

# LES NAVIRES DE LA C<sup>ie</sup> DES INDES (1717- 1763) au cours de deux guerres du XVIII<sup>e</sup> siècle

*Louis Le Ruyet*

## Introduction

Les navires marchands doivent, depuis l'origine des navigations, se protéger des pirates et des ennemis pendant les conflits entre nations. Aussi sont-ils dotés d'un minimum de moyens défensifs, armes et soldats, puis canons. Mais pendant les guerres, ces moyens ne suffisent pas pour échapper aux navires ennemis qui les aperçoivent, spécialement armés pour le combat, et plus rapides.

A la veille de la guerre dite en France de la Succession d'Autriche, la marine du roi avait cruellement souffert de la politique pacifiste du cardinal de Fleury. Voltaire le confesse dans « Précis du siècle de Louis XV<sup>1</sup> », « la faute du cardinal de Fleury d'avoir négligé la mer... ». Après le cardinal, la politique du secrétaire d'État à la Marine, Maurepas, est ainsi jugée : « si l'on considère l'état de faiblesse dans laquelle il la (la marine) trouva au commencement de la guerre... on sera surpris des choses qu'il fit avec si peu de moyens »<sup>2</sup>.

En France, la Compagnie des Indes Orientales aura, avant la Guerre de Sept Ans, fait construire, avec Antoine Groignard, constructeur en chef à Lorient, des navires à la fois capables de commercer et de combattre en cas de guerre. « On perce pour n (exemple 64) canons » les sabords du navire, en fonction du tonnage du bâtiment. Il n'empêche que, devant une escadre ennemie de navires de combat, le ou les navires naviguant de conserve n'ont que peu de chances d'échapper à la prise ou au

naufnage. Lors des armements, la Compagnie demande l'autorisation d'armer ses navires « en guerre et en marchandises <sup>3</sup> ».

Deux tactiques pouvaient être appliquées pour protéger la navigation commerciale :

- la chasse systématique aux assaillants par des divisions de frégates, c'est la protection éloignée,

- la protection rapprochée de convois, qui pour les négociants avait l'inconvénient de faire atterrir tous les navires du convoi au même moment et par conséquent de faire baisser les prix à la vente des produits transportés, ce qui déplaisait aux négociants.

On adopta d'abord la première, le système de divisions volantes de vaisseaux et de frégates dans les parages de Belle-Île, du Golfe de Gascogne et des Cap Finistère et Saint-Vincent.

Examinons par le menu, en parcourant les rôles d'équipage dans les périodes des conflits les événements de capture des vaisseaux qui ont affecté la Compagnie des Indes. Dans le trafic triangulaire, aux Antilles, dès les prémices de la guerre de la succession d'Autriche, la situation s'est dégradée, « déjà vingt de nos vaisseaux nous fait savoir M.Knowles qui commande leur escadre ... ». Maurepas, impose alors la seconde solution de protection aux négociants, qui au début produit un effet satisfaisant, mais déclenche un accroissement de réaction de l'amirauté britannique. L'amiral Anson arme alors de puissantes escadres.

Après 1715 les navires de la Compagnie servaient déjà à la conquête de places

<sup>1</sup>FREEMAN (E.), La tradition maritime anglaise et les intellectuels français au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'impact en France du voyage autour du monde en 1740-1744 du commodore Anson, in Guerres et Paix, 1660-1815, SHM, Vincennes, 1987, p. 99

<sup>2</sup>TAILLEMITE (E.) ? Une bataille de l'Atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle, la guerre de succession d'Autriche (1744-1748), in Guerres et Paix, 1660-1815, SHM, Vincennes, 1987, pp. 131-148

<sup>3</sup>AD 56, B75

essentielles au développement de son commerce, il en est ainsi pour le fort d'Arguin occupé par des colons venant du Brandebourg qui tentent de s'implanter sur le banc de 1685 à 1721. La France les en déloge entre 1721 et 1723 ; c'est l'objet de la première expédition<sup>4</sup>.

## 1 – Les expéditions contre le fort d'Arguin

Trois navires au moins participent à la première : le *Jason* faisant une prise le 10/06/1721, la galiote hollandaise, le *Grand Coureur*<sup>5</sup>, mais perdant 52 hommes dont le deuxième capitaine et un aumônier d'Auray, Alexis Maurice, et près de la moitié des trente-deux soldats, sans compter quelques volontaires. Parmi ces pertes on note les marins du Quartier d'Auray :

-neuf marins de Quiberon : Jean Calvart fils de Jean, 32 ans, aide canonnier, François Guégan, 22 ans, Vincent Guégan 23 ans, Grégoire Belse, 21 ans, Yves Moisan, 23 ans, Joseph Lehaut, 26 ans, Thomas Evello, 26 ans, Jacques Moisan, 25 ans, Bonaventure Le Gallaire.

-six marins de Locmariaquer : Jean Mallet, 25 ans, Rolland Donat, 35 ans, Laurent Le Vallère (Le Falher?), 35 ans, François Corvec, 22 ans, Pierre Le Bagous, 28 ans, Guillaume Conquer 23 ans, et Marc Le Corvec, 21 ans de Carnac.

Guillaume Le Poulliez, 21 ans, Charles Le Gallic 20 ans, Jacques Collet 28 ans, Julien Gautier 29 ans, les deux premiers de Vannes, le deux autres d'Arradon.

-Pour le Quartier du Port-Louis, parmi la maistrance (officiers marins), deux marins de Lorient, le maître Louis Le Blond, 31 ans et le second charpentier, Pierre Olivier, 25 ans, et un voilier du Port-Louis, Pierre Quéré, 48 ans. Parmi les matelots, Germain Denis, 17 ans, de Lorient, Yves Chapelain, 21 ans de Merlevenez, ce qui porte à 5 le nombre de morts de ce quartier.

On le voit ici, la paroisse la plus touchée par ces pertes est celle de Quiberon avec ses 9 morts, les premiers morts dans les expéditions « guerrières » dans l'épisode de la seconde Compagnie des Indes. Mais les Pays-Bas reprennent le fort et l'occupent entre 1722 et 1724. Il faut alors monter une seconde expédition conduite de 1722 à 1723.

Celle-ci sera plus forte en nombre de navires et en soldats (425), le récit de voyage fait l'objet comme pour la première, d'un journal<sup>6</sup>. Cinq navires en font partie ; l'*Apollon* armant du Port-Louis le 13/01/1723, portant le commandant de l'expédition, De La Rigaudière-Frogier, rentre en ce port le 09/07/1723. Des 200 soldats embarqués, un seul de la compagnie de Breugnon, Le Roy dit La Tulipe Pierre est tué le 15/02/1723. Deux autres soldats et un canonnier de Plouarzel décèdent pendant la campagne. Le second navire, le *duc du Maine*, se caractérise par l'action de son état-major qui descend à terre pour le siège du fort. Un matelot et deux soldats décèdent pendant la campagne. Le navire capture une chaloupe hollandaise avec deux hommes à bord. L'examen des rôles des trois autres navires, l'*Espérance*, la *Mutine*, le *Maréchal d'Estrées* ne révèle rien de particulier.

En 1724, la troisième expédition met en œuvre neuf navires : Le *duc du Maine*, le *Fier*, l'*Eléphant*, la *Ressource*, Le *Prince de Conty*, la *Junon*, le *Mercure*, le *Neptune*, l'*Espérance*. Elle paraît plus difficile puisqu'on note sur le *duc du Maine*, un soldat, Guého dit Dumont Jacques, tué d'un coup de canon le 17/02/1724, et un autre blessé au cours du siège, De L'Épine dit Saint-Sauveur Pierre Vincent, « a eu le bras droit coupé d'un coup de canon reçu le 21/02/1724 ».

Ces opérations, on le constate à la lecture des rôles, ne semblent pas d'envergure et ne s'apparentent en rien à des combats, mais à des débarquements de troupes. Par la suite, la France retrouve sa colonie (1724-1728), par le

<sup>4</sup>LACROIX (J.B.), Les Français au Sénégal au temps de la Compagnie des Indes, SHM Vincennes, 1986, p.130

<sup>5</sup>SHD Lorient, cote du rôle 2P20

<sup>6</sup>AN, Marine, cote B4 284 f°441, Journal abrégé d'un

voyage sur les côtes d'Afrique sur les vaisseaux, l'Apollon, le Duc du Maine, le Maréchal d'Estrées, et la Mutine, La Rigaudière, partis le 13 janvier de Port Louis et revenu le 8 juillet. (08/06/1723) repris dans LACROIX (J.B.), ibid.

traité de La Haye du 13/01/1727, moyennant le versement de 130 000 florins par la Compagnie.

L'histoire ne dit pas au cours de quelle expédition les Français burent l'eau de la citerne dans laquelle avaient mariné des poissons et pourri un chameau crevé<sup>7</sup>. À cette date, les autochtones parviennent à faire partir les Français qui ne recolonisent la région qu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

## 2 - La guerre de la succession d'Autriche sur mer (1744-1748)

Dans ce conflit, la France se doit de protéger son commerce particulièrement vers les colonies des Antilles. À la déclaration des hostilités en mer, le 15/03/1744, le volume des échanges avec ces colonies représente 25 à 30% du commerce extérieur de la France (réexportations exclues)<sup>8</sup>. Au printemps et à l'été 1744, 36 navires de Bordeaux furent capturés<sup>9</sup>. La flotte de guerre qui combat en grande infériorité numérique (51 vaisseaux contre 120 en 1744 aux Anglais) essaie malgré tout d'organiser deux débarquements en Angleterre, en 1744 et 1746, tandis qu'Angleterre opère en 1746 un débarquement à Lorient. Aux Indes, la situation tourne carrément à l'avantage de la France avec la prise de Madras par une petite escadre conduite par La Bourdonnais (1746). La protection de navires de commerce préconisée par Maurepas, par de petites escadres de navires de combat, limite les pertes entre 1745 et 1747, surtout sur les navires jusqu'au Cap Ortegal (côte nord de la Galice, en Espagne).

Pour ceux de la Compagnie armés en 1743 ou 1744, sur 45 armements on dénombre huit navires pris par les Anglais,

2 -1 Les navires armés en 1743 ou 1744, le

*Dauphin*, le *Jason* et l'*Hercule* à destination de la Chine pris au retour.

La prise de ces trois navires inaugure le succès des Anglais pour les prises dans le détroit de Banca (voir carte ci-après), le 5 février 1745. Voir l'extrait du rapport de Jean-Baptiste Linon, troisième pilote sur le *Jason*, de la prise par les Anglais, de l'escadre française<sup>10</sup> (Rapport daté du 15 avril 1747). Il faut savoir que cette escadre française ignorait en quittant la Chine que la guerre avait éclaté entre la France et l'Angleterre, même si des bruits couraient, d'où ce manque de vigilance. Le rapport détaille la ruse anglaise (abordent un pavillon hollandais) et la scène du combat que nous rapportons ici *in extenso* : Les Anglais « *s'attachèrent plus, vu qu'ayant la flamme, ils le prenaient pour frégate de Roi (le Dauphin), ce qui fit qu'étant considérablement démâté [sic] de ses manœuvres dont il ne pouvait manœuvrer, le contraignit de se rendre. Cela déconsidéra nos équipages. Cependant nous tâchâmes de faire de la voile afin de nous échapper s'il nous eut été possible, mais le Jason ayant sa vergue de grand hunier et sa vergue sèche coupées en deux, avec quantité d'autres manœuvres le fit amener (amener son pavillon, c'est-à-dire le descendre du mât en signe de réédiction) peu après le Dauphin. L'Hercule ne tarda pas d'amener peu après le Jason, vu qu'il lui était impossible d'échapper de ces vaisseaux qu'avaient la marche supérieure sur nous, outre leurs fortes amunitions par lesquelles ils nous auraient toujours pu réduire.*

*Ce combat imprévu dura depuis 8 heures ½ du matin jusqu'à midi et un quart. Le Dauphin eut deux hommes tués et 8 blessés dont 2 en moururent quelque temps après. L'Hercule*

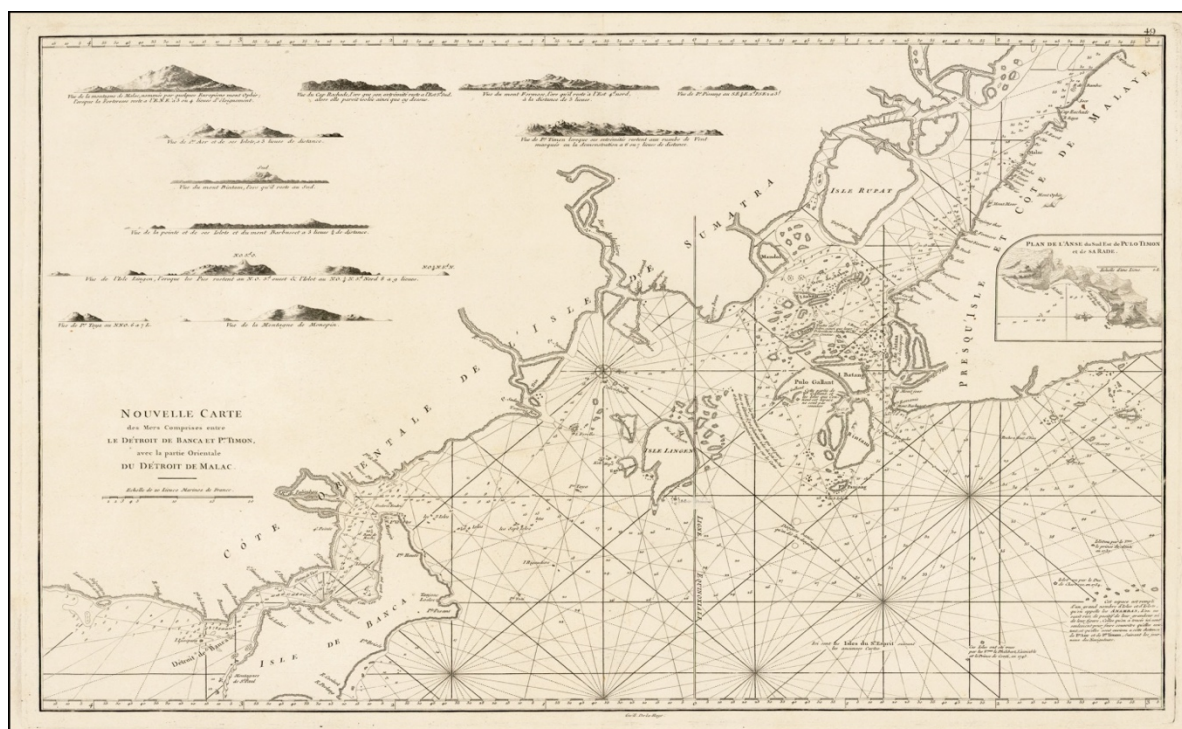
<sup>7</sup>DEL COURT (A.). *La France et les établissements Français au Sénégal. Entre 1713 et 1763. La Compagnie des Indes et le Sénégal. La Guerre de la Gomme, Outre-mers, Revue d'Histoire, année 1954, 143, pp. 260-262*

<sup>8</sup>TAILLEMITE (E.) ? *ibid*

<sup>9</sup>BUTTEL (P.), La guerre maritime vue de Bordeaux et de Saint Domingue au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans *Guerre et Paix*, SHM, 1987, p.301

<sup>10</sup><http://www.pierre-poivre.fr>, Un document des

Archives Nationales. A.N. Mar 4JJ/144/C, n°2. Ce que ne dit pas ce rapport, c'est que Pierre Poivre, passager sur le *Dauphin*, fut blessé et dut être amputé du bras droit. Il quitta Batavia sur le vaisseau commandé par M. **Deschesnay** Gilbert dont il est ici question, et le suivit jusqu'à Pondichéry après une escale à Mergui. Pierre Poivre a rapporté cet événement dans un ouvrage manuscrit : *Mémoires d'un voyageur...* transcrit dans la base documentaire => Sans date n°10.



Carte du détroit de Banca : 1775 Jean-Baptiste-Nicolas-Denis d'Après de Manneville :  
Nouvelle Carte des Mer entre Comprises Le Detroit de Banca et Po. Timon, avec la partie Orientale du  
Detroit de Malac (DR)

*eut deux hommes de brûlés par des gargousses de poudre, et trois blessés. Le Jason n'eut personne de tué ni blessé. Nous ne laissâmes pas que de leur faire aussi du dommage, car nous sûmes qu'ils avaient 14 ou 15 hommes de tués dans chacun d'eux. ».*

L'auteur de ce rapport déclare que sur le *Dauphin*, six marins sont tués au combat. Or sur le rôle, Jean, fils de Corentin Barbier de Locmaria, Quartier d'Audierne, 22 ans, n'est pas porté mort. Par contre d'autres décès, au nombre de 16, sont signalés avec la mention date et lieux inconnus, dont sept officiers marinières, cinq de Lorient, quatre matelots du Port-Louis, François Audibert fils de François, 20 ans, Pierre Gué fils de Nicolas 35 ans, Toussaint Michel fils de Toussaint, 41 ans, Jean René La Potterie fils d'Antoine, 22 ans et trois mousses, Jean-Louis Meslin fils de Denis, 13 ans, l'un de Ploemeur Louis Contreau, 18 ans, l'autre de Riantec, François Le Haut, 15 ans. Avec ce dernier de Riantec un seul, Jean Mattoch, fils de Georges, 32 ans, est embarqué sur le *Dauphin*. Outre les morts du Port-Louis, on trouve un chirurgien major François Pardimène embarqué avec son fils

pilote, (ce nom n'est pas familier au Port-Louis), des matelots, Guillaume Le Coq fils de Jacques, Jacques Leroux fils de Jean, 32 ans, Pierre Labbé, 35 ans, fils de Giraud, Jean-Louis Sorin, fils de Jacques, 22 ans et Joseph Brévère, fils de Jean, mousse de 13 ans.

2-2 En 1745, les prises du *Chasseur*, de la *Cigale*, de l'*Henriette*, du *Maurepas*, de la gabarre *Saint-Gervais*, suivies de celle de l'*Apollon*, et la dernière de l'année, l'*Expédition*, prise le jour de Noël.

Le *Chasseur* est un petit « bateau », avec 45 tonneaux, il ne porte que six canons, avec un seul matelot canonnier, Antoine-François Bauché du Port-Louis, il ne peut combattre. Il est pris moins de huit jours après sa sortie, le 24/01/1745, sans doute pas loin du Golfe de Gascogne, car son capitaine le Lorientais Joseph Le Gallo écrit de Bayonne en mars, on peut donc supposer qu'il est libre. On ne peut dans ce cas connaître le sort de l'équipage. Outre le capitaine le navire embarque cinq matelots de Lorient et un mousse. Le pilote, Antoine Fraboulet et trois autres marins sont d'Hennebont. Ploemeur fournit deux marins,

Carnac trois et Belz, Locoal, Erdeven, quatre pour ces trois paroisses. Lochrist et Languidic ont un marin chacun à bord. Un seul marin de Riantec Paul Tuffigo, fils d'Ambroise est aussi à bord lors de la prise.

Un matelot charpentier de Riantec, est pris sur la *Cigale* le 14/08/1745 : Jean-Yves Le Talec qui attendra sa libération en mai 1747, libéré un an après les autres ! Erreur de saisie sur le rôle ou volonté des Anglais de conserver les charpentiers ? Un Briochin, René Noury, demeurant au Port-Louis, et un de Groix sont aussi à bord. Ploemeur compte deux ou trois marins présents lors de la prise, Belz et Erdeven trois pour les deux paroisses. Sur le rôle du *Maurepas* on signale que Louis Noguiès passé à bord le 08/07/1745 est aussi pris sur ce navire ?

Selon la lettre de Ténériffe du capitaine de la *Cigale*, Le Gouardin, datée du 14/02 au sujet de la prise de l'*Apollon*, celle-ci aurait eu lieu avant le 14/02 et non le 14/08 comme indiqué dans les documents relevés au Service Historique de la Défense par les ASHDL. Quoi qu'il en soit, sur ces deux navires de nombreux marins seront faits prisonniers : Sur l'*Apollon*, de Port-Louis, ils seraient 11 dont le 1er lieutenant Jean-Baptiste Marchand, trois mousses et cinq matelots. Sur ce navire, si l'on admet que la date de février est celle de la prise, il ne peut avoir débarqué de marins au Sénégal, ils auraient donc été tous pris. Des autres Quartiers, c'est Quiberon qui avec 15 matelots pris dépasse Locmariaquer (11), le reste se partage entre Carnac (5), Vannes (3), et un par paroisse pour Arradon, Ambon, Rhuys, Auray, Pontivy, Guémené et Guer, dans ces trois dernières paroisses des domestiques. De Riantec, il n'y en a pas, sauf ceux qui seraient notés du Port-Louis.

L'été, c'est au tour de l'*Henriette*, frégate de 300 tonneaux, 18 canons, armée le 10/06, pour l'Île de France, elle est prise le 19/06/1745 au large de Lorient. Parmi les 64 hommes d'équipage 11 hommes de Lorient font partie de la maistrance, pour sept du Port-Louis ; 21 autres marins sont du Quartier. Parmi ceux-ci,

cinq matelots de Riantec : Laurent Paubert, Joseph Garec, Paul Forbin, André Lespagnol, et un mousse, Julien Le Touze. On constate ainsi qu'au total, ce sont 39 hommes du Quartier qui sont pris. Les destins de ces matelots seront divers : des trois premiers Laurent Paubert mourra loin de sa paroisse, à Fort-Royal en Martinique en 1747, on perd la trace du second, mais son navire sera encore pris l'année suivante, le troisième meurt à l'hôpital sur l'*Ange Raphaël*, l'année suivante ; nous le verrons plus loin, en allant à la suite de l'escadre du duc d'Anville, l'antépénultième navigue et avec 14 embarquements, finira ses jours à Locmalo en 1778 ; le mousse navigue encore l'année suivante et continuera à naviguer à la Compagnie jusqu'en 1775.

Au Sénégal, trois jours plus tard, c'est le *Maurepas* qui est brûlé par les Anglais. Est-ce sous les yeux d'une partie de l'équipage qui n'est pas pris et qui doit être à terre ? Parmi les marins environ 40 sont de Lorient, neuf autres du Port-Louis : Julien Crozet<sup>11</sup> avec trois de Riantec : François Le Nicq, quartier maître passé sur le *Penthièvre*, les Magadour de Locmiquélic, Antoine, contremaître et son neveu Louis, mousse. Le jeune Julien Crozet, il a 17 ans, dut alors avoir de la peine d'apprendre ou de voir brûler le navire sur lequel il avait-été pilotin en 1739. N'y avait-il personne à bord ? L'équipage est reversé sur le *Paon*.

La gabarre le *Saint-Gervais* allant à Cadix sera prise en juin, il n'y a que 15 hommes à bord, 12 sont de Lorient ou des environs. Le maître Yves Scanvic est de Ploemeur.

L'*Expédition* est prise le 25/12/1745, dans les parages de l'Île Nicobar, c'est une frégate de 170 tonneaux armée de 14 canons. Jean-Baptiste de Lesquelin du Bois Noir son capitaine de 36 ans est natif du Port-Louis, c'est donc un marin de ce Quartier. En 1736, à 27 ans, il est chef du détachement visant à établir une relâche pour les vaisseaux de la Cie sur l'île Fernando de Noronha, rebaptisée île Dauphine par les Français. Reprise de force par les Portugais le 24/10/1737, il est fait

<sup>11</sup>CROZET (J.) FIC 6743 Louis Le Ruyet, sur le « Mascarin » armé à l'Île de France le 08/10/1771, 1er lieutenant sous le commandement de Marion-

Dufresne pour une expédition vers les terres australes

prisonnier, conduit à Bahia, puis transféré à Lisbonne ; libéré le 30/07/1738, il est rapatrié par le *Saint-Jean Baptiste* de Quimperlé<sup>12</sup>. Il sera fait Chevalier de l'Ordre de St-Louis en 1756 et mourra à Hennebont en 1759. Le ou les navires qui approchaient l'*Expédition* étaient sans doute plus armés que la frégate. Elle dut se rendre, car dans le rôle, il n'y a pas de trace de combat. Les membres de l'équipage prisonniers avec le navire connaîtront des sorts différents selon qu'ils seront passés dans un navire anglais ou emprisonné à Madras, prisons d'où certains s'évaderont avant la prise de la ville en septembre 1746. C'est le cas de l'écrivain du bord Nicolas Alexandre Picquet de Gisors. D'autres attendront la prise de la ville, comme le 1er pilote Martin Hardy de Lorient et Jean Marcaille le second pilote du Port-Louis qui resteront encore à Pondichéry, le premier quinze mois, le second six mois ; Pierre Buret, de Belle-Ile, resté lui aussi mourra, tué le 30/08/1748 sur les batteries ; le canonnier François Sanguin y meurt le 01/11/1748. D'autres officiers marinières lorientais comme François Ferrare (et son fils Jean-Baptiste, mousse ?) et quelques matelots continueront de naviguer dans l'Inde. Parmi eux Etienne Lucas de Riantec, qui mourra à Pondichéry le 19/06/1749. Le chirurgien Mathurin Laplace, Pierre Baudet de Lorient et Joseph Nicolle, un matelot d'Hennebont, eux, reviendront des prisons anglaises, le dernier en mai 1747.

Il est à noter que nous ne retrouvons pas les 12 navires (mais 10) que la Compagnie dit être pris dans les six premiers mois du conflit<sup>13</sup>. On peut y voir une exagération de la Compagnie insatisfaite dans sa demande d'escorte de ses convois faite à la Marine du roi.

2-3 Pris en 1746, le *Paon*, le *Nécessaire*, le *Chasseur*, le *Lively*, le *Fleury*. La bonne nouvelle.

2-3.1 Le brigantin le *Paon* a, lui, de la chance : pris le 30/04/1746 par deux vaisseaux et un senau anglais, il est repris aux navires

anglais par le *Penthièvre* le 02/05. Ce vaisseau jauge 600 tonneaux porte 34 canons et 342 hommes. Soit les « vaisseaux » s'étaient séparés soit ils étaient inférieurs en armement, car il ne semble pas y avoir eu de combat mais cela n'empêche pas que 19 membres d'équipages déjà transférés sur des navires anglais, seront faits prisonniers et emmenés dans la prison de Kinsale. Des trois matelots des environs de Lamballe et de Lannion l'un décédera à l'hôpital des prisons les deux autres seront hospitalisés à leur retour fin avril 1747. Parmi les prisonniers, 7 sont de Lorient, un de l'Île aux Moines.

2-3.2 La frégate le *Nécessaire* 300 tonneaux, est prise le jour de sa sortie de Lorient le 02/09/1746. Le capitaine Nicolas Jacques Le Cerf serait né au Havre vers 1709, mais il est marié et réside à Paimboeuf. Son fils Jacques est pilotin à bord. On retrouve Nicolas sur la frégate le *Fortuné* du roi, commandée par M. de la Touche Tréville en qualité d'officier de Marine débarquant à Brest en 05/1759, et faisant ensuite une autre campagne pour le roi sur l'*Outarde* (Il naviguera au moins jusqu'en 1763). Les 27 membres identifiés de l'équipage, dont la maistrance et les matelots, et 6 mousses et 35 autres anonymes sont embarqués à Nantes. Les neuf autres anonymes sont embarqués à Lorient. Nous ne saurons pas le nom des prisonniers, ni la date de leur retour des prisons anglaises.

2-3.3 Le *Chasseur* déjà pris l'an dernier est à nouveau pris. Armé le 25/04, il est pris le 02/05. Ils sont 13 à bord lors de la prise, mais reviennent moins d'un mois après, sans doute grâce à une prise d'un navire anglais qui les transportait par un garde-côte français. Parmi ceux-ci cinq sont de Lorient, deux d'Hennebont et un du Port-Louis.

2-3.4 La bataille de Négapatam le 06/07/1746 avant la prise de Madras<sup>14</sup>.

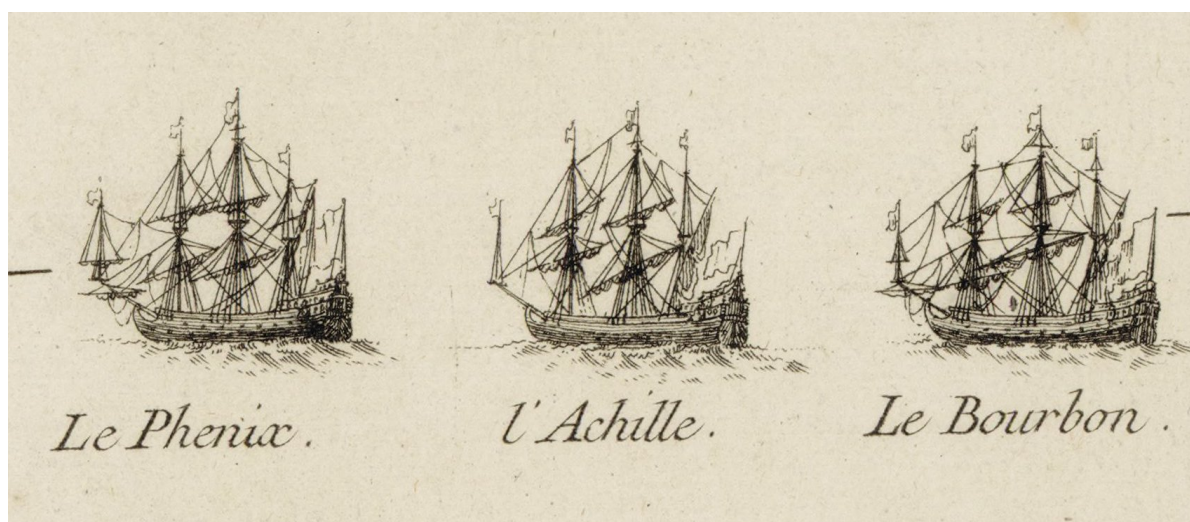
<sup>12</sup>HAUDRERE (Ph.) p. 402, 506, 1055, et FIC 2095  
Chantal Plévert des ASHDL.

<sup>13</sup>Ibid, Chap II, Développement de la Marine, AN B2

326 f°831

<sup>14</sup>[https://www.frwiki.org/wiki/Bataille\\_de\\_N%C3%A9gapatam\\_\(1746\)](https://www.frwiki.org/wiki/Bataille_de_N%C3%A9gapatam_(1746))





SHD Brest cliché de l'auteur - (DR)

Elle oppose la Flotte de La Bourdonnais, neuf bâtiments. Mahé de La Bourdonnais est un excellent marin, mais sa situation est cependant délicate car un seul de ses vaisseaux, l'*Achille* (70 canons) est un véritable navire de guerre. Les huit autres sont des vaisseaux de la Compagnie des Indes qui sont tous armés en flute c'est-à-dire qu'ils ne portent qu'une partie de leur artillerie, celle des ponts supérieurs équipés des plus petits calibres. Ces navires sont le *Bourbon*, de 42 sabords mais armé seulement à 34 canons, le *Phénix*, de 44 mais armé seulement à 38, le *Neptune* de 36 armé à 30, le *Saint-Louis*, de 36 armé à 26, le *Lys*, de 36 armé à 24, le *Duc d'Orléans*, de 36 armé à 24, la *Renommée*, de 28 armé à 24 et l'*Insulaire*, de 30 armé à 20, soit un total de 290 canons. La Bourdonnais embarque aussi de nombreux canons factices dans le but d'impressionner l'adversaire.

En face, le commandement est assuré par Edward Peyton qui vient juste d'entrer en fonction. Il a sous ses ordres une division de six navires qui portent tout leur armement. En tête se place le HMS *Medway*, vaisseau-amiral de 60 canons, puis le *Preston* (50 canons), le *Harwich* (50) et le *Winchester* (50). Les deux dernières unités sont du niveau de la frégate, avec le *Medway's Prize* (40) et le *Lively* (20), soit un total de 270 canons. Le décompte des bouches à feu donne un léger avantage de 20 canons pour La Bourdonnais, mais celui-ci est largement annulé par le fait qu'il s'agit de calibres très inférieurs.

Bien que les Français comptent 27 morts et 53 blessés, contre 14 morts et 46 blessés pour les Anglais, on peut écrire que, grâce à la puissance de feu du navire amiral français, l'*Achille* qui s'est engagé très en avant vers les vaisseaux de combats anglais, cette bataille est un succès pour les Français. Parmi les morts, sur l'*Achille*, le *duc de Bourbon*, le *Phoenix*, nous ne notons pas de marins de Riantec ni du Port-Louis. Néanmoins, Paul Tuffigo et Jean Yvonet du Port-Louis meurent sur le *Phoenix*, quelques jours après le combat.

2-3.5 Le *Lively* un petit navire de 130 tonneaux armé de huit canons, est pris le 07/11/1746, en allant à la suite de l'escadre du duc d'Anville,

L'escadre du duc d'Anville de 76 navires (et 13 000 hommes) se regroupe à l'Ile d'Aix qu'elle quitte le 22/06/1746 avec pour mission de reprendre l'Acadie tombée aux mains des colons anglais. Mais la flotte est encalminée aux Açores et n'arrive que le 10/09 en vue de l'Ile au Sable, non loin de Chibouctou (aujourd'hui Halifax), c'est sans doute dans ces parages qu'est pris le *Lively*, ou peut-être au retour en France avec une partie des navires de l'expédition. Du quartier du Port-Louis, 12 marins sont présents à bord lors de la prise : le contremaître d'Hennebont, le bosseman, deux matelots de Ploemeur, et huit de Riantec. Sur 20 hommes d'équipage, la paroisse de Riantec est durement touchée. Ces marins sont Jean Hervé, 28 ans, Jacques Moyan, 24 ans, Jean

Jouanno, 24 ans, Joseph Jean, 26 ans, Julien David, 28 ans, Joseph Garec, 28 ans, Yves Quer, 21 ans, Louis Corvec, 18 ans. Joseph Garec avait déjà été pris sur l'*Henriette* l'année précédente.

2-3.6 Une bonne nouvelle cependant pour la Compagnie, la prise par plusieurs navires dont l'*Aimable* et le *Prince de Conty*<sup>15</sup> d'un navire anglais : Le *duc de Bedford*. Les deux navires français sont des 600 tonneaux et portent 38 canons. L'*Aimable* emporte 210 hommes d'équipage, le *Prince de Conty* 19 de plus. Il semble y avoir eu combat, car on note la mort d'Antoine Darquistade 1er enseigne sur l'*Aimable*, le 19/07/1746. On sait que le *Prince de Conty* fera naufrage le 03/12/1746 en rentrant à Lorient dans les parages de Belle-Ile et que son capitaine Charles Bréart de Boisanger d'Hennebont périra avec son navire. François Béart Desfontaines du Port-Louis, 1er lieutenant de l'*Aimable* prendra le commandement du navire anglais le 21/08/1746. Il emmène à son bord les 2èmes chirurgien et cuisinier, le capitaine du navire l'*Epruvé* de la Rochelle pris par les Anglais, embarqué à Fernandho de Norhona le 28/06/1746, un matelot du Port-Louis Denis Fratel, six officiers, 25 matelots anglais prisonniers. Quelques matelots du *duc de Chartres* seront embarqués le 12/08, dans cette île.

Voyons quels marins de l'*Aimable* auraient assisté à cet événement : François Béart Desfontaines est le fils de Bernard négociant et subdélégué de l'Intendant et d'Elisabeth Drias fille d'Antoine, elle aussi de famille de négociants (on se souvient du rôle joué par Nicolas qui en 1719 se faisait remettre toutes les possessions de l'ancienne Compagnie (de Law)) Béart Desfontaines à Lorient. La famille Béart Desfontaines est originaire de Haute Bretagne et est présente au Port Louis après 1690. Avec lui de Lorient assistent : le 2ème lieutenant, le chirurgien major, quatre enseignes et dix officiers marinières et non marinières, 13 matelots et six mousques dont un

pilotin. Un officier marinier, six matelots et deux mousques sont de Ploemeur. Un officier marinier est de Pont-Scorff. Quatre officiers marinières, trois matelots et deux mousques sont du Port-Louis. Neuf autres, matelots, mousques et pilotins sont de paroisses plus éloignées de Lorient. Du Port-Louis on note la mort le jour du combat de Vincent Le Clouarec. Ses coparoussiens Barthélemy Tarentine, Jean-François Dumont, Pierre Emery ont moins de dix-huit ans début 1745.

D'autre part la Compagnie s'empressera d'acheter un navire anglais pris par un garde-côte français Le *Bristol* qu'elle affrètera le 23/04/1746 ; le corsaire *Le Bristol* devenu la propriété d'un particulier Gautier Rudlidge ?

2-3.7 Autre navire parti à la suite de l'escadre du duc d'Anville, le *Fleury*, de 350 tonneaux, pris le 23/11/1746, sans doute au retour d'Acadie, navire de particulier du Havre armé (en course ?) par le sieur Perrault. Le rôle d'armement indique un équipage en majorité constitué par des marins du Quartier du Port-Louis. Ce navire fera escale à Fernandho de Norhona ou à la Martinique puisqu'un de ses marins qu'il débarque, Martin Petit, un Tourangeau habitué à Lorient, revient par le *Bedfort* que nous avons vu en ces lieux plus haut. Une quarantaine de marins sont à bord lors de la prise, avec pour officiers, quatre du Havre ou de Blaye. La maîtrise est en majorité du Quartier du Port-Louis, cinq sur neuf échappent à la prise car passés sur un autre navire. Sur 11 de Riantec trois voire quatre échappent (car on ne connaît pas le lieu de débarquement de certains), on note aussi cinq morts. Sur les 15 de Ploemeur, neuf sont morts, avec la même remarque que pour ceux de Riantec, on ne sait où. On voit ici, sur ce navire, plus de 50% de morts pour ces deux paroisses. Aurait-il combattu si l'on admet qu'il est corsaire où l'équipage aurait-il été détenu en un lieu mortifère, ou plutôt aurait-il débarqué des marins malades à Chibouctou où les conditions de soin étaient déplorables ? Afin de soigner les malades, un lieutenant des

<sup>15</sup>AD 56 9B 169, On y trouve cités les vaisseaux du roi, l'*Aquilon* et l'*Espérance*, mais la valeur de la prise semble revenir à la Compagnie, ce qui

accréditerait le rôle principal de l'*Aimable* et du *Prince de Conty*, surtout du 1er





Carte du Cap d'Ortégol extraite mémoire De la sonde à la Carte Caroline Mao 20/09/2020  
<https://naom.hypotheses.org/1557> (DR)

troupes raconte que « [...] les médicamens sont presque tous gâtés où consommés, Cette privation a fait imaginer une liqueur que l'on nomme Sapinete, qui, quoique sans vertu, tient lieu de tout remède; aussi voïons nous périr journellement bien des misérables »<sup>16</sup>?

2-4 Le 14/05/1747, au large du Cap Ortégol (Bataille du Cap Finisterre), un groupe de navires destinés en partie au Canada, en partie aux Indes. Une bataille acharnée.

2-4.1 Les navires partant pour les Indes arment à Lorient le 26/03/1747 rencontrent la puissante escadre commandée par l'amiral Anson le 14/05/1747. La *Légère* armée ce même jour, naufragée au départ le 30/03, ne fait donc pas partie du convoi. Celui-ci est escorté par une petite division commandée par le chef d'escadre La Jonquière sur le *le Sérieux* (navire amiral de 64 canons). « L'escadre se sacrifia héroïquement, fut pratiquement anéantie, La Jonquière fut fait prisonnier, mais le convoi put parvenir à destination »<sup>17</sup>. Au sujet de ce combat, les deux épisodes relatés, le premier<sup>18</sup> : « Les vaisseaux français, de plus petit gabarit et qui combattent sur les

deux bords, succombent les uns après les autres. Le *Jason* (50) amène son pavillon assez rapidement. Le *Rubis* (30), attaqué par deux vaisseaux anglais, le *Pembroke* (60) et le *Nottingham* (60), ne se rend que lorsqu'il est totalement désarmé. La *Gloire* (40) soutient un combat de trois heures contre le *Windsor* (60), le *Bristol* (50) et le *Prince George* (90). Son commandant a la tête emportée par un boulet. Le navire ne se rend qu'après avoir épuisé ses munitions ». Le *Jason* est commandé par Denis Bécart<sup>19</sup>, sans doute dut-il être pressé par des navires plus armés ce qui le conduisit à « amener » donc se rendre. Il a à son bord son fils, volontaire sans solde. Il n'est point noble, son père est armateur malouin, mais cela ne peut expliquer sa conduite. L'*Aimable* commandé par René de Surville du Port-Louis, arme un jour plus tard, ne rencontre pas l'escadre d'Anson, ou par chance échappe à l'attaque du convoi. Il mourra capitaine du *Centaure* lors de la guerre de Sept-Ans, capitaine à 200 £/mois, mort à bord des blessures reçues au combat au large de Goulet. L'*Apollon* de 600 tonneaux porte 30 canons, transporte 161 personnes, dont 136 hommes d'équipage commandé par Charles Nouël des Antons lui aussi sera pris,

<sup>16</sup><https://revuehis.uqam.ca/articles-de-fond/lieu-de-commemoration-a-reconsiderer-celui-de-lexpedition-duc-danville-erige-1929-bassin-de-bedford-a-halifax-nouvelle-ecosse/>, note 62

<sup>17</sup>TAILLEMITE (E.) ? *ibid*, p.146

<sup>18</sup>[https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille\\_du\\_cap\\_Finistere\\_\(mai\\_1747\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_du_cap_Finistere_(mai_1747))

<sup>19</sup>FIC 7603, Chantal Plévert, des Amis du SHD Lorient

apparemment sans combattre. Par contre l'*Auguste* de 900 tonneaux porte 34 canons, transporte 321 personnes, dont 185 hommes d'équipage commandé par le Niortais, mais marié à Lorient, Louis de Saint-Médard, lui combattra. Charles Souchet Dufresne, premier lieutenant et le volontaire Ambroise Flamand tous deux de Paris meurent au combat. A bord on ne peut que s'interroger sur la noyade de Jean Berthau de Saint-Servan et du maître valet Bouilloux, le lendemain du combat : le premier qui perd son compatriote contremaître Olivier Delot, et un maître, Yves Hyacinthe Brouard, renvoyé blessé à Saint-Malo.

trente canons, pris sans combattre. Pourtant avec ses canons, il a à bord un maître canonnier et six matelots spécialisés et 51 soldats. A bord aussi 12 volontaires pilotins apparemment formés puisqu' à la paye de 25 £, qui seront faits prisonniers. Ceci atteste de la supériorité de la flotte de l'agresseur. Le navire sera racheté aux Anglais par des négociants (Michel et Berthrand de Nantes ? Propriétaires en 1749). Ils sont 43 de Lorient, dont cinq mousses et deux pilotins, sept du Port-Louis dont François Cellier, 1er lieutenant faisant fonction de capitaine, faits prisonniers qui rejoindront les prisons anglaises de Portsmouth, Plymouth ou



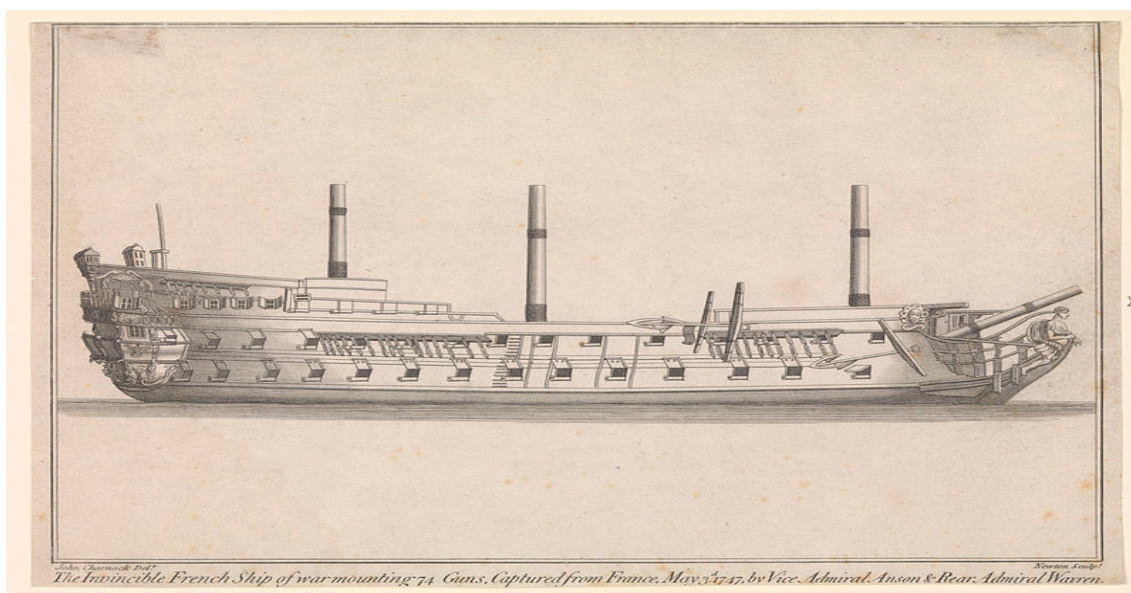
Les différentes phases de la bataille vues par une gravure hollandaise. Celle-ci, extrêmement violente, se solde par l'anéantissement de l'escorte française et la capture d'une partie du convoi, même si aucun navire n'explose contrairement à ce que laisse entendre l'image. Cf note 21. (DR)

On peut aussi se poser la question des désertions, dès le 12/04, de la compagnie quasi-complète de 49 soldats et des volontaires, six dont cinq Rennais et un Lorientais, deux autres, un d'Hennebont et un du Port-Louis restent à bord. Sept mousses de quartiers autres que le Port-Louis désertent, quatre sur cinq de celui du Port-Louis. Mathias fils de Vincent Le Carrou, pilote côtier, de Ploemeur déserte aussi le 13/04. On le voit, le combat a laissé des traces. Cette fâcheuse rencontre voit aussi la prise du *Philibert* de 800 tonneaux pourtant armé de

Kinsale. Autre navire pris, l'*Invincible*, vaisseau de combat du roi, 74 canons, 685 hommes d'équipage et 92 soldats passagers, capitaine Georges Grout de Saint-Georges (le chevalier) et pour le seconder La Vigne Buisson, Marion Dufresne, des officiers dont nous connaissons bien les familles : pour la première, Jacques - Pierre Guillaume est bien le 2<sup>nd</sup> capitaine du vaisseau pris<sup>20</sup> ; elle fournira à la Compagnie le liquidateur de la Compagnie, en la personne de son fils Alexis Jacques <sup>21</sup> ; pour celle de Marion Dufresne, commandant une expédition à la découverte

<sup>20</sup>FIC 5157, Annie Blayo, des Amis du SHD Lorient

<sup>21</sup>FIC 5160, Annie Blayo, des Amis du SHD Lorient



L'Invincible de 75 canons capturé au Cap Ortégal sera copié par la Royal Navy qui en fera un modèle (DR)

de terres australes sur le *Mascarin* armé à l'île de France le 08/10/1771<sup>22</sup>. Si le rôle ne signale aucun mort ni blessé parmi les officiers, il y a eu cependant combat, car l'*Invincible*, un 74 canons est donc redoutable pour l'Anglais, c'est le second épisode<sup>23</sup>. La conduite du capitaine est exemplaire « qui livre un combat aussi acharné que désespéré à toute l'escadre anglaise ». Ce puissant navire, sorti depuis peu des chantiers navals (1744), montre sa valeur entre les mains habiles du chevalier et ne se rend qu'après huit heures de combat. Ses munitions étant épuisées, le chevalier de Saint-Georges aurait fait tirer une dernière fois en chargeant ses canons avec son argenterie. En présentant son épée à l'amiral Anson, le chevalier Grout de Saint-Georges, qui ne semble pas trop affecté par l'issue du combat, a encore assez d'esprit pour un calembour : « Monsieur, vous avez vaincu l'*Invincible* et la Gloire vous suit » ... Un capitaine anglais fait l'éloge du comportement des officiers français : « Je n'ai jamais vu une meilleure conduite que celle du commodore français ; et, pour dire la vérité, tous les officiers de cette nation ont montré un grand courage ; aucun d'eux ne s'est rendu que quand il leur a été absolument impossible de manœuvrer ».



Gréement de Brick (DR)

#### 2-4.2 La fin de l'année 1747

Quelques mois après le combat du Cap d'Ortégal, trois autres navires de faible tonnage sont pris, sans résistance :

- le navire *Saint-Antoine* de 330 tonneaux, 36 canons avec 66 hommes d'équipage ; il est fretté (propriétaire le Sieur Le Roy) par la Compagnie pour les Iles de France et de Bourbon. Parti de Lorient le 01/08, il est pris le 12. Quelques rares Bretons sont à bord, aucun du Quartier du Port-Louis,

<sup>22</sup>FIC 5160, Jean-Paul Even, des Amis du SHD Lorient

<sup>23</sup>[https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille\\_du\\_cap\\_Finistere\\_\(mai\\_1747\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_du_cap_Finistere_(mai_1747))



-le brigantin *l'Elisabeth* de 55 tonneaux commandé par le Lorientais Nicolas Caro ne porte que 4 canons et 17 hommes d'équipage. Il est pris lui aussi, sans combattre on le comprend aisément, juste après le passage de son capitaine sur le *duc de Chartres*, le 24/08/1747, ce qui lui évitera la prison en Angleterre. C'est le pilote Jean-François Delinon de Paris qui lui succède au



Gréement de brigantin (DR)

commandement (il semble que ce soit le même que celui pris avec le *Jason* au Cap Banca, prénommé Jean-Baptiste et nommé Linon, par l'auteur du rapport de la prise).

-la corvette *Saint-Charles* de la Compagnie (capitaine le Lorientais, mais natif du Port-Louis Robert de Joanis, fils de Jean-Baptiste, garde magasin des vivres de la Cie<sup>24</sup>) jaugeant 140 tonneaux, armée de 8 canons et de 25 hommes dont 10 Lorientais. A son bord un passager pour le Sénégal ; elle est prise le 31/10, six jours après avoir quitté Lorient.

#### 2-4.3 1748 et la paix en Inde

L'année suivante, pas de traces de combat non plus, le 02/02/1748, sur le *duc de Chartres* parti pour l'Île-de-France et l'Inde, armé le 23/08/1747. Pourtant le navire de 600 tonneaux porte 32 canons, 59 soldats, et 156 hommes d'équipage. Il est commandé par le Malouin Joseph Fouquet du Rumel, qui a 34 ans et n'est capitaine que depuis un an. C'est une belle prise pour les Anglais. A bord, venant de *l'Elisabeth* où il avait échappé à la

prise, Nicolas Caro 1er enseigne, l'écrivain Charles Damain, tous deux de Lorient. Ils sont six Lorientais et le 2ème contremaître bosseman de Ploemeur parmi la maîtrise. 16 autres navigants sont originaires de paroisses du diocèse de Vannes, aucun du Port-Louis, quatre sont d'Hennebont.

Le *Giraldus*, une flûte de 325 tonneaux, huit canons, armée de 95 hommes, est prise quatre jours après son départ le 04/02/1748. Son capitaine nous l'avons rencontré 1er lieutenant sur *l'Aimable* lorsqu'il prend le commandement du navire anglais *Le Bedford* pris le 21/08/1746. Ce capitaine du Port-Louis, François Béart Desfontaines emmène avec lui ses compatriotes Jean Blanchet, 1er pilote, avec le pilotin Pierre Calvé, d'une famille bien connue au Port-Louis (voir Le Clos Calvé en Riantec). L'autre marin du Port-Louis est le maître calfat Yves Bouzoulic, pour nous Boutoullic qui est de Ploemeur. La maîtrise est lorientaise avec six officiers marinières, l'écrivain Etienne Le Sage serait du Port-Louis.

Pour le *Jason*, dont on ne connaît pas le port d'armement, on se demande pourquoi il se trouve en mer d'Irlande lorsqu'il est pris le 09/05/1748. Il a pour capitaine de Sanguinet et a les Indes pour destination. Armé de 41 canons, jaugeant 700 tonneaux, ce n'est pas un petit navire. Il est évident qu'il rencontre une flotte de navires ennemis qu'il ne peut combattre. A bord 180 hommes dont quelques soldats (nombre : 29), quelques volontaires, 19, de toutes origines et 26 novices, ces derniers qui n'ont pas navigué plus d'un an. On note pourtant 12 canonnières et quatre officiers marinières qui peuvent diriger le tir. Mais le capitaine est un homme de 43 ans ayant 18 embarquements au titre d'officier major, dont sept comme capitaine de navire. La décision de se rendre est donc justifiée. Comme pour le *duc de Chartres* c'est une belle prise pour les Anglais. Deux officiers marinières du Port-Louis les beaux frères, François Tarrentine, dit Corvec, et Jean Dartique, 1er et 2ème bosseman, sont à bord.

<sup>24</sup>FIC 6567, Chantal Plévert, des Amis du SHD

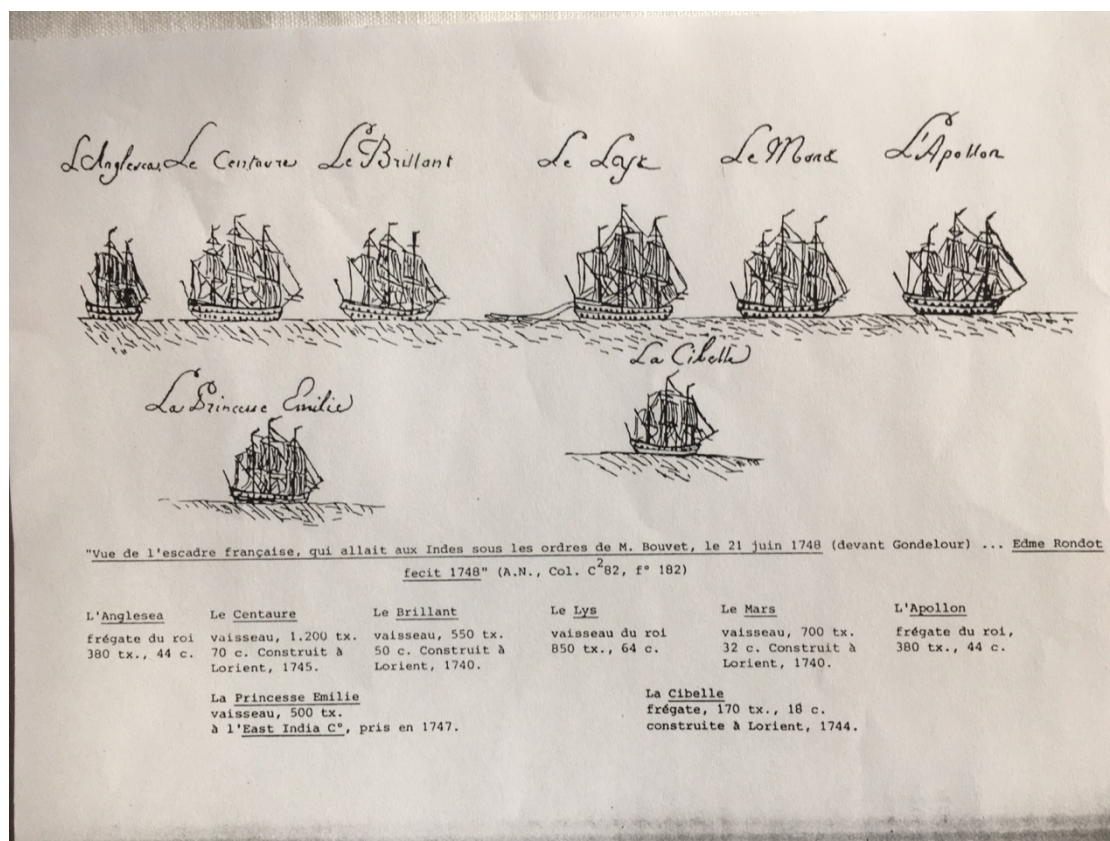


Figure 3 – « Vue de l'escadre française qui allait aux Indes sous les ordres de M. Bouvet ... » (DR)

La paix qui intervient avec le traité d'Aix-La Chapelle signé le 18/10/1748 normalise les relations aux Indes ; on en veut pour preuve que des marins Français sont rapatriés en Europe par les vaisseaux Anglais : par exemple sur le *Succegalay*, Yves Pierre Baslé, matelot de Saint-Malo, le 15/04/1749, après le naufrage de son navire la *Naïade* dans la baie de Poivre, à Java le 25/12/1748. Mais avant cette paix, ce n'est pas moins de 25 navires de la Compagnie qui sont pris par les Anglais, soit plus de la moitié de sa flotte de 1740 (~ 40 navires en 1740). Sur cette période le nombre de décès au combat donné par Philippe Haudrière s'élèverait à 43, soit proche de 0,5 % sans compter ceux en prison, alors que le nombre de décès par maladie serait de 13 %<sup>25</sup>. On le voit, les pertes au combat sont faibles puisque les combats des navires de la Compagnie sont rares. En 1748, le nombre de nouveaux armements remonte à huit, avec 18

marins de Riantec ; c'est la fin du conflit qui conduit à la reprise du commerce. L'escadre de huit navires de Bouvet croisera devant Gondelour pour montrer que la France ne compte pas laisser la Compagnie sans protection.

Il y aura ensuite un intermède dans la guerre mais celui-ci ne dure que sept ans : c'est alors un nouveau conflit, la Guerre de Sept Ans.

### 3 - La Guerre de Sept Ans

Les actes « de piraterie » de l'adversaire commencent dès août 1755, la marine anglaise a attaqué sans déclaration de guerre les navires civils et militaires français dans l'Atlantique. « *La supériorité navale anglaise est alors la plus forte du siècle* »<sup>26</sup>, 279 navires aptes à prendre la mer contre 149 pour la France. La marine royale elle, dispose d'à peu près 60

<sup>25</sup>HAUDRIERE (Ph.), La Compagnie des Indes au XVIIIe siècle, Annexes I et J, Décès à bord...,

Paris, Les Indes Savantes, 2005  
<sup>26</sup>BUTEL (P.), *ibid.* p.301

vaisseaux de ligne alors que la *Royal Navy* en aligne plus de 120 en 1754<sup>27</sup>. Voltaire adhère à cette qualification de « piraterie » des prises avant déclaration officielle de la guerre « *qu'à la fin une paix glorieuse venge la France des pirateries anglaises* »<sup>28</sup>.

ci, à Lorient, son constructeur en chef Groignard, avec pour mission de construire pour la Compagnie des navires aptes à la guerre et au commerce. Le roi dépêche une petite force, placée sous le commandement du comte d'Aché, elle embarque une troupe de 4 000 hommes à destination de Pondichéry.



Carte sud de l'Inde - voir Gondelour près de Pondichéry  
Côte de Coromandel - (DR)

On peut noter, malgré l'écrasante supériorité de l'Angleterre, que depuis la guerre de Succession d'Autriche, la France a triplé sa flotte et l'Angleterre l'a plus que doublée. Le gouvernement français, qui dispose donc de beaucoup moins de vaisseaux de combat que la *Royal Navy*, décide malgré tout d'envoyer en Indes des renforts en utilisant les ressources de la Compagnie des Indes. On sait que le roi avait imposé à celle-

C'est un renfort conséquent vu le nombre réduit de navires français, la longueur du voyage et les risques sanitaires. La division quitte la France le 02 mai 1757, perd 300 hommes fauchés par une épidémie lors d'une escale dans l'Atlantique, fait relâche à l'Isle de France en décembre et arrive enfin dans les eaux indiennes en avril 1758 où elle est attendue par les vaisseaux de George Pocock au large de Gondelour.

<sup>27</sup>Information tirée de *Histoire de la marine française*.

<sup>28</sup>FREEMAN (E.), *ibid* p.99



### 3-1 L'escadre de d'Aché

On va le voir, c'est alors en Inde le premier véritable combat entre deux escadres, celle commandée par le comte d'Aché, et celle de l'Amiral Pocock, le 29/04/1758 au large de Gondelour. Si la puissance de feu de l'escadre française est supérieure à celle des Anglais, les équipages sont fatigués de leur longue croisière ; de plus, la rapidité de tir des canons anglais et la manœuvrabilité des bâtiments de combat sont très largement supérieures à celles de l'escadre française. Néanmoins le *Zodiaque* soutient un combat acharné et finit par repousser les assauts du *Yarmouth*, ce qui profite au reste de la division qui peut commencer à se dégager. D'Aché ordonne à cinq navires de poursuivre leur route alors qu'il continue à se battre avec les trois vaisseaux restants. Il décroche ensuite à son tour, mais Pocock engage la poursuite. C'est alors qu'intervient un coup de théâtre favorable aux Français. On n'est en effet plus très loin de Pondichéry où patrouillent deux unités, le *Comte de Provence*, navire de 1480 tonneaux, de 74 canons, de la Compagnie des Indes, et une frégate de 24 canons, la *Diligente*. Pocock abandonne alors le théâtre d'opération.

D'Aché a réussi à faire passer son convoi, lequel aborde Pondichéry le jour même. Les renforts sont débarqués aussitôt, soit sans doute un peu plus de 3 200 hommes si on prend en compte les pertes par maladie et les morts de la bataille. Les conséquences en sont immédiates : Lally-Tollendal engage aussitôt une offensive qui lui permet de s'emparer du port de Gondelour, le 04 mai 1758.

Ce combat pour lequel on dénombre 99 morts et 321 blessés côté Français permet de montrer que le commandement de d'Aché, lui-même blessé et sa maîtrise de son navire-amiral sur lequel il a concentré les attaques, a permis un véritable succès de sa mission.

Au regard du nombre des morts et blessés sur le *Zodiaque* lors de ce combat, au large de Gondelour le 29/04/1758 (sans les marins au service du roi qui sont des officiers pour la plupart, voire des entretenus par la marine), on

note quatre morts ou décès immédiats après blessures. Un matelot calfat de Guidel, René Colbert, est le seul du Quartier du Port-Louis à être tué sur le *Zodiaque*. La confrontation des deux chefs n'en est par ailleurs pas terminée puisqu'ils vont se retrouver le 3 août devant Négapatam et une troisième fois, le 10 septembre 1759 dans les eaux de Pondichéry. Toujours sur le navire-amiral à Négapatam, ils seront huit tués, et à Pondichéry onze. On peut ainsi relativiser la violence de ces trois combats navals. Cette violence est confirmée par l'examen des pertes sur les autres navires. Laissons pour l'instant le *Comte de Provence* hors du dénombrement des tués au combat puisqu'il intervient après la première bataille.

Sur le *Bien Aimé* on note à Gondelour entre 14 et 17 tués, à Négapatam six ou huit, tandis qu'à Pondichéry on en dénombre seulement trois.

Au regard de ces seuls deux navires, Gondelour s'avère donc le combat le plus violent avec de 18 à 21 tués ou morts des suites de leurs blessures, les deux autres confrontations ne sont cependant pas moins violentes avec pour chacun des navires 14 tués.

Sur le *Moras* également, Gondelour est le plus mortel avec 23 à 28 tués ou morts des suites de blessures, mais le navire souffre de moins de pertes dans les deux combats suivants : de cinq à huit tués ou morts des suites de blessures. La chronique rapporte que le *Bien Aimé* fut le navire le plus touché, pourtant les pertes du *Moras* sont bien plus élevées, il semble donc que ces navires ont combattu avec une égale détermination au crédit des deux capitaines J.B Charles Bouvet de Lozier, né en 1706 à Pleudihen sur Rance, mais résidant à Paris et Louis (et non Pierre comme indiqué dans l'article en référence, note 26) de Becdelievre du Bouexic, né à Guipry (35) en 1719.

Le total des pertes sur ces trois premiers navires s'élève pour Gondelour de 41 à 49 tués ou morts des suites de blessures, les deux autres rencontres 19 à 23 tués ou morts à Négapatam et 19 à 22 tués ou morts à Pondichéry.

| Les forces en présence                                                                   |                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Escadre sous le commandement<br>du comte d'Aché<br>(Navire, nombre de canons, capitaine) | Escadre sous le commandement de l'amiral<br>Georges Pocock<br>(Navire, nombre de canons, capitaine) |
| <i>Zodiaque</i> , 74, comte d'Aché                                                       | HMS <i>Yarmouth</i> , 70, amiral George Pocock                                                      |
| <i>Comte de Provence</i> , 58, Jean Jacques Delachaise (rejoint après le combat)         | HMS <i>Elisabeth</i> , 70, Stewen                                                                   |
| <i>Bien-Aimé</i> , 58, J.B Charles Bouvet de Lozier                                      | HMS <i>Cumberland</i> , 66, Martin                                                                  |
| <i>Moras</i> , 50, Pierre de Becdelievre                                                 | HMS <i>Tiger</i> , 60, Leyton                                                                       |
| <i>Duc de Bourgogne</i> , 50, Jean Baptiste d'Après de Manneville                        | HMS <i>Weymouth</i> , 60,                                                                           |
| <i>Duc d'Orléans</i> , 50, J.F.M. De Surville                                            | .HMS <i>Newcastle</i> , 54                                                                          |
| <i>Condé</i> , 50, Jacques Derabec                                                       | HMS <i>Salisbury</i> , 50                                                                           |
| <i>Saint-Louis</i> , 50, Louis Dominique de Joannis (aîné)                               | HMS <i>Protector</i> , 40                                                                           |

Poursuivons le décompte sur le *duc de Bourgogne*. Avec ce navire on accroît les pertes de trois à Gondelour, de sept à Négapatam et de neuf à Pondichéry. Sur le *duc d'Orléans* le bilan est de cinq à neuf Gondelour et de un à trois à Négapatam ; à Pondichéry on relève trois tués. Sur le *Condé* on en relève un pour lequel il y a doute de décès suite à blessures reçues à Gondelour, mais quatre tués à Négapatam et deux à Pondichéry, ce qui ferait un bilan sur ces trois navires de huit à dix à Gondelour, soit nettement inférieur aux trois premiers navires, de 12 à 14 à Négapatam là encore inférieur aux trois précédents navires et de 14 à Pondichéry soit presque égal aux trois navires précédents.

Sur les premiers navires nous relevons à Gondelour 49 à 59, à Négapatam 31 à 37 et de 33 à 36 à Pondichéry, soit 113 tués et décès de suite de blessures, et potentiellement 19 autres qui décèdent moins d'un mois après, sans ceux du *Comte de Provence* qui auraient combattu. Là encore, les pertes seraient beaucoup moins importantes que celles annoncées par les Anglais, 600, morts ou blessés.

Reste à examiner le *Saint Louis* : A

Gondelour, attaqué par un navire de commerce anglais, il n'est que peu touché : deux morts et un blessé. Aux autres combats, trois blessés seulement à Négapatam et un tué à Pondichéry. Mais qu'en est-il sur le *Comte de Provence* et le *Diligent* arrivés après la bataille ? Sur le premier seul le décompte des Gens de Mer embarqués à Lorient en 1756 et morts pendant les années 1757 et 1758 nous sont accessibles<sup>29</sup>. Un seul nom de tué à Négapatam, Sébastien Boissy, un mousse, y apparaît parmi 24 morts. Cette unique mention semblerait signifier que le navire n'a fait qu'une apparition dans le combat et que la « normalité » des tués rejoint celle des morts d'autres causes sur ce navire à environ 4%, alors que chez les soldats elle atteint 10%, des passagers créoles augmentent eux sensiblement la mortalité chez les passagers. Or l'examen des tués du *Condé* révèle le nom de Nicolas DOURNER de Locmariaquer tué sur le *Comte de Provence*. Cet examen révèle aussi un tué sur le vaisseau du roi l'*Illustre* au combat de Pondichéry, le second maître Mathieu **Moulin** originaire d'une paroisse voisine de Limoges et marié à Lorient. Nous ne disposons pas de données sur le *Diligent*.

<sup>29</sup>SHD Lorient, 1P249A-27.10

Nous pouvons donc estimer par l'examen des rôles les pertes des vaisseaux de l'escadre d'Aché dans les différents combats à environ 120 marins tués et potentiellement à 130 avec les décès qui suivent de peu ces combats, et à environ 20 blessés qui survivent. Le Comte d'Aché sera deux fois grièvement blessé dans deux combats.

Parmi ceux-ci, de Lorient ou des paroisses du Quartier de Port-Louis :

### **1) dans le combat de Gondelour le 29/04/1758**

- tués sur le *Zodiaque*

René Colbert de Guidel, calfat, venant du *Dauphin*, n'apparaît pas dans la base ARMOR, noté (NIArmor) (baptêmes-naissances du Cercle Généalogique de Bretagne-Sud pour le Morbihan) dans la suite.

- tués sur le *Bien Aimé*

Julien Rustuel matelot canonnier de Guidel né dans cette paroisse le 25/02/1737

- tués sur le *Moras*

Charles Menestrier 2ème Quartier-maître de Lorient mort à Pondichéry suite de ses blessures, Pierre Vaugeont 2ème maître de Lorient *ou de Saint-Servan*, Jacques Tranchant du Port-Louis, mais natif de la Bouillie, Jacques Bihen 2ème voilier de Ploemeur, Jean Cagnard maître charpentier et Jacques Moissan de Lorient.

- tués sur le *duc d'Orléans*

Vincent Le Moing de Belz Saint-Cado, André Grimaud de Plougoumelen, tous deux des suites de blessures reçues au combat. Il nous faut signaler que sur ce navire, Pierre Le Long volontaire Irlandais, né à Castle vers 1737, mais résidant à Lorient, est déclaré tué sur le rôle du *Centaure* semble avoir combattu à Gondelour.

- tués sur le *Condé*, aucun

- tués sur le *Saint-Louis*, aucun

Sur le *Centaure*, le capitaine René Louis Marie De Surville L'Ainé, décède des suites de blessures reçues au combat. Ceci semble prouver que ce navire a bien combattu à Gondelour. Ou alors, il était sur un navire qui a combattu. Cet officier né le 22/04/1710 à Port-Louis, est le frère de l'explorateur de la Nouvelle Zélande.

### **2) dans le combat de Négapatam, le 03/08/1758**

- tués sur le *Zodiaque* :

Guillaume de Porhel inscrit sur le rôle armurier de Lorient, mais natif de Quimper et marié à Lorient avec Marie-René de Quimperlé, le 21/09/1751, Joseph Le Visderoux de Riantec l'époux d'Yvonne Quer, René Ambrelin lui né à Ploemeur le 20/02/1739, (noté MERLIN) mort des suites de ses blessures.

- tués sur le *Moras* :

Paul Guberic né à Groix en 1736, le fils de Paul, Yves Prado le fils de Pierre du Resto en Merlevenez né en 1726, mort de ses blessures.

- tués sur le *duc de Bourgogne* :

Julien Guillevic de Belz né en 1724 fils de Pierre et de Marie Goulias et Louis MAHE né en 1714 ou 1716 à Sarzeau.

- tués sur le *Condé* :

Pierre Penhoët de Groix né dans cette paroisse en 1731

- Blessé sur le *Saint-Louis* :

Charles Julien Portier 2ème charpentier, de Lorient né à Loudéac en 1730, qui se mariera à Lorient en 1766 et décédera trois ans plus tard en cette ville.

### **3) dans le combat de Pondichéry le 10/09/1759**

- tués sur le *Zodiaque* :

-Jean Corgat de Lorient, (NIArmor), Pierre Gego (Jego), de Riantec fils de Yves et de Anne Péron, l'époux de Marie Le Ny, marié depuis deux ans, François Martelot de Carnac, le fils de Charles et Marie Le Bellégo, né en mars 1736, venant du *Massiac*, Martin David fils de François et de Marie Sergent, né en 1735 à Belle-Ile qui eux ne sont pas du Quartier

- tués sur le *Bien Aimé* :

-Joseph Olierio de Locoal, fils de Julien et de Jeanne Querneur né en 1712 à Plouhinec.

- tués sur l'*Actif* qui a donc participé au combat :

-Michel Baron fils de Michel et de Micheline BOTERF, né à Groix en 1732.

- tués sur le *duc de Bourgogne* :

-Truguet Janvier dit Mouton marié au Port-

Louis, Dufosse d'Auzon d'Auray, nous trouverons un Dauzon Guymard, Joseph Corentin sur la *Subtile* en 1761, né en 1736 à Ploemel non loin d'Auray.

Plymouth ou du château de Porchester, ne reviendront pas et y mourront dans des conditions de privation et de chagrin dû à la séparation trop longue de leurs familles. Examinons ces prises anglaises.

| Navires                                                   | Morts ou blessés à Godelour | Morts ou blessés à Négapatam | Morts ou blessés à Pondichéry | Morts ou blessés dans les 3 combats |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| Zodiaque, 74, comte d'Aché                                | 4                           | 8                            | 11                            | 23 à 25                             |
| Bien-Aimé, 58, J.B Charles Bouvet de Lozier               | 14                          | 6 à 8                        | 3                             | 23 à 25                             |
| Moras, 50, Pierre de Becdelievre                          | 23 à 28                     | 5 à 8 y compris Pondichéry   | 5 à 8 y compris Négapatam     | 28 à 36                             |
| Duc de Bourgogne, 50, Jean Baptiste d'Après de Manneville | 3                           | 7                            | 9                             | 19                                  |
| Duc d'Orléans, 50, J.F.M. De Surville                     | 5 à 9                       | 1 à 3                        | 3                             | 9 à 15                              |
| Condé, 50, Jacques Derabec                                | 1 ?                         | 4                            | 2                             | 6 à 7                               |
| Saint-Louis, 50, Louis Dominique de Joannis (aîné)        | 3                           | 3                            | 1                             | 7                                   |
| Total pour les quatre derniers navires                    | 11 à 14                     | 15 à 17                      | 15                            | 41 à 46                             |
| Total pour les navires dans les trois combats             | 52 à 63                     | 34 à 41                      | 34 à 37                       | 120 à 152                           |

Si on fait le bilan des tués sur les navires de l'escadre du comte d'Aché : ils sont quatre du Port-Louis où de Riantec, sept des environs du Port-Louis-Riantec dont trois de Groix, y compris ceux originaires de paroisses plus éloignées de la rive est de la ria d'Étel, quatre sont de Carnac, Belle-Île, Auray et Plougoumelin. Le reste est de Lorient, Ploemeur et des paroisses environnantes à l'ouest de Lorient, soit dix marins.

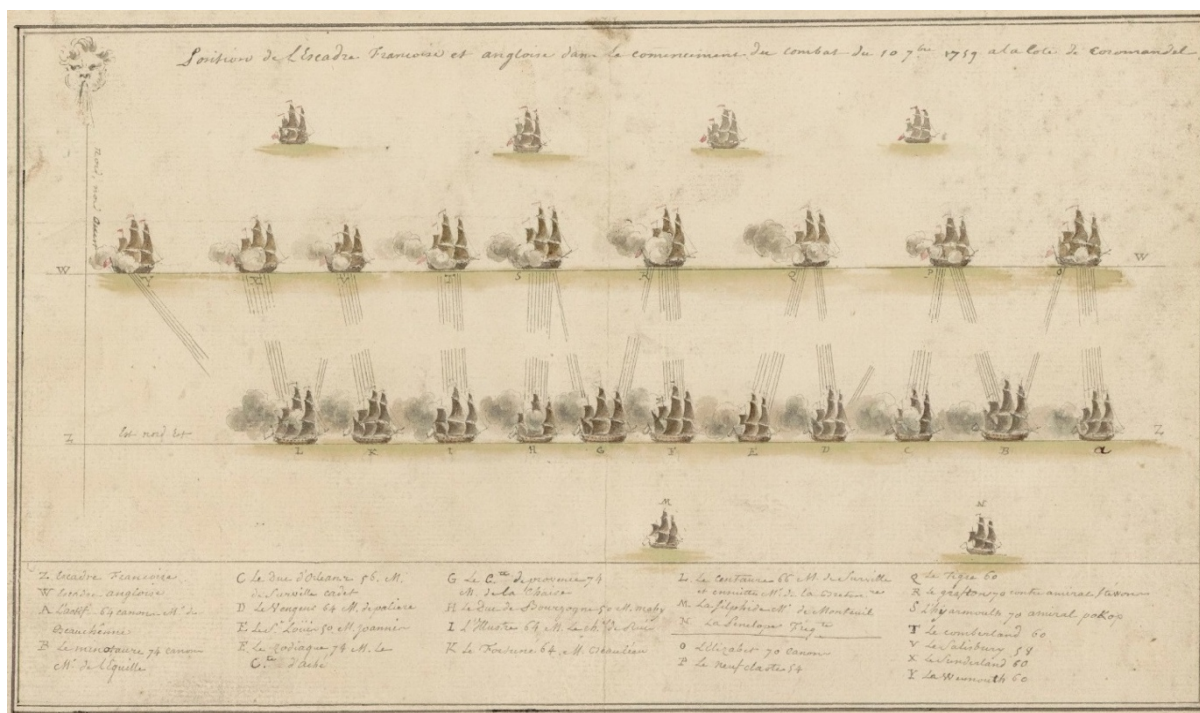
C'est donc un total de pertes de vingt et un marins pour les paroisses littorales de l'évêché de Vannes sans celles situées à l'est de cette ville. Mais d'autres navires de la Compagnie sont pris par les Anglais. Certains marins, envoyés dans les prisons de Portsmouth de

### 3-2 Les autres navires pris par les Anglais

L'*Astrée*, armée pour le Sénégal, est prise avant le 20/09/1755, puisque le capitaine, Antoine Faboulet de Kerorgan écrit de Portsmouth à cette date. Son navire est une frégate de 200 à 250 tonneaux armée de 10 canons construite en 1750 et 1751. Parmi les 60 hommes d'équipage un Irlandais et un Anglais qui sont « retenus sur le *Prince Georges* », sans doute le navire agresseur.

L'équipage prisonnier revient des prisons au plus tôt par Cherbourg, le 05/08/1757, comme Antoine Le Floc'h marié à Lorient, soit le 21/10/1758 pour ceux retenus au





L'image suivante donne l'ordre du combat de *La Bataille de Pondichéry* 10/09/1759 (DR)

château de Porchester, situé au fond de la baie de Portsmouth, François Barcelot le maître d'équipage, Pierre Caro, l'écrivain de Lorient, Antoine Chavy du Port-Louis. Un évadé des prisons de Portsmouth, Antoine Thomas de Lorient revient lui sur un canot le 02/05/1757, et sans doute les officiers comme Duverger Blanchet, de Vannes, passager qui rentre dès le 15/10/1755. Pour Fraboulet de Kerorguen d'Hennebont, François Clémensin marié à Lorient, et aussi de Lorient on ne sait quand ils reviennent, mais la mention du rôle semble indiquer, plus tôt que la majeure partie de l'équipage. Une passagère, hospitalière anglaise revient en France le 10/10/1755 de Portsmouth. Mais sept marins mourront en prison : Nicolas Haumont, charpentier, Pierre Chasseton, tonnelier et vraisemblablement Marc Mouillé de Lorient, Nicolas Charlien de Ploemeur et Antoine Carrière de Belle-Ile meurent à l'hôpital de Fareham (situé à l'extrémité nord-ouest de Portsmouth), en février et mars 1756, soit cinq et six mois après la prise. Vincent Joannic de Pont Scorff, Toussaint Peron d'Hennebont, Julien Flambart de Vannes portent à six voire sept le nombre de décès en prison. Sur le navire, ils sont 45 marins de l'évêché de Vannes, dont deux de

Riantec, Julien Carour et Pierre Lucas, un du Port-Louis et une vingtaine de Lorient ou de Ploemeur. Ils sont 95 marins hors passagers et soldats (il y en a qui meurent mais nous ne savons où, sauf un caporal qui meurt à Farenham) ce qui accrédite un taux de mortalité en prison de 6 à 7%, ce qui ne diffère guère de celle constatée pendant les voyages qui se déroulent normalement.

Le *Brillant*, navire appartenant au Malouin La Lande Magon, est armé par le Sieur de La Freté pour le Québec ; il est pris le 2/10/1757 avec ses 53 hommes d'équipage. Les hommes sont mis à terre à Monte Christ (San Fernando de Monte Christi) un port des Antilles (Saint-Domingue) d'où ils rejoignent le Cap français.

L'*Hermione*, navire de 450 tonneaux, armée pour l'Inde le 03/05/1755 a probablement été capturée devant Pondichéry en arrivant en Inde, mais a été reprise ensuite par les Français. Désarmée à Pondichéry le 17/02/1756 elle devient ensuite vaisseau de côte.

Le *Pondichéry* navire de 800 tonneaux armé de 20 canons est pris le 23/12/1756 à environ 15 lieues au large d'Ouessant par la frégate anglaise *Le Douvres* de 44 canons, donc de puissance de tir supérieure, mais il ne

s'est pas laissé prendre. Son capitaine Pierre de Sanguinet a conduit son navire au combat. Pierre de La Vigne Buisson, volontaire de Saint-Malo, embarqué à ses frais, est tué. Avec lui, Guillaume Le Fèvre, Jean Brindelonc, Vincent Gouezo, Marc Lescoyec, Joseph Pallud, Charles Longchamp.

L'équipage est conduit en prison en Angleterre. Pierre Sceau mousse de Port-Louis mourra en prison à Kinsale, tout comme Jean Quintin de Pléneuf. Sauf pour quelques-uns, on ne sait quand ils reviennent. L'un d'entre eux François Le Lièvre natif de Saint-Servan, mais marié à Lorient « déserte des prisons » et revient le 21/03/1757. Selon le cahier n°3 du musée de la Compagnie des Indes (p.66), il se serait sauvé pendant son transfert de Cork à Kinsale, aurait gagné Londres et se serait engagé, comme marin portugais, pour conduire aux Dunes le *Prince Georges*. Dans la nuit du 28 au 29 avril il aurait, avec un nommé Mustuel, enlevé le canot et gagné Calais le lendemain. Sur le rôle, on trouve un autre déserteur des prisons, Servan Dauple de Saint-Malo, mais il y a bien parmi les navigants de la Compagnie, un dénommé Mustel de Dinan. Un autre Lorientais serait revenu par la Hollande.

Ils seraient une vingtaine de Lorient. Jean Dronos, natif de Saint-Servan, encore immatriculé à Lorient en 1776, (il serait mort à Saint-Malo) et Jean Féchan de Ploemeur (ils sont deux de Ploemeur à bord) rentrent en 1757 par Saint-Jean-de-Luz où ils ont été débarqués par un paquebot anglais. Jacques Gicquel de Saint-Malo habite rue Condé à Lorient ; prisonnier il est conduit à Cork puis à Kinsale, côte d'Irlande, il rentre d'Angleterre le 24/11/1757. Simon Ducaillet natif de Saint-Servan est aussi un habitué de Lorient et Joseph Mabille, le pilote, un autre Servannais, marié au Port-Louis, rentrent aussi par la même voie par Saint-Jean-de-Luz en 1757. Jean-Louis Grenier, du Port-Louis et Joseph Marie Poupinelle d'Hennebont, mousses, reviendront aussi des prisons. Ils

sont trois des environs d'Auray.

Lors du siège de Chandernagor par les Anglais en 1757 il faut noter le comportement héroïque de Pierre de La Vigne Buisson, capitaine du *Saint-Contest* contraint de couler son navire. Fait prisonnier, il ne revint en France qu'en 1764, durement affecté par son internement. Ne pouvant plus naviguer, il reçoit le commandement du port de Lorient<sup>30</sup>. Son fils Alexis Jacques épouse Céleste Rapon de la Pacelière ; leur fille Céleste épousera François René de Châteaubriant. Olivier Le Floc'h de Pontivy et trois de Lorient Julien Drien, Louis Duboc et Charles Le Cocq, mourront des suites de leurs blessures du 26/12 au 06/01 de l'année suivante. Trois autres meurent dans les prisons de l'Inde, Charles Retail de Fontenay Le Comte, Charles Le Fol de Saint Malo, Claude Le Bouedec de Naizin. D'autres prisonniers reviennent d'Angleterre, qui par un vaisseau danois, comme le 1er enseigne André de Saint-Hilaire d'Auray qui par le paquebot *Saint-James* de Douvres, qui par le *Prince Georges* comme Jean Bruneau de Paramé. D'autres par Le Havre, comme Charles Fichon de Guidel et Joseph Gouelo de Ploemeur, ou par Libourne comme Jean Monneraye de Malestroit.

Le *Treize Cantons* de 360 tonneaux, de 25 canons, armé pour le Sénégal le 27/07/1757 est pris le 11/12 sur la route du retour, avec vraisemblablement un équipage proche de 70 hommes (certains ont débarqué au Sénégal). On ne sait ce qu'il advient de l'équipage. Ils sont sept du Port-Louis-Riantec, un de Nostang, un de Kervignac, neuf de Lorient, trois de Ploemeur, deux de Pont-Scorff, Mathurin Le Borgne, Etienne Stanguennec, deux de Quéven, Olivier Hinde et Guillaume Pogam un de Caudan, Louis Talvas dont nous n'avons pas de nouvelles après la prise.

Le *Prince de Conty* est lui pris le 01/07/1757, au large du Cap Finisterre, 7 jours après son départ du Passage, petit port situé près de la frontière espagnole. L'équipage était vraisemblablement constitué de gens de mer

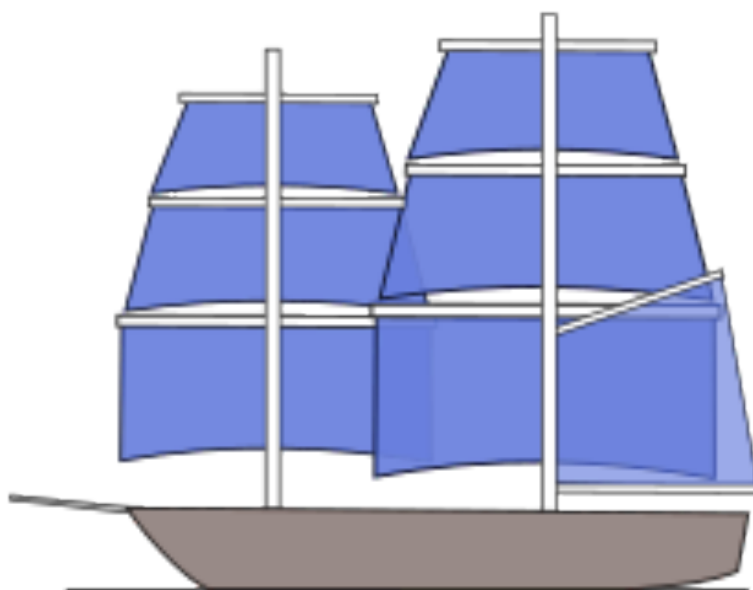
<sup>30</sup>HAUDRERE (Ph.), Les Français dans l'Océan

Indien, XVIIe-XIXe siècle, p.174

de toutes provenances. Au Passage le navire a embarqué 151 navigants dont nous n'avons pas les noms. Ce sont donc plus de 200 hommes qui tombent aux mains de l'ennemi.

Pour le *Montmartel*, 400 tonneaux, 16 canons, navire des Sieurs Grou et Michel, affrété par la Compagnie, l'équipage est majoritairement nantais. Il y a eu un combat lors de la prise le 21/03/1758, mais qui n'a cependant pas duré longtemps ; on note un seul mort.

Des trois derniers cités nous ne retrouvons curieusement aucun embarqué à la Compagnie après cet épisode. Sont-ils revenus ? huit autres officiers mariniers secondent les trois officiers majors, ils sont cinq de Lorient, un de chaque paroisse de Ploemeur, d'Auray et de Pontivy. Parmi les novices ou mousses il y en a six de Lorient ou Ploemeur. Les quatre officiers majors sont de Lorient. Le navire est conduit à la Jamaïque. Certains membres de l'équipage sont échangés en juin au Cap français (Ile de Saint-



Grément d'un senau (*snow* ou *snauw* en anglais)  
Deux-mâts grée en voiles carrées, proche du brick (DR)

La frégate de 200 tonneaux 12 canons, le *Volant* venant du Sénégal et allant aux Antilles, est prise par le corsaire anglais le *Black Prince*<sup>31</sup>, le 14 ou le 15/05/1758. Le capitaine est Julien Marie Crozet, le futur célèbre explorateur du Port-Louis<sup>32</sup> ; il embarque avec lui ses co-paroissiens : deux officiers mariniers, Guillaume Pourchasse, bosseman et Pierre Kermain patron de chaloupe du Port-Louis, deux matelots et deux novices de Riantec, Jean Le Cloarec, et René Jegou, François Lorho et Joseph Le Moesle ; Patrice Gallo est lui mousse du Port-Louis.

Domingue), le 18 août et rejoignent la France, qui sur la frégate du roi l'*Hébée*, comme Pierre Kermain, qui sur la corvette du roi le *Storek*, comme Guillaume Pourchasse.

L'*Heureux*, un senau de 160 tonneaux armé le 24/10/1758, sans doute affrété par la Compagnie pour aller à Bordeaux, est pris le 19/04/1759. A son bord, deux marins de Ploemeur, Jean Louis Carrou et Jean Boulbart et deux de Riantec Vincent Le Ho et Jacques Le Duic. Après la prise ils reviennent tous de prisons, mais le dernier mourra en 1761.

<sup>31</sup> WIKIPEDIA - Il reçoit le 7 mars 1758, le commandement d'une frégate de dix canons, le *Volant* et mène de violents combats contre les anglais sur les côtes du Sénégal. Le 29 décembre, il est capturé devant Gorée (le rôle du *Volant*

indique par le travers des Açores).  
<sup>32</sup> Découvreur en 1772, avec Marion Dufresne des îles baptisées par Marion du Fresne « Terre d'Espérance », aujourd'hui Iles Crozet

La frégate du roi la *Blonde*, de 300 tonneaux et de 32 canons, possède un armement important compte tenu de son faible tonnage. Armée par un capitaine malouin, René Des Âges Du Houx, sans doute pour la course, elle navigue avec un autre navire la *Terpsichore* dans les parages de l'Irlande lorsqu'ils sont pris en février 1760, par des navires anglais, sans doute plus nombreux ou mieux armés, puisqu'il ne semble pas y avoir eu de combat. L'équipage est fait prisonnier, sauf ceux qui à Dunkerque sont passés sur la *Bégon*. Ce dernier navire faisait-il partie de la flotte ? Ces trois navires ne sont pas de la Compagnie. A bord, lors de la prise, on note 10 marins de Riantec, 13 autres étant passés sur la *Bégon*. Les six prisonniers en Angleterre reviennent, certains fin mai 1763, Mathurin Forbin lui décède en prison, Charles Nio est noté mort après 1759 sur la matricule des gens de mer, sans autre explication. Jérôme Dagorn meurt chez lui au retour de la *Bégon* le 11/06/1760. Un mousse du Port-Louis, Pierre Trequesser revient lui aussi, ainsi que Georges Modu passé par la *Bégon*.

Sur ce navire, ils sont 20 du littoral vannetais, tandis que ceux des paroisses terriennes du diocèse sont onze ; six seulement sont de Lorient. Ceux de Ploemeur sont 13, un autre est de Pont-Scorff, un autre est de Quéven. Joseph Le Parc passé sur la *Terpsichore* n'échappe pas à la prise, son homonyme lui l'évite. Pierre Yvonneau prisonnier meurt à l'hôpital de Belfast. Au total neuf marins de Ploemeur reviennent de leur embarquement sur la *Blonde*, huit passés sur la *Bégon* et un sur le *Faucon* ; on est sans nouvelles de trois autres dont Paul Iquel de Pont-Scorff et Pierre Le Gal de Quéven.

Autre navire pris à Trinquebar le 06/11/1760, non loin de Pondichéry, la *Compagnie des Indes*, 600 tonneaux, 20 canons, 122 hommes d'équipage. Le navire débarque une partie de l'équipage à l'Île-de-France et navigue vers l'Inde où il désarme à Pondichéry. Le capitaine est François Marie Chautard, de Paris, il épouse à Lorient Marie Joséphine de Lesquelen qui lui donnera trois fils dont Jean-Baptiste, 2<sup>e</sup> enseigne embarqué

sur le navire commandé par son père. Ils sont dix marins de Lorient à bord, quatre sont pris et rentreront certains en avril et août 1761, un autre en 05/1763. Des 5 de Vannes un seul est pris et reviendra ; un d'Elven échappe à la prise. Des cinq d'Auray et des paroisses proches, un prisonnier qui rentre en 11/1761. Sur six d'Hennebont deux sont faits prisonniers l'un rentre en mai 1765, l'autre en 1766, il aura sans doute séjourné à Pondichéry. Des deux de Belle-Ile un seul est pris, celui de Quiberon échappe à la prise.

Reste à examiner le Quartier du Port-Louis hors Lorient. Du Port-Louis, il sont huit, trois sont pris et reviendront des prisons, l'un sur le *Bertin*, avec Pierre Le T(F)rehour de Pont-Scorff. Pierre Coroller de Guidel lui aussi pris mourra à Sainte-Hélène sur un navire anglais selon la déclaration de son frère. Pierre Le Moing de Locoal est aussi pris tandis que Marc Le Rolle de Landévant et deux de Belz Saint-Cado débarquent à l'Île-de-France, l'un Bertrand Le Bidaut est novice musette, l'autre Laurent Cloarec novice calfat navigant dans l'Inde sur les vaisseaux de côte meurt noyé. Pierre Le Pen de Ploemeur débarque lui aussi à l'Île-de-France. François Donnant et Georges Diot de Riantec sont pris mais reviennent, le dernier par « voie étrangère ».

Le 28/10/1760, le navire est réarmé pour rentrer en France, il est pris une semaine plus tard, le 6/11 à proximité de Pondichéry. Jean Cailbot d'Erquy est tué d'un coup de pistolet lors de l'enlèvement du navire. Le nouvel équipage de 140 hommes est fait prisonnier, Jean-Baptiste Chautard semble y être passager. Le père et le fils sont donc aux mains des Anglais. Comble de malchance pour le père qui, libéré, sera repris sur le *Saint-Priest* lors de son retour en France. Revoyons donc les prisonniers du nouvel équipage. Il faut rajouter sept de Lorient, trois de Ploemeur, deux de Pont-Scorff, deux de Locoal, deux de Languidic. Du Port-Louis, Martin Evano et Jean René Carré, de Riantec Albin Drian, tous trois reviennent. Des prisonniers des paroisses du Port-Louis et Riantec on note qu'ils reviennent donc tous de prison.

La *Digoville* est une frégate de 120

tonneaux de Lorient, appartenant au sieur Foucault, le fils aîné. Elle est armée pour aller en course pendant 4 mois, et est prise. Elle porte 14 canons et 127 hommes d'équipage. Le capitaine Mathieu L'Oison Rondinière est Malouin, à 48 ans, il a servi la Compagnie comme officier sur deux navires : Le *Condé* en 1742 et le *Fulvy* en 1747. Avec lui, un officier major de la Compagnie, le Lorientais Joseph Le Gallo, ancien pilote devenu capitaine, que nous avons vu sur le *Chasseur*, âgé alors de 50 ans, expérimenté, avec 16 embarquements à son actif. Il est désigné capitaine de pavillon sur le rôle, ce qui suppose que le navire n'est pas seul et qu'il serait le navire amiral ? Un autre capitaine, Jean Rio de Ploemeur, le « capitaine de prise », supposerait que le navire espère une bonne croisière. François Duval de Lorient lui est désigné premier lieutenant. Un tout jeune enseigne ad-honores de 13 ans Pierre Plicault lui aussi de Lorient est embarqué pour son premier voyage avec sans doute un appui, ou la volonté d'un personnage important. L'armateur ? Son père ? Il lui faut un certain courage pour partir en course pour quatre mois. Mériadec Lestrade maître charpentier de 30 ans, de Lorient (né à Malguénac et marié à Lorient) embarque avec un salaire de 150£ pour la course ce qui pour 4 mois est normal pour son grade. Avec eux, ce sont huit Lorientais (dont deux mousses) à bord, deux de Ploemeur, un de Pontivy, un de Josselin, ce qui pour l'évêché de Vannes, 12 au total, est peu, au regard des 127 hommes d'équipage. Sept d'entre eux reviennent après la prise, pour les autres, ils ne naviguent plus pour la compagnie, mais nous pensons que la majorité d'entre eux est revenue en France. Le second charpentier Guillaume Guennec est déclaré tué en Angleterre : y aurait-il eu combat lors de la prise, nous le supposons.

La *Mignonne* est capturée le 29/06/1761 par les Anglais à l'Île Rodrigue La corvette de 90 tonneaux, six canons, qui navigue sur les côtes de l'Inde, est envoyée dans cette île pour

l'observation du passage de la planète Vénus en 1761<sup>33</sup>, avec à son bord 31 hommes. Le capitaine Pierre Caro et sa maîtrise, soit 11 officiers ou officiers marinières, sont de Lorient ou Ploemeur ((3)). Quatre autres marins sont de Lorient, deux autres de Ploemeur ou des paroisses de l'évêché. Deux sont d'Hennebont, un est de Baud. Le domestique du capitaine est de Guémené, le boulanger est lui de Sainte-Anne d'Auray. Des 31 hommes d'équipage 21 sont donc de paroisses de Lorient ou pas éloignées de Lorient mais aucun de celles d'outre-rade. L'équipage est sans doute vite échangé car les marins reprennent leur navigation rapidement.

La *Subtile*, frégate de 190 tonneaux et 16 canons revenant de l'Inde, est prise le 07/08/1761 par le HMS *Aquilon* à 150 lieues à l'ouest du Cap Finistère. 97 hommes d'équipage sont à bord. Le 2<sup>e</sup> lieutenant, Chartier de Lorient et le 2<sup>e</sup> enseigne Michel Troillant de Ploemeur, qui a été pris sur la *Mignonne* un mois plus tôt, font partie des huit passagers. L'un d'eux, un soldat, porte un nom prédestiné : François de Mallemain dit l'Infortuné. Infortune aussi pour le capitaine Gilles Geslin de Rennes qui est tué lors du combat de la prise de son navire. La maîtrise, officiers et officiers marinières ou non, est pour une large part, 14 membres sur 21, de Lorient ou du Port-Louis ou des paroisses de Nostang pour Marc Magadour, de Quéven pour Vincent Rivallan (habite Lorient rue de Rohan), Pont-Scorff pour Jean-Michel Gouvello qui est tué lors du combat. Michel Magloire contremaître de Lorient meurt le 20/08 des blessures reçues au combat. Les Lorientais : François Caignard Duclos, Mathieu Pissaray, un Vénitien marié à Lorient, Jean Mevel, Jean Le Gras, Gabriel Martin, reviennent des prisons entre mai et juillet 1763. Vincent Magadour de Nostang revient lui en avril. Nous perdons la trace de Vincent Rivalan. De ceux du Port-Louis, c'est Pierre Emery qui rentre le premier en novembre 1762, puis Pierre Grenier en juillet 1763 par

<sup>33</sup>HOARAU, JANICON, RACAUD, *Voyage à Rodrigue*, Le transit de Vénus de 1761, la mission astronomique de l'abbé Pingré dans l'océan Indien,

Édition critique, Sedes : Université de la Réunion, 2004



Morlaix. D'autres officiers marinières sont pris en remplacement à l'Île-de-France, Joseph Victon, Julien Tual, Michel Tonnerre et Laurent Blaise portant à 10 ceux de Lorient, un officier, le 2e enseigne Joseph Corentin Guimar d'Ozon d'Auray, Mathurin Roch du Port-Louis et Louis Touzic contremaître de Pluvigner renforcent la maîtrise ainsi portée à 25 membres, soit un quart de l'équipage.

Les matelots et mousques de Lorient, Jean Festau, Jean-Baptiste Pissaray, le fils du précédent, Thomas Le Gal, Jean Tarnec, Charles Blanchet, Louis Gautier et Mathurin Godar pris en remplacement à l'Île-de-France. D'autres matelots et mousques, trois du Port-Louis, Jean Kermain, Joseph Keranscoët, Pierre Gêgo, un de Pluvigner Julien Audran, deux d'Hennebont, Olivier Perruche et Joseph Guégan, deux de Baud, Julien Lavoquer et Julien Le Scourzic qui est tué au combat de prise, et Joseph Gaudin de Quiberon, portent à 15 l'effectif des mousques et matelots de ce navire que l'on peut estimer de l'évêché de Vannes. Hormis les quatre tués ou blessés au combat et quelques cas, la plupart rentreront en 1762 ou 1763.

Nous ne pourrions pas examiner le sort du *Bertin* armé pour l'Inde le 28/03/1761 et pris cinq jours plus tard donc pas loin de Lorient. Examinons simplement la part de l'équipage de Lorient ou plus largement de l'évêché de Vannes : sur les 85 marins, cinq officiers sur 12, 25 officiers marinières, 12 matelots pour 18 mousques, quatre pilotins et 19 novices donc n'ayant qu'une très faible expérience. La charge de formation repose donc essentiellement sur les officiers marinières. Ceci est confirmé pour la totalité de l'équipage, car à bord on ne compte qu'environ 100 matelots pour 60 mousques ou novices à former. Le capitaine Jacques Rosbo de Kerlero de Pont-Scorff n'a donc pas eu à hésiter sur sa conduite.

Parti un mois plus tôt que le précédent, mais de Rochefort, le 08/03/1761, le *Boullongne* est pris le 27/12/1761 à 40 lieues au large de Groix, donc près de Lorient son atterrissage. Ce navire avait à son bord l'équipage anglais d'une prise l'*Industrie*, faite

le 11/04 et conduite en Hollande par Sylvestre Barré qui le commande jusqu'au 15/12, avec neuf hommes d'équipage. C'est quelques jours plus tard qu'il y eut un combat ou un abordage sur le *Boullongne*, puisque on relève un blessé mortellement, Jean Le Beau, mousse d'Hennebont qui meurt de ses blessures en janvier suivant et cinq tués, dont un novice, Joseph Poupelier de Pontivy. Le capitaine est Jean-Paul de Saint-Romain de Vannes qui avec lui fait prendre cinq marins coparochiens. Des deux lieutenants l'un est de Lorient, François Bruslène, l'autre est d'Hennebont Jean-Hippolyte Mauduit de La Porte ; Thomas de la Salle est un lieutenant passager de Lorient. Les Lorientais sont 18 prisonniers, dont trois invalides (âgés de plus de 50 ans ou infirmes ?). Ils sont deux pris du Port-Louis, Marc Roussel et Jean Rio du Jour, et deux de Riantec, Pierre Perronno et Jean Querohan. Trois sont de Ploemeur, Mathurin Forias, Joseph Garo et Yves Robin et un de Caudan, Armel Prado. Ils sont quatre des environs de Vannes, Carnac, l'Île aux Moines, Sarzeau et Belle-Île. On note également un de Quimperlé et un de Locminé. Des localités proches de Lorient ou de Vannes et ceux de Quimperlé et Locminé, cela fait 37 prisonniers. Examinons leur retour des prisons : les premiers reviennent entre mai et septembre 1762 la majorité est revenue à l'été 1763.

Le *Boutin* de 600 tonneaux armé de 20 canons est pris au retour de l'Île-de-France par le HMS *Blonde* le 11/02/1762 et conduit à Lisbonne. Son capitaine Antoine de Meyrac est de Lorient. Un passager de marque est à bord, c'est l'Abbé Pingré, académicien, celui qui s'est rendu à l'Île Rodrigue pour ses observations de Vénus, mais qui n'était pas à bord de la *Mignonne*. Il s'y est rendu par un autre navire, peut-être avant ou après la prise de ce navire ? Sur le *Boutin* il y a beaucoup de passagers environ 60 avec les soldats. L'équipage est majoritairement Charentais. Les Lorientais sont au moins sept avec le capitaine, Charles Voix écrivain, Jean-Louis Kerohan, maître d'équipage. Deux sont de Pont-Scorff, Mathurin Le Borgne et René Beauvais, un est du Port-Louis, Thomas

Dubois, un d'Auray, Claude Kerorel. Mais parmi les passagers on pourrait découvrir quelques autres marins du Quartier du Port-Louis.

Le *Villevaut* est lui aussi pris, au retour de l'Île-de-France, le 25/02/1762, avec 68 hommes d'équipage et 23 passagers, la plupart du sud-ouest de la France, le navire partant de Bordeaux. Néanmoins avec Nicolas Caro il y a à bord huit marins de Lorient, trois du Port-Louis – Riantec, et un de chacune des paroisses suivantes : Ploemeur, Hennebont, Vannes, Pluvigner, Josselin, Auray, Quiberon, Belle-Ile et Quimperlé, ce qui ferait environ une vingtaine de l'évêché de Vannes (hors celui de Quimperlé).

Le *Saint-Priest* armé à Rochefort est lui aussi pris au retour des Mascareignes. Le capitaine est Pierre Joram de Lorient et son équipage d'environ 150 hommes est composé majoritairement de Charentais. Sur le rôle d'équipage, l'origine d'une trentaine de marins n'est pas précisée. Il est vraisemblable que d'autres Lorientais viennent s'ajouter aux 13 identifiés dont le capitaine et le maître François Ferrier qui navigue avec son fils pilotin, qui porte le même prénom que son père. Parmi les non identifiés sur le rôle nous en dénombrons neuf dont huit reviennent des prisons, certains dès 1763, un meurt en prison, Jean Jumel. Un marin Vénitien présumé habitué à Lorient car inscrit sur la matricule, Georges Louis, armurier, meurt aussi en prison. Nous en sommes à au moins 23 de Lorient. A ceux-ci il faut rajouter au moins trois de Ploemeur et deux d'Hennebont un du Port-Louis, un de Vannes et un d'Auray qui eux aussi reviennent. Nous serions ainsi à plus d'une trentaine des environs de Lorient. A bord aussi, environ 70 passagers dont une quinzaine de soldats.

Dernier navire pris en 1763, le *Duc d'Aiguillon* ; les marins pris n'attendent pas longtemps avant leur libération, le conflit sur mer s'achevant par suite du traité de paix en février 1763. Les conséquences dans l'Inde sont aussi désastreuses que celles au Canada. La Compagnie des Indes, avec ses navires et ses équipages, avait été mise à contribution,

ses capitaines avaient fait ce que les armements leur permettaient. Pendant ces conflits le nombre de navires pris est donc de 15% de ceux armés. Peu de marins meurent en prison ; on ne peut donc considérer qu'ils sont maltraités, mais en général vite échangés. Les morts au combat ou des suites de blessures n'impactent que pour moins de 1 % la mortalité dans les navigations. La Guerre de Sept Ans, si elle a pris une part dans la suspension de la Compagnie en 1769, n'en est pas la seule cause, la principale étant « *les dépenses immenses qu'entraîne toujours une administration publique* ».

**Louis Le Ruyet**

Merci à mes Amis du  
Service Historique de la Défense à Lorient,  
en particulier à Jean-Michel André,  
qui « pilote » notre travail.

