

L'ATTAQUE DE LORIENT

PAR LES ANGLAIS (1746)

PRÉFACE

En livrant au public le résultat de mes recherches sur l'attaque de Lorient par les Anglais en 1746, je désire exprimer mes remerciements à tous ceux qui m'ont aidé dans ce travail tant en Grande-Bretagne qu'en France.

Grâce à sa connaissance parfaite du Public Record Office, le Dr. Hubert Hall a pu me mettre sur la trace des documents originaux qui m'ont été si utiles pour mon étude. Mes collègues et amis de l'Université de Swansea, le professeur A. R. Richardson et le professeur E. Hughes, m'ont souvent donné une aide précieuse. Au premier, je dois d'avoir été mis en relations avec l'Arsenal de Woolwich, ainsi que nombre de renseignements intéressants sur l'armée anglaise. Au second, je suis redevable de plusieurs suggestions auxquelles sa compétence comme historien ne donnait que plus de valeur. Les reproductions photographiques si obligeamment exécutées pour moi, par mon collègue M. J. S. Caswell, m'ont singulièrement facilité le travail cartographique, et notre bibliothécaire, Miss Busby, s'est toujours empressée, avec la meilleure grâce, de me procurer tous les ouvrages que j'avais besoin de consulter. Je dois remercier tout particulièrement Sir John Fortescue qui m'a communiqué, avec la plus grande courtoisie, des renseignements extrêmement importants sur la composition du corps expéditionnaire anglais; le vice-amiral Sir Herbert Richmond, qui m'a si aimablement permis de faire usage de son excellente histoire de la Marine anglaise pendant la guerre

de Succession d'Autriche; le professeur E. N. da C. Andrade et le brigadier general W. Evans, de Woolwich, auxquels je dois une note sur la portée des canons anglais en 1746. Je ne voudrais pas oublier non plus mon ancien collègue et ami M. W. Davies, aujourd'hui bibliothécaire en chef de la Bibliothèque Nationale du Pays de Galles, qui a contrôlé avec la plus grande amabilité beaucoup de documents bibliographiques; M. le Bibliothécaire de la Bibliothèque de l'Amirauté qui, à plusieurs reprises, a bien voulu m'expédier pour consultation des ouvrages introuvables ailleurs, et, enfin, Mrs. Scott-Gatty qui a exécuté pour moi avec tant de compétence, de soin et de promptitude, les copies des documents du Public Record Office.

A mon ami M. J. Dalbernet, professeur agrégé, je dois la copie de plusieurs documents des Archives Nationales à Paris. M. le colonel Juge a bien voulu mettre à ma disposition plusieurs pièces inédites qu'il possédait. Il s'est de plus donné la peine d'en rechercher de nouvelles pour moi aux Archives de la Guerre et m'a très aimablement autorisé à faire usage de sa brochure sur l'attaque des Anglais à Quiberon, en 1746. M. Marec, archiviste de l'Arsenal de Lorient, s'est toujours mis à ma disposition avec la plus grande courtoisie, non seulement pour m'aider dans la recherche de documents intéressants, mais encore pour m'obtenir, auprès des services compétents de l'Arsenal, nombre de renseignements utiles. Les souvenirs topographiques du vieux Lorient et de ses environs, ainsi que les connaissances militaires et navales du colonel Le Goïc mis par lui à ma disposition de la façon la plus obligeante, m'ont en plusieurs occasions rendu de grands services. MM. Bourde de la Rogerie, archiviste d'Ille-et-Vilaine, et Waquet, archiviste du Finistère, ont toujours montré le plus grand empressement à m'entretenir les documents dont ils ont la garde, et je leur dois plusieurs références dont quelques-unes très importantes. A l'hôtel de ville de Lorient, près de

M. Le Bourgo, et aux bureaux de M. l'Architecte de la ville, j'ai toujours rencontré une complaisance inlassable pour me procurer tous les renseignements dont je pouvais avoir besoin. M. l'abbé Le Cam, vicaire à Kerentrec'h, bien que travaillant le même sujet, m'a, de la façon la plus désinressée, communiqué généreusement plusieurs faits curieux que je ne possédais pas, ainsi que la copie, exécutée par l'un de ses amis, du plan des environs de Lorient dressé par M. de Saint-Pierre. A M. Mellac et à sa sœur, M^{me} veuve Legrand, je dois la communication des manuscrits de M. Legrand, ancien professeur au Lycée de Lorient, travaux considérables et extrêmement bien faits, qui ont beaucoup aidé et simplifié mon travail et mes recherches dans les archives de la Ville et de l'Arsenal. M. Cathrine, ancien directeur du *Nouvelliste*, a bien voulu rechercher et me communiquer une série d'articles parus dans son journal ainsi que publier en brochure un petit travail de moi sur le siège de 1746. Enfin, je ne saurais oublier la réception si courtoise de MM. les Officiers de la direction d'Artillerie et de la direction du Génie, à Lorient, ni l'amabilité avec laquelle ils ont fait tout leur possible pour me renseigner sur des questions techniques.

Que tous veuillent bien recevoir, avec mes remerciements les plus sincères, l'expression de ma plus vive gratitude.

P. DIVERRÈS,

University College, Swansea, 1930.

OUVRAGES CONSULTÉS

N. B. — Les ouvrages ou articles de Revues cités comme sources imprimées ne sont pas inclus dans la liste ci-dessous.

Annales de Bretagne, vol. I, XXXVIII, Rennes, 1886-1929.

AUGUSTIN (G.-L.). — *Etudes sur les localités les plus remarquables de la Vénétie armoricaine : commune de Guidel*, Lorient, Corfmat, sans date.

BIGHAM (Clive). — *The Prime Ministers of Britain*, London, Murray, 1923.

BINET (Lieut. H.). — *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle* (dans *Revue de Bretagne*, vol. XI.III, 1910, p. 57-72 et 112-129).

ID. — *Les Milices garde-côtes bretonnes* (dans *Bulletin historique et philologique*, 1910).

ID. — *L'Administration militaire des Etats de Bretagne au XVIII^e siècle* (dans *Bulletin historique et philologique*, 1911).

ID. — *La guerre de côtes en Bretagne au XVIII^e siècle. Le commandement du duc d'Aiguillon en Bretagne au début de la guerre de Sept Ans* (*Annales de Bretagne*, 1911).

BOURDE DE LA ROGERIE (H.). — *Introduction au tome III de l'Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790 : Finistère*, Quimper, in-4°, 1913.

BOURGOIN (Ch.). — *Descente des Anglais en Bretagne et siège de Lorient en 1746* (*Bulletin de la Société archéologique de Nantes*, vol. IX, Nantes, 1869, in-8°, p. 225).

BUFFET (H.-F.). — *Le Port-Louis de Basse-Bretagne*, Paris, in-8°, [1930].

- CALAN (Ch. de la Lande DE). — *La Défense des côtes de Bretagne aux XVI^e et XVII^e siècles* (Revue de Bretagne, août, septembre, novembre 1892).
- CALAN (Ch. de la Lande DE). — *Les Milices garde-côtes en Bretagne* (Revue de Bretagne, décembre 1891).
- CÉARD (Henri). — *Descente des Anglais dans la presqu'île de Quiberon en 1746* (Bulletin de la Société polymathique du Morbihan, 1905).
- DELAPORTE. — *Recherches sur la Bretagne*, 2 vol., Rennes, 1823.
- DIVERRÈS (P.). — *L'Expédition anglaise de 1746 : Siège de Lorient*, Lorient, 1928.
- DURAND (Ch.). — *Les Milices garde-côtes de Bretagne de 1716 à 1792*, in-8°, Rennes, 1927.
- FORTESCUE (J. W.). — *A History of the British Army*, 12 vol., in-8°, London, Macmillan, 1910-1927.
- HANNAY (David). — *Short History of the Royal Navy, 1217-1815*, 2 vol., London, 1898-1909.
- HAUSSER. — *Notice sur le port de Lorient*, in-4°, Paris, 1879.
- HEARNSHAW (F. J. C.). — *British Prime Ministers of the 18th century*, London, Benn, 1928.
- HÉBERT (M.-J.). — *Les ports militaires de la France : Lorient*, Paris, sans date, in-8° (Extrait de la Revue Maritime et Coloniale).
- JÉGOU (F.). — *Le Faouédic-Lisivy, étude introductive à l'histoire de Lorient*, in-8°, Lorient, 1863.
- ID. — *La fondation de Lorient, le Faouédic, Tréjaven et Plœmeur en 1666* (Bulletin de la Société polymathique du Morbihan, 1868).
- ID. — *Les fondateurs de Lorient*. — Réponse à M. Lecoq-Kerneven, auteur de généalogie et annales de la maison Dondel de Sillé, etc..., in-8°, Nantes, sans date.
- ID. — *Histoire de la fondation de Lorient*, in-8°, Lorient, 1870.

- Id. — *Lorient, arsenal royal (1704-1720)*, in-8°, Paris, 1883.
- JUGE (Col.). — *Les Anglais à Quiberon en 1746*, in-8°, Vannes, 1927.
- LACOUR-GAYET (G.). — *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, 2^e éd., Paris, 1910.
- LE CAM (Abbé L.). — *Le siège de Lorient par les Anglais, 1746* (Nouvelliste du Morbihan, 3 octobre 1926).
- Id. — *Lorient : l'île Saint-Michel et le prieuré Saint-Michel des Montagnes*, in-8°, Lorient, 1929.
- LECOQ-KERNEVEN (J.-M.-R.). — *Nouvelles études sur les origines de Lorient*, in-8°, Dinan, 1876.
- LE GALLEN (Léandre). — *Belle-Ile : Histoire politique, religieuse et militaire, mœurs, usages, marine, pêche, agriculture, biographies belliloises*, in-8°, Vannes, 1906.
- LE GOÏC (Col. E.). — *Le débarquement des Anglais au Loc et le siège de Lorient en 1746* (Nouvelliste du Morbihan, 23 avril 1927).
- LE RAY (Louis). — *Belle-Ile-en-Mer : Description et Histoire avec une carte et une lithographie*, 2^e édit., [Rennes], 1878.
- LUCAS (Sir Charles). — *Canada, Part I, The History from the Discovery to 1763*, 2nd ed., in-12, Oxford, 1923.
- LORD MAHON (Lord Stanhope). — *History of England from the Peace of Utrecht to the Peace of Aix-la-Chapelle*, London, Murray, 1878, vol. iii.
- MANCEL (E.). — *Chronique lorientaise. Origines de la ville de Lorient, son histoire et son avenir*, Gousset, Lorient, 1861.
- MARCESCHE (F.). — *Les anciennes fortifications de Lorient. Mémoire pour les habitants de la ville de Lorient*, Lorient, 1889.
- Id. — *Les fortifications de Lorient. Lettre à mes amis à propos de la délibération du Conseil municipal de Lorient en date du 29 juin 1889*, Lorient, 1889.

- OGÉE (E.). — *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, nouvelle édit. revue et augmentée par MM. A. MARTEVILLE et P. VARIN, 2 vol. in-4°, Rennes, 1840-1853.
- RAPIN-THOYRAS (Paul DE). — *The History of England, as well ecclesiastical as civil... done into English from the French, with... notes...*, by N. Tindal, vol. 1-15 (vol. 16-28 continued from the Revolution to the accession of George II, by N. Tindal), 28 vol., London, 1728-1747.
- RICHMOND (H. W., Rear Admiral). — *The Navy in the War of 1739-1748*, in-8°, Cambridge University Press, 1920, vol. III.
- SCHOMBERG (Isaac, Captain, R. N.). — *Naval Chronology : or an historical summary of naval and maritime events from the time of the Romans to the treaty of Peace 1802, with an appendix*, 5 vol. in-8°, London, 1802.
- SÉE (H.). — *Les classes rurales en Bretagne du XVI^e siècle à la Révolution* (Annales de Bretagne, XXI-XXV, 1905-1910).
- TINDAL (N.). — Voy. RAPIN-THOYRAS (Paul DE).

LES SOURCES

I. — SOURCES ANGLAISES.

Les sources anglaises peuvent se classer en deux groupes de valeur très différente : les documents officiels et les documents privés.

Les premiers, qui se trouvent tous au Public Record Office, sont les suivants :

1. — La correspondance du général Saint-Clair et de l'amiral Lestock avec le duc de Newcastle, secrétaire d'Etat.
2. — Le rapport officiel du général Saint-Clair et de l'amiral Lestock au duc de Newcastle.
3. — Le *Journal* rédigé par le major Mac Donald pour le duc de Newcastle.
4. — Les ordres de l'amiral Lestock au commodore Cotes, au capitaine Tomson et au capitaine Wickham ¹.
5. — Les journaux de bord des navires de l'escadre de l'amiral Lestock ².

Dans la seconde catégorie peuvent se placer les relations et les correspondances privées :

1. — La relation de David Hume et sa lettre à son frère ³.
2. — Une relation anonyme publiée en 1747 et qui pourrait être l'œuvre du général Saint-Clair ou un travail inspiré par lui ⁴.

1. Public Record Office, State Papers, Domestic Naval, 42/98 (référence abrégée au cours de ce travail en P. R. O., S. P. Dom. Naval).

2. Ces journaux étaient rédigés chaque jour, à midi, de sorte que les événements arrivés dans l'après-midi d'un jour se trouvent notés à la date du lendemain. C'est ainsi que le débarquement des Anglais, dans l'après-midi du samedi 1^{er} octobre, est relaté sous la rubrique du dimanche 2 octobre. — Les journaux du *Ruby*, du *Hastings* et de la *Princessa* (P. R. O., Admiralty 51/306, 428, 731) ont été consultés pour le présent travail.

3. J. H. BURTON, *Life and Correspondence of David Hume*, Edinburgh, 1846, vol. I. — Une traduction française de cette relation a été publiée par J. CARRON, dans la *Revue de Bretagne*, août 1887, et le *Bull. archéol. de l'Assoc. Bretonne*, 1888.

4. *An authentic Account of the late Expedition to Bretagne conducted by Richard Lestock, Esq. Admiral of the Blue, and Lieut. General St. Clair, Com-*

3. — La relation de Jefferies ⁵.

4. — Une collection de lettres privées et de courtes relations anonymes publiées en 1746, par la presse anglaise (*Westminster Gazette* et *Gentleman's Magazine*) ⁶.

5. — La correspondance du duc de Bedford ⁷.

6. — La correspondance de Horace Walpole ⁸.

Les documents du premier groupe sont d'une importance capitale au point de vue historique. Le rapport officiel et surtout le journal de Mac Donald sont absolument indispensables à étudier, car, de toutes les sources, ce sont les seules qui permettent de fixer avec exactitude la chronologie des événements. Elles contiennent aussi un grand nombre de détails inédits, particulièrement le journal de Mac Donald qui nous renseigne longuement sur les mouvements de la colonne du général O'Farell, point laissé dans l'ombre ou à peine touché par les autres relations, même par le rapport officiel. La correspondance du duc de Newcastle est aussi intéressante pour l'étude de l'organisation de l'expédition, mais, comme on s'en rendra compte plus loin, grâce à David Hume, on en connaissait déjà la teneur dans les grandes lignes.

Les trois relations du second groupe ne contiennent à peu près rien d'original. Toutes trois se sont simplement inspirées du rapport officiel qu'elles ont écourté en suppri-

mander in Chief of the Land Forces, London, 1747 (pour traduction, voy. P. DIVERRÈS, *Le siège de Lorient*, Lorient, 1928).

5. T. JEFFERYS, *A Description of the Maritime Ports of France... etc.*, London, 1761. — Traduit et publié par le lieutenant BINET, dans la *Revue de Bretagne*, mars, avril, mai 1910. Cette traduction contient quelques inexactitudes et deux erreurs grossières.

6. Voy. traduction dans P. DIVERRÈS, *loc. cit.*, p. 13 et seq.

7. Lord John RUSSELL, *Correspondence of John, fourth Duke of Bedford, selected from the originals at Woburn Abbey, with an Introduction*, London, 1842.

8. WALPOLE (Horace), *The letters of Horace Walpole*, ed. by Mrs. Paget Toynbee, 16 vol., Oxford, Clarendon Press, 1903-1905. — *Supplement to the letters of Horace Walpole*, ed. by Paget Toynbee, 2 vol., Oxford, Clarendon Press, 1918. — *Supplement to the letters of Horace Walpole*, 4th Earl of Oxford, together with upwards of one hundred and fifty letters addressed to Walpole between 1735-1790, chronologically arranged and edited with notes and indices by Paget Toynbee, vol. III, 1744-1797, Oxford, Clarendon Press, 1925.

mant un certain nombre de détails. Leurs auteurs n'ont pas connu le journal du major Mac Donald, mais David Hume, secrétaire du général Saint-Clair, a fait usage de la correspondance de son chef⁹. Les autres documents n'ont d'autre valeur que de nous renseigner sur les bruits qui circulaient parmi les soldats et les marins anglais. Souvent les événements racontés y sont exagérés, d'autres fois absolument controuvés, de plus, ils sont rarement donnés en ordre chronologique. Leur valeur historique est donc bien maigre. La lettre de David Hume à son frère et la correspondance du duc de Bedford contiennent un ou deux points intéressants. Dans la première se trouve la mention du suicide du major Forbes, dans la seconde une lettre de l'amiral Anson donnant quelques renseignements sur les préparatifs de l'amiral Lestock, à Portsmouth. Les autres lettres de la collection du duc et celles de la correspondance de Horace Walpole n'ont d'autre intérêt que de montrer l'inquiétude qui régnait en Angleterre où l'on était sans nouvelles de l'expédition, et du désappointement qui suivit quand on apprit son échec.

II. — SOURCES FRANÇAISES.

La classification des sources françaises¹⁰ est beaucoup plus difficile, car il n'existe à proprement parler aucun document officiel, à l'exception de quelques lettres de MM. de Maurepas et de Ravenel, auxquelles on pourrait peut-être joindre le rapport de M. Deschamps, celui de M. de Villeneuve et celui du lieutenant Fonfaye au ministre de la Guerre. J'ai donc cru bon de diviser ces textes en deux catégories, les documents inédits et les documents publiés.

9. La relation de Jefferies contient aussi une ou deux erreurs d'interprétation montrant que son auteur n'a pas toujours bien compris les documents dont il se servait.

10. Pour les sources ayant spécialement trait à la descente de Quiberon, le lecteur est prié de vouloir bien se reporter à la brochure du colonel JUGE, *Les Anglais à Quiberon en 1746*, in-8°, Vannes, 1927.

Les sources inédites sont les plus nombreuses.

1. — Une relation anonyme jointe à une lettre de M. de Ravenel ¹¹ et, d'après le colonel Juge, écrite de la même main que cette lettre. Le texte est évidemment identique à celui dont s'est servi Mancel dans sa *Chronique lorientaise*, texte qu'il attribue à un certain Lemoué, dit Durand ¹². Cette relation est la plus complète et une des meilleures, bien qu'elle contienne quelques erreurs chronologiques ¹³.

2. — Une collection de six lettres de M. de Ravenel à M. de Maurepas ¹⁴ qui contiennent toute une série de détails intéressants concernant le Port-Louis ainsi que les batteries de Gâvres, de Groix, de Locqueltas et de Discot, mais peu de choses sur le siège proprement dit. Elles sont datées respectivement des 26 et 28 septembre, 19 et 21 octobre, 7 et 9 novembre 1746.

3. — La relation de M. de Villeneuve au ministre et la lettre qui y est jointe ¹⁵ sont seulement intéressantes pour les événements arrivés à Lorient pendant les deux journées qu'y passa leur auteur. Il y donne cependant des renseignements importants sur les travaux de défense qu'il fit exécuter.

4. — Les lettres de M. Deschamps, lieutenant du Roi au Port-Louis, et du lieutenant Fonfaye au ministre de la Guerre ¹⁶, datées : la première du 7 octobre, la seconde du 10 octobre 1746, contiennent des renseignements inédits sur les tentatives faites par les milices entre Kernevel et Plœmeur.

11. Archives du ministère de la Marine, B⁴ 58, fol. 33 et seq. (document communiqué par M. Dalbarnet et le colonel Juge).

12. MANCEL, *Chronique lorientaise*, p. 112, en note.

13. Par exemple, sur la date de l'attaque de Guidel.

14. Archives du ministère de la Marine, B⁴ 58 (communiquées par M. Dalbarnet).

15. Archives du ministère de la Guerre, vol. 3188, pièce 55 (communiquée par le colonel Juge).

16. Archives du ministère de la Guerre, vol. 3188, pièces 80 et 90 (communiquées par le colonel Juge).

5. — La relation de M. de Montigny¹⁷ adressée au ministre de la Guerre est un résumé général de l'histoire du siège, mais ne donne que fort peu de détails inédits.

6. — Une lettre sur l'expédition des Anglais contre Lorient attribuée à M. de Barachin, enseigne de vaisseau embarqué sur le *Mercur*e anglais, datée de Concarneau, 13 octobre 1746¹⁸, ne donne rien de nouveau sur le siège proprement dit, mais fournit une version de la reddition légèrement différente de celle qu'on trouve dans les autres relations, avec quelques renseignements sur les mouvements de la garnison après le départ des Anglais.

7. — Le Journal d'un Milicien de Vannes¹⁹ contient nombre de détails intéressants sur le siège, mais ne fait guère que mentionner la descente des Anglais à Quiberon.

8. — Un document anonyme intitulé : « *Relation de la descente des Anglais sur la côte de Bretagne, le 1^{er} octobre 1746, et du siège de Lorient* »²⁰, contient un historique de ce siège ainsi que de la descente des Anglais à Quiberon et donne quelques détails inédits. Il se termine par une série d'observations intéressantes sur la conduite des opérations.

9. — La correspondance ministérielle pour les années 1744-1747²¹ fournit nombre de renseignements sur la défense des côtes, les milices, et contient quelques lettres de M. de Maurepas à M. de Ravenel, où l'on trouve des détails intéressants sur le siège de Lorient, la descente des Anglais à Quiberon et les préparatifs en vue de renforcer la garnison de Belle-Isle.

17. Archives du ministère de la Guerre, vol. 3188, pièce 91 (communiquée par le colonel Juge).

18. Archives du ministère de la Guerre, vol. 3188, pièce 100 (communiquée par le colonel Juge).

19. Archives du ministère de la Guerre, vol. 3188, pièce 388 (communiquée par le colonel Juge).

20. Archives de la Section technique du Génie : sièges, places françaises, n° 15; sect. 2, Lorient, carton 1 (communiquée par le colonel Juge). — La découverte de cette relation est due à une référence que m'avait fourni M. Waquet, archiviste du Finistère.

21. Archives du port de Lorient.

10. — Une série de documents divers²², comprenant :

a) Un état général des effets fournis et délivrés par les magasins de la Compagnie des Indes et des sommes payées par la caisse pendant le siège de 1746 et depuis²³;

b) Les réclamations d'Eudo de Keroman au sujet des coupes de bois effectuées sur ses propriétés au cours du siège.

11. — Quelques pièces des archives de la direction d'artillerie et de la direction du génie, à Lorient, comprenant une copie de la relation de Barbarin, une tradition curieuse mais peu authentique sur M. de Tinténiac et un mémoire sur les fortifications de Lorient dans lequel il y a des renseignements sur le mur en construction au moment de l'attaque anglaise.

12. — Aux Archives du Finistère se trouvent deux lettres du fonds Derm qui ne contiennent rien de particulier, quatre lettres sans intérêt du fonds Cheffontaines sur l'expédition de Quiberon, et les pièces suivantes du fonds du Dresnay des Roches : une lettre donnant une courte relation du siège de Lorient; la copie de l'ultimatum du général Saint-Clair; la copie d'une lettre de M. de Villeneuve jointe à une lettre anonyme adressée à M. Char[ost]²⁴; la Chanson du siège de Lorient publiée dans le *Chansonnier historique du XVIII^e siècle*, de Raumé, 1888, p. 76-81²⁵; deux lettres sans importance contenant quelques allusions au siège; une copie des nouvelles écrites à M^{lle} de la Mollière, en somme rien de très important.

13. — Un manuscrit anonyme de date récente²⁶ contenant quelques extraits des archives de la paroisse de Plœmeur, et dans lequel on relève deux ou trois détails intéressants.

22. Archives du port de Lorient, série I P², liasses 47 (pièce 1) et 48 (pièces 14-19).

23. Un état des armes fournies par le magasin de la Compagnie se trouve dans les mss. Jégou (voir plus loin).

24. La seconde partie du nom manque.

25. Voy. aussi *Revue de Bretagne*, août 1887

26. Communiqué par M. l'abbé Le Cam.

14. — Quelques pièces des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine relatives au règlement des dépenses occasionnées par l'attaque anglaise et aux demandes d'indemnité du seigneur de Keroman pour les bois coupés dans ses propriétés ainsi que de la fermière du dit manoir de Keroman, pour les dégâts commis chez elle par les dragons de l'Hôpital après le départ des Anglais²⁷.

15. — Les manuscrits de M. Jégou²⁸ qui contiennent plusieurs pièces très intéressantes telles que l'état général des armes fournies par le magasin des marchandises de la Compagnie des Indes, et le compte rendu de la séance du Conseil municipal au sujet du vœu de Lorient.

16. — Les manuscrits de M. Legrand²⁹, ancien professeur du Lycée de Lorient, où se trouvent des copies de quelques documents inédits comme, par exemple, la proclamation du général Saint-Clair à son débarquement, et qui contiennent aussi une analyse très bien faite de la collection des lettres ministérielles des Archives du port de Lorient.

Les sources publiées étant mieux connues, il suffit de les passer rapidement en revue.

1. — Le *Journal du siège de Lorient*, par Barbarin, lieutenant de maire, qui se trouve aux Archives municipales de Lorient et à celles de la direction d'artillerie³⁰.

2. — Relation du siège de Lorient par les Anglais en 1746, par l'abbé Pontvallon-Hervouet, curé de Rochefort-en-Terre, fonds Jégou, vol. III, pièce 24³¹.

3. — Un récit anonyme de la descente de Lorient « imprimé et mis en vente en Bretagne après le départ de la flotte anglaise »; la lettre de Perrault, maire de Lorient,

27. Archives d'Ille-et-Vilaine, fonds de l'Intendance, liasse C, 1083.

28. Bibliothèque de la ville de Lorient.

29. Communiqués par M^{me} Legrand et M. A. Mellac.

30. DU CHALARD, *Revue de Bretagne et de Vendée*, septembre 1863, et aussi l'*Abeille*, journal de Lorient, numéro du dimanche 4 octobre 1846.

31. *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, 1860, et aussi *Courrier de Bretagne*, 14 juillet 1860.

au maire de Morlaix, et un journal de la descente des Anglais, extraits des archives de la famille de Palys ³².

4. — Une courte relation par l'abbé Gennevois, vicaire d'Escoublac en 1746 ³³.

5. — Une série de notes écrites sur les registres des paroisses de Riantez, Calan, Remungol, Plaudren, Saint-Patern (Vannes), ainsi que de courts extraits des Archives municipales de Vannes et des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine ³⁴.

6. — Les *Mémoires* d'Anneix des Milleries, milicien de Rennes, qui décrit le siège de Lorient et la descente des Anglais à Quiberon, cette dernière partie de beaucoup la plus intéressante ³⁵.

7. — La relation publiée en 1746 par la *Gazette de France* et le *Mercure de France* ³⁶.

8. — Une courte relation parue dans le *Journal* de Barbier ³⁷.

9. — Une relation du siège de Lorient qui se trouve dans les *Mémoires* du duc de Luynes ³⁸.

10. — La relation du Père François-Marie Le Gallen, religieux de l'ordre de Saint-François, insérée dans son histoire manuscrite de Belle-Isle, surtout intéressante pour les événements de Quiberon ³⁹.

32. Lieutenant BINET, *Revue de Bretagne*, mars, avril, mai 1910.

33. Je ne sais où cette relation a été publiée. Je l'ai relevée, ainsi que plusieurs autres, dans la collection de documents sur le siège de Lorient, compilée par M. Le Bourgo et déposée à la Bibliothèque de la ville de Lorient.

34. A. MACÉ, *Bulletin archéologique de l'Association Bretonne*, 1888, p. 230-244 (d'après le ms. de M. Le Bourgo).

35. F. JOÛON DES LONGRAIS, *Journal d'un Volontaire de la Milice de Rennes en 1746*; *Bulletin de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, t. XLIV, 2^e partie, 1915, p. 409 et seq.

36. Republiée en 1928. — Voy. P. DIVERRÈS, *Le siège de Lorient*, p. 23.

37. *Journal de Barbier*, Paris, 1857-1858, 8 vol. — Cette relation se trouve au t. IV, p. 186-188 (d'après le ms. de M. Le Bourgo).

38. *Mémoires du Duc de Luynes*, par L. DUSSIEUX et E. SOULIÉ, 17 vol. in-8°, Paris, 1860-1865. — La relation se trouve au t. VII, p. 433-469 (d'après le ms. de M. Le Bourgo).

39. LE GALLEN (P.-François-Marie), *La Flotte hollando-anglaise sur les côtes méridionales de Bretagne au XVII^e et au XVIII^e siècles*, publié à Lorient, en 1883, par le Père Emanuel. — En grande partie reproduit dans L. LE GALLEN, *Belle-Isle, Histoire politique et religieuse*, Vannes, 1906, in-8°.

11. — On pourrait ajouter la Chanson du siège de Lorient qui se trouve dans les papiers de M. le comte de Palys⁴⁰, mais son intérêt est plutôt satirique; quant à la chanson bretonne sur le même sujet, elle ne présente aucune valeur historique.

12. — Enfin, dans son article du *Nouvelliste du Morbihan* (23 avril 1927), le colonel Le Goïc signale des *Mémoires* de M. de Saint-Pierre. Je ne sais s'il s'agit d'un imprimé ou d'un manuscrit, car je n'ai pu jusqu'à présent retrouver ce texte.

On remarquera qu'un grand nombre de documents traitant spécialement du débarquement des Anglais dans la presqu'île de Quiberon manquent à cette liste. C'est que cette attaque ayant été déjà fort bien étudiée par le colonel Juge, il a semblé inutile d'y insister. Elle ne sera donc traitée ici qu'à l'aide des renseignements fournis par les rapports anglais que le colonel n'avait pas à sa disposition, et par les détails contenus dans la relation du Père Le Gallen citée plus haut, travail qui semble généralement peu connu.

Quand on parcourt les relations françaises écrites par des témoins oculaires, on est immédiatement frappé d'un défaut que M. le lieutenant Binet a fort justement remarqué. « Chacun de ces écrivains a malheureusement cédé à la » tentation de présenter un récit complet des événements » militaires au lieu de borner son ambition à la narration » des faits dont il fut le témoin⁴¹. » Ils ont donc inséré, dans leurs travaux respectifs, toute une série de faits souvent erronés, quelquefois exacts, mais que, dans ce dernier cas, ils n'ont pas toujours su situer chronologiquement. Il en est résulté des divergences telles que si l'on n'avait pas le rapport Saint-Clair-Lestock et le *Journal* du major Mac Donald où la chronologie des événements est scrupuleuse-

40. *Revue de Bretagne et de Vendée*, août 1887. — Voir encore *ibid.*, 1863, et DE RAUMÉ, *Chansonnier historique du XVIII^e siècle*, 1888.

41. Lieutenant BINET, *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle* (*Revue de Bretagne*, 1910. t. XLIII).

ment observée, on serait quelquefois très embarrassé. C'est du reste ce qui arrive quand les documents anglais ne fournissent aucune indication.

Mais il est impossible de suivre M. Binet dans sa discussion sur une prétendue divergence de dates entre les relations anglaises et françaises⁴², car cette divergence provient de ce qu'il a seulement ajouté dix jours aux dates anglaises pour les convertir en dates du calendrier grégorien. L'Angleterre n'avait pas encore adopté en 1746 la réforme grégorienne et continuait à se servir du calendrier julien. Or, s'il est vrai qu'au début ce calendrier retardait de dix jours sur le calendrier grégorien, ceci ne fut correct que jusqu'au 28 février 1740. A partir du 1^{er} mars de la même année, il retarda de onze jours⁴³ et si l'on ajoute ce dernier chiffre aux dates des rapports anglais, l'accord est complet des deux côtés.

III. — CARTES.

Les cartes et plans consultés peuvent aussi se diviser en deux groupes.

Premier groupe, cartes antérieures à 1800 :

1. — Plan de Lorient joint à une lettre de M. Philippeau du 25 juin 1694⁴⁴.
2. — Plan de Lorient et de la rade par le maréchal de Coëtlogon (sans date)⁴⁵.
3. — Plans de Lorient en 1703 et en 1720⁴⁶.

42. Lieutenant BINET, *loc. cit.*

43. Voy. GIRY, *Manuel de Diplomatie*, p. 168. — M. Barthélémy POCQUET, *Histoire de Bretagne*, t. VI, p. 250, n'a sans doute pas remarqué l'erreur de M. Binet, car il adopte lui aussi le 30 septembre comme date du débarquement des Anglais. Remarquer que le 30 septembre 1746 était un vendredi, or tous les rapports anglais et français déclarent formellement que le débarquement eut lieu le samedi, donc le 1^{er} octobre.

44. Bibliothèque du port de Lorient.

45. *Ibid.*

46. Archives du port de Lorient. — Plans reproduits par M. JÉGOU, dans *Lorient, Arsenal Royal*, Paris, 1883, in-8°.

4. — Les environs de Lorient et du Port-Louis, dédiés à Mgr le comte d'Argenson, ministre et secrétaire d'Etat de la Guerre, par son très humble et très obéissant serviteur Le Rouge, ingénieur géographe du Roi (entre 1742 et 1744) ⁴⁷. Cette carte est très importante, car elle montre les environs immédiats de la ville tels qu'ils devaient se trouver au moment de l'attaque anglaise.

5. — Un plan de la « Rade de Lorient et côtes de Port-Louis à la rivière de Quimperlé avec positions des Anglais en 1746 ». Il n'est pas daté, mais d'après le colonel Juge qui en a vu l'original, il paraît être de la fin du XVIII^e siècle ⁴⁸.

6. — Plan du port et de la ville de Lorient « avec l'enceinte du mur qui s'est trouvée faite lors de l'attaque des Anglais lequel comprend tous les ouvrages que l'on exécute actuellement. Le tout dressé et rédigé par le Sr. de St. Pierre, Ingénieur de la Marine du Roy, de la Ville de L'Orient et de la Compagnie des Indes » (Sans date) ⁴⁹.

7. — Plan général de la ville et du port de Lorient « avec l'Enclos et le Parc de la Compagnie des Indes sur lequel sont marqués tous ses Etablissements ainsi que tous les Edifices quelle a fait construire dans son Enclos depuis 1732 avec ceux qui restent à faire le tout sous la conduite et direction du Sr. de St. Pierre C^{ier} de lordre militaire de St. Louis, Ingénieur de la Marine du Roy et de la Compagnie » (1758 ?) ⁵⁰.

8. — Plan de Lorient, par M. de Saint-Pierre, 1758 ⁵¹.

9. — « Plans des environs de L'Orient et de toute la coste depuis le Port Louis avec l'isle de Groix ainsi que toutes les ances rochers et sables qui les environnent, sur lequel est marqué le mouillage des vaisseaux anglois lors de leur

47. Bibliothèque Nationale, C, 5.739 (191).

48. Bibliothèque du ministère de la Guerre, Archives des Cartes, division L, subdivision I, section C, n° 768.

49. Bibliothèque Nationale, C, 13.520 (23).

50. Bibliothèque Nationale, C, 11.894.

51. Bibliothèque du port de Lorient.

» descente le 26 octobre 1746 » (par M. de Saint-Pierre, 1746)⁵².

10. — Plan des ville, port et enceinte de Lorient (sans date ni nom d'auteur, mais postérieur à la construction de la lunette de Kerlin)⁵³.

11. — « Nouveau plan de l'Orient, du Port Louis et de leurs rades avec tous les Bancs de Sable Vases Rochers et Ecueils qui se découvrent lorsque la mer est basse », publié à Paris en 1779.

12. — Carte du Gouvernement de Port-Louis, dessinée et coloriée à la main, montrant la région comprise entre Plouhinec et Guidel, sans date ni nom d'auteur, mais certainement postérieure à la carte de M. de Saint-Pierre, qu'elle reproduit en partie.

13. — « Carte d'une partie de la côte du Sud de Bretagne » depuis la rivière de Quimperlé jusqu'à l'isle de Gavre ». — Dessinée à la main, sans date ni nom d'auteur, postérieure à 1758, mais peut-être antérieure à la carte précédemment citée⁵⁴.

14. — Plan de Lorient. — Sans date ni nom d'auteur, mais qui, d'après certains détails (échelle en mètres, hallebarde au lieu d'une fleur de lys pour désigner le nord dans la rose des vents), doit dater de la Révolution ou peut-être de Napoléon I^{er}.

16. — Carte de Cassini.

Deuxième groupe, cartes postérieures à 1800 :

1. — Plan d'ensemble de Lorient en 1818⁵⁵.
2. — Plan cadastral de Lorient.
3. — Plan de Lorient moderne reporté sur le plan de Lorient en 1720⁵⁶.

52. *Ibid.* — D'après un calque communiqué par M. l'abbé Le Cam.

53. Bibliothèque Nationale, 20.460.

54. Ces deux cartes ainsi que le plan n° 14 sont en ma possession.

55. Communiqué par M. l'Architecte de la ville de Lorient.

56. Communiqué par la Direction des Travaux hydrauliques de l'arsenal de Lorient.

4. — Plan de Lorient en 1866, dessiné par M. Gomet et publié dans J. HÉBERT, *Lorient*, Paris, sans date, in-8°.
5. — Plan d'ensemble de la commune de Lorient, par M. S. Gallot, architecte de la ville, 1881.
6. — Cartes d'état-major au 1/80.000 et au 1/50.000.
7. — Cartes marines.
8. — Carte des environs de Lorient au 1/20.000, publiée chez M. Baumal, libraire à Lorient.

PREMIÈRE PARTIE

PRÉPARATIFS ANGLAIS

I. — Expédition contre le Canada.

En 1745, adoptant une suggestion de William Shirley, gouverneur du Massachusetts, les colonies anglaises de l'Amérique du Nord envoyèrent, sous le commandement de William Pepperell, un corps de volontaires attaquer la ville française de Louisbourg, capitale de l'île Royale, aussi appelée cap Breton. Les Anglais réussirent à débarquer et mirent le siège devant la ville, pendant qu'une escadre anglaise, sous les ordres de Warren, attaquait le front de mer. Au bout de quarante-sept jours, le commandant français, Duchambon, fut obligé de capituler, les honneurs de la guerre lui étant accordés pour sa courageuse défense. Une fois la ville entre leurs mains, les Anglais ne cherchèrent pas à pousser plus loin leurs succès, mais, dans l'esprit de Shirley, la prise de Louisbourg marquait seulement le début de la conquête du Canada. D'un autre côté, le gouvernement français sentant bien que l'occupation du cap Breton ouvrait à l'ennemi l'entrée du Saint-Laurent, et par conséquent lui permettait de tenter une attaque contre Québec, voulait à tout prix recouvrer la forteresse perdue.

Dans les premiers mois de 1746, les colonies anglaises, enthousiasmées de leur victoire de l'année précédente, décidèrent de lever une armée pour envahir le Canada et demandèrent à la métropole de leur expédier un renfort de troupes régulières. A cet effet, le gouvernement anglais mobilisa à Portsmouth un corps expéditionnaire dont le

commandement fut confié au général Saint-Clair¹, pendant qu'une flotte de transports était rassemblée à Spithead.

Ces préparatifs furent terminés dans le courant de mai et, vers la même époque, le général reçut du ministre² des instructions lui indiquant, dans ses lignes générales, le plan de campagne qu'il devait suivre. Le corps expéditionnaire serait transporté à Louisbourg, une escadre de cinq navires sous les ordres du commodore Cotes escortant les transports pendant la traversée. Une fois au cap Breton, les troupes anglaises prendraient Québec comme premier objectif et s'efforceraient de capturer cette ville. La forteresse entre leurs mains, ils y établiraient une base d'où, les préparatifs achevés, ils tenteraient la conquête du Canada. Louisbourg pouvait cependant avoir été repris par les Français. Si, à son arrivée, le général Saint-Clair trouvait la place aux mains de l'ennemi, il devait l'attaquer aussitôt et faire tout son possible pour s'en emparer. Si l'attaque échouait, il conduirait son armée à Boston où il déciderait de la conduite à suivre³.

Dans le début du mois de juin, l'escadre du commodore Cotes arrivait à Spithead et les troupes étaient embarquées à St. Helens (île de Wight). L'expédition n'avait donc plus qu'à mettre à la voile, quand de violentes tempêtes du sud-ouest vinrent empêcher son appareillage. Ce contretemps inquiéta le général Saint-Clair qui écrivit à ce sujet au duc de Newcastle. Il fallait en effet se rappeler que l'expé-

1. Il était fils de Henri Lord Saint-Clair. Son frère aîné ayant pris part à la rébellion de 1715 et déclaré pour ce fait coupable de haute trahison, le père laissa les propriétés de famille au général qui, avec une dévotion généreuse au principe héréditaire, les transféra à son frère aîné quand celui-ci fut amnistié et recouvra ses droits politiques. Saint-Clair obtint le rang de colonel le 26 juillet 1722, de major général le 15 août 1741, de lieutenant général le 4 juin 1745. Pendant cette année-là, il fut intendant général des forces britanniques en Flandre. Elu dans la circonscription de Dysart, en 1722, et plus tard dans les comtés de Sutherland et de Fife, il fut pendant plusieurs années membre du Parlement. Il mourut à Dysart, le 30 novembre 1762.

2. Le duc de Newcastle, secrétaire d'Etat.

3. Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii, p. 23.

dition devait être rendue à l'embouchure du Saint-Laurent au plus tard dans les premiers jours d'août. Il n'y avait donc plus que juste le temps nécessaire pour effectuer cette traversée; un retard, si court fût-il, pouvait être fatal⁴.

La tempête qui retenait la flotte au mouillage dura deux jours, puis le vent redevint maniable et la flotte en profita pour mettre à la voile. Ce ne fut cependant pas pour longtemps, car au bout d'une heure ou deux survint un calme plat qui obligea les navires à mouiller. Pendant la semaine qui suivit, il y eut une succession de coups de vent et de calmes qui empêchèrent l'appareillage, puis arrivèrent les nouvelles du départ de Rochefort d'une escadre française sous les ordres du duc d'Anville⁵. La destination de cette flotte n'était pas connue des Anglais, mais il était permis de supposer qu'elle se rendait en Amérique, et comme elle était beaucoup plus forte que l'escadre du commodore Cotes chargée d'accompagner le corps expéditionnaire du général Saint-Clair, il devenait absolument nécessaire de retarder le départ du convoi. C'est pourquoi, dans une lettre datée du 25 juin (6 juillet 1746)⁶, le duc de Newcastle donna-t-il au général Saint-Clair l'ordre de retourner à Spithead et de débarquer les troupes⁷, ce qui fut exécuté⁸. Mais comme aucune nouvelle ne parvenait au sujet des mouvements et de la destination de l'escadre du duc d'Anville, le gouvernement anglais décida de renforcer l'escorte du convoi qui devait partir pour le cap Breton et plaça cette escadre sous les ordres de l'amiral Sir Richard Lestock⁹. En même temps, il adressait au général Saint-Clair de nouvelles instructions.

4. Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii, p. 23-24.

5. Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii, p. 24.

6. Les dates entre parenthèse sont celles du calendrier grégorien.

7. P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

8. Lettre du général Saint-Clair au duc de Newcastle, 29 juin (10 juillet) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

9. Il naquit, dit-on, le 22 février 1679, mais il faudrait peut-être reculer cette date de quelques années. Son père était officier de marine et magistrat du

L'expédition mettrait à la voile le plus tôt possible, et attaquerait l'escadre de d'Anville si elle la rencontrait. La flotte de l'amiral Lestock était de force égale à l'escadre française, mais si elle pouvait faire sa jonction avec une autre escadre anglaise qui se trouvait dans les parages des îles Sous-le-Vent, elle aurait sur sa rivale une supériorité marquée. Une fois la flotte française détruite, l'expédition s'efforcerait de reprendre les places dont les Français auraient pu s'emparer. Saint-Clair devait surtout veiller à la sécurité de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve; il remettrait son attaque contre Québec au printemps suivant. Il n'y avait probablement aucune inquiétude à avoir sur le sort de Louisbourg; même si cette place était attaquée par le duc d'Anville, elle était de force à résister. En vue de préparer la campagne contre Québec, le ministre proposait au général de s'emparer de Crown-Point¹⁰, d'où il pourrait déboucher le printemps suivant pour marcher contre le Canada. Si cependant on apprenait que le duc d'Anville s'était rendu aux Antilles pour attaquer la Jamaïque, le général et l'amiral avaient toute liberté de poursuivre ou non l'escadre française. Ils décideraient aussi, dans le cas où les approvisionnements de Louis-

comté de Middlesex. On ne sait rien des débuts de Richard Lestock, mais à partir de 1701 sa carrière est bien connue. Il se battit à Malaga, puis à Alicante, mais, le 14 avril 1709, il fut capturé avec son navire *Le Fowey*. Bientôt compris dans un échange, il rentra en Angleterre où, à son arrivée, il passa en conseil de guerre pour la perte de son bâtiment. Acquitté, il commanda successivement aux Indes, dans la Baltique, en Méditerranée, à la Jamaïque et dans les eaux territoriales. Il prit part à l'attaque de Vernon contre Carthagène, puis passa comme contre-amiral dans l'escadre de la Méditerranée. L'amiral Haddock qui la commandait fut bientôt remplacé par l'amiral Mathews, avec lequel Lestock eut une violente querelle; malgré cela il fut maintenu sous les ordres de Mathews quand il fut promu vice-amiral en 1743. Sa conduite étrange pendant l'attaque de Toulon, par la flotte anglaise, le fit relever de son commandement et il resta en disgrâce jusqu'en mai 1746, date à laquelle il passa en conseil de guerre et fut acquitté. Deux jours après, le 5 juin 1746, il était promu amiral et nommé au commandement de la flotte chargée de convoyer les troupes du général Saint-Clair, au Canada.

10. Sur la côte ouest du lac Champlain, non loin du point où ce lac se rétrécit jusqu'à prendre l'aspect d'une large rivière. Sur les instances du chevalier de Saint-Luc de la Corne, les Français y avaient bâti un ouvrage appelé fort Saint-Frédéric.

bourg ne seraient pas en quantité suffisante, s'il était préférable d'hiverner à Boston ou à New-York¹¹.

Les vents contraires persistant toujours, la flotte ne pouvait appareiller et, pendant qu'elle était ainsi retenue au mouillage, les provisions devaient être constamment renouvelées. Aussi, quand le 11 août le vent devint favorable, il fut impossible de lever l'ancre, parce que les navires n'avaient pas tous fini de se réapprovisionner, et ce fut le lendemain seulement qu'ils purent mettre à la voile. Encore n'allèrent-ils pas bien loin, car après avoir contourné le promontoire de Foreland, ils furent contraints, par suite d'une saute de vent, de venir se réfugier en rade de Sandown¹².

Il était maintenant bien tard pour tenter la traversée de l'Atlantique. La flotte risquait en effet d'arriver à une époque de l'année où les vents de nord-ouest soufflent si furieusement sur la côte de l'Amérique du Nord, qu'il était toujours difficile et souvent impossible pour les navires à voiles d'atteindre l'un quelconque des ports de ces parages. Plusieurs fois même, des vaisseaux avaient été obligés de chercher un abri contre la tempête aussi loin que les îles Sous-le-Vent et d'abandonner toute idée de continuer leur route jusqu'en Amérique avant le retour de la belle saison. D'un autre côté, le pays commençait à s'inquiéter des dépenses énormes nécessitées par une expédition qui non seulement ne produisait aucun résultat, mais qui n'avait même pas encore réussi à quitter la métropole¹³.

Le 22 août 1746, l'amiral Anson, qui se trouvait alors à Portsmouth, écrivait dans une lettre adressée au duc de Bedford, premier lord de l'Amirauté, que la flotte de l'amiral Lestock continuerait à encombrer tous les autres

11. Lettre du duc de Newcastle au général Saint-Clair, datée du 17 juillet (28 juillet) 1746. P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

12. Sur la côte de l'île de Wight. — Voy. Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii, p. 25.

13. Voy. relation de D. HUME et Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii, p. 25.



services tant qu'elle serait dans ce port. La saison était à son avis trop avancée pour permettre aux vaisseaux de gagner l'Amérique du Nord. Une épidémie de scorbut venait d'éclater parmi les soldats du régiment de Frampton qui avait été embarqué depuis seize semaines. Toutes les troupes et les officiers, à l'exception du général, étaient déjà fatigués de l'expédition et ce serait une grande satisfaction pour tous si elle était contremandée. Les capitaines des transports disaient à leurs hommes que le passage serait long et difficile, ce qui occasionnait un mécontentement général. L'amiral se plaignait aussi que Lestock eût embarqué tous les marins disponibles, ce dont il ne le blâmait pas d'ailleurs, car c'était paraît-il l'habitude de tous les amiraux de procéder ainsi; mais il s'en trouvait fort gêné, ses équipages n'étant pas à leur effectif normal et se trouvant très fatigués par leur dernière campagne...¹⁴.

C'est alors qu'il fut, pour la première fois, question de changer la destination du corps expéditionnaire. Le 16 août 1746, le duc de Newcastle écrivit au général Saint-Clair que s'il était trop tard pour envoyer les troupes à Louisbourg, il lui laissait, ainsi qu'à l'amiral, la liberté de les conduire dans tel autre endroit qu'ils penseraient devoir le mieux répondre au but que l'on se proposait, selon les instructions qui leur avaient été données¹⁵.

Malgré cela, le général Saint-Clair ne semblait pas encore abandonner l'idée de conduire son armée en Amérique¹⁶, et, le 29 août 1746, il écrivit au duc de Newcastle pour le prévenir que l'expédition allait mettre immédiatement à la voile pour Boston¹⁷.

¹⁴ Lettre de l'amiral Anson au duc de Bedford, datée de Portsmouth, 11 août (22 août) 1746. — *Correspondence of the Duke of Bedford*, vol. I, p. 136-137.

¹⁵ P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

¹⁶ Lettre du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée du 16 août (27 août) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

¹⁷ P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

II. — Changement de destination.

Pendant le cours de l'année 1746, la fortune n'avait pas été favorable aux Anglo-Hollandais. L'armée française, commandée par le maréchal de Saxe, avait poursuivi ses succès de l'année précédente. La prise de Bruxelles, en février, avait été suivie par la reddition d'Anvers, et malgré la jonction des Anglo-Hollandais avec les renforts que leur amenait le prince Charles de Lorraine, Maurice de Saxe, forçant ses ennemis à reculer, s'était emparé de Mons le 11 juillet.

Voyant le gouvernement anglais commencer à se rendre compte que l'expédition dirigée contre le Canada ne pourrait partir à temps pour mettre à exécution cette année-là le plan d'attaque conçu contre Québec, sachant aussi que la situation en Flandre causait de graves soucis, le général Saint-Clair avait un jour, sans y attacher paraît-il une importance quelconque, émis l'idée d'effrayer les Français en détournant de son but primitif le corps expéditionnaire qu'il commandait, et en l'envoyant opérer une descente sur les côtes de France. Comme toutes les troupes françaises régulières étaient aux frontières, il se pouvait en effet qu'une attaque de ce genre, bien menée, eût pour résultat d'obliger les Français à rappeler de Flandre quelques régiments.

Cette proposition de Saint-Clair fut rapportée au Roi qui, le jour suivant, demanda au général s'il avait un plan tout préparé pour une semblable expédition. Saint-Clair répondit qu'il n'y avait jamais pensé, mais que, si tel était le bon plaisir de Sa Majesté, il pourrait avoir sur ce sujet un entretien avec Sir John Ligonier et qu'il serait peut-être possible de trouver à Londres des gens capables de leur fournir sur les côtes de France des renseignements pré-

cieux. Le Roi lui dit alors qu'il était inutile de s'en occuper, et Saint-Clair, après avoir rapporté la chose au duc de Newcastle, cessa d'y penser¹⁸.

Mais quand le secrétaire d'Etat vit qu'il devenait impossible de faire partir l'expédition pour l'Amérique, que même, si elle y parvenait, le général Saint-Clair avait l'intention de passer l'hiver à Boston et de ne rien entreprendre avant le printemps de 1747¹⁹, il se rappela la proposition du général et crut que celui-ci avait un plan de campagne tout préparé. Il lui écrivit donc, le 2 septembre 1746, une lettre dans laquelle il lui disait que Sa Majesté, désirant si possible employer les troupes à une descente sur les côtes de France, pria le général de lui transmettre son opinion sur la question de savoir s'il serait possible, avec les forces, l'artillerie et les approvisionnements dont on disposait de s'emparer de quelques-uns des ports de cette côte, dont plusieurs, disait-on, n'étaient pas fortifiés. Pareille attaque pourrait gêner beaucoup les Français, donner assistance et protection à ceux des protestants français de Bretagne qui s'étaient soulevés ou seraient disposés à le faire et causer une diversion immédiate en Flandre. Il proposait donc de remonter la Gironde pour attaquer Bordeaux, ou encore « d'aller soit à Port l'Orient, à la Rochelle, à Rochefort, soit à tout autre port ou place sur la côte ouest de France ». Il demandait au général Saint-Clair et à l'amiral Lestock de réfléchir à ces projets « avec promptitude et dans le plus grand secret ». Il ajoutait que si, en attendant les ordres définitifs de Sa Majesté, les vents redevenaient favorables, la flotte devrait en profiter pour mettre à la voile et se rendre en rade de Plymouth où elle connaîtrait sa destination. En terminant,

18. Lettre de Saint-Clair au duc de Newcastle, datée à bord de la *Princessa*, sous voiles, le 23 août (3 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98. — Voir aussi BURTON, *Life of David Hume*, vol. i, p. 442.

19. Ceci résulte d'une lettre du duc de Newcastle à Lord Sandwich, datée du 22 août (2 septembre) 1746. — Voy. Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii, p. 25, note.

le duc de Newcastle recommandait aux deux officiers généraux de se procurer immédiatement des pilotes pour l'endroit où ils jugeraient convenable d'effectuer leur attaque, mais de le faire d'une façon très discrète afin de ne pas laisser transpirer le secret de leur destination²⁰.

Les vents étaient sans doute favorables, car, le lendemain 3 septembre, la flotte dérada de St. Helens au moment où le général et l'amiral rédigeaient leur réponse à la lettre mentionnée ci-dessus, qui, semble-t-il, les surprit grandement.

« En obéissance aux ordres de Sa Majesté, nous avons donné à toutes ces matières notre plus sérieuse considération et nous arrivons à la conclusion que nous n'avons personnellement aucune connaissance des ports, des côtes et des rivières où il est proposé d'opérer une descente. Il nous est impossible de faire un plan quelconque ou de donner sur ce sujet une opinion juste et raisonnable... ». Si Sa Majesté voulait bien leur faire adresser un plan d'opérations pour effectuer une descente, ils s'emploieraient de leur mieux à l'exécuter. « En ce qui me concerne, moi, général Saint-Clair, l'idée que j'ai donnée à Votre Grâce, au sujet d'une descente, l'a été tout à fait au hasard et par accident ainsi que j'en ai informé Sa Majesté et vous-même dans la suite, quand j'offris aussi, si on le pensait utile, de me consulter avec Sir John Ligonier sur cette affaire et de recueillir toute autre information possible qui me permettrait de combiner quelque plan raisonnable. Ceci n'ayant pas été jugé nécessaire au point où en étaient alors les choses, je n'y pensai plus et depuis lors mes pensées ont été entièrement occupées par le fleuve Saint-Laurent et les côtes américaines. » Quant à l'amiral Lestock, il n'avait jamais eu connaissance d'un tel projet et s'était lui aussi cantonné dans l'étude de ce qui concernait l'expédition

20. Lettre du duc de Newcastle à l'amiral Lestock et au lieutenant général Saint-Clair, datée de Whitehall, 22 août (2 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

d'Amérique. Il ne pouvait du reste rien changer à la destination de son escadre sans en recevoir l'ordre des Lords Commissioners de l'Amirauté. Malgré cela, il consentait à attendre à Plymouth la réponse du duc de Newcastle²¹.

L'escadre, après une traversée de cinq jours, vint mouiller en rade de Plymouth dans la nuit du 8 au 9 septembre²². Peu après son arrivée, le général Saint-Clair reçut une lettre du duc de Newcastle, par laquelle le secrétaire d'Etat lui transmettait l'ordre de Sa Majesté Britannique de tenter une attaque sur les côtes de France. L'expédition ferait route soit pour Lorient, soit pour Rochefort ou La Rochelle, et si le général réussissait à s'emparer de l'une de ces places, il aurait toute liberté pour entreprendre à l'intérieur du pays telles opérations qu'il croirait susceptibles d'alarmer les Français et par là de créer une diversion en Flandre. S'il était informé que les protestants de ces régions étaient disposés à prendre les armes et à se mettre sous sa protection, il devrait leur accorder toute l'assistance qu'il serait en son pouvoir de leur donner. Si, à son arrivée, il trouvait les places sus-mentionnées trop bien défendues, il se dirigerait sur tel autre port qu'il croirait pouvoir attaquer avec quelque chance de succès et dont l'accès ne serait pas trop difficile pour les navires de la flotte. Il essayerait de s'en emparer, de débarquer les troupes, de lever des contributions de guerre dans le pays, en un mot de faire tout son possible pour procurer la diversion cherchée. S'il réussissait à s'établir sur un point de la côte, il lui serait immédiatement expédié des troupes de renfort. Le Roi était enclin à penser qu'une attaque contre Bordeaux produirait en France un effet considérable et obligerait les Français à retirer de Flandre des forces importantes. Si l'occasion se présentait de brûler des

21. Lettre de Saint-Clair au duc de Newcastle, datée à bord de la *Princessa*, sortant de Saint-Helens, 23 août (3 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98.

22. BURTON, *Life of David Hume*, vol. 1, p. 443.

navires de guerre ou des bâtiments de commerce ennemis, il ne fallait pas la laisser échapper. L'expédition mettrait à la voile dès que le vent serait favorable et le secret devait en être gardé aussi strictement que possible, car la surprise en dépendait. Si, une fois l'expédition arrivée sur les côtes de France, les renseignements recueillis laissaient à penser que l'attaque contre un port quelconque était impraticable, les navires transportant les troupes et les approvisionnements seraient expédiés sous escorte à Cork et à Kinsale, en Irlande, où ces troupes seraient débarquées et hiverneraient jusqu'à ce qu'il fût possible de les faire partir pour l'Amérique du Nord. Quant à l'escadre de l'amiral Lestock, elle retournerait à Spithead. En vue de l'expédition projetée sur les côtes françaises, l'amiral était prié de se procurer les pilotes dont il aurait besoin et avec le plus grand secret possible ²³.

Dans une seconde lettre, écrite le même jour, le duc de Newcastle résumait les instructions de la précédente missive et prévenait le général que l'amiral Lestock avait maintenant reçu des Lords de l'Amirauté l'ordre de faire voile pour les côtes de France ²⁴.

Saint-Clair répondit aussitôt qu'il regrettait vivement son ignorance au sujet des fortifications et de la situation de Lorient, de Rochefort ou de La Rochelle. Le cours de la Garonne, depuis l'embouchure de ce fleuve jusqu'à Bordeaux, devait être protégé par plusieurs forts dont il ignorait la situation et les moyens de défense. Mais considérant l'importance du commerce qui se faisait en temps de paix entre cette ville et Londres, il lui semblait qu'il serait facile de trouver des capitaines de la marine de commerce qui pourraient fournir des renseignements, sans doute insuf-

23. Lettre du duc de Newcastle au général Saint-Clair et à l'amiral Lestock, 26 août (6 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 132-135.

24. Lettre du duc de Newcastle au général Saint-Clair, datée du 26 août (6 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Ms. Calendar 36/133, 1746.

fisants, mais qu'il souhaitait néanmoins posséder. De toutes les places mentionnées dans les ordres de Sa Majesté, la ville de Bordeaux, s'il pouvait l'atteindre, lui semblait répondre le mieux au but qu'on se proposait. C'était un des ports les plus riches de France; elle était plus éloignée que les autres de l'armée de Flandre; de plus, il savait qu'elle ne possédait comme défense que le Château-Trompette qui servait de citadelle et, comme la plupart des citadelles, avait surtout pour objet de maintenir dans l'obéissance les habitants de la ville. Comme le succès d'une entreprise semblable était extrêmement précaire, il ne fallait pas être surpris si l'expédition était obligée de revenir sans avoir pu effectuer un débarquement. Il avait été lui-même autrefois à Bordeaux, mais ne connaissait rien du pays entre la ville et la mer, et il doutait fort qu'il y eût dans la flotte quelqu'un qui eût jamais été sur les côtes de France. Il n'avait pas une seule carte à bord et craignait que les renseignements qu'il pourrait recueillir parmi les habitants du pays ne fussent erronés, car ces habitants auraient tout avantage à en donner de faux. L'argent était nécessaire pour payer ces renseignements, faire exécuter les travaux dont on pourrait avoir besoin, acheter les provisions des officiers. Il serait obligé de lever les sommes requises dans le pays, car il n'avait que quelques coffres de dollars mexicains. Bien qu'ils fussent destinés à d'autres personnes et pour d'autres usages, il s'en servirait si besoin était. S'il devenait nécessaire de s'avancer à l'intérieur du pays, l'armée de débarquement serait extrêmement gênée par le manque de chevaux pour traîner les pièces d'artillerie. Les habitants fuiraient sans doute à l'approche de l'ennemi en emmenant avec eux tout ce qu'ils pourraient emporter, et il n'avait à sa disposition ni hussards ni dragons pour les forcer à revenir. Quant à la conservation des points conquis, il ne fallait pas oublier que tout ce qui n'était pas imprenable pour la petite armée dont il disposait serait,

une fois pris, intenable. Le général et l'amiral avaient un moment pensé se procurer des pilotes dans les îles de Jersey et de Guernesey parmi les contrebandiers qui fréquentaient les côtes françaises, mais ils avaient eu peur de dévoiler ainsi leurs projets et, jusqu'à ce moment, ils s'étaient abstenus. Il était impossible de dire si, dans l'avenir, ils ne seraient pas obligés, en dernière ressource, de mettre ce projet à exécution. En terminant, le général suppliait le duc de Newcastle de ne pas fonder de grands espoirs sur cette tentative, car, de cette façon, si l'expédition remportait un succès, ce serait pour le duc une agréable surprise. Dans un post-scriptum, il pria le secrétaire d'Etat de vouloir bien le prévenir d'urgence si les Français retiraient des troupes de l'armée du maréchal de Saxe pour les faire marcher contre le corps expéditionnaire anglais, de lui faire savoir aussi exactement que possible la force de ce détachement et la date à laquelle il quitterait la Flandre. De cette façon l'armée anglaise de débarquement ne se laisserait pas prendre à de fausses rumeurs qui sans cela pourraient décider le général à ramener ses troupes à la côte²⁵.

Le lendemain, nouvelle lettre, écrite cette fois en collaboration avec l'amiral Lestock, dans laquelle les deux officiers s'excusaient encore de leur ignorance des côtes de France. L'amiral, autant qu'il pouvait se souvenir de renseignements antérieurs, considérait qu'une attaque contre Lorient, Rochefort ou La Rochelle, était impraticable. Lorient était l'entrepôt de la Compagnie des Indes; Rochefort était un port de guerre et, d'après ce qu'il savait de la situation et de la force de ces ports, il avait toujours pensé qu'une attaque était chose impossible avec les forces dont l'expédition disposait. L'entrée de La Rochelle était, disait-on, fermée par une barre qui ne permettait que le passage de

25. Lettre du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée à bord du *Superb*, en rade de Plymouth, 29 août (9 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 138-140.

navires de faible tonnage. Il craignait, faute d'une profondeur suffisante, de ne pouvoir amener ses vaisseaux à bonne portée des fortifications qu'il serait peut-être nécessaire de détruire avant de pouvoir débarquer les troupes. Il ne fallait donc pas leur demander plus qu'ils ne pouvaient exécuter avec les moyens et les renseignements à leur disposition. Ils désiraient cependant affirmer encore qu'ils feraient toute la diligence possible et s'emploieraient de leur mieux à satisfaire Sa Majesté. Mais des renseignements sérieux, de bons pilotes, une connaissance parfaite de la situation et des moyens de défense des ports et de la côte qu'on se proposait d'attaquer étaient absolument nécessaires pour le succès des opérations.

L'amiral Lestock désirait aussi faire spécialement remarquer que les instructions primitives des Lords de l'Amirauté reçues par lui lui ordonnaient de joindre au convoi qu'il devait escorter tous les navires de commerce en partance pour l'Amérique du Nord et de les protéger contre toute attaque pendant la traversée. En plus des transports qui l'avaient accompagné à Plymouth se trouvaient un certain nombre de navires marchands venus en même temps que lui, pensant qu'il faisait voile pour le Nouveau-Monde. Sa nouvelle destination allait maintenant l'obliger à les abandonner, ce qui occasionnerait des protestations de la part des capitaines et des armateurs. La rumeur d'un changement de destination de la flotte ne manquerait pas de se répandre, d'autant plus que les mortiers se trouvant à bord du *Devonshire* auraient à être transportés sur la *Bomb*. L'amiral avait essayé de se procurer des pilotes, mais il lui avait été répondu que tous ceux qui connaissaient les côtes de France étaient embarqués sur les navires de l'escadre de l'amiral Anson partie croiser dans l'ouest. Il serait donc obligé pour les obtenir d'aller à la recherche des vaisseaux sur lesquels ils se trouvaient. Il ajoutait en terminant que le mercredi précédent, 27 août (7 septembre),

au cours de la traversée de St. Helens à Plymouth, par le travers de Start-Point, il avait rencontré un navire de commerce, l'*Endeavour*, revenant d'Amérique. Ce bâtiment avait effectué la traversée en quatre semaines avec des vents constamment à l'ouest; le capitaine n'avait pas entendu parler des mouvements de la flotte française, mais il savait que le navire de guerre anglais *Foy* se trouvait à Hampton-Road, en Virginie, d'où il allait, le 1^{er} août (12 août), convoier à New-York les recrues du Maryland et de Virginie qui devaient prendre part à l'expédition contre le Canada. Il savait aussi que toutes les autres provinces avaient fourni leur pourcentage de volontaires²⁶.

Le ton des lettres précédentes et les objections soulevées, tant par l'amiral que le général, montrent que ni l'un ni l'autre ne se souciaient d'entreprendre des opérations contre les côtes françaises. Ils ne s'y étaient pas préparés et tous deux sentaient bien que l'expédition n'avait pas été convenablement organisée pour une telle attaque. Ils essayaient donc par tous les moyens en leur pouvoir de détourner de ce projet les membres du Cabinet anglais et, à ce propos, la dernière de ces missives contient deux ou trois passages tendancieux dans lesquels l'amiral Lestock semble essayer, en termes voilés, de faire comprendre au duc de Newcastle qu'en renonçant à l'expédition contre le Canada, le gouvernement anglais manquait non seulement à ses promesses envers les armateurs qui avaient compté sur l'escadre pour escorter leurs navires, mais encore envers les colonies qui avaient tenu leurs engagements et s'attendaient évidemment à ce que la métropole tînt les siens.

Le duc de Newcastle répondit le 3 septembre (14 septembre) par une lettre dans laquelle il faisait savoir que le Roi regrettait beaucoup toutes les difficultés soulevées au sujet de l'attaque projetée. Puisque le général et l'amiral

26. Lettre de l'amiral Lestock et du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée rade de Plymouth, 30 août (10 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 141-144.

avaient eux-mêmes admis que la saison était trop avancée pour tenter quelque chose en Amérique, il désirait que les dépenses considérables occasionnées par la préparation de l'expédition ne fussent pas entièrement perdues pour la présente saison et il décidait, en conséquence, que les côtes de France seraient attaquées en vue de créer une diversion en Flandre. Sa Majesté était très heureuse d'accorder des renforts, mais elle ne voulait pas différer le départ et désirait voir la flotte appareiller le plus tôt possible. Pour cette raison, deux bataillons à pied de la Garde et le régiment d'infanterie de Huske seraient embarqués à Plymouth et dès que les nouvelles du débarquement en France leur parviendraient, ils mettraient à la voile pour rejoindre le corps expéditionnaire. On avait aussi découvert un certain capitaine Cook, qui disait avoir parfaite connaissance de tous les ports de la côte occidentale française et qui de plus promettait de procurer des pilotes; il était en route pour Plymouth. L'amiral Lestock laisserait donc dans ce port un de ses navires pour permettre au capitaine Cook et à ses pilotes de le rejoindre. Il prendrait en même temps grand soin de fixer un point de rendez-vous à ce navire ainsi qu'aux transports amenant les renforts. Bien que des pilotes eussent été trouvés, l'amiral devait néanmoins en faire immédiatement chercher d'autres à Jersey et à Guernesey, ainsi que toute personne intelligente qu'on y pourrait découvrir. Il n'y avait plus aucun inconvénient à prendre cette mesure, car la nouvelle d'une attaque contre les côtes françaises s'était malheureusement ébruitée. Il était cependant à espérer que le lieu choisi pour exécuter cette opération demeurerait secret jusqu'à la fin. Dans une prochaine lettre, le duc de Newcastle expédierait aux deux commandants en chef des renseignements sur la côte de Normandie, au cas où ils ne verraient pas la possibilité d'effectuer leur descente sur la côte de Bretagne ou sur tout autre point de la baie de Biscaye. La lettre concluait par

des compliments adressés à l'amiral et au général, ainsi que par la recommandation de mettre à la voile dès que le vent le permettrait ²⁷.

Par le même courrier, le duc de Newcastle écrivit à l'amiral Anson qui, venu relâcher lui aussi à Plymouth, y était comme l'amiral Lestock retenu par les vents contraires. Anson, ayant entendu parler de la nouvelle destination que le gouvernement comptait donner à l'expédition primitivement dirigée contre le Canada, avait écrit au duc de Bedford, approuvant le changement et affirmant le succès possible d'une telle attaque. Le duc de Newcastle regrettait vivement de voir l'amiral Lestock et le général Saint-Clair si hésitants. En dépit de cela, l'expédition avait été décidée et, si elle ne donnait aucun bon résultat, elle ne pouvait en tout cas faire aucun mal, car Lestock se garderait bien de risquer sa flotte sans nécessité dans une navigation hasardeuse. Si l'escadre de Lestock n'avait pas encore quitté Plymouth au reçu de la présente lettre, le duc serait heureux que l'amiral Anson consentît à donner aux deux chefs de l'expédition ses meilleurs avis sur le but à choisir et la manière d'exécuter l'opération. Il le priait aussi de vouloir bien fournir à son collègue des pilotes ainsi que tout ce dont celui-ci pourrait avoir besoin ²⁸.

III. — On décide l'attaque de Lorient.

Au moment où le duc de Newcastle écrivait les lettres précédentes qui ne devaient arriver à destination que quelques jours plus tard, le général Saint-Clair et l'amiral Lestock, ignorant encore le désir du secrétaire d'Etat, s'étaient rencontrés avec l'amiral Anson et, à la suite des

27. Lettre du duc de Newcastle à l'amiral Lestock et au général Saint-Clair, datée du 3 septembre (14 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 145-149.

28. Lettre du duc de Newcastle à l'amiral Anson, datée de Whitehall, 3 septembre (14 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, f. 150.

renseignements fournis par lui, ils se décidaient enfin à fixer leur point d'attaque.

Le vent avait continué à être défavorable et depuis trois jours le temps était si mauvais que les chaloupes de l'escadre éprouvaient les plus grandes difficultés à faire le service de la rade. Le vice-amiral Anson lui-même, dont l'escadre était rentrée à Plymouth se ravitailler, avait été dans l'impossibilité de reprendre la mer, bien qu'il n'eût ni le convoi ni les transports qui empêchaient l'appareillage de la flotte de l'amiral Lestock.

Comme l'amiral et le général Saint-Clair sentaient bien que le succès de leur expédition dépendait surtout du secret de leur tentative et de la surprise qui en résulterait, ils comptaient profiter de tout vent qui leur permettrait de se rapprocher de leur destination où, une fois rendus, ils feraient de leur mieux pour exécuter les ordres de Sa Majesté par tous les moyens possibles et avec la plus grande diligence. Du moment qu'il leur était impossible de se procurer des pilotes auxquels on pouvait se fier, ils avaient cherché un autre moyen d'y remédier et ils espéraient que leur décision aurait l'approbation du duc de Newcastle.

Lorient étant non seulement la première des villes qui leur avaient été mentionnées, mais encore la ville la plus proche de l'Angleterre sur cette côte, ils se proposaient de l'attaquer. Ils avaient du reste rencontré un certain « gentleman »²⁹ qui avait eu l'occasion de s'entrettenir avec M. Hume, membre du Parlement pour la circonscription de Southwark : M. Hume avait été à Lorient et, d'après lui, cette ville, très forte du côté de la mer, ne l'était nullement du côté de la terre. Sur ces seuls renseignements, les meilleurs qu'ils avaient été capables d'obtenir, ils étaient tombés d'accord pour prendre comme destination ce point de la côte dès que le vent leur permettrait de dériver.

²⁹. Ce « gentleman » était l'amiral Anson. — Voy. BURTON, *Life of David Hume*, vol. 1, p. 444.

L'amiral Lestock expédiait donc immédiatement le commodore Cotes avec le *Ruby*, de 50 canons, le *Hastings*, de 40 canons, un sloop et un navire annexe, pour étudier Lorient et ses environs immédiats, afin d'y découvrir un mouillage sûr pour l'escadre et les transports. Ce mouillage devait répondre à un double but : permettre aux navires de s'approcher suffisamment de la côte pour couvrir le débarquement, puis offrir aux troupes toutes facilités pour battre en retraite et se rembarquer. Le commodore Cotes était un excellent officier en qui on pouvait avoir toute confiance; cependant, pour plus de sûreté, l'amiral lui remettait ses instructions dans un pli cacheté qu'il n'ouvrirait qu'une fois en mer. Il lui avait recommandé de se procurer les meilleurs pilotes possibles et remis les cartes les plus exactes parmi celles qui étaient en sa possession. Il y avait avantage et gain de temps à expédier ainsi à l'avance une division de l'escadre, car ces navires pouvaient sortir et manœuvrer même si le vent n'était pas favorable, chose impossible avec une grande flotte accompagnée de nombreux transports. L'arrivée de cette escadrille sur les côtes ennemies éveillerait peut-être les soupçons, mais rien de plus. Si on attendait, au contraire, le moment où la flotte entière avec ses transports à distance de vue pourrait se mettre elle-même à la recherche d'un mouillage favorable, l'ennemi en l'apercevant saurait de suite à quoi s'en tenir, il aurait le temps de se préparer et l'on perdrait le bénéfice de la surprise. Afin de faire diligence, l'amiral se proposait donc, si le temps le permettait, de faire prendre la mer le jour même à la division Cotes. Les parages à explorer étaient en effet non seulement assez étendus, mais très dangereux pour les navires de fort tonnage, ce qui rendait essentielle une connaissance aussi parfaite que possible des bas-fonds, des baies et des passages que pourraient avoir à utiliser l'escadre et les transports. Pour cette raison, il lui semblait indispensable d'obtenir au plus tôt un renfort composé de

deux ou trois frégates ou sloops, car il ne lui restait plus dans son escadre qu'un seul navire de cette catégorie. Il pria donc le duc de Newcastle de solliciter de Sa Majesté un ordre pour les Lords de l'Amirauté, afin de presser l'envoi de ces navires qui devaient gagner le plus tôt possible les parages de l'île de Groix, à l'entrée du Port-Louis ou Lorient, point choisi comme premier rendez-vous. Le gros de l'escadre, avec les transports, appareillerait le plus tôt possible, en dépit du manque de renseignements, de pilotes et... de bière...³⁰.

Trois jours plus tard, ayant reçu la lettre du duc de Newcastle, écrite le 3 septembre (14 septembre), l'amiral Lestock et le général Saint-Clair s'empressaient de lui répondre en s'excusant encore de leur ignorance des côtes et des défenses des villes qu'ils devaient attaquer. Si l'expédition n'était pas heureuse, ils espéraient qu'on ne les blâmerait pas. Ils annonçaient aussi que ce jour même, 6 septembre (17 septembre), le temps avait changé. Quoique trop forte pour permettre à l'escadre et aux transports de prendre la mer, la brise était devenue suffisamment maniable pour la division d'éclaireurs du commodore Cotes, et celle-ci avait appareillé le matin même. L'amiral assurait que le commodore remplirait parfaitement sa mission si le vent continuait à être favorable; quant au gros de la flotte, il mettrait à la voile aussitôt que possible. Un officier intelligent, originaire de Guernesey, avait été envoyé aux îles anglo-normandes en vue de se procurer des pilotes. Ses ordres lui avaient été remis sous pli cacheté qu'il ouvrirait une fois en mer. Le capitaine Ephraïm Cook et les pilotes annoncés n'étaient pas encore arrivés, mais si l'escadre appareillait avant leur venue, un navire serait laissé à Plymouth pour les prendre à bord et leur permettre de rallier la flotte à Lorient où on avait décidé de débarquer

30. Lettre de l'amiral Lestock et du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée à bord de la *Princessa*, en rade de Plymouth, 3 septembre (14 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 162-164.

si la chose était trouvée praticable. Des ordres sous pli cacheté attendraient à Plymouth les capitaines des navires chargés de transporter les renforts promis, afin de leur faire savoir où rejoindre l'expédition.

En terminant, l'amiral réitérait ses craintes, disant qu'à son avis une opération de ce genre ne pouvait être entreprise sans danger à cette époque de l'année dans les parages de la baie de Biscaye. Cependant il promettait de faire tout son possible pour la mener à bien. De son côté le général Saint-Clair, craignant de révéler le secret de l'entreprise s'il demandait des cartes, pria le secrétaire d'Etat de vouloir bien charger M. Stone de lui faire parvenir à la première occasion quelques-unes des meilleures à la plus grande échelle possible, spécialement des cartes de Bretagne et de Gascogne ³¹.

Sur ces entrefaites arriva une nouvelle lettre du duc de Newcastle, écrite le 4 septembre (15 septembre). Le secrétaire d'Etat annonçait que le major général Fuller avait reçu de Sa Majesté le commandement des renforts, c'est-à-dire des deux bataillons de la Garde et du régiment de Huske, mais qu'il avait été placé sous les ordres du général Saint-Clair. En même temps, le duc adressait au général et à l'amiral un certain major Mac Donald qui, deux ans auparavant, avait étudié un projet de descente en Normandie. A ce projet étaient joints des rapports, reçus de France par le gouvernement anglais, sur l'état des choses en général dans le pays. Si le temps continuait à être mauvais, l'amiral Lestock ne voudrait sans doute pas risquer sa flotte de transports très avant dans les eaux de la baie de Biscaye, puisqu'on lui avait recommandé de n'entreprendre aucune opération dans les parages où la navigation serait hasardeuse. Le projet d'une descente en Normandie pourrait peut-être offrir beaucoup plus de sécurité, et si pareille

31. Lettre de l'amiral Lestock et du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée à bord de la *Princessa*, en rade de Plymouth, 6 septembre (17 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 168-171.

opération produisait une diversion en Flandre, ne fût-ce que pour quinze jours ou trois semaines, l'effet en serait excellent. Le choix de la destination définitive était du reste laissé à l'amiral Lestock et au général Saint-Clair³².

Le plan élaboré par le major Mac Donald et soumis par le secrétaire d'Etat à l'examen de l'amiral et du général était le suivant :

PLAN POUR INQUIÉTER LES FRANÇAIS PAR LE DÉBARQUEMENT
D'UN CORPS DE 8 OU 9.000 HOMMES EN NORMANDIE

(TRADUCTION)

La partie de la France qui semble la plus exposée à une invasion venant d'Angleterre est la Normandie. La côte de cette province est, sur sa plus grande étendue, très ouverte et sans défense; la traversée est courte et facile; le pays est l'un des plus riches et des meilleurs de France, et son invasion porterait un coup très sensible à ce royaume. Mais ce qui pourrait avoir le plus d'effet, serait une tentative sur Rouen, capitale de la province et l'une des plus riches villes de France. Je conçois humblement que pareille tentative est très praticable; elle pourrait être faite avec un corps de 7.000 hommes, plus les troupes de marine servant à bord des navires employés à cette expédition. Le meilleur point de débarquement est situé entre Dieppe et l'embouchure de la Seine; de là, les troupes pourraient marcher sans arrêt jusqu'à Rouen et, en faisant grande diligence, il serait possible d'atteindre cette ville seize heures après le débarquement. Pour faciliter cette attaque, il serait nécessaire de transporter 300 dragons et des équipements pour 200 ou 300 cavaliers qui, au débarquement, pourraient réquisitionner tous les chevaux du pays. Cette cavalerie servirait d'avant-garde et il serait de plus nécessaire de transporter six pièces d'artillerie avec quelques canoniers.

La ville de Rouen n'étant aucunement fortifiée, et n'ayant pas de troupes pour la défendre, ne pourrait offrir que peu de résistance, surtout si elle était attaquée par surprise. Une fois la ville prise, la première chose à faire serait de s'emparer de quelques notables. La crainte de les voir mettre à mort retiendrait les autres

32. Lettre du duc de Newcastle à l'amiral et au général Saint-Clair, datée Whitehall, 4 septembre (15 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 152-153.

habitants. On pourrait alors piller la ville, détruire tous les magasins, les entrepôts et les navires qui seraient dans le port. Puis afin d'emporter le butin, 300 marins et pilotes qui auraient accompagné les troupes seraient chargés d'embarquer à bord de quelques bateaux tout ce qui aurait été pris et de descendre la Seine, à l'embouchure de laquelle se trouveraient des navires de guerre pour les protéger.

Dès que ceci aurait été exécuté, ce qui ne demanderait guère plus de deux jours, nos forces battraient en retraite vers la côte aussi vite que possible et, par des signaux appropriés, se feraient reconnaître des navires qui seraient à les attendre. Si les forces françaises étaient toutes employées aux frontières terrestres, et il était fort possible qu'elles le fussent, nos troupes auraient non seulement le temps d'opérer leur retraite sans être inquiétées, mais si le général le jugeait à propos, elles pourraient attaquer Dieppe par terre et par mer pendant que les dragons pousseraient une pointe jusqu'à « Ville d'en Abbeville » pour la piller et détruire ses manufactures ainsi que ses entrepôts de laines.

Pendant que ces troupes seraient débarquées et attaqueraient Rouen, un autre corps de 2.000 hommes, plus les troupes de marine servant à bord de cette division de l'escadre, seraient débarqués à Estreham (Ouistreham) ou Savonnell (Sallenelles) à l'embouchure de l'Orne et marcheraient immédiatement sur Caen, capitale de la Basse Normandie, qui se trouve à quatre lieues du point de débarquement. Pour assurer le succès de l'expédition il serait nécessaire d'avoir six pièces de canon. Il faudrait aussi 200 dragons et 300 équipements; le village près du lieu de débarquement fournirait les chevaux. Cette cavalerie servirait d'avant-garde. Comme l'auteur de ce projet a servi dans l'armée depuis sa jeunesse, comme il connaît très bien tout le pays et qu'il serait heureux de servir dans cette expédition, il demande humblement qu'il lui soit fait l'honneur de commander ce corps ou celui qui marchera sur Rouen.

Avec ces forces, on peut penser qu'il n'y aurait aucune difficulté sérieuse à s'emparer de Caen, et comme cette ville est grande et riche, on pourrait, en plus des contributions de guerre importantes levées aux environs, y recueillir un butin considérable. Cette province étant éloignée de tout secours, on trouverait l'occasion de faire de longues incursions dans le pays, puis de battre en retraite aisément et en toute sûreté.

En somme, par de telles descentes en Normandie un dommage considérable pourrait être causé à cette province: la terreur et la panique s'étendraient à tout le royaume, Paris lui-même tremblerait de peur de recevoir semblable visite. Les Français se verraient donc obligés de rappeler une force importante pour

protéger leur propre pays et seraient ainsi que toute l'Europe convaincus qu'il était très aisé pour Sa Majesté Britannique d'envahir et de ruiner à son gré toutes les provinces maritimes de France³³.

Trois rapports en français, probablement rédigés par des espions, étaient joints au document ci-dessus. En voici la teneur :

Le 27 mai 1746.

Quant aux nouvelles des côtes maritimes de France, beaucoup de projets, point d'exécution, et une grande terreur qui y règne, surtout à Dunkerque, Calais, etc., à cause des vaisseaux de guerre de Sa Majesté, qui croisent le mieux du monde dans ces parages, ce qui produit un effet merveilleux, dont pourtant, on pourroit tirer une quintessence parfaite, en faisant à la Sourdine, et cependant les grandes marées, une descente dans la Vallée de Paluel; laquelle est propre pour un débarquement, vû qu'elle a plus d'une lieue de largeur, et qu'il n'y aucun village sur les côtes. Elle est située dans la haute Normandie à deux heures de distance de St. Valéry-en-Caux, et autant de Fécamp. On y feroit un grand butin en bestiaux; qu'on engraisse pendant l'été, et ce poste, quoiqu'il soit de la dernière importance, n'est point gardé, ni muni d'aucune artillerie. En un mot, c'est le seul endroit praticable, pour faire une irruption commode.

Le 7 juin 1746.

On me mande de Bretagne, Votre Excell^{te}, qu'on tire une nouvelle milice, pour en garder les côtes, et dont le terme de l'engagement doit finir au bout de trois mois. Le long de la Loire, depuis Nantes jusqu'à Orléans, on pratique la même chose et le nombre déjà levé passe vingt mille homme, lesquels partent sur le champ, tant on est d'opinion à Versailles, que la cour de Sa Majesté Britannique médite de ces côtés là, une entreprise d'importance. En Normandie, on y est avec une grande sécurité, à la réserve des Gardes-Côtes, qui veillent à leur ordinaire, c'est-à-dire très mal.

33. P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 154-156. — L'expression « Ville d'en Abbeville » serait, d'après M. Bourde de la Rogerie, une faute pour : « Ville d'Eu et Abbeville ». Cette correction rendrait certainement le texte plus compréhensible. Cependant l'emploi du singulier, dans l'original anglais semble indiquer qu'il s'agit d'une seule localité.

Le 5 juillet 1746.

A Dunkerque tout est toujours suspendu; et il est évident que le Conseil de Versailles a réduit toute son attention au Pais Bas, par le dégarnissement qu'elle (*sic*) fait de ses troupes réglées, pour les unir aux deux armées qu'elle y a; tellement que soit dans ces places maritimes de Normandie, Bretagne, et Boulonnois, il n'y a plus que de la milice, et Dieu sçait quelle défense, il y auroit à en espérer. Par conséquent, J'en augure; que le projet dont j'ai fait part par une des miennes au sujet d'une descente dans la grande Vallée de l'Aux, ne pourroit que réussir, et qu'en y débarquant entre huit et dix mille hommes, le Havre de Grâce tomberoit en la puissance de Sa Majesté, pourvu qu'au même instant, que le corps ci-dessus spécifié débarquât, 20 navires de guerre Anglois se présentassent à l'embouchure de la Seine. Je sçais positivement, que dans la citadelle de la dite ville, il n'y a que trois compagnies d'Invalides. Par conséquent, peu de résistance, et point du tout, dès que les vaisseaux de guerre désignés au lieu qu'ils occuperoient auroient avec eux une artillerie suffisante, pour mettre à terre, et fouetter du côté de la campagne, la citadelle, qui ne sauroit être plus foible. Quant à la ville, il n'y auroit aucun accès, à cause de l'inondation, mais aussi il faut remarquer qu'elle seroit submergée. Je laisse à votre Excellence le soin d'examiner à fond, si cette idée est juste. Pour ce qui est de moi, qui connoit le terrain (*sic*), il me paroît que l'exécution est immanquable, pourvu qu'elle soit bien conduite, et que la mer n'y apporte aucun obstacle³⁴.

Ces documents ne semblèrent pas provoquer outre mesure l'enthousiasme de l'amiral Lestock et du général Saint-Clair. Le major Mac Donald ne leur fit pas non plus une impression favorable, bien que le duc de Newcastle l'eût trouvé « très intelligent »³⁵, car il n'avait paraît-il jamais vu le feu, « sauf à l'attaque de Louisbourg »³⁶. L'amiral

34. P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 160-161. — L'auteur de ces rapports était peut-être Lord Morton qui se trouvait alors en France. Il fut accusé d'espionnage et arrêté à Paris comme il sortait de l'ambassade de Hollande. Voy. *Mémoires du Duc de Luynes*, à la date du 25 octobre 1746.

35. Lettre du duc de Newcastle à l'amiral Lestock et au général Saint-Clair, datée Whitehall, 5 septembre (16 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 158-159.

36. Lettre du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée rade de Plymouth, à bord du *Superb*, 7 septembre (18 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 178-180.

et le général, après avoir examiné le projet et s'être entretenus avec son auteur, avaient tous deux abouti aux mêmes conclusions.

Le plan en question avait été établi deux ans auparavant et ils regrettaient de dire que loin de trouver le major un homme intelligent, familiarisé avec la côte de Normandie ou tout au moins capable par ses informations de défendre le plan qu'il suggérerait, ils s'étaient aperçus qu'il connaissait seulement le pays entre Caen et la mer et qu'il déclarait maintenant n'avoir aucune connaissance de la côte française. En un mot, on ne pouvait attacher aucune importance aux dires d'un homme qui s'était permis d'en imposer à ce point au secrétaire d'Etat en prétendant savoir ce qu'il ignorait absolument. De plus, l'amiral pensait qu'une descente en Normandie ne répondrait pas au but qu'il s'était fixé. La traversée serait certainement plus courte et la navigation moins difficile, mais l'auteur du plan mentionnait comme indispensable au succès la présence de dragons. Or, la destination primitive du corps expéditionnaire n'avait pas permis de lui adjoindre de la cavalerie. D'un autre côté, il ne serait pas aussi facile que se l'imaginait le major Mac Donald de transporter le butin par la Seine. D'après l'amiral Lestock, en effet, il y avait des forts le long du fleuve entre Rouen et son embouchure. En raison des ordres urgents reçus précédemment, des mesures avaient déjà été prises pour l'exécution d'un plan différent ; le commodore Cotes avait été expédié avec une division navale dans la baie de Biscaye. S'il fallait maintenant changer sa destination et se concerter sur de nouvelles mesures à prendre, il en résulterait nécessairement une grande perte de temps, ce qui serait contraire aux ordres pressants de Sa Majesté.

Du reste, le meilleur moyen de créer une diversion et d'attirer un détachement important de l'armée du maréchal de Saxe était de s'établir pour un certain temps dans une

province éloignée de Flandre, plutôt que de faire une courte incursion suivie d'une rapide retraite. Dans le second cas, l'ennemi pourrait en effet espérer qu'une petite force de troupes régulières, forcé dont le nombre serait multiplié par de fausses rumeurs répandues à dessein, suffirait à chasser les Anglais sans qu'il fût même nécessaire d'en venir aux mains. Au contraire, une invasion tentée sur un point du royaume de France plus éloigné de la Flandre se présenterait sous un tout autre aspect. Il serait ridicule pour les Français d'expédier contre leurs ennemis un petit corps de troupes dans une région où, loin de tout secours, il se verrait réduit à ses seules forces. Le temps que prendrait ce détachement pour venir de la frontière du nord serait suffisant pour permettre aux Anglais de se renseigner exactement sur le nombre des troupes envoyées contre eux. D'ailleurs, plus le lieu du débarquement serait éloigné, plus la terreur serait grande et plus la Cour de France pourrait craindre de voir les habitants faire cause commune avec les envahisseurs contre un gouvernement incapable de les défendre. Bien entendu, il était impossible de dire avec certitude si pareille chose se produirait, mais les Français pourraient fort bien penser que le coup avait été préparé de longue main, de connivence avec les protestants de la région³⁷.

Le capitaine Ephraïm Cook et les pilotes qu'il amenait étaient aussi arrivés en même temps que le major Mac Donald, mais, pas plus que ce dernier, l'amiral et le général n'en étaient satisfaits. D'après l'amiral Lestock, le capitaine et ses pilotes ne connaissaient pas mieux la baie de Biscaye que le major ne connaissait la Normandie. Le capitaine Cook avait certifié en arrivant qu'il était très

37. Lettre du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée rade de Plymouth, à bord du *Superb*, 7 septembre (18 septembre) 1746, et lettre de l'amiral Lestock et du général Saint-Clair, au même, datée de la *Princessa*, en rade de Plymouth, 9 septembre (20 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 178-180 et ff. 182-184.

familier avec tous les ports et les fortifications de la côte occidentale française. Il avait de plus affirmé avoir avec lui des pilotes excellents et très habiles. Mais, après examen, ils avaient été trouvés absolument ignorants et ne pouvaient être d'aucune utilité³⁸.

Au reçu des lettres analysées plus haut, le duc de Newcastle, après consultation avec le Roi, répondit immédiatement à l'amiral Lestock et au général Saint-Clair que le bon plaisir de Sa Majesté était de les voir persévérer dans leur dessein d'attaquer Lorient ou tout autre point à leur convenance; le choix d'un objectif leur avait été laissé dès le début. Sa Majesté trouvait donc étrange qu'ils eussent pensé qu'en leur suggérant la possibilité d'une attaque contre la Normandie, elle cherchait à les détourner de leur idée d'une attaque contre le port de Lorient. Du moment qu'ils avaient arrêté leur choix sur cette ville et qu'ils avaient déjà pris des mesures en conséquence par l'envoi de la division du commodore Cotes, Sa Majesté les pria de ne plus perdre une minute et de mettre à la voile dès que le vent serait favorable. En terminant, le duc ajoutait qu'il avait remis à leur intention au courrier, porteur de sa lettre, les meilleures cartes qu'il lui avait été possible de se procurer³⁹.

Était-ce à cause de l'ignorance du secrétaire d'Etat en géographie⁴⁰ ou pour une autre raison? Toujours est-il que Saint-Clair, en fait de cartes, n'en reçut qu'une de Gascogne et une de Normandie, c'est-à-dire complètement inutilisables pour ses projets. La seule en sa possession au départ d'Angleterre était une carte du royaume de

38. Lettre de l'amiral Lestock et du général Saint-Clair au duc de Newcastle, datée de la *Princessa*, en rade de Plymouth, 9 septembre (20 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 182-184.

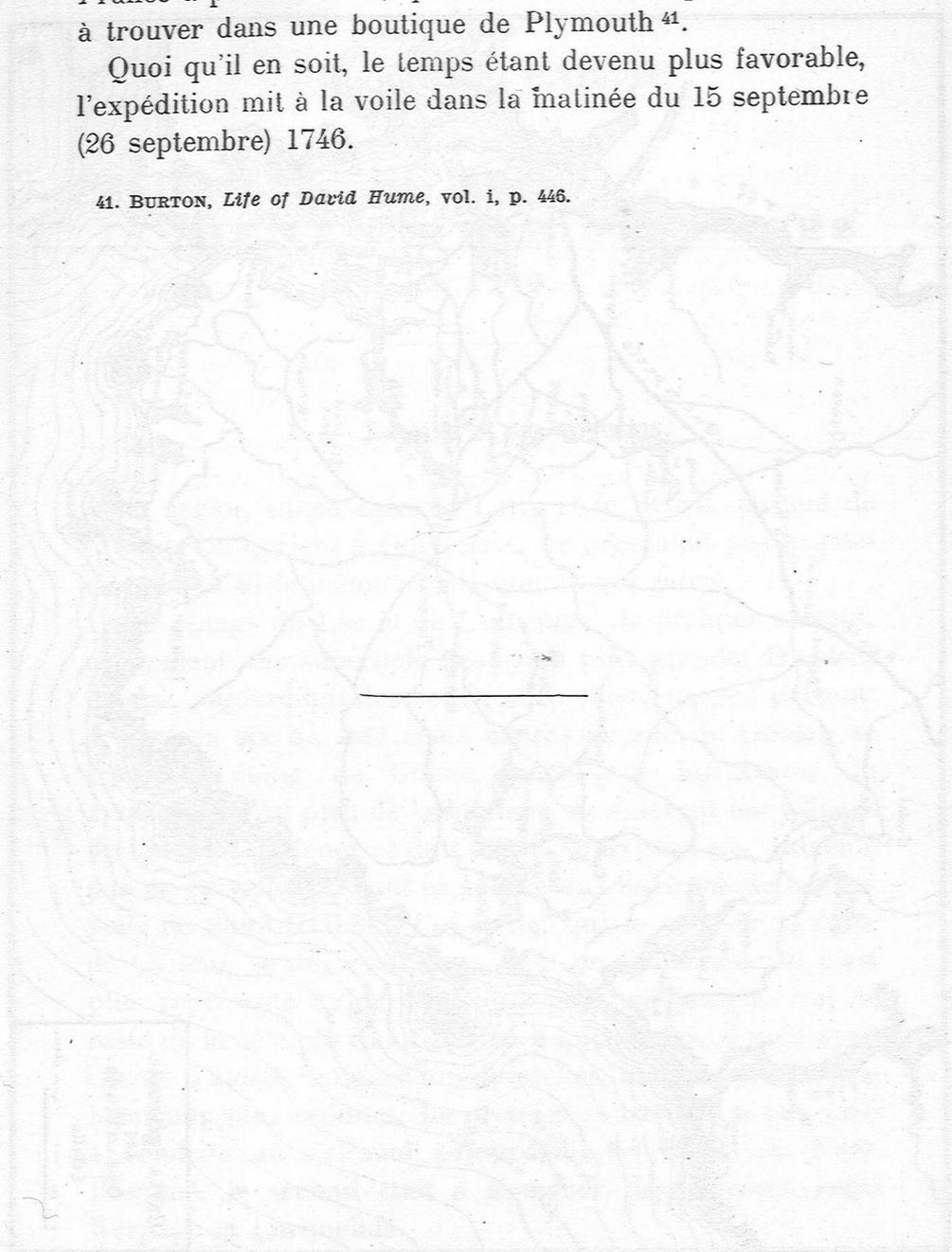
39. Lettre du duc de Newcastle à l'amiral Lestock et au général Saint-Clair, datée Whitehall, 11 septembre (22 septembre) 1746. — P. R. O., S. P. Dom. Naval, 42/98, ff. 186-187.

40. Cette ignorance était proverbiale. — Voir, à ce sujet, Rear Admiral H. W. RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-1748*, vol. iii. p. 27, en note.

France à petite échelle, que son aide de camp avait réussi à trouver dans une boutique de Plymouth ⁴¹.

Quoi qu'il en soit, le temps étant devenu plus favorable, l'expédition mit à la voile dans la matinée du 15 septembre (26 septembre) 1746.

41. BURTON, *Life of David Hume*, vol. i, p. 446.



DEUXIÈME PARTIE

LORIENT ET SES DÉFENSES

en 1746

I. — La ville et ses environs.

La région située entre la Laita et le Scorff, au sud de la route de Lorient à Quimperlé, ne présentait pas exactement en 1746 le même aspect que de nos jours.

Les étangs du Loc et de Lannennec, le premier surtout, occupaient une superficie beaucoup plus grande. D'autres étangs, aujourd'hui desséchés, se voyaient un peu partout. A environ six ou sept cents mètres au sud de Guidel, se trouvait l'étang de Golme, porté sur les cartes du xviii^e siècle. Au pied de la hauteur où s'élèvent les villages de Locmiquel-Menez et de Cleach, en existait un, alimenté par un ruisseau prenant sa source aux environs de la chapelle de Saint-Mathieu. Cet étang, qui se voit sur la carte de Cassini, se déversait dans celui de Lannennec; il n'est plus représenté aujourd'hui que par une prairie. Sur le reste de la côte, de Saint-Adrien à Locqueltas, il y en avait encore d'autres, aujourd'hui desséchés, mais de dimensions beaucoup plus réduites. Le premier se trouvait à peu près à l'endroit où s'élèvent aujourd'hui les hôtels du Fort-Bloqué¹, le second était à Lomener, les derniers entre Kerpape et Locqueltas.

1. Il est porté sur la carte de M. de Saint-Pierre.

Tout le long de son cours, le ruisseau du Ter formait aussi un grand nombre d'étangs aujourd'hui asséchés, et remplacés par des prairies, comme ceux du Gaillec et de Kerot, ou dont les dimensions ont été considérablement réduites, comme celui de Saint-Mathurin, au pied de la hauteur de Soye. L'étang du Ter actuel était simplement un bras de mer, car le moulin et la digue sur laquelle passe la route de Lorient à Kerpape n'existaient pas encore. Ce ruisseau, avec son chapelet d'étangs et de marécages, bordé sur une partie de son cours par la hauteur de Soye et celle de Kerabus, sur laquelle s'élevait un moulin à vent aujourd'hui en ruines, était trop large de Saint-Mathurin à son embouchure pour être traversé facilement. Comme, d'autre part, il n'offrait en amont de Saint-Mathurin que de rares points de passage, il formait bien à cette époque la véritable ligne de défense avancée de la place de Lorient.

La rade était à peu de choses près dans le même état qu'aujourd'hui, mais on sait que la partie comprise entre l'embouchure du Ter et la ville a subi des modifications profondes. La pointe de Keroman et la Perrière ont vu récemment leur configuration changer complètement par la construction du quai en eau profonde et la création du port de pêche. Du pont de Kermelo, qui n'existait pas alors, jusqu'à la pointe de Keroman, on a fait beaucoup de travaux d'assèchement et de remblayage qui ont modifié non seulement la côte proprement dite, mais le terrain avoisinant. La vasière qui se trouve entre la Perrière et l'estacade n'a guère changé, sauf aux environs du nouveau quai et derrière le cimetière.

Près de la Salle-Dousdebes, la côte se terminait par une pointe rocheuse d'où partait une anse s'étendant jusqu'au moulin du Faouédic. Cette anse, dans laquelle se déversait le ruisseau prenant sa source à la Belle-Fontaine, était elle aussi une vasière à marée basse. Elle fut comblée à une date assez récente et une grande partie de la nouvelle

ville a été construite sur son emplacement. L'avant-port et le bassin à flot, ce dernier dont l'extrémité a été comblée pour élargir l'entrée de Lorient par la place de Plœmeur, occupent l'ancien lit du ruisseau du Faouédic, vasière à marée basse, bras de mer à marée haute, qui servait de déversoir à l'étang du même nom. Celui-ci, aujourd'hui comblé, avait la forme d'un V à branches inégales, dont la pointe aboutissait au moulin du Faouédic. L'une de ces branches protégeait à l'ouest les fortifications sur une longueur d'environ 300 mètres; la seconde, la plus longue des deux, s'avancait jusqu'à Merville.

A l'est, se trouvait la rivière du Scorff dont la rive droite se creusait assez profondément en formant une anse vaseuse dont la configuration générale est montrée par le mur de l'enclos du port à partir du Lycée jusqu'à l'Hospice civil. Cette lagune se terminait à peu de distance du chemin de Kerentrec'h, près de la porte du Morbihan. Sur le côté de la lagune opposé à la ville, se trouvaient d'abord la fontaine du Faouédic, proche du chemin de Kerentrec'h, puis la métairie du même nom et enfin un bois taillis qui s'étendait jusqu'au Blanc et fut rasé au moment de l'attaque des Anglais.

La ville elle-même n'était pas encore complètement bâtie. Les quais n'existaient pas et la mer en plusieurs endroits venait presque jusqu'à la rue de la Comédie actuelle. Toute la partie ouest et nord-ouest de la nouvelle cité, c'est-à-dire à peu près les quartiers compris entre la rue Victor-Massé, la place Alsace-Lorraine, la rue de la Patrie et les fortifications, n'étaient que des terrains vagues, champs dépendant du village de Kerverot dont un certain nombre de maisons subsistaient encore². Entre la rue de la Patrie et la place de Plœmeur, la rue du Port commençait à se construire, ainsi que la rue de la Comédie. La rue du Blavet,

2. Ce fut peut-être sur ces terrains vagues que l'on établit le camp des milices arrivées pour défendre la ville.

représentant l'ancien chemin de la lande du Faouédic au moulin du même nom, était alors bâtie et il y avait aussi, entre l'extrémité de la rue du Port et le pont du moulin, tout un groupe de maisons qu'on était en train de faire disparaître pour la construction des fortifications. Du côté de l'étang du Faouédic, la sortie se faisait par la chaussée du moulin et, juste au débouché de cette chaussée, commençait à se bâtir un faubourg, appelé faubourg de Keroman, dont les maisons furent brûlées à l'approche de l'ennemi³.

Les grandes routes n'existaient pas, à l'exception de celles de Quimperlé et de Plœmeur qui ne suivaient pas très exactement les tracés actuels. L'avenue de la Marne et le chemin de la Perrière n'étaient pas encore percés, la sortie de la ville dans cette direction se faisant par une route qui suivait à peu près la direction de la rue actuelle de la Belle-Fontaine. Par ailleurs, il n'y avait que des chemins creux, de ces chemins bretons « qui vont de travers au lieu d'aller droit », selon l'expression imagée et si juste du poète Jos Parker.

Les villages étaient en général les mêmes qu'aujourd'hui, mais, dans les environs immédiats de la ville, plusieurs ont été englobés dans les faubourgs, comme par exemple celui de la Belle-Fontaine, celui de Carnel dont quelques maisons, toujours debout, sont disséminées parmi les constructions plus modernes, et toute une série de fermes ou de petites agglomérations comme Kerfontaniou, Kergoniel, Kerlin qui se trouvent aujourd'hui réunies à Merville. La même chose s'est produite du côté de Kerentrec'h par l'absorption de Calvin, de Keriado, de Bod-er-Men dont les restes se voient encore derrière l'église de Notre-Dame de Bonne-Nouvelle.

Si l'on s'en rapporte aux dires des Anglais, la région devait être assez boisée, car ils se plaignent dans leurs comptes rendus d'avoir eu à traverser un pays qui offrait

3. Il ne fut jamais reconstruit et, à sa place, fut édifiée la lunette de Kerlin.

de nombreux couverts favorables aux embuscades, mais dans les environs immédiats de Lorient, jusqu'à deux kilomètres à peu près de la ville, la campagne était assez généralement couverte de cultures. Il y avait de-ci de-là quelques terrains laissés en friche, comme par exemple la lande de Keroman, à l'entrée de laquelle fut construite la batterie anglaise. On y voyait aussi des bois, tels que le bois taillis du Faouédic, le bois de Kerverot, le bois de Tréfaven, de beaucoup le plus étendu, situé auprès du château du même nom⁴, et enfin le bois de Keroman qui pendant si longtemps servit de promenade aux Lorientais. Dans la direction de Plœmeur, à partir du point où cessaient les cultures, jusqu'au cours du Ter, s'étendait la grande lande, en breton *lann veur*, où s'élevait le Prieuré des Montagnes dominé par le moulin de Kerabus⁵ et sur laquelle les troupes anglaises trouvèrent tout l'espace nécessaire pour se déployer en ordre de bataille.

II. — Les défenses de Lorient en 1746.

FRONT DE MER

Dans la période qui précéda la guerre de Succession d'Autriche, les défenses du front de mer, du golfe du Morbihan à l'embouchure de la Laïta, furent laissées, quoique peu nombreuses, dans un déplorable état d'abandon.

Un état de recensement du 24 août 1719⁶ nous apprend que l'entrée du golfe du Morbihan était défendue par deux batteries, l'une à Port-Navalo, l'autre à Locmariaquer, « vis-à-vis de celle de Port-Navalo »⁷. Le nombre des ouvrages de

4. Ce château servait déjà de poudrière à la Compagnie des Indes.

5. Le moulin à vent des Montagnes, ou moulin de Kerabus, fut bâti en 1649 par Nicolas Riou, propriétaire des Montagnes, sur la hauteur où s'était élevée précédemment la croix du Prieur (Voy., pour plus de détails, abbé LE CAM, *Lorient : Ville Saint-Michel et le prieuré de Saint-Michel des Montagnes*, p. 158-159.

Belle-Ile n'est pas mentionné, mais comme l'état en question y reconnaît un total de 80 pièces de canon, plus une enclouée et hors d'état de servir, il semble bien que, comparativement au reste de la côte, cette île était assez sérieusement défendue. A Quiberon, il y avait seulement 6 pièces, sans doute réunies dans une ou deux batteries dont la position n'est pas déterminée. De Quiberon à Gâvres, aucun ouvrage, mais, à Gâvres même, il y avait une batterie assez importante faisant face à un autre ouvrage situé à Locqueltas, près de Larmor⁸. A l'île de Groix, l'état de recensement accuse un total de 3 canons de 6, plus un canon de 12, encore ce dernier avait-il « le bouton de la culasse cassé ». On ne mentionne pas la position de la batterie où se trouvaient ces pièces, mais des documents postérieurs nous apprennent qu'un ouvrage existait à la pointe ouest de l'île, et le nom de « Tour Grogno » qui lui est donné semble bien indiquer qu'il occupait l'emplacement de la batterie du Grognon⁹. Port-Louis possédait sa citadelle, défendant l'entrée de la rade de Lorient, et un autre ouvrage, la batterie du Papegault, construite sur l'un des bastions¹⁰ et armée, d'après l'état, de deux mortiers de fer. De Larmor à l'embouchure de la Laïta, il n'existait pas un seul point fortifié. Pour être complet, il ne faut pas oublier de mentionner les deux fortins élevés sur les îlots de Houat et de Hœdic. Construits par Vauban, ils étaient constitués par une tour en maçonnerie placée au centre d'un retranchement circulaire entouré d'un fossé. L'armement du fortin de Houat se composait de 8 canons de fer, celui de Hœdic devait être à peu près de même force. Ils étaient

6. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1719, p. 513.

7. A la pointe de Kerpenhir ? — Voir cependant un projet du 16 avril 1744 ordonnant la construction d'une batterie sur cette pointe.

8. Ces deux batteries avaient été construites par les milices, en 1702, d'après les plans de Vauban. — JÉGOU, *Lorient, Arsenal royal*, p. 18-19.

9. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744, p. 215 et seq.

10. Là où se voit encore un ouvrage moderne aujourd'hui désarmé, appelé sur la carte d'Etat-major au 80.000^e : « batterie du Bastion 17 ».

occupés chacun par une trentaine d'hommes de la milice de Mayenne, fournis par la garnison de Belle-Ile¹¹.

En 1727, M. de Maurepas ordonna de procéder à des travaux de réparation aux batteries de Gâvres et de Larmor¹², mais ce fut sans doute insuffisant et on ne fit rien pour maintenir ensuite ces ouvrages en état, car douze ans plus tard ils tombaient en ruines.

En 1739, il semble qu'on ait commencé à se préoccuper sérieusement de l'état de choses existant. Vers la fin de l'année, M. de Marolles, ingénieur du Roi, écrivit un mémoire détaillé sur les ouvrages de la côte et de la ville de Lorient, préconisant un certain nombre de mesures à prendre pour les renforcer et en augmenter le nombre¹³. Il croyait possible la réussite d'un coup de main contre Lorient, faisant remarquer que, de l'entrée du Port-Louis à la rivière de Quimperlé, il y avait « quatre à six endroits » où il était extrêmement aisé de débarquer, « et cela, ajoutait-il, de l'aveu des matelots de cette même côte que j'ai consultés, surtout lorsque les vents sont de terre ». « Je n'ai point examiné, disait-il plus loin, l'autre partie de la côte depuis le Port-Louis jusqu'à Quiberon, parce que toute cette distance, ayant de plus grandes difficultés, est du nombre de celles que l'on peut appeler insurmontables pour l'insulte de Lorient; il est inutile d'en parler ». Il y avait bien la garde-côtes, mais que feraient ces hommes, sans batteries ni corps de garde où ils auraient pu « se retirer et se mettre à couvert des injures de l'air » ? Ils seraient incapables de résister aux fatigues « d'une attention continuelle ». S'ils se retiraient pour cantonner dans les hameaux voisins, ils ne pourraient continuer leur service avec la vigilance nécessaire, se trouvant trop éloi-

11. Voir, pour plus de détails, l'excellente brochure du colonel JUGE, *Les Anglais à Quiberon en 1746*, p. 21 et *passim*.

12. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 16 février 1727.

13. Mémoire extrait des archives de la famille de Palys et publié par le lieutenant BINET, *Revue de Bretagne*, vol. XLIII.

gnés des points à surveiller. Quant aux troupes de la Compagnie des Indes, « elles seraient bien plus propres à augmenter la confusion et le désordre afin de tirer parti d'un pillage général, qu'elles ne se porteroient avec valeur à le conserver ». Les officiers étaient braves, mais que pourraient-ils faire contre des soldats de métier avec une troupe non aguerrie et sans instruction militaire ? Il existait au Port-Louis un bataillon de troupes réglées, mais auraient-elles la possibilité d'intervenir ? M. de Marolles concluait qu'en cas de surprise elles n'arriveraient pas à temps, et après une émouvante description de la destruction de la ville et des établissements de la Compagnie, il montrait que les ennemis pourraient se retirer et se rembarquer sans difficulté. Il était donc de toute nécessité de fortifier Lorient.

Après quelques considérations sur les défenses requises pour le corps de place, l'auteur passait à l'étude du front de mer. « Deux ou trois batteries suffiraient pour la défense de la côte depuis le Port-Louis jusqu'à l'embouchure de la rivière de Quimperlé. » Mais, remarquait-il, parmi ces batteries, les unes étaient détruites, d'autres mal placées, d'autres enfin avaient été mal construites, pour éviter des frais trop élevés, et on ne les avait pas entretenues. Deux de ces batteries en ruines pouvaient être réparées, celle de Larmor (Locqueltas) et celle de Gâvres. La première cependant avait été construite à 200 toises de l'emplacement que l'on aurait dû lui choisir; là où elle se trouvait, elle était trop éloignée de la passe. La batterie de Gâvres ayant aussi le défaut de se trouver à une trop grande distance de celle de Larmor et, pour cette raison, ces deux ouvrages ne pouvant croiser leurs feux, il était nécessaire d'élever une nouvelle batterie sur les rochers des Errants afin de fermer effectivement l'entrée de Lorient aux vaisseaux ennemis. La citadelle du Port-Louis était mal construite. Elle manquait de batteries basses, essentielles pour

la défense de la passe, et ses batteries hautes, beaucoup trop élevées, ne pourraient jamais, malgré leur nombreuse artillerie, interdire à un brûlot l'entrée de la rade. De la batterie de Larmor à l'embouchure de la Laïta, il y avait quatre ou cinq anses où il était facile d'opérer un débarquement, et, pour toute défense, cette partie de la côte n'avait « qu'un mauvais corps de garde »¹⁴. Il paraissait donc nécessaire d'y construire deux ou trois batteries, « autant de corps de garde et de magasins à poudre ». Il y avait des emplacements excellents, que nulle hauteur ne commandait, et, une fois fermés à la gorge, les ouvrages qu'on y construirait pourraient résister facilement à une attaque. L'île de Groix avait besoin de trois batteries, une à la pointe est, l'autre à la pointe ouest, la troisième « sur la seule partie propre à recevoir les vaisseaux qui mouillent et se couvrent de cette isle pour se mettre à l'abri des tempêtes et vent forcé ».

Ce mémoire de M. de Marolles n'eut, semble-t-il, aucun résultat immédiat. Cependant, au mois de septembre suivant, on vit M. de Volvire venir inspecter les batteries défendant l'entrée de Lorient, et constater qu'elles étaient en très mauvais état¹⁵. Quelques jours plus tard, des canons de 24 et de 36 étaient mis en position dans ces ouvrages¹⁶. Le 14 décembre 1740, M. de Maurepas donna des instructions pour organiser ou renforcer « les batteries de Gâvres, de Larmor et de l'île de Groix qui deffendent les approches du Port-Louis »¹⁷. Le 30 octobre 1741, nouvelles instructions de Maurepas relatives à des batteries devant être établies sur la côte. Aucun nom n'est cité¹⁸. Enfin, une lettre du 12 février 1742 nous apprend que l'ingénieur attaché à la place du Port-Louis étudiait les devis

14. Le corps de garde de Guidel dont il sera question plus loin.

15. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 22 septembre 1740.

16. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 26 septembre 1740.

17. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1740.

18. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1741.

des réparations à exécuter aux batteries de l'entrée de Lorient¹⁹. On semble donc s'être occupé en haut lieu, pendant cette période qui marqua le début des hostilités de la guerre de Succession d'Autriche, de remettre en état de défense le front de mer de Lorient. Mais soit manque d'argent, soit que la neutralité de l'Angleterre, pendant les premières phases de cette guerre, eût fait juger inutile de se préoccuper de la défense des côtes, toutes ces améliorations restèrent à l'état de projet jusqu'au jour où la Grande-Bretagne, s'étant ouvertement rangée du côté des ennemis de la France, Louis XV lui déclara la guerre, le 15 mars 1744. Cette fois il n'y avait plus moyen de tergiverser et il fallait faire quelque chose pour mettre les côtes à l'abri de l'attaque d'une flotte ennemie.

Dès le 28 mars 1744, M. de Maurepas, dans une lettre à M. de Clairambault, commissaire de la marine au port de Lorient, avisait celui-ci qu'il avait chargé le sieur Frezier de venir au Port-Louis se rendre compte des travaux à exécuter aux batteries de côte. Le ministre ajoutait qu'à son avis il fallait reconstruire les ouvrages de Gâvres et de Larmor en les rapprochant de la côte et enjoignait à M. de Clairambault de faire placer des affiches à Lorient, ainsi que dans les centres voisins, dès que les devis seraient établis, pour avertir les entrepreneurs désireux de soumissionner²⁰.

Un état du 16 avril de la même année nous apprend que l'on pensait entreprendre immédiatement des travaux aux batteries de Gâvres, de Larmor et autres non citées, ainsi qu'à des batteries dans l'île de Groix en nombre non indiqué. Une batterie devait être construite à la pointe de Kerpenhir²¹, six à Quiberon et deux à Port-Navalo. Une

19. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1742.

20. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744.

21. S'agit-il de la construction d'une nouvelle batterie à Locmariaquer ou de la réfection de l'ancienne qui existait déjà en 1719 ? — Voy. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746, p. 154-155.

somme d'environ 6.400 livres serait allouée à ces divers travaux²². Comme on manquait d'artillerie pour armer ces ouvrages, le ministre dut s'adresser à la Compagnie des Indes afin de lui demander des canons, quitte à les lui restituer plus tard²³. La Compagnie répondit qu'il lui était impossible de fournir des pièces de 24 ou de 18, puisqu'elle n'en avait pas et qu'elle s'adressait elle-même à l'Etat pour en obtenir chaque fois qu'elle en avait besoin, mais qu'elle pourrait fournir autant de pièces de 12 qu'il lui en serait demandé²⁴. Le 1^{er} mai 1744, M. de Maurepas ordonna à M. de Clairambault de faire immédiatement commencer la construction d'une batterie au port Discot à la pointe du Talud, ainsi que les ouvrages de l'île de Groix²⁵. MM. Frazier et de Clairambault devaient s'entendre avec la Compagnie des Indes sur le nombre de canons qu'elle pourrait prêter pour armer ces batteries²⁶.

Un nouvel *état* des ouvrages à exécuter par ordre du Roi pour l'année 1744 et daté du 13 mai, ainsi qu'une lettre de M. de Maurepas à M. de Clairambault écrite le 19 du même mois, nous indiquent exactement les travaux qui devaient être exécutés cette année-là sur le front de mer de Lorient. On avait sans doute renoncé, faute de temps ou d'argent, au projet préconisé par M. de Marolles, et adopté par M. de Maurepas, de rapprocher de la mer les batteries de Larmor et de Gâvres, car l'*état* en question mentionne seulement de relever et de renforcer les parapets de ces ouvrages, de construire dans chacun d'eux un corps de garde et des plate-formes à canons : 16 à Larmor, 14 à Gâvres. A la petite batterie du « sud de Gâvres » on devait relever les parapets et construire deux plate-formes pour l'artillerie. La nouvelle batterie du port Discot devait avoir

22. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744.

23. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744, p. 81.

24. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744, p. 135.

25. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744.

26. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744, p. 153.

huit pièces et être fermée à la gorge avec un corps de garde et un magasin à poudre²⁷. A l'île de Groix, on allait entreprendre la construction d'une batterie de dix pièces sur la pointe est, dite pointe de la Croix. Cet ouvrage aurait un corps de garde pour 30 hommes et un magasin à poudre voûté. Plusieurs petites batteries, ouvertes à la gorge et armées de deux ou trois canons, seraient établies près de douze anses dans lesquelles barques et chaloupes pouvaient aborder; un total de 38 pièces était affecté à ces ouvrages. Un corps de garde devait être construit à « Tour-Grogno » et un autre à Port-Tudy ainsi qu'un magasin à poudre destiné à l'approvisionnement des batteries voisines. Enfin, des outils allaient être fournis aux habitants « pour relever à leurs frais les anciens retranchements le long de la côte ». L'adjudicataire de tous ces travaux était un certain Guillaume Le Roy, du Port-Louis, qui avait convenu et s'était soumis « de faire les ouvrages de fortification ordonnés pour le Port-Discot au prix de ceux des batteries de Larmor et de Gâvres »²⁸.

Dans le courant du mois de juin eut lieu une inspection des batteries de Quiberon, de Kerpenhir à Locmariaquer, et de Port-Navalo, qui furent trouvées en mauvais état et leurs canons enfouis dans la terre²⁹. On dut commencer immédiatement les travaux pour les remettre en état, car, dans une lettre du 1^{er} octobre 1744, le commissaire général des fortifications reçut du ministre l'ordre de verser à M. de Clairambault une somme de 4.000 livres pour travaux exécutés de Concarneau à Quiberon, en plus de 16.000 livres payées précédemment³⁰. Enfin, par lettre du

27. Un plan de cette batterie existe aux Archives du port de Lorient. Elle prit plus tard le nom de Fort du Talud qu'elle conserva jusqu'au jour où fut bâti un peu à l'ouest, sur la hauteur, un ouvrage plus important auquel ce nom passa. La batterie de Discot devint alors la batterie du Perello.

28. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744, p. 157 et seq. Voir aussi *ibid.*, p. 181 et seq.

29. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744.

30. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744.

12 octobre de la même année, M. de Clairambault recevait l'ordre de faire occuper les batteries de Gâvres, de Larmor et de Discot par des détachements de la compagnie franche de la marine en garnison au Port-Louis³¹. La réfection et la construction de ces ouvrages étaient donc suffisamment avancées à cette date puisqu'on leur donnait une garnison.

Pendant l'année 1745, les travaux furent continués³² et cette fois Belle-Ile aussi attira l'attention. M. de Maurepas écrivit en effet, le 7 juin, à M. de Clairambault pour le prier de s'entendre avec le gouverneur, M. de Saint-Sernin, et le directeur des batteries Destallies, en vue de procéder à la remise en état, sur affût, de 40 pièces de canon sur les 71 capables de rendre service. Le ministre ajoutait aussi qu'il allait faire passer dans l'île le plus tôt possible 500 fusils pour armer les miliciens garde-côtes³³. Le gouverneur de Belle-Ile se rendit donc au Port-Louis pour avoir une entrevue avec M. de Clairambault. Tous deux tombèrent d'accord sur la nécessité de remettre en état 40 canons avant la fin de l'année, le reste devant être remonté l'année suivante. Mais, sur ces entrefaïtes, le bruit ayant couru que les Anglais préparaient une attaque contre la côte sud de Bretagne, M. de Maurepas ordonna de ne pas s'en tenir là, de faire remonter le plus de canons possible et de prendre immédiatement le tiers des affûts du Port-Louis ainsi que des batteries voisines pour les transporter à Belle-Ile. Ces affûts seraient remplacés par des neufs au fur et à mesure de leur fabrication³⁴.

31. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744.

32. Un état du mois de mars nous apprend qu'un total de 9.769 livres serait dépensé pour la défense de la rade du Port-Louis, savoir : 1.332 livres pour la batterie de Larmor, 2.339 livres pour celle de Gâvres, 6.098 livres « pour achever la batterie de la pointe du Talud au port Discot ». En ce qui concerne l'île de Groix, le total s'élevait à 21.059 livres, soit : 14.609 livres pour le fort de la Croix, 4.350 livres pour construire une citerne dans ce même fort, 2.100 livres « pour faire un corps de garde à Tour Grogno vis-à-vis la batterie du port Discot et un magasin à poudre pour le service des batteries voisines ».

Voy. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1745, p. 89.

33. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1745.

34. Par une lettre datée du 2 septembre. — Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1745, p. 377.

En 1746, une somme totale de 5.870 livres fut affectée aux ouvrages des environs de Lorient³⁵. Le 25 mai de la même année, M. de Maurepas ordonnait à l'ingénieur en chef des fortifications, M. Darthezé de la Sauvagère, de pousser vivement les travaux des retranchements « de Samesoun »³⁶, et comme on craignait toujours une attaque anglaise, il ajoutait qu'il fallait faire armer de suite deux bateaux de 8 à 10 tonneaux qui suivraient une frégate et une corvette expédiées de Brest. Ces navires étaient destinés à croiser autour de Belle-Ile, afin de protéger les communications avec le continent. Il recommandait aussi d'expédier immédiatement 20.000 rations dans l'île de peur que les Anglais ne vinssent en faire le blocus³⁷.

Ce rapide exposé historique suffit donc à montrer qu'au moment de l'arrivée des Anglais, le 30 septembre 1746, la plupart des ouvrages du système défensif, du golfe du Morbihan à l'embouchure de la Laïta, étaient soit en construction, soit en réparations. Sur la pointe rocheuse située entre l'étang du Loc et l'embouchure de la Laïta, s'élevait le corps de garde de Guidel, armé de deux canons de 6, protégés par un épaulement, mais à part cet ouvrage insignifiant³⁸ et celui qui était en construction sur la pointe de

35. A savoir : 355 livres pour Larmor, 455 livres pour Gâvres, 120 livres pour la batterie du Talud au port Discot et 539 livres pour les ouvrages de Groix (Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746, p. 147-148). Les batteries auxquelles on devait travailler dans la presqu'île de Quiberon étaient : celles de la pointe de La Palisse, du port d'Orange, de la pointe de Rohu, du bec Ruberenne, du port Haliguen, du bec Ervielle, de Corentreac du Levant, de la Croix de Bertiniau, de Corentreac du Couchant, de Bec Lan. On devait aussi pousser la réfection de la batterie de Kerpenhir et de celle de Port-Navalo (Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746, p. 154-155). Le 10 mai 1746, fut passé au Port-Louis un marché avec le sieur Joseph Tanguy, entrepreneur dans cette ville, pour la construction de fortifications à exécuter sur la côte, de la rivière de Quimper au golfe du Morbihan. Ce document porte les signatures de MM. de Clairambault, de Marolles, J. Robinet et Tanguy (Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746, p. 217).

36. Sauzon. — L'ingénieur devait fournir gratuitement le pain aux paysans travaillant aux fortifications.

37. Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746.

38. Ce corps de garde, mentionné dans le rapport de M. de Marolles, est porté sur une carte anonyme en ma possession (voy. *Cartographie*, n° 14). Les détails concernant le retranchement et les deux canons sont extraits de la

Clohars de l'autre côté de la rivière, la baie du Pouldu se trouvait dépourvue de batteries. La plus rapprochée, celle de Discot, était encore trop éloignée et du reste n'avait pas de vues du côté de l'ouest. Seule, celle du Grognon, à Groix, aurait pu intervenir et tenter de bombarder à grande distance la flotte anglaise au mouillage, si ses canons avaient eu une portée suffisante. Mais, placée trop loin, elle se trouva réduite au silence.

CORPS DE PLACE

C'est en 1705 qu'il fut pour la première fois question de fortifier la ville de Lorient. À cette époque, Charles de Clairambault, ordonnateur de la Marine, pensant que l'Angleterre préparait une attaque sur les côtes de France, chargea l'ingénieur Langlade, occupé à relever un plan de Lorient et à dresser un projet d'alignement des rues de la ville nouvelle, d'ajouter à son travail le tracé d'un retranchement suffisant pour empêcher toute tentative ennemie contre la cité naissante. Afin de réduire les dépenses, M. de Clairambault ayant proposé de faire construire ces fortifications par les milices, cette idée fut approuvée par M. de Pontchartrain et une demande fut immédiatement adressée aux autorités militaires compétentes, pour obtenir le concours des milices. Le maréchal de Châteaurenault, commandant militaire de la province, souleva un certain nombre d'objections. Pendant la nuit du 29 au 30 décembre 1705, un ouragan terrible avait causé des dommages importants aux batteries de Gâvres et de Larmor, ainsi qu'à un grand nombre de maisons, tant au Port-Louis qu'à Lorient. Le maréchal jugeait, en conséquence, qu'il était plus urgent de réparer ces dégâts que de construire une enceinte autour de la ville. Cependant en 1706, sur l'insistance de M. de

relation anonyme du ministère de la Guerre, section du génie (voy. Sources).
Le corps de garde, aussi indiqué sur la carte de Cassini, existe encore.
Il se trouve compris dans l'enceinte du sémaphore du Loc.

Clairambault, M. de Châteaurenault se transporta sur les lieux, finit par adopter l'idée et chargea le sieur Robelin de préparer plans, devis et estimation du retranchement en question. L'affaire traîna jusqu'en 1707, puis jusqu'en 1709 et, faute des fonds nécessaires, malgré une ordonnance de Louis XIV datée du 20 février 1709, rien ne fut entrepris³⁹.

Dans son *Mémoire* du 14 décembre 1739, M. de Marolles faisait remarquer que, quatre ans avant cette date, on avait proposé de construire autour de la ville une enceinte bastionnée, mais qu'on chercha des difficultés là où il n'y en avait aucune; en conséquence, les choses étaient restées en suspens. La Compagnie des Indes songeait bien à entourer la ville d'un fossé sec, mais on pouvait faire quelque chose de mieux en élevant « un bon retranchement en terre avec une double palissade croisée ». Pour assurer la sûreté de cette fortification, il était nécessaire d'y ajouter « de petites redoutes bastionnées placées dans le centre des bastions » qui devaient être exécutés plus tard, afin de pouvoir construire les fortifications prévues pour une date ultérieure sans avoir à toucher au retranchement existant. Ces redoutes bastionnées devaient être revêtues en maçonnerie, « afin que le canon placé dans leurs flancs pour défendre les faces et courtines soit en sûreté et qu'on puisse au besoin s'en servir utilement »⁴⁰. Aucune suite n'avait été donnée à ces propositions, quand en février 1744, se produisit l'attaque de Toulon par la flotte anglaise. La question fut immédiatement reprise et M. de Fulvy⁴¹ soumit à la municipalité un projet d'arrêt autorisant la construction d'une enceinte fortifiée autour de Lorient. M. de Saint-Pierre, ingénieur du Roi et de la Compagnie des Indes,

39. Pour plus de détails, voir JÉGOU, *Lorient, Arsenal royal*, p. 23-27; MANCEL, *Chronique lorientaise*, p. 50-52; lieutenant BINET, *Revue de Bretagne*, vol. XLIII, p. 57 et seq.

40. Lieutenant BINET, *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle* (*Revue de Bretagne*, 1910, vol. XLIII, p. 57-72).

41. Maître des requêtes au conseil d'Etat et frère de M. Orry, contrôleur général des Finances.

fut chargé de dresser les plans nécessaires et le 6 septembre 1744, il soumettait un devis estimatif pour la construction « d'un simple mur d'enceinte... avec deux tours rondes dans les angles, à prendre depuis l'alignement du mur du quai projeté le long du ruisseau du moulin du Faouédic, jusqu'aux vases de la Mâtre, derrière l'Hôtel-Dieu de la ville »⁴². Le mur, construit en maçonnerie, devait avoir 2 pieds 6 pouces d'épaisseur sur 14 pieds de hauteur. Aux angles où furent plus tard élevés deux bastions, se trouvaient deux tours. Ce mur était percé de 400 meurtrières espacées de 7 pieds en 7 pieds et « de 24 sabords ou embrasures dans les angles et tours tant pour défendre les courtines que pour les avancer ». Les portes seraient au nombre de trois, deux grandes (les anciennes portes de Plœmeur et du Morbihan) et une petite « dans la partie vis-à-vis le regard, sur la hauteur ». Trois corps de garde devaient être construits, un pour chacune des portes. Enfin on avait prévu l'édification d'un remblai de terre « au pourtour de la dite enceinte pour y former une banquette en dedans de 4 pieds de hauteur, réduite sur 12 de large »⁴³.

Un mémoire⁴⁴ daté de janvier 1747 sur le tracé des fortifications de Lorient, montre ce que devint ce mur après l'attaque des Anglais et les modifications qu'on lui fit subir :

« L'enceinte est formée d'un parapet en terre dont le talus »
» intérieur seulement est revêtu en pierres sèches. En avant »
» de ce parapet, se trouve le mur crénelé de la Compagnie »
» des Indes et entre les deux on a ménagé un chemin de »
» ronde. Le mur est consolidé extérieurement par un »
» placage en bonne maçonnerie servant de contrefort et »
» formant l'escarpe du fossé. Le corps de place se compose »
» de quatre bastions unis entre eux par trois courtines en

42. MARCESCHE, *Les anciennes fortifications de Lorient*, Lorient, 1889, p. 34.

43. MSS. LEGRAND, *Ville de Lorient*, affaires communales, 1736-1770, p. 132-137.

44. Archives du parc d'artillerie, Lorient, *Mémoire sur ladite place*, janvier 1747, p. 6.

» quelque sorte tenaillées à l'aide de petits flancs, pour la
» défense du fossé et le flanquement des portes. Deux de
» ces bastions ⁴⁵ sont d'anciennes tours bastionnées aujourd'hui
» d'hui rasées au niveau du terre plein avec lequel elles
» sont mises en communication au moyen de poternes et
» du chemin de ronde ».

En avant de cette enceinte, fut construite une enveloppe consistant « en deux contre-gardes placées en avant des tours bastionnées et de deux demi-lunes couvrant les portes et les courtines extrêmes ». Ces quatre ouvrages furent reliés entre eux par des tenailles et formèrent une sorte de contre-garde continue. On protégea cette enveloppe par un fossé dont la contrescarpe fut défendue par un chemin couvert avec traverses.

Tous les Lorientais qui ont connu les fortifications aujourd'hui démolies en reconnaîtront sans peine la description dans ce *Mémoire* et pourront se rendre facilement compte de ce qu'était la muraille en construction en 1746, ainsi que de ce qui en fut conservé dans les modifications apportées ultérieurement aux défenses de la ville.

Quand les troupes de Sa Majesté Britannique se présentèrent devant Lorient, le mur projeté par M. de Saint-Pierre n'était pas encore terminé. On avait bien commencé les travaux un mois après adoption du devis, mais ils traînèrent en longueur, grâce à « la mauvaise volonté du Sr. de Montigny », l'un des propriétaires expropriés ⁴⁶, et en fin de septembre 1746 il restait encore beaucoup à faire. Dans la partie qui devait aboutir au quai projeté, il y avait un espace libre d'environ vingt toises par où l'ennemi aurait pu facilement pénétrer en ville ⁴⁷. A l'autre extrémité, du côté du chemin d'Hennebont, la porte n'était pas faite, rien

45. Les bastions 2 et 3. — Le bastion 1, dit Friché, qui terminait l'enceinte près du quai, et le bastion 4, dit de l'Hôpital, n'étaient pas compris dans le projet de M. de Saint-Pierre.

46. Lieutenant BINET, *La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle* (Revue de Bretagne, XLIII, p. 57-72).

47. *Lettre de M. de Villeneuve.*

ne défendait le passage du côté des vases, et, pour comble d'infortune, le marais s'étendant entre l'Hôtel-Dieu et le bois du Faouédic se trouvait à sec parce qu'une digue avait été construite peu de temps auparavant⁴⁸, dans le but de l'assécher. Quant au remblai de terre, il n'était pas encore commencé. C'est pourquoi, à l'annonce du débarquement de l'armée ennemie, on se dépêcha de l'élever en certains points, particulièrement dans les deux bastions, afin d'y établir des plate-formes pour l'artillerie, pendant que tout le long du mur, on construisait des échafaudages pour l'infanterie, de façon à obtenir deux étages de feux. Des retranchements furent aussi hâtivement élevés, d'une part pour fermer le passage dangereux à proximité du futur quai, d'autre part pour défendre le chemin d'Hennebont et la vasière à sec qui s'étendait derrière l'Hôtel-Dieu⁴⁹. Des batteries furent construites le long du ruisseau du Faouédic qui forma plus tard le port de commerce actuel et une entre autres fut établie sur la terrasse de M. de Saint-Pierre, située, ainsi qu'on le verra plus loin, sur l'emplacement du jardin actuel de la direction des Travaux hydrauliques.

III. — GARNISON ET MILICES

Les troupes chargées de la défense de Lorient étaient de deux sortes.

Celles de la Compagnie des Indes se composaient de la compagnie de Bessan, forte de 300 ou 400 hommes, presque tous jeunes recrues, et du bataillon des ouvriers du port, commandé par les employés de la Compagnie.

48. *Relation de Pontvallon-Hervouet*. — Voy. aussi Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, série C, dossiers 989, 990, 991 (d'après lieutenant BINET, *Revue de Bretagne*, XLIII, p. 57-72).

49. *Lettre de M. de Villeneuve*.

Ce bataillon avait un effectif de 450 hommes environ, partagé en 7 compagnies : une compagnie de volontaires de 60 hommes, 6 compagnies d'une cinquantaine d'hommes chacune et 4 détachements d'environ 25 hommes ⁵⁰.

La ville de son côté avait une milice bourgeoise, dont l'effectif n'est pas donné ⁵¹ et sur la valeur de laquelle il est très difficile de se prononcer. On sait qu'au xviii^e siècle, cette institution était en train de disparaître après une décadence commencée dès la seconde moitié du siècle précédent. Les bourgeois du xviii^e siècle avaient perdu tout esprit militaire et trouvaient le service trop pénible. Aussi ces milices, en dehors d'un état-major surtout soucieux de ses prérogatives, ne se composaient-elles guère que de la lie de la population ⁵². Il est bien probable que celles de Lorient n'étaient pas une exception. Au moment de l'attaque anglaise, arrivèrent encore en ville une partie du régiment de l'Hôpital-Dragons, en garnison à Quimperlé ⁵³, auxquels se joignirent immédiatement quelques compagnies d'Heudicourt-Cavalerie.

Outre ces troupes, la défense disposait aussi du ban, de l'arrière-ban et des milices garde-côtes.

Comme dans le cas des milices bourgeoises, dès la fin du xvii^e siècle, l'institution du ban et de l'arrière-ban était en décadence. La création de la milice garde-côtes lui avait porté un coup funeste en lui enlevant ses meilleurs officiers placés à la tête des capitaineries de milices, et ces dernières étaient chargées de la mission qui avait été jusque-là celle des gentilshommes. C'est pourquoi, au cours de la première moitié du xviii^e siècle, ne voit-on le ban convoqué que deux fois, en 1703 et en octobre 1746, où on lui fit seulement faire un service de garde-côtes ⁵⁴.

50. *Relation de Barbarin*.

51. *Relation de Barbarin*.

52. BOURDE DE LA ROGERIE, *Inventaire sommaire des Archives départementales du Finistère*, vol. III, Introduction, p. XXX.

53. ANNEIX DES MILLERIES, *Journal*, p. 421.

54. BOURDE DE LA ROGERIE, *loc. cit.*, p. XXIX.

Depuis longtemps déjà, la surveillance des côtes était effectuée par une milice spéciale, la garde-côtes, fournie par les paroisses voisines du littoral. Richelieu avait tenté de réformer cette institution, désorganisée pendant la période des guerres de Religion, mais il s'était heurté aux Etats de Bretagne qui ne voulaient pas se charger des frais nécessités par le réarmement et l'entretien de ces milices. Ce fut seulement en 1667 que les Etats consentirent à un subside. Des corps de garde furent construits, les fortifications existantes réparées tant bien que mal, quelques armes achetées mais en nombre insuffisant. Quant à l'organisation, elle resta sensiblement la même qu'au milieu du xvi^e siècle⁵⁵. Au début du xviii^e siècle, on tenta de nouvelles réformes dont une des plus importantes fut la création de compagnies franches formées des meilleurs soldats de chaque paroisse⁵⁶. Les miliciens non incorporés dans ces compagnies étaient classés en fusiliers et en piquiers selon les armes qu'ils possédaient, mais les fusils des premiers n'avaient aucune valeur et d'ailleurs manquaient de munitions, tandis que les piques des seconds étaient le plus souvent des fourches ou des bâtons⁵⁷.

Quand, en 1744, éclata la guerre entre la France et la Grande-Bretagne, on convoqua une force de 1.000 hommes pour garder les environs de Lorient. De ces miliciens, 800 devaient camper « du côté du nord » et les 200 autres « du côté de Gâvres ». Comme les capitaineries garde-côtes de Concarneau et de Lorient ne fourniraient que 700 hommes, la capitainerie du Port-Louis devait leur adjoindre une

55. Ces milices rendirent beaucoup de services en aidant à la construction des fortifications, mais, au point de vue militaire, elles n'avaient ni cohésion ni discipline.

56. Chaque compagnie franche avait un drapeau et un tambour. Ce dernier pouvait être remplacé par un hautbois (BOURDE DE LA ROGERIE, *loc. cit.*, p. XXXVIII).

57. BOURDE DE LA ROGERIE, *loc. cit.*, p. XXXI-XXXVIII.

compagnie de 100 hommes pour servir « du côté du nord »⁵⁸. Aucune attaque ne se produisit cette année-là⁵⁹.

En juin 1745, une nouvelle mobilisation eut lieu et une force de 700 hommes fut appelée : « à savoir, 100 hommes de la capitainerie d'Auray pour le service du côté de Gâvres, 200 hommes de celle de Port-Louis pour l'île de Groix et 200 hommes de la capitainerie de Lorient pour le service du côté de Larmor et de Discot ». Leur entretien devait coûter 7.785 livres par mois⁶⁰.

En 1746, 1.000 hommes furent convoqués pour le 1^{er} mai et vinrent occuper les mêmes emplacements qu'en 1744. Leur entretien était estimé à 11.168 livres par mois⁶¹. Mais, vers la fin d'août, aucune attaque ne s'étant produite, le ministre pensa que la saison était trop avancée pour laisser craindre une tentative quelconque des Anglais sur le Port-Louis. Il écrivit donc en ce sens à M. de Clairambault, lui donnant l'ordre de désarmer les milices garde-côtes le 15 septembre et de payer une gratification aux officiers qui ne recevaient pas de solde fixe. Les fonds de la deuxième quinzaine de septembre devenus disponibles seraient employés à cet effet⁶².

Le gouvernement choisissait donc, pour dégarnir la côte de ses défenseurs, le moment même où le général Saint-Clair et l'amiral Lestock allaient se décider à venir attaquer Lorient.

58. Lettre de Maurepas à Clairambault. — Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1744, p. 125-134.

59. A l'exception de la capture du fortin des îles Chausey par deux corsaires anglais (BOURDE DE LA ROGERIE, *loc. cit.*, p. XXXVIII).

60. Lettre de Maurepas à Clairambault, 14 juin 1745. — Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1745, p. 223.

61. En juillet suivant, le ministre considérant qu'il était difficile, à cause du passage, de relever régulièrement tous les quinze jours les milices en garnison à Groix, ordonna de leur payer un supplément pour frais de séjour toutes les fois qu'elles seraient forcées de prolonger leur période de service (Lettres de Maurepas à Clairambault, 6 avril et 14 juillet 1746. — Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746, p. 105 et 269).

62. Maurepas à Clairambault, 29 août 1746. — Archives du port de Lorient, *Lettres du Ministre*, 1746.