

Un acteur de la défense des convois en Bretagne sous la Révolution et l'Empire, le capitaine de vaisseau Guéguen

Introduction

Voici quelques années, faisant des recherches sur l'assassinat d'un maire de l'île de Batz sous l'Empire, je trouvais sur ma route le capitaine de frégate François Guéguen, auquel la préfecture du Finistère fit appel comme premier magistrat de l'île¹. Chevalier de la légion d'honneur, le capitaine Guéguen était alors en charge des convois du nord, fonction qui méritait explication. Quelques investigations plus tard, je découvrais un acteur, certes modeste mais reconnu, de la guerre franco-anglaise sous la Révolution et l'Empire. Loin des batailles navales fameuses que se livrèrent Français et Anglais à Aboukir ou Trafalgar, c'est sur les côtes bretonnes, entre Brest et Saint-Malo, que s'illustra le capitaine Guéguen, vainqueur de dix-huit combats qui émaillèrent la guerre des communications² entre 1793 et 1815.

Dans cette dernière phase de la seconde guerre de Cent Ans (1688-1815)³, les batailles navales se doublent d'un blocus maritime sévère. Dès 1793, les escadres de la *Royal Navy* multiplient les croisières devant les grands ports de guerre français, et en particulier Brest, port d'attache de l'escadre du Ponant, mais aussi devant les ports secondaires, de Dunkerque à Bayonne, afin d'empêcher la sortie de tous les navires de guerre, de com-

¹ Nommé le 4 octobre 1806, il démissionne le 3 février 1807, accaparé par ses fonctions d'officier de marine, voir CHAPALAIN-NOUGARET, Christine, «Une ténébreuse affaire à l'île de Batz : l'assassinat du maire sous l'Empire», *Société archéologique du Finistère*, 2004, p. 373-385.

² L'expression est d'Etienne Taillemite, voir l'article «Convois, protection des», dans VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, 2002, 1502 p.

³ L'expression est de l'historien Georges Lacour-Gayet (1856-1935).

merce ou de pêche. De leur côté, les corsaires anglais harcèlent les navires côtiers, entravant ainsi le cabotage⁴. Faute d'un réseau routier suffisant⁵, la Bretagne dépend de la navigation côtière pour ses approvisionnements et ses exportations ; elle souffre donc particulièrement de ce blocus rapproché : Brest, qui doit assurer l'alimentation de près de 50 000 habitants, civils, marins, troupes de l'Ouest, est au bord de la famine à plusieurs reprises, en particulier en 1794-1795 et en 1801, et ses constructions navales sont entravées faute de fournitures⁶. Les gouvernements successifs, depuis la Convention jusqu'au régime impérial, mettent en place une protection des caboteurs, selon la méthode classique des convois qui consiste à regrouper les navires marchands sous l'escorte de bâtiments de guerre pour leur permettre de rallier les ports. En Bretagne, le service des convois est assuré par deux directions : celle des convois du sud, de Nantes à Brest, et celle des convois du nord, de Brest à Saint-Malo, dont Guéguen reçoit le commandement en 1804.

C'est cette protection du cabotage que je vais examiner au travers de l'exemple de Guéguen, marin au commerce sous l'Ancien Régime, devenu, à la faveur des événements, officier de marine de la République, puis de l'Empire.

François-Sébastien Guéguen, marin au commerce et à l'Etat

François-Sébastien Guéguen est né le 9 juillet 1748 à l'île de Batz⁷ dans une famille de marins, son père étant lui même «marin commandant

⁴ MASSON, Philippe, «Napoléon et l'Angleterre», *Revue du Souvenir napoléonien*, n° 401, 1995, p. 5-20.

⁵ «La nature du pays qui est montueux et coupé dans toute son étendue et son climat qui est excessivement pluvieux rendent les chemins difficiles et les transports dispendieux à raison de la petitesse des charrettes et du grand nombre d'animaux qu'on est obligé d'y employer». Lettre des députés du Finistère au ministre de l'Intérieur, 28 août 1806 (Arch. nat., F¹¹ 583).

⁶ Sur Brest, voir LE GALLO, Yves (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, 1976, 396 p. et HENWOOD, Philippe, MONANGE, Edmond, *Brest un port en Révolution 1789-1799*, Rennes, 1989, 315 p.

⁷ François-Sébastien Guéguen (île de Batz, 9 juillet 1748-Saint-Pol-de-Léon, 20 mai 1822), fils de François Guéguen et Catherine Robin. Les références bibliographiques sur le capitaine Guéguen sont minces : THOMAS, Georges-Michel, «Figures de l'île de Batz : le capitaine de vaisseau F.-S. Guéguen, le pilote Y. Trémintin, le poète G. Milin», *Cahiers de l'Iroise*, 1981, n° 2, p. 97-100. Pour les étapes précises de sa carrière, voir QUINTIN, Danielle et Bernard, *Dictionnaire des capitaines de vaisseau de Napoléon*, Paris, 2003, p. 162-163. Les sources sur Guéguen proviennent essentiellement de son dossier de carrière et de sa correspondance au ministère de la Marine (Service historique de la Défense, Département Marine – désormais S.H.D.M., CC⁷ alpha 1093 et BB⁴ 29 et suivants), ainsi que de son dossier de Légion d'honneur (Arch. nat., LH 1214, d. 84).

pour le commerce». Comme tous les habitants de l'île au XVIII^e siècle, Guéguen embrasse la carrière maritime dès son plus jeune âge : mousse à 12 ans, novice à 17, matelot à 19, il s'embarque sur des bateaux de commerce armés à Roscoff ou Morlaix, en attendant d'avoir l'âge et l'expérience requis pour passer les examens de capitaine de commerce⁸. Après seize années au cabotage, il s'engage, en 1776, pour six mois dans la marine royale comme matelot dans l'escadre d'évolution⁹ de l'amiral Du Chaffault¹⁰ qui entraîne à la mer états-majors et équipages : embarqué sur le brick *l'Ecureuil*, il parfait sa formation pratique en naviguant, pendant quatre mois, sur les côtes d'Espagne, du Portugal et d'Afrique, puis deux mois dans la Manche pour observer les croisières anglaises¹¹. Breveté au cabotage en 1777, à 29 ans, Guéguen reçoit son premier commandement de navire de commerce. Breveté au long cours, en 1784, il peut désormais naviguer sur toutes les mers du globe : il a alors 36 ans. Travaillant pour le compte d'armateurs morlaisiens, il assure des traversées de Morlaix à Lisbonne et à Cadix, jusqu'en 1793 où la Révolution et la déclaration de guerre de la France à l'Angleterre, le 1^{er} février, changent son destin.

En congé forcé à l'île de Batz du fait de la guerre, il affronte pour la première fois de sa vie l'ennemi anglais, le 28 février 1793, dans un combat naval qui démontre ses grandes capacités de navigateur, son excellente connaissance des côtes et sa vaillance, bien contraire à l'image que l'époque attache aux capitaines de commerce, jugés peu audacieux et plus enclins à délivrer leurs marchandises qu'à accomplir des exploits valeureux¹² :

«Voyant une frégate anglaise qui chassait le corsaire français *le Républicain* de Port-Malo¹³, il s'embarqua dans un bateau pilote pour aller à bord du corsaire français et le fit entrer dans la baie de Morlaix, malgré les volées de canons que lui tiraient les ennemis. Ce qui fit qu'à son arrivée, ses concitoyens lui donnèrent la couronne civique¹⁴ et, de retour à Roscoff, le repré-

⁸ L'ordonnance de 1740 crée l'examen de capitaine au petit cabotage avec pour exigences préalables quatre ans de navigation au commerce. Le recrutement des capitaines au long cours est régi par l'ordonnance de 1681 qui exige des candidats à l'examen un âge minimum de 25 ans, cinq ans de navigation marchande et un service de deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux de la marine royale.

⁹ Réunion de vaisseaux de guerre qui naviguent plusieurs semaines ou mois pour former les futurs officiers et entraîner leurs équipages.

¹⁰ Louis du Chaffault de Besné (1708-1794), officier de marine, chef d'escadre en 1764, lieutenant général des armées navales en 1777, amiral en 1792.

¹¹ Arch. nat., Marine, B⁴ 126, Campagnes 1775-1776.

¹² Cette opinion sur les anciens capitaines de commerce recrutés par la marine est notamment celle de l'amiral Villaret-Joyeuse (voir lettre de l'amiral Villaret-Joyeuse au Premier consul, 15 thermidor an 9, Arch. nat., AF IV 1189, d. 1, p. 237).

¹³ Saint-Malo.

¹⁴ Honneur repris de l'Antiquité par la Révolution française.

sentant du peuple Rochegû, Prieur de la Côte d'Or et Fermon¹⁵ lui donnèrent le baiser fraternel. Ce fait fut inséré au Bulletin»¹⁶.

La reconnaissance nationale de ce fait d'armes, somme toute de peu d'importance, est à replacer dans le contexte du mois de mars 1793, où la Convention doit faire face dans l'Ouest à une résistance forte à la conscription, suscitée par la levée de 300 000 hommes décrétée le 24 février. Dans le climat d'insurrection qui débute en Bretagne à partir du 10 mars et voit un soulèvement massif du Léon¹⁷, honorer une action de résistance patriotique comme celle de Guéguen est un acte hautement politique. Ainsi s'explique la récupération de l'événement par le ministre de la Marine et les représentants du peuple : elle vise à galvaniser la Nation en insérant le récit de l'exploit dans le *Bulletin de la Convention nationale*, organe de presse officiel du gouvernement, et à impressionner les autochtones par la cérémonie de la couronne civique dans les jours suivants le soulèvement de Saint-Pol.

Heureux hasard du calendrier, la mise en exergue de l'exploit de Guéguen et de ses six compagnons tombe à point nommé au moment où la Convention fait appel au patriotisme des marins pour servir la République en danger et garantir «la liberté des mers qui est [leur] patrimoine»¹⁸. La marine est, en effet, très affaiblie par l'émigration de nombre de ses officiers et l'épuration à laquelle procède, à partir d'avril 1793, le Comité de Salut public. Pour constituer les nouveaux cadres de la marine, il est fait un appel massif aux capitaines de commerce : à elle seule, la Bretagne constitue un vivier de 2340 capitaines au long cours, au grand ou au petit cabotage, susceptibles de s'engager¹⁹. Parmi ceux-ci, Guéguen qui répond à l'invite le 23 mai 1793, encouragé par le capitaine de vaisseau Dumoulin-Cornic, ancien marin au commerce²⁰.

On ignore les motivations réelles de Guéguen : patriotisme sincère²¹ ? Anglophobie ? Nécessité de s'employer faute de pouvoir reprendre du ser-

¹⁵ Jacques-Joseph Defermon des Chapelières (1752-1831), Claude-Antoine Prieur-Duvernois, dit Prieur de la Côte d'Or (1763-1832), Henri Pascal de Rochegude (1741-1834) sont à Saint-Pol-de-Léon à partir du 15 mars 1793.

¹⁶ S.H.D.M., dossier de carrière de Guéguen (CC⁷ alpha 1093). L'épisode est, en effet, inséré dans le *Bulletin de la Convention nationale* du 13 mars 1793 (voir annexe).

¹⁷ Pour plus de détails, voir DUPUY, Roger, *La Bretagne sous la Révolution et l'Empire (1789-1815)*, Rennes, 2004, p. 107-117.

¹⁸ Proclamation imprimée des trois représentants en mission, Lorient, 5 février 1793 (Arch. nat., AF II 300, plaquette 2502, p. 7).

¹⁹ Dans le ressort d'inspection de Brest qui va de Nantes à Saint-Malo (Arch. nat., D XVI 1, d. 12, État des capitaines au long cours au 1^{er} juillet 1790). Ce chiffre représente 30 % du vivier national estimé à 7991 individus.

²⁰ Pierre-François Dumoulin-Cornic, amiral (1731-1801).

²¹ Le maire de l'île de Batz se porte garant de son patriotisme (S.H.D.M., CC⁷ alpha 1093).

vice chez ses armateurs ? Désir de promotion sociale, la Révolution ouvrant aux ex-roturiers les places qui leur étaient jadis interdites ? Tout cela à la fois ? Seule certitude, Guéguen fait montre d'un courage réel, l'engagement à 45 ans²² dans la marine en temps de guerre et de blocus maritime n'ayant rien d'une sinécure.

Le 26 juin 1793, Guéguen est nommé commandant de la canonnière la *Protectrice*, chargée d'escorter les convois de Brest à Saint-Malo, au grade d'enseigne de vaisseau «non entretenu»²³. Il sert l'État sous les différents régimes politiques : Convention, Directoire, Consulat, Empire, gravissant un à un les différents échelons de son corps. Il est promu enseigne de vaisseau entretenu en mars 1796 et lieutenant de vaisseau en novembre suivant, capitaine de frégate en 1799, enfin capitaine de vaisseau de 2^e classe en 1808, grade qui sera le sien jusqu'à sa cessation d'activité, le 1^{er} septembre 1814.

Pendant ses 20 années dans la marine nationale, puis impériale, Guéguen est affecté à la protection des convois en Manche, d'abord comme simple commandant de canonnière²⁴, puis, à partir de 1797, à la tête de la direction des convois de la Manche, de Saint-Malo à Brest. Pendant la trêve de la paix d'Amiens (1802), il participe à l'expédition de Saint-Domingue en commandant un navire de transport de troupes, la *Salamandre*. La relance des hostilités avec l'Angleterre, en mai 1803, le voit reprendre la direction des convois en Manche jusqu'à l'été 1814. Durant toutes ces années, Guéguen «a appris à connaître presque tous les ports où l'on peut sauver un convoi, comme les courants et les vents pour déjouer les manœuvres des ennemis qu'ils (*sic*) voudraient empêcher le passage»²⁵. Il parvient à conduire à bon port tous les convois confiés à son escorte et il s'illustre dans dix-huit engagements contre des forces anglaises bien supérieures, grâce à ses manœuvres hardies et à sa connaissance pratique des côtes. Ses prouesses lui valent autant de lettres de satisfaction de sa hiérarchie et du gouvernement, son avancement ainsi que celui de son fils, l'aspirant François Guéguen²⁶, enfin la légion d'honneur en juin 1804 et la croix de l'ordre royal de Saint-Louis en 1816²⁷, six ans avant sa mort à Saint-Pol.

²² D'après un rapport de promotion de 1795, Guéguen est de santé robuste (*Ibidem*).

²³ C'est-à-dire non rémunéré. La marine eut recours à des enseignes non entretenus de 1791 à 1795.

²⁴ Bâtiment à faible tirant d'eau, armé d'une ou plusieurs pièces d'artillerie, destiné à intervenir près des côtes. Les définitions des types de navire données en notes proviennent de VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, 2002, 2 vol.

²⁵ S.H.D.M., CC⁷ alpha 1093.

²⁶ François Guéguen (1787-1876).

²⁷ A partir d'avril 1811, il a en outre reçu le commandement du 16^e équipage de flottille chargé de former des marins.

Son combat le plus notable s'est déroulé dans la nuit du 30 au 31 janvier 1807, sur le cotre²⁸ le *Printemps*, qui escortait de Brest à Saint-Malo un convoi de 25 voiles, attaqué au large du Conquet. Cet engagement est passé à la postérité grâce au récit qu'en a donné bien plus tard, dans son ouvrage *La mer et les marins*, Edouard Corbière, qui fut mousse sur ce bateau²⁹. Guéguen lui-même a relaté sobrement ce combat dans un rapport au préfet maritime de Brest, publié dans le *Moniteur*³⁰. Ce court récit résume assez bien la technique de l'escorte des convois marchands que je vais maintenant évoquer.

L'escorte des convois marchands dans la Manche et l'Iroise

Il ne saurait être question de traiter de l'histoire des convois marchands dans la Manche dans le cadre de cette communication. Néanmoins il est possible de donner quelques aperçus de la façon dont fut organisé l'approvisionnement sous escorte du port de Brest.

Formation des convois

L'approvisionnement de Brest en vivres et en fournitures pour la marine est un souci constant pendant toute la période. On estime à 20 000 quintaux de céréales la quantité mensuelle nécessaire pour nourrir Brest. Le célèbre épisode de prairial an 2³¹ qui vit l'arrivée victorieuse d'un convoi de 127 voiles à Brest transportant des céréales des Etats-Unis rappelle l'importance de l'enjeu. Toutefois, les troubles des Antilles et le renforcement du blocus maritime anglais entravent le commerce hauturier au point que le problème de la protection de celui-ci ne se pose presque plus³². L'essentiel des escortes de convois se concentre dès lors sur la protection du cabotage de céréales en provenance des ports des Côtes-du-Nord³³, et de fournitures pour la marine : armes, munitions, chanvre pour les cordages, cuivre et bois pour les constructions navales...

²⁸ Le cotre ou cutter, est un petit bâtiment de guerre à un mât, très léger et très rapide.

²⁹ CORBIÈRE, Edouard, *La mer et les marins. Scènes maritimes*, Berrien, 1978, 159 p. (1^{re} édition, 1833).

³⁰ *Gazette nationale ou le Moniteur universel*, mardi 10 février 1807, p. 158 (voir annexe).

³¹ Sur les combats de prairial an 2 (28 mai-1^{er} juin 1794) et la perte du *Vengeur*, voir DUPUY, Roger, *La Bretagne sous la Révolution...*, p. 148-151.

³² Etienne Taillemite, article «Convois, protection des», dans VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime...*, p. 417.

³³ Nombreux exemples dans Arch. nat., F⁷ 3626, Mercuriales, commerce, subsistances, série départementale, E-G, 1791-1813.

Les expéditions vers Brest depuis le sud de la Loire ou l'est de la Manche sont prioritaires et les négociants contraints de fournir la marine avant les marchés. Pour empêcher l'expédition de céréales au détriment de la marine ou de l'armée, les chargements en grains sont soumis à de lourdes formalités de connaissance³⁴ et d'acquit-à-caution³⁵ ; seuls y échappent les transports pour le compte du gouvernement³⁶. Quand les magasins de la marine sont suffisamment approvisionnés, le surplus est redistribué notamment pour ravitailler Paris. En cas de récolte excédentaire, les restrictions de circulation des grains peuvent être levées et les négociants sont alors autorisés à expédier leurs surplus dans les départements méridionaux, comme en 1803³⁷, ou à les exporter sur des navires neutres, comme c'est le cas en 1806³⁸.

L'organisation des convois relève du gouvernement qui délivre les autorisations de sorties des ports. La plupart des convois en Manche sont de petite taille, une dizaine ou une vingtaine de voiles en moyenne, pour éviter la vulnérabilité des grands convois plus difficiles à protéger.

Ces convois se composent de bateaux de transport de la marine ainsi que de caboteurs particuliers, bricks³⁹ ou sloops⁴⁰ en général.

La protection des convois est assurée par une escorte, tributaire des moyens disponibles. En mars 1793, l'escadre de Brest se limite à 3 vaisseaux, 5 frégates⁴¹, 1 corvette⁴² et 1 aviso⁴³, effectif insuffisant pour déloger l'escadre anglaise qui croise en permanence au large d'Ouessant, bloquant l'arrivée des convois d'Amérique, et protéger d'autre part les

³⁴ Contrat de transport maritime d'une marchandise, donnant l'identité du chargeur (négociant qui expédie) et du consignataire (négociant qui reçoit).

³⁵ Titre délivré par une administration financière, qui permet à des marchandises soumises à des droits de circuler en franchise, caution étant donnée que les droits seront acquittés au lieu de destination (*Dictionnaire Le Robert*).

³⁶ Arrêté des consuls du 30 floréal an 9.

³⁷ Arch. nat., F¹¹ 252-253, Correspondance reçue par le ministère de l'Intérieur sur les subsistances, an 5-1809.

³⁸ Arch. nat., F¹¹ 583, Exportation de grains, correspondance du ministère de l'Intérieur. Finistère, an 11-1809.

³⁹ Bateau de commerce à deux mâts.

⁴⁰ Petit navire à un mât utilisé à la pêche comme au cabotage.

⁴¹ Les frégates sont des bâtiments de guerre à 3 mâts, plus petits que les vaisseaux, puisqu'elles portent 40 à 44 canons contre 80 à 120 pour les vaisseaux. Rapides et élancés, ces navires sont très efficaces dans la guerre de course que se livrent Français et Anglais en Manche.

⁴² Petit navire de guerre à mi-chemin entre la frégate et le brick, armé de 10 à 30 canons.

⁴³ Navire rapide mais de faible tonnage.

convois de caboteurs en Manche⁴⁴. Les représentants en mission succésifs attirent l'attention du gouvernement sur la nécessité de doter Brest de petits navires à faible tirant d'eau pour escorter les convois au plus près des côtes⁴⁵. Dix-huit ans plus tard, la protection des convois de Brest à Saint-Malo est assurée par 24 bâtiments à faible tirant d'eau : 11 bateaux canonnières (lougres⁴⁶ et goélettes⁴⁷), 4 chaloupes canonnières⁴⁸ et 9 péniches⁴⁹, montés par 1 123 hommes (marins, rameurs, canonniers)⁵⁰.

Malgré l'effort de construction navale, la faible importance de la flottille en Manche est notable, rapportée à la longueur de côtes à parcourir et à la force de l'ennemi anglais. Elle doit toutefois être mise en relation avec le petit nombre de convois escortés. En mission à Brest en 1801, Savary, aide de camp du Premier Consul, constate qu'un seul convoi est entré à Brest depuis six mois⁵¹. Après 1805, au plus fort du blocus maritime, le trafic en Manche est pour ainsi dire inexistant. En 1808, seuls 6 bâtiments français sont entrés dans le port de Brest, venus exclusivement du sud⁵².

Les convois sont rares, de petite taille et escortés le plus souvent par une embarcation armée pour 3 à 6 voiles. En 1801, un convoi de 40 voiles destiné à Brest bénéficie ainsi d'une escorte de «6 bateaux canonnières de Port-Malo» et des «trois bombardières de Cherbourg»⁵³, soit un bâtiment d'escorte pour 4,4 voiles. Le 12 juillet 1808, à l'entrée de la rade de

⁴⁴ Composition de l'escadre de Brest, 2 mars 1793 (Arch. nat., AF II 294, plaquette 2461, pièce n° 40).

⁴⁵ Voir par exemple : lettre de Defermon, Rochegude et Prieur à la Convention, Brest, 25 février 1793 (Arch. nat., AF II 294, plaquette 2461, pièce n° 28).

⁴⁶ Petit bâtiment à trois mâts très inclinés à l'arrière, employé au cabotage et à la pêche, mais qui armé d'une caronade peut aussi servir de petit bâtiment de guerre.

⁴⁷ Petit bâtiment à deux mâts, particulièrement rapide, employé au cabotage ou armé en guerre.

⁴⁸ Bâtiment ponté, à fond plat et à mâture de brick (2 mâts), allant aussi à l'aviron, armé d'un à trois canons, tant à ses extrémités que sur ses flancs pour pouvoir se défendre contre les abordages tout en faisant route. Peu propice à la navigation, ce type de bateau est abandonné à la fin de l'Empire.

⁴⁹ Petite chaloupe pontée.

⁵⁰ Si le nombre d'hommes à bord peut impressionner, il convient de le relativiser, la manœuvre de bâtiments à voiles requérant de nombreux bras, auxquels s'ajoutent les canonnières chargés de l'artillerie : on compte en moyenne 65 hommes à bord des lougres et goélettes, 55 sur les chaloupes canonnières, 20 sur les péniches.

⁵¹ Rapport de Savary sur le département du Finistère, s.d. [pluviôse an 9] (Arch. nat., AF IV 1188, p. 180-181).

⁵² Mouvements du port de Brest, année 1808 (Arch. nat., F⁷ 8047).

⁵³ Copie d'une lettre du contre-amiral Latouche-Tréville commandant en chef de l'armée navale de Brest au ministre de la Marine Forfait, Brest 19 nivôse an 9 (Arch. nat., AF IV 1188, p. 154).

Morlaix, un corsaire tente «d'intercepter six goélettes chargées de grains et farines pour Brest et qui étaient prêtes à appareiller sous l'escorte d'une canonnière»⁵⁴. Le 13 juillet 1810, une frégate anglaise s'empare à la hauteur de l'île de Bréhat, «de deux bâtiments français faisant partie d'un convoi de 8 voiles, escortées par deux canonnières et sorties de Saint-Malo pour l'île de Groix»⁵⁵. Le 2 octobre 1812, «la canonnière 21 et la péniche le Furet sont entrées [dans le port de Brest] à 5 heures avec un convoi de 6 voiles»⁵⁶.

Les transporteurs du gouvernement bénéficient d'une escorte renforcée : en 1812, trois bateaux chargés de bois de construction sont escortés par une canonnière, 2 lougres et une péniche⁵⁷, c'est-à-dire les trois types d'embarcations employés à cette fin, tous navires à faible tirant d'eau. Navigant à la voile et à la rame, les canonnières et péniches présentent, selon le ministre de la Marine Decrès, l'avantage, sur une côte sans port, de pouvoir s'échouer, se renflouer, d'entrer dans des criques et d'en sortir ensuite, grands atouts par temps calme. En revanche, «dès qu'il y a du vent, il ne faut plus y penser contre des vaisseaux de guerre : elles ne pourront même les suivre. Et si les vaisseaux sont au vent, elles ne pourront les atteindre ; s'ils sont sous le vent, elles tomberont dessus malgré elles !»⁵⁸.

En outre, bien qu'armés de canons, plus rarement de caronades, les bateaux d'escorte français sont d'une force bien inférieure aux bateaux anglais, frégates ou corvettes, qui harcèlent les côtes et les convois. La disproportion est flagrante et souvent dénoncée par les contemporains, comme lors de la prise de la canonnière 93 sur laquelle l'aspirant Edouard Corbière est fait prisonnier le 3 juillet 1811 : cette canonnière armée de 10 canons de 4, d'une caronade de 24 et de 65 hommes d'équipage, tente vainement de résister à l'attaque d'une corvette anglaise armée de 18 caronades de 32 et de 121 hommes d'équipage⁵⁹.

Seule solution pour les convois, éviter l'ennemi.

⁵⁴ Lettre du délégué de la police générale de Morlaix au ministre de la Police générale, 15 juillet 1808 (Arch. nat., F⁷ 3643⁶).

⁵⁵ Lettre du préfet des Côtes-du-Nord au ministre de la Police générale, 16 juillet 1810 (Arch. nat., F⁷ 3643⁵).

⁵⁶ Etat des mouvements de la rade et du port de Brest du 28 septembre au 4 octobre 1812 (Arch. nat., F⁷ 3643⁶).

⁵⁷ *Idem*, 9 au 15 novembre 1812 (Arch. nat., F⁷ 3643⁶).

⁵⁸ Note de Decrès à Napoléon, 8 messidor an 13 [27 juin 1805] (Arch. nat., AF IV 1196, d. 2, p. 11).

⁵⁹ Rapport à l'Empereur : compte rendu du combat de la canonnière n° 93, 3 juillet 1811 (Arch. nat., AF IV 1199, p. 121).

Navigation des convois

Pour augmenter les chances de succès des convois, une surveillance constante de la mer est assurée : le service des vigies ou signaux de côte, puis les gardes sémaphoriques à partir de 1806, signalent tout bâtiment passant à vue⁶⁰. Les informations transmises permettent au préfet maritime d'autoriser ou non la sortie des convois et d'assigner les destinations⁶¹. «L'état de la croisière ennemie», dont une synthèse est transmise chaque quinzaine au ministre de la Marine et à celui de l'Intérieur chargé de prévenir les débarquements anglais sur le territoire, donne une idée précise de la persistance des Anglais au large des côtes bretonnes⁶² (tableau 1).

1806	juillet-août	6
1807	janvier-mars, juillet-août	21
1808	août, décembre	3
1809	mai-décembre	> 19
1810	janvier-mars, juin-décembre	> 50
1811	janvier-novembre	34
1812	janvier, mars, mai, décembre	> 11
1813	février, mars, décembre	> 4

Tableau 1 – Croisière ennemie dans le secteur Bréhat - île de Batz où relâchent les convois.

Les Anglais maintiennent une croisière quasi permanente en mer d'Iroise pour bloquer Brest ; ils croisent aussi entre l'île de Batz et Bréhat, pour verrouiller l'accès de la Manche, cachent des embarcations derrière le Cap Fréhel pour surprendre les convois et stationnent devant Saint-Malo pour contrer les attaques des corsaires français armés dans ce port. A plusieurs reprises, ils prennent pied sur les îles ou la côte, faisant craindre au gouvernement un débarquement de plus grande ampleur⁶³.

Le cabotage est extrêmement difficile l'été. Les convois doivent parfois attendre des semaines l'autorisation de sortie des ports. Comme le

⁶⁰ Sur ce sujet voir MAILLET, Olivier et GUILLAMET, Roger, *Un œil sur l'océan. Les sémaphores de l'arrondissement de Brest*, s.l., 1995, 144 p.

⁶¹ Copie d'une lettre du préfet maritime de Brest Caffarelli au ministre de la Marine, Brest, 15 messidor an 11 (Arch. nat., AF IV 1190, d. 2, p. 171).

⁶² Arch. nat., F⁷ 36436, F⁷ 36437, AF IV 1194, 1197-1200.

⁶³ Ainsi la prise de l'île Tomé par les Anglais au large de Perros en 1807 (Arch. nat., AF IV 1197, d. 1, p. 41, lettre du préfet maritime Caffarelli au ministre de la Marine, Brest, 10 juin 1807).

déplore le ministre Decrès, «rien ne circule qu'avec une extrême difficulté et avec une dépense énorme, attendu que les transports, forcés à des relâches continuelles, mettent 4 et 6 mois à faire ce qui aurait lieu en 15 jours en temps de paix»⁶⁴. Le chenal de l'île de Batz voit s'accumuler les bateaux en attente de passage⁶⁵. Le *Pelopidam*, chargé de salaisons, parti de Cherbourg le 17 octobre 1807 n'arrive à Brest que le 4 février suivant, pour avoir été obligé de relâcher dans les ports de la Manche⁶⁶. Seul le retour de la Navy dans ses ports pour se mettre à l'abri du mauvais temps et se ravitailler permet de dégager les convois qui, pour reprendre la formule de l'ordonnateur de la marine, Najac, «se rangent sous la protection des tempêtes»⁶⁷.

Les Français doivent donc sortir par gros temps, avec tous les risques que cela suppose, ou à la faveur de la nuit⁶⁸. Pour bénéficier de la protection des batteries côtières qui peuvent tirer sur l'assaillant, les convois naviguent au plus près des côtes et relâchent fréquemment dans les ports ou dans les rades protégées par des stationnaires. En cas de détresse, la proximité du rivage permet l'échouage, grâce au faible tirant d'eau du bateau, afin d'éviter la capture du bâtiment et de son équipage.

Le 30 décembre 1810, le sloop la Petite-Suzette de Saint-Brieuc, chargé de froment pour Brest et navigant sous l'escorte de la canonnière n° 82 «préférerait s'échouer sur les rochers de Portsall que de tomber au pouvoir de l'ennemi qui le poursuivait. L'équipage s'est sauvé à terre avec tout ce qu'ils ont pu emporter dans leur embarcation»⁶⁹.

Les excellents marins comme Guéguen tirent parti de la côte tourmentée pour échapper à l'ennemi en mettant leurs convois à l'abri, derrière les écueils.

«Le 17 août 1797, sortant de l'île de Batz ayant neuf bâtiments sous son escorte, [Guéguen] fut chassé par une frégate et une corvette. Il fit passer son convoi entre les rochers et força l'ennemi par ce moyen à prendre le large [...] Le 17 janvier 1798, attaqué par une frégate ennemie [il] parvint à passer en

⁶⁴ Lettre du ministre de la Marine à Napoléon, 9 avril 1807 (Arch. nat., AF IV 1192, d. 2, p. 9).

⁶⁵ Notes de Decrès à Napoléon sur les croisières anglaises signalées, 1807-1809 (Arch. nat., AF IV 1197).

⁶⁶ État des bâtiments français entrés dans les ports, rades et rivières de l'arrondissement du commissaire général de police de Brest pendant le 1^{er} trimestre 1806 (Arch. nat., F⁷ 8047).

⁶⁷ Lettre de l'ordonnateur de la marine Najac au Premier consul, 8 ventôse an 8 (Arch. nat., AF IV 1187, d. 2, p. 109).

⁶⁸ Rapport de Decrès à Napoléon sur un projet concernant la protection du cabotage, 14 mars 1809 (Arch. nat., AF IV 1192, d. 4, p. 24).

⁶⁹ Lettre du commissaire général de police de Brest au comte Réal, chargé du 1^{er} arrondissement de la police générale, 9 janvier 1811 (Arch. nat., F⁷ 3643⁶, p. 334).

dedans des rochers d'Abrevack (*sic*), mit son convoi à l'abri au moyen d'un feu bien soutenu»⁷⁰.

Malgré ces précautions, les affrontements sont parfois inévitables, même si les Anglais n'attaquent pas systématiquement les convois, se contentant parfois de les surveiller à distance :

«Hier vers 4 heures de l'après-midi, il est entré dans ce port quatre navires chargés de diverses marchandises, partis de Granville sous l'escorte de deux canonnières. Ce convoi n'a rencontré aucun vaisseau ennemi. Entre une heure ou deux j'avais cependant vu moi-même une frégate anglaise et trois bricks au nord-est du Cap Fréhel. Il paraît que l'ennemi n'avait pas eu connaissance du convoi parti de Granville ou qu'il n'a pas jugé à propos de l'attaquer⁷¹».

«Bréhat et l'île de Batz signalent ordinairement des corvettes ou des bâtiments légers qui observent la marche des convois entre Brest et Saint-Malo⁷²».

Quelle que soit l'importance des forces anglaises déployées, les bâtiments ennemis, selon le commissaire général de police à Brest, «se bornent à d'ignobles pirateries et à des attaques ou tentatives d'attaques insignifiantes contre les caboteurs isolés et contre de petits convois»⁷³.

Plusieurs solutions s'offrent aux convois attaqués : se réfugier dans le port le plus proche, se jeter à la côte ou combattre. Malgré leur infériorité déjà soulignée, les bateaux d'escorte parviennent souvent à faire face à l'ennemi ; la correspondance ministérielle conserve la trace de ces valeureux combats où capitaines et équipages font montre d'un grand courage. Voici quelques exploits de Guéguen, représentatifs de ces combats :

«Le 8 août 1798, à l'entrée de l'île de Batz, [Guéguen] fut attaqué par une corvette de 22 canons, soutint le combat pendant une heure, et la corvette n'a dû son salut qu'à la supériorité de sa marche ; [...] le 6 février 1799, sortant de l'île de Batz avec le convoi et la canonnière le *Vertueux*, [il] engagea une action de cinq quarts d'heures avec une frégate et une corvette ennemies [et] parvint à les forcer de les abandonner. Le 2 septembre 1800, sortant de Lannion avec un convoi de 8 voiles, [il] fut attaqué par deux fortes corvettes, s'embossa sur la rade de Locquirec et parvint à sauver son convoi après un combat de trois heures, ayant forcé l'ennemi à l'abandonner»⁷⁴.

⁷⁰ S.H.D.M., CC⁷ alpha 1093.

⁷¹ Lettre du commissaire général de police de Saint-Malo au ministre de l'Intérieur, 5 mai 1808 (Arch. nat., F⁷ 3643⁷).

⁷² État des croisières anglaises signalées en 1810 (Arch. nat., AF IV 1198, d. 3, p. 112-149).

⁷³ Lettre du commissaire général de police de Brest à Savary, 18 juillet 1810 (Arch. nat., F⁷ 3643⁶, 1810, p. 348).

⁷⁴ S.H.D.M., CC⁷ alpha 1093.

Conclusion

En 1816, Guéguen peut se flatter d'avoir servi 52 ans dans la marine, tant au commerce qu'à l'Etat, et d'avoir soutenu «des combats aussi multipliés qu'opiniâtres, mais toujours heureux [...] contre cet ennemi aussi vigilant qu'acharné» à le poursuivre pour s'emparer de ses convois⁷⁵. Pourtant quel qu'ait été le courage des marins employés à la protection des convois, l'échec de la politique de protection est patent.

De 1793 à 1814, hormis pendant la courte trêve de la paix d'Amiens (27 mai 1802 - 12 mai 1803), la permanence des croisières anglaises en mer d'Iroise et à l'entrée de la Manche pour empêcher la sortie de l'escadre du Ponant et affamer Brest entrave toute navigation commerciale. La protection des convois, seule solution maritime envisagée pour maintenir un semblant de cabotage, s'avère quasi impraticable sinon extrêmement périlleuse : «Dans l'état actuel des choses, le commerce livre bien au hasard de la navigation et à la protection des escortes du blé, du vin, du fer et du bois, mais il ne hasarderait pas des denrées plus précieuses», constate cyniquement le ministre de la Marine en 1809⁷⁶. Le recours aux neutres, qui échappent un temps aux rigueurs du blocus, et plus encore l'utilisation de la voie terrestre, malgré le mauvais état des routes et le coût dispendieux des charrois et ruptures de charge, sont inévitables :

«Les convois du Havre, Granville et Saint-Malo sont [...] obligés de rester à l'île de Batz si les occasions leur permettent d'aller jusque là, alors ils entrent dans la rivière de Morlaix, la remontent jusqu'à ce port où ils sont chargés sur des voitures pour venir par terre jusqu'à Landerneau où de petits bâtiments rechargent les denrées et les conduisent à Brest»⁷⁷.

Aux récriminations de l'administration de la marine s'ajoutent celles des négociants dont les expéditions sont considérablement ralenties. La solution ne sera trouvée que longtemps après les guerres de la Révolution et de l'Empire, avec le retour de la paix et l'amélioration des communications intérieures grâce au canal de Nantes à Brest, à l'arrivée du chemin de fer et au développement des routes nationales et départementales qui sortiront Brest de son isolement terrestre.

Christine CHAPALAIN-NOUGARET

⁷⁵ *Idem.*

⁷⁶ Lettre du ministre Decrès à Napoléon, 14 mars 1809 (AF IV 1192, d. 4, p. 24).

⁷⁷ Rapport de Savary sur le département du Finistère, s.d. [pluviôse an 9] (Arch. nat., AF IV 1188, p. 180-181).

RÉSUMÉ

Loin des batailles navales fameuses que se livrèrent Français et Anglais à Aboukir ou Trafalgar, des marins français s'illustrèrent sur les côtes bretonnes pendant la Révolution et l'Empire. Parmi eux le capitaine de vaisseau François-Sébastien Guéguen (1748-1822), vainqueur de dix-huit combats navals entre 1793 et 1815. Ce capitaine de commerce, engagé à l'Etat à la faveur de la guerre franco-anglaise, fut chargé pendant vingt ans de l'escorte en Manche et en mer d'Iroise des convois marchands qui tentaient de forcer le blocus anglais pour approvisionner Brest ; il fut même directeur des convois du nord, depuis Saint-Malo jusqu'à Brest, de 1804 à la chute de l'Empire. Quel qu'ait été le courage des marins employés à la protection des convois, l'échec de la politique de protection est patent : la permanence des croisières anglaises a entravé toute navigation commerciale. L'escorte des convois s'avère quasi impraticable sinon extrêmement périlleuse et seul le recours aux neutres et l'utilisation de la voie terrestre ont permis de sortir Brest de son isolement.

ANNEXES

Lettre du ministre de la Marine publiée dans le *Bulletin de la Convention nationale* du 13 mars 1793.

Paris, le 12 mars 1793

La Convention nationale apprendra avec plaisir un trait de courage et de dévouement de la part de sept marins de l'isle de Bats, qui se sont jetés à bord d'un corsaire français sur une frêle chaloupe, au milieu du combat que lui livroit une frégate anglaise, à laquelle ils ont arraché le corsaire français. Quoique cette conduite et ce dévouement soient habituels aux marins de la République, je ne doute point que la Convention n'accorde des marques particulières de sa satisfaction aux citoyens François Gueguin, capitaine au long cours ; Nicolas Floch, ancien pilote de bateau ; Claude Farus, matelot ; Nicolas Le Lez, matelot ; Nicolas Floch jeune, matelot ; Olivier Salaun, maître de barque ; Sébastien Toulès, invalide. La Convention nationale remarquera sans doute la perfidie de ce capitaine anglais, et nos marins y trouveront un motif de plus de se battre à outrance contre eux.

L'apparition des frégates anglaises sur nos côtes a été favorisée par les vents nord-ouest qui ont continuellement régné à l'ouvert de la Manche, et qui ont empêché les vaisseaux de la République d'y pénétrer pour aller chasser nos ennemis. Nos marins brûlent d'ardeur ; nos vaisseaux marchent bien ; et dès que le vent sera favorable, j'espère que les ennemis se repentiront d'être venus trop près de nos côtes : les mesures sont prises à cet égard ; mais si nos frégates n'ont encore pu pénétrer dans la Manche, elles ont au moins protégé le commerce et le cabotage de la République dans le golfe de Gascogne, et nos ports ont déjà reçus (*sic*) plusieurs prises importantes (*sic*).

Ce qu'il y a de singulier dans cette affaire, c'est que la frégate anglaise, pendant tout le cours de son feu, a toujours conservé le pavillon français tricolor (*sic*), et n'a hissé son yack⁷⁸ anglais qu'au moment où elle a reviré de bord. Cette circonstance est d'autant plus essentielle à faire connaître, qu'elle est contraire aux règles admises de la guerre, et que journellement nos bâtiments de guerre, comme ceux du commerce, pourroient y être trompés. Je pense qu'il est nécessaire de donner à cette circonstance la plus grande publicité.

La Convention nationale a décrété qu'il seroit envoyé un extrait du procès-verbal à chacun de ces braves marins qui ont si vaillamment défendu le corsaire français.

Rapport du capitaine de frégate Guéguen au préfet maritime de Brest publié dans la Gazette nationale ou le Moniteur universel, du mardi 10 février 1807.

Brest, le 4 février

Voici l'extrait d'un rapport qui vient d'être adressé au préfet maritime du troisième arrondissement, par M. le capitaine de frégate Gueguen, directeur des convois de la Manche du nord :

«J'ai l'honneur de vous rendre compte que ce jour'hui 30 janvier 1807, environ vers les neuf heures et demie du soir, ayant appareillé (quoique le tems fut très obscur), dans l'intention de me rendre à Brest avec un convoi de 25 voiles, venant de Saint-Malo, sous l'escorte du cutter le *Printems*, commandé par M. Bigeault aîné, lieutenant de vaisseau (à bord duquel je me trouvais), et des chaloupes canonnières n° 282 et 21, le cutter particulièrement a été attaqué par six ou sept péniches anglaises expédiées par les vaisseaux et frégates en station devant Brest, qui, après avoir l'accosté, ont mis à bord la presque totalité de leurs équipages, armés de pistolets, sabres et piques, dans le dessein de l'enlever, et par conséquent de s'emparer du convoi ; mais la vigoureuse résistance qu'on leur a opposée dans un combat très vif qui a duré environ trois quarts d'heure, et pendant lequel deux hommes du *Printems* ont été tués, et dix grièvement blessés (dont un aspirant), les a forcés de gagner le large après avoir laissé à bord le patron d'une de leurs péniches, blessé à mort de quinze coups, tant d'armes à feu que d'armes blanches, et avoir perdu la majeure partie de leurs équipages, par le feu bien combiné du cutter et des canonnières, qui n'a cessé que lorsque l'ennemi a été hors de portée de canon.

Je n'ai qu'à me louer, dans cette circonstance, de la conduite distinguée et brave qu'ont tenue pendant toute l'action le lieutenant de vaisseau Bigeault aîné, commandant le cutter, qui est parvenu à se libérer de plusieurs Anglais qui voulaient l'égorger, et l'enseigne de vaisseau Frigot, capitaine en second, qui s'étant porté au milieu du bâtiment, où l'ennemi embarquait en grand nombre, en a vaillamment défendu l'entrée, après avoir renversé dans la mer plusieurs des assaillans...».

⁷⁸ Pour «Jack», terme anglais désignant le pavillon de marine.