine d'être admis dans l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis.



Il a continué ses services jusqu'en Mars 1792
à laquelle il émigra pour le ranger sous les Drapeaux de
Sénes ; après la démission de l'Armée de Condé il
passa au service d'Autriche .

M. de l'Espine qui compte 19 ans effectifs de
services , indépendamment des Campagnes qu'il a faites
sous les Drapeaux des Sénes , réunit tous les titres
peuvent lui mériter la grâce qu'il sollicite et j'ai
de proposer à Votre Majesté de la lui accorder .

Le Ministre

Militär-
Schematismus
des
österreichischen
Kaiserthumes.



W i e n.

Aus der k. k. Hof- und Staats-Druckerey.

1827.

Angestellte Feldmarschall-Lieutenants.

- 7 Saint-Julien, Joseph Graf, SMLO-GK., JO-Rath, GHR., ☞ ,
 Festungs-Commandant zu Königgrätz.
- W Warnsdorf, Gottfr. Freyh. v., ☞ , k. k. w. GHRath, ☞ , Ober-
 lieutenant der k. k. ersten Arcieren-Leibgarde.
- N Nimptsch, Jos. Gr. v., ☞ , k. k. w. GHRath, ☞ , Obersthof-
 meister bey Sr. kaiserl. Hoheit dem Erzherzoge Johann.
- G Grünne, Phil. Gr., ÖLO-C., ☞ , ☞ , 2. Inh. des Uhl. R. Nr. 3, und
 Obersthofmeister bey Sr. kais. Hoh. dem Erzherzoge Carl.
- S Strauch, Gottfr. Freyh. v., etc. wie Seite 7.
- S Schusteckh v. Herve, Emanuel Freyh. v., etc. wie Seite 32.
- H Hadik v. Futak, Andr. Gr., wie Seite 22.
- B Bersina v. Siegenthal, Heinr. Freyh. v., etc. wie Seite 28.
- R Radetzky, Jos. Gr., ÖLO-GK., ☞ C., RANO-R., RAO-R. 1.,
 RGO-R. 3., FLO-GK., PRAO-R. 1., BMIO-GK., HGO-
 GK., GBZO-GK., REDAT., k. k. wirkl. GHRath, ☞ ,
 HKR., 2. Inh. des Hus. R. Nr. 5., Divis. in Ungarn, zu Ofen.
- 7 Radivojevich, Paul Freyh. v., etc. wie Seite 29.
- M Mayer v. Heldenfeld, Ant. Freyh., ☞ , RAO-R. 1., Inhaber des
 IR. Nr. 45, Festungs-Commandant zu Mantua.
- M Marziani v. Sacile, Franz Ritter, SMLO-GK., Stadt- und Fe-
 stungs-Commandant, zu Prag.
- C Civallart, Carl Gr., ☞ , PRAO-R. 1., ☞ , 2ter Inh. des Uhl-
 nen-Regiments Nr. 1, Divis. in Ungarn, zu Oedenburg.
- C Crenneville, Ludwig Carl Graf Folliot v., ☞ , RAO-R. 1., SMLO-
 GK., CGO-GK., GHR., ☞ , u. 2ter Inh. des Kür. R. Nr. 2,
 Obersthofmeister bey Sr. kais. Hoheit dem Erzherzoge
 Rainer.
- S Schwäger v. Hohenbruck, Joseph Freyh., Oberst-Schiffamts-
 Commandant in Wien.
- S Schneller, Andreas v., wie Seite 31.
- L L'Espine, Joseph Gr., IO-R., SMLO-GK., FEL-R., ☞ , Inh.
 des Inf. Regts. Nr. 58, Militär-Commandant zu Mailand.
- M Mohr, Johann Friedrich Freyh. v., ÖLO-C., ☞ , SVO-GK.,
 SSGO-GK., FMVO-C., Inh. des Drag. R. Savoyen Nr. 5,
 Festungs-Commandant zu Venedig.

(58.)

Galizisches Infanterie-Regiment.

Haupt-Werbbezirks-Station: *Stanislawow*. — Stab: *Agram*.

1763 errichtet, Vierset, Carl Freyh.; 1794 Beaulieu, Peter Freyh., FZM.

1822 L'Espine, Joseph Graf, FML.

Stabs-Officiere.

Oberst u. Rgts.-Comdt. Francquen de Boquet, Peter. ~~†~~

Obstlt. Wissiak, Leopold v. ~~†~~

Majors. { Oehm, Franz v., RWO-R. 4., GHLO-R. 4.
Richter, Joseph v.

Landwehr-Bataillons-Commandanten.

Vom 1. Bat. Major. Wagrodzki, Thomas.

- 2. - (Nicht besetzt.)

Hauptleute.

Pankowicz, Onufry.
Pitschaft, Friedr. Ritter v.

Figallá v. Damberg,
Anton.

Kalliany de Kallyán,
Joseph.

Bauer, Caspar, (bey
der k. k. Gesandtschaft
in London).

Moers, Friedr. v.
Devance, Joseph.

Soyka, Joh.
Kusché, Frz.

Halecki de Bogutha,
Joseph.

Esch, Friedr. Carl.

Horvatovich, Carl.

Becker v. Wallensee,
Carl.

Richter, Pet. v.

Capitän-Lieutenants.

Kluigl, Wenz.

Frisch, Ignaz Friedr.,
SMLO-R., NM-
WO-R. 4.

Parfanowicz, Theodor.
Howiger, Aloys (Adj.
bey dem Regts.-In-
haber.)

Nikshich, Wenzel
Edler v.

Neczasek, Franz.

Oberlieutenants.

Drschatta, Jos.
Devance, Ferdinand.
Hausknecht, Joh.
Irauschek, Beno.
Podhaiski, Jos.
Hackenschmied, Carl.
Pichler, Mart.

Winge, Jos.
Patzack, Wenzel.
Kindel, Joh.
Pobefs, Jos., O.
Kubanyi de Hibbe,
Alexand.
Vellauer, Friedr. Carl.

Hofmann, Anton.
Bartel, Jos.
Eisenbach, Ferd. v.
Lipowsky, Friedrich
Freyh.
Theodorovich, Peter.

Unterlieutenants.

Elger, Joseph.
Tarnawski, Nic.
Route, Friedr.
Habiger, Anton.
Kaminski de Burczy-
mucha, Erasmus.
Ostrowsky, Jos. Ritter
v.

Herb, Frz.
Pitschmann, Ludw.
Wetteschi, Andr.
Zollern, Heiner. Gr.
Bley, Jos.
Kohout v. Waldhof, Frz.
Puzdrowski, Joh. v.
Funk, Ferdin.

Dostal, Ant.
Biny, Jos. v.
Kfeller von Sachsen-
grün, Joh. Freyh.
Späth, Vinc.
Dröbes, Ludw.
Lipowski, Andr.
Heinz, Franz.

Führliche.

Fackenhofen, Carl Frh.
Balogh de Manko Bük,
Joseph.
Zamulski, Blasius.
Spandel, Anton.
Glaninger, Ferdin.
Ohms, Wilh. Edl. v.
Föfsl, Carl.

Szacklacki de Barach-
ka, Felix.
Nikshich, Marian.
Muralt, Carl v.
Friedl v. Friedrichs-
berg, Johann.
Wieser, Anton.
Schivanovics, Nicol.

Modes, Ferdin.
Marziani de Sacile,
Franz Ritter.
Hubernagl, Anton.
Köbalz, Carl.
Rehak, Anton.
Scheibenhof v. Frosch-
mayer, Ludwig.

Cadeten.

Ordin. Muralt, Ru-
dolph v.
Ite, Mathias.
Hilgers v. Hilgersberg,
Ferdinand.
Deplessem, Anton.
Bos, Anton.
Szabliar, Nicolaus.
Reg. Berger, Johann.
Breu, Johann.
Callini, Joh. Bapt.
Gr.
Chernolatecz, Joseph
Edler v.
Czayka, Johann.

Dominkovich, Frz.
Dolsen, Lucas.
Fischer, Ludwig.
Grubichich, Daniel.
Harnischer v. Har-
busch, Gustav.
Karlich, Gregor.
Kotzy, Joseph v.
Laypold, Ludwig.
Mederschek, Anton.
Miachich, Stephan.
Olszewski, Anton v.
Oreskovich, Franz.
Perchevich, Daniel.
Peskir, Adám.

Piszachich, Ladisl. v.
Podraski, Carl.
Puzdrowski, Saturn. v.
Radanovich, Simon.
Raxokrak, Aron.
Sámoly v. Szék, Alex.
Sekullich, Michael.
Shumarich, Ant. Emil.
Simmelmayer v. Pick-
auf, Franz.
Tüchy, Friedrich.
Vuinovich, Stephan.
Zenegg v. Scharfen-
stein, Franz.

Vom Stabe.

Reg. Caplan. Triska, Franz.
— *Auditor.* Kotsch, Adalbert, Hptm.
— *Arzt.* Heinze, Friedr., Dr.
— *Rechnungsf.* Senger, Franz v., Hptm.
— *Adjutant.* Puzdrowski, Johann v., Untrlt.

Die Regiments-Soldaten-Knaben befinden sich im dritten galizische Soldaten-Knaben-Erziehungshause zu Przemyśl in Galizien.

Commandant desselben: Funk, Ferdinand, Untrlt.

Regiments - Agent. (Vacat.)

A. und Kr. schwarz, wie Nr. 14; w. Kn.

Veränderungen während des Druckes.

S t e r b f ä l l e.

Feldmarschall.

Seine königliche Hoheit, Friedrich Herzog von York, königlicher Prinz von Großbritannien etc. etc., ♂GK., † zu London den 5. Januar 1827.

Feldmarschall-Lieutenant.

L'Espine, Joseph Graf, JO-R., SMLO-GK., FLO-R., ♂, Inh. des IR. Nr. 58, Militär-Commandant zu Mailand, † allda den 31. December 1826.

All.DA.319. Lettre de L'Espine au comte de Bombelles en 1826.
[Kriegsarchiv Wien, Grosse Korrespondenz, Karton 472, Stuck 39 :
L'Espine an Bombelles 1826, Conv. E, f° 6, 3 P.]

L'Espine

Torone le 9 Décembre 1826.

Mon cher Comte.

J'ai été retenu ici par une indisposition qui m'a empêché de retourner à mon poste de Milan aussitôt après le retour du Général de Cavallerie baron de Frimont dont j'étais venu remplir ici les fonctions pendant son absence. Cette circonstance m'a mis dans le cas de recevoir avant mon départ votre lettre extrêmement aimable et obligeante du 4 de ce mois, au moment où je me disposais à vous écrire moi-même pour vous informer, qu'en conséquence des ordres que j'ai reçus de S. A. Mgr le prince de Metternich, il n'y a plus lieu pour le moment d'insister sur l'envoi des commissaires Toscans et Modenois à Milan pour y réanir la commission. Mgr le prince

A Monsieur le Comte de Bombelles Ministre plénipotentiaire &c.

De Metternich ayant trouvé bon d'entamer d'autres
voies de négociation pour obvier aux difficultés survenues
dans l'affaire de la route, juge ay propos, qu'en attendant
la commission suspende pour le moment ses travaux.
Vous aurez peut-être reçu vous même quelque instruction
analogue à ce sujet, je ne puis que vous engager dans
tous les cas à laisser dans la circonstance présente
tomber avec prudence toute négociation, tendante à
accélérer la réunion projetée de la commission.

Recevez dans cette nouvelle occasion, mon cher
Comte, avec l'assurance de ma bien sincère amitié
celle de ma considération la plus distinguée

Asijine

E

Monsieur le Comte!

J'ose prendre la liberté de recommander à Vos bontés Monsieur le Major Martini de l'état major général au service de Sa Majesté l'Empereur, qui est autorisé à pousser son excursion jusqu'à Florence en remplissant la commission que j'ai jugé à propos de lui donner et dont il aura lui même l'honneur de Vous entretenir, il est chargé en vertu de cette commission de parcourir auparavant la ligne que doit suivre la route projetée de Reggio à Luzzane, au travers de l'Apennin et d'y faire les observations nécessaires au moment ou j'espère que sa construction va être définitivement arrêtée de concert avec les cours de Toscane et de Modène. Vous êtes trop bien informé par les communications que Nous avez reçues de S. A. Monseigneur le Prince de Mederich de tout ce qui a rapport à ce principal objet, pour que j'aie besoin de Vous en parler ici dans un plus grand détail, il me suffira de Vous faire savoir que dans les conférences que nous avons tenues ici successivement, et auxquelles j'ai été chargé de présider à la place et en l'absence de S. E. Monsieur

le Général de Cavallerie. Baron de Frimont, nous en sommes venus au point de n'avoir plus à attendre qu'une seule réponse toute simple de la part de deux cours, qui doit mettre en terme à toutes les discussions, et sur laquelle elles paroissent déjà disposées à se mettre d'accord. Les deux commissaires toscans et modenois sont retournés chacun auprès de leurs gouvernemens pour y chercher cette réponse, afin que nous puissions prendre sur le tout après leur retour les dernières déterminations. Il m'a paru convenable de profiter de cet intervalle pour envoyer Monsieur le Major Martini sur les lieux comme nous en sommes convenus dans le cours de nos délibérations, pour qu'il y prenne les renseignemens qui peuvent et doivent nous intéresser. Monsieur le Major Martini ayant suivi toutes les négociations qui ont eu lieu à ce sujet fera à même de Vous donner tous les éclaircissemens que Vous pourriez désirer d'avoir, et qui seroient peut-être dans le cas de Vous être nécessaires. Si Vous croyez pouvoir influencer de quelque manière pour décider la Cour de Toscane à une prompte détermination.

Permettez Monsieur le Comte que je me félicite dans cette circonstance d'y rencontrer une occasion de me rappeler à Votre souvenir, et que j'en profite aussi pour Vous prier de vouloir bien offrir mes hommages à Madame la Comtesse de Bombelles.

Naviguer en temps de Révolution : le Chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'Indépendance américaine au service de l'Autriche. *Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire.*

Résumé

Au tout début du XXI^e siècle, une équipe d'archéologues plonge sur l'épave d'un petit navire de guerre du XVIII^e siècle, au nord de l'actuelle République Dominicaine. Sa coque est de fabrication américaine, ses canons sont écossais et les boutons d'uniformes sont français. Après avoir suivi quelques fausses pistes, la recherche aux Archives nationales permet de résoudre l'énigme : il s'agit de la corvette française *Dragon* du chevalier de L'Espine, détruite en janvier 1783 à l'issue d'un court combat contre des vaisseaux britanniques assurant le blocus nord de Saint-Domingue. Cette identification sert de catalyseur à une recherche historique dont le chevalier Joseph de L'Espine du Puy (1759-1826) constitue le personnage central. L'enquête révèle le destin de l'officier de la Marine L'Espine, en amont puis en aval de son fait d'armes de janvier 1783. Jeune chevalier de Malte et officier de la Marine de Louis XVI, L'Espine participe à la guerre de l'Indépendance américaine, effectue un passage obligé dans la Marine de Malte, et participe à des missions secrètes françaises de renseignement naval. La Révolution française vient briser ses espérances et l'oblige à l'exil. En Autriche, il gagne la confiance des hautes autorités autrichiennes en s'engageant sans ambiguïté contre les armées de la France à partir de 1795. L'Espine devient rapidement l'un des cerveaux d'une Marine de guerre autrichienne remise en question à chaque traité signé entre la France et l'Autriche. Promu *Feldmarschall-Leutnant* en 1813, L'Espine décide de ne pas rentrer en France à la Restauration. Nommé Gouverneur de Milan en novembre 1825, il y meurt le 31 décembre 1826.

Mots-clés : archéologie sous-marine ; chevalier de Malte ; chiffrement ; Cincinnati ; émigration militaire ; Habsbourg ; marine autrichienne ; renseignement naval ; Révolution américaine ; Révolution française.

Navigating in revolutionary times: Chevalier de L'Espine (1759-1826) from the American Independence into the service of Austria. *A destiny through the prism of Maritime archaeology and History.*

Summary

At the very beginning of the 21st century, a team of archaeologists dived on the wreck of a small 18th century warship in the north of the current Dominican Republic. Its hull is of American manufacture, its guns are Scottish and the buttons of uniforms are French. After having followed some false leads, the research in the National Archives makes it possible to solve this enigma: it concerns the French corvette *Dragon* of Chevalier de L'Espine, destroyed in January 1783 after a short action against British vessels ensuring the northern blockade of Santo Domingo. This identification serves as a catalyst for a historical research of which Chevalier Joseph de L'Espine du Puy (1759-1826) constitutes the central character. The investigation reveals the fate of the Navy officer L'Espine upstream and downstream of his gallant action in January 1783. Young Knight of Malta and officer of the Navy of Louis XVI, L'Espine participated in the American Revolution, did a mandatory service in the Navy of Malta, and took part in French naval intelligence secret missions. The French Revolution ruined his hopes and forced him into exile. In Austria, he won the confidence of the high Austrian authorities by unambiguously engaging with the armies of France from 1795. L'Espine quickly became one of the brains of an Austrian Navy questioned at each treaty signed between France and Austria. Promoted to *Feldmarschall-Leutnant* in 1813, L'Espine decided not to return to France at the *Restauration*. Appointed Governor of Milan in November 1825, he died there on December 31, 1826.

Keywords : American Revolution; Austrian Navy; Code and Cipher; French Revolution; Habsburg; Knight of Malta; Military migration; Naval Intelligence; Society of the Cincinnati; Underwater archeology.

UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE :

ED 2 – Histoire moderne et contemporaine.

Maison de la Recherche, 28 rue Serpente, 75006 Paris, France

DISCIPLINE : Histoire.