

Deux corsaires malouins sous le règne de Louis XIV

Edgar de La Villestreux

LU AVEC LIREGRATUITEMENT.COM

Livre libre de droits, lisible gratuitement en ligne et en quinze minutes par jour.

01

Rien n'est plus saisissant, dans l'histoire du règne de Louis XIV, le plus grand de nos Rois, que le développement de notre marine, et que sa lutte avec les flottes d'Angleterre et de Hollande, pour la domination sur mer, et la protection de notre essor colonial.

Parmi les éléments, dont l'influence fut prépondérante pour ce réveil de nos forces maritimes, aucuns ne furent plus décisifs que ceux fournis par le port de Saint-Malo.

De tous temps, ses navires, fins voiliers, généralement d'un faible tonnage, aptes à la navigation dans les parages les plus difficiles, avaient été utilisés pour les besoins de l'État.

De tous temps, aussi, les Malouins avaient donné des preuves si évidentes de leurs qualités nautiques que Louis XIV les désignait, dès le début de son règne, pour fournir les équipages du vaisseau amiral de ses flottes.

Mais, ce fut par la guerre de course qu'ils s'imposèrent, surtout à l'imagination populaire.

Il y eut, en effet, une période, celle de la guerre de la ligue d'Augsbourg, pendant laquelle presque tous les navires de Saint-Malo furent armés, et pendant laquelle ils firent subir d'énormes pertes au commerce ennemi.

La ligue d'Augsbourg avait été conclue, en 1686, par les États d'Allemagne, qu'inquiétait la puissance du roi Louis XIV, et auxquels se joignirent, peu de temps après, l'Espagne, la Hollande et

l'Angleterre où Jacques II venait d'être détrôné par Guillaume III.

Celui-ci prince d'Orange, et Stathouder de Hollande, petit-fils de Charles I, roi d'Angleterre, et gendre de Jacques II, avait pris parti pour les sujets protestants de son beau-père, qui soutenait au contraire le catholicisme, et qui, chassé de ses états, vint chercher aide et refuge à la cour de France.

Dès lors, Guillaume III, devenu roi d'Angleterre, fut l'âme de la coalition.

C'est devant ce terrible adversaire, auquel on prête ce mot célèbre : « Il n'est pas besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer », que l'orgueil du roi Louis XIV devra s'incliner, en le reconnaissant comme souverain de la Grande-Bretagne.

Au début de la guerre de la ligue d'Augsbourq, les flottes royales n'avaient pas été moins heureuses que les Malouins, et Tourville, notamment, avait obtenu de si grands succès, dans la Manche, en 1690 que Louis XIV put croire qu'il possédait, enfin, l'empire de la mer.

Mais, en 1692, la bataille de la Hogue nous coûtait 14 vaisseaux coulés ou brûlés.

Apprenant ce désastre causé, en partie, par les vents contraires, Louis XIV concluait tristement : « Je n'ai rien à me reprocher, je ne commande point aux éléments ; j'ai fait ce qui dépendait de moi, Dieu a fait le reste. Puisqu'il n'a pas voulu le rétablissement du Roi d'Angleterre, il faut espérer qu'il le réserve pour un autre temps. »

La bataille de la Hogue ruinait en effet les espérances de Jacques II, et nécessitait la reconstitution de nos flottes.

Le roi activa, alors, les constructions navales et fit appel aux corsaires, notamment à ceux de Saint-Malo, non seulement pour s'attaquer au commerce ennemi, mais même pour concourir à la défense de nos côtes.

Ils y répondirent si bien que leur action contribua à effacer l'effet moral et matériel du dernier revers, et permit au roi de tenir tête victorieusement à ses ennemis, jusqu'à la fin des hostilités.

Plus tard, pendant la guerre de la Succession d'Espagne, de 1701 à 1713, la fusion entre les flottes royales, et de nombreux corsaires malouins, devint si complète que ceux-ci opérèrent souvent en escadre, et en obéissant aux instructions qui leur venaient de Versailles.

Mais d'autres corsaires, à la même époque, rendirent des services que la légende n'a guère amplifiés, par leurs expéditions à la Mer du Sud, c'est-à-dire au Chili et au Pérou, considérées depuis quelques temps comme les plus fructueuses pour le négoce, autant que pour le trésor royal.

Sans remonter aux origines de la guerre de course, sans décrire ses divers aspects, il est nécessaire de rappeler que, dès le début du règne de Louis XIV, Colbert la considéra comme un auxiliaire légitime qu'il voulut réglementer, pour l'utiliser au profit de l'État.

Le roi délivra ensuite aux corsaires, à partir de 1690, des lettres de marque les autorisant à courir sus aux ennemis de

l'État, aux pirates, forbans, et les autorisant à arborer le pavillon royal, mais sous condition de faire observer, à bord, les règlements militaires. Voici le texte intégral de ce document peu connu :

« Louis, par la grâce de Dieu, Roy de France et de Navarre, à tous ceux qui ces présentes verront, salut. »

« Plainte que nous recevons, depuis longtemps, de tout ce que nos sujets souffrent, dans leur commerce maritime, de la part des forbans et ennemis de notre État, nous obligeant à porter les remèdes que nous jugerons convenables, nous avons estimé juste et raisonnable de favoriser, en même temps, ceux de nos sujets qui désirent armer en course. »

« Pour ces causes, nous avons donné congé, pouvoir et commission, au sieur X..., commandant le vaisseau le X..., de faire armer et équiper en guerre, au port de Saint-Malo, ledit vaisseau, du port de x... tonneaux, et d'y mettre le nombre d'hommes, la quantité de vivres, de canons et autres munitions qui lui seront nécessaires, pour se mettre en état de courir sus aux pirates, forbans interlopes et gens sans aveu, même aux Espagnols, Anglais, Hollandais et autres ennemis de l'État, les prendre, les amener prisonniers, avec leurs navires, armes, et autres choses dont ils seront saisis ; exercer sur eux toutes les voies et actes permis ; visiter, suivant les lois de la guerre ; à la charge, pour le sieur X..., de garder et faire garder par ceux de son équipage nos ordonnances marines ; porter, pendant son voyage, nos pavillons et enseignes, suivant nos règlements ; faire enregistrer le présent congé au greffe de l'Amirauté, où il fera son armement ; d'y mettre un rôle, signé et codifié de lui, contenant les noms et surnoms, naissances et demeures des hommes de son équipage ;

faire son retour aux lieux et autres ports de France ; y faire son rapport de tout ce qui se sera passé pendant son voyage, pour le dit rapport être envoyé au secrétaire d'État ayant le département de la marine, avec les pièces justificatives ; être, le tout, ordonné en notre conseil, ce qu'il appartiendra. »

« Mandons à notre très cher et bien-aimé fils, Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, amiral de France, et à tous nos officiers et sujets, de le laisser, sûrement et librement, passer avec son vaisseau, son équipage et ses prises, sans lui donner, ni souffrir qu'on lui donne, aucun trouble ni empêchement, mais, au contraire, tout le secours dont il aura besoin. Car tel est notre plaisir. »

« Prions et requérons tous les princes, potentats des autres États, nos amis, alliés et confédérés, les généraux de leurs armées navales, et tous autres, de donner au sieur X... toutes aides, faveurs et assistances, sans lui donner, ni souffrir qu'il lui soit fait, aucun trouble ni empêchement. »

« Donné à Versailles, le ..... de l'an de grâce ..... et de nôtre règne le ..... »

« Louis »

« Scellé de nôtre sceau de cire jaune. »

Àcette commission était joint un congé signé par le duc de Chaulnes, Gouverneur de Bretagne, au nom de l'Amirauté de Bretagne, analogue au précédent, mais mentionnant que le titulaire était autorisé à porter les armes et écussons de la province de Bretagne, et tenu de verser à l'Amirauté le dixième de la valeur des prises.

Il faut ajouter que l'armateur devait déposer une caution de 15.000 livres, pour répondre des injustices que ses représentants pourraient commettre en mer, et que le navire corsaire avait le droit de visiter les navires neutres pour s'assurer qu'ils ne portaient pas de contrebande de guerre.

Il est donc incontestable que la course présentait ainsi toutes les apparences de la légalité, malgré les controverses qui ont eu lieu à ce sujet.

En général, l'armateur désignait le capitaine du navire, qui devait être connu par sa science nautique, son sang-froid, son énergie et sa valeur.

Celui-ci choisissait ses officiers, et il les prenait, souvent, parmi ses parents, ce qui, dans certains cas, pouvait lui donner plus d'autorité sur son équipage, parfois homogène, car bien des matelots préféraient servir sur des corsaires que sur des vaisseaux de l'État ; mais parfois aussi composé d'éléments douteux, recrutés dans les auberges, et qui ne se sentaient aucunement liés par les actes d'enrôlement, passés devant les notaires royaux.

Leur engagement signé, les matelots devaient se rendre à bord, 24 heures après avoir entendu le signal donné par le son du tambour. On punissait, leur retard, de fers et de la prison.

S'ils manquaient au départ, ils étaient considérés comme déserteurs, et passibles de trois jours de carcan, ou d'un mois de prison, avec obligation de rembourser les avances.

Àbord, les capitaines avaient des droits absolus, même celui d'appliquer la peine de mort.

Si les matelots se révoltaient, s'ils provoquaient une sédition, s'ils compromettaient le salut commun par la perte de vivres, ou de boissons, ou par une faute quelconque, ils étaient pendus au grand mât.

Les moindres fautes, les peines légères étaient réprimées par le fouet, ou par le carcan.

Le départ du navire corsaire, qui portait toujours le pavillon royal, bien qu'il eut aussi le sien, bleu traversé d'une croix blanche, au franc quartier écarlate, portant l'hermine d'argent passante, se faisait, d'habitude, au printemps ou à l'automne.

Suivant la saison ou le projet d'opérations, il se dirigeait vers le cap Saint-Vincent, en Espagne, ou vers les parages de l'île d'Ouessant, ou vers les côtes d'Irlande et le canal Saint-Georges, ou simplement vers les îles Sorlingues.

Arrivé dans l'un de ces parages, sur le parcours habituel aux vaisseaux ennemis, il attendait une occasion favorable.

Il devait compter, moins sur sa valeur combative que sur la rapidité de sa course, et l'habileté de ses manœuvres. Aussi, évitait-il avec soin les gros vaisseaux de guerre, dont l'abordage était presqu'impossible, et dont la puissante artillerie l'eût immédiatement maîtrisé.

Dès que le corsaire s'était emparé d'un navire, l' « écrivain » tenant lieu d'officier ministériel, se rendait à bord, mettait les scellés sur les écoutilles, sur les chambres, les armoires, sur le coffre-fort du capitaine, qui appartenait, de droit, au capitaine preneur, si sa valeur n'excédait pas 500 écus. Il renfermait tous les papiers dans un sac, soigneusement cacheté.

On faisait ensuite passer à bord du vainqueur tous les matelots ennemis, ou seulement quelques officiers et matelots, si l'on se contentait de rançonner le navire ; mais la rançon ne pouvait pas dépasser un chiffre fixé.

Lorsque la prise était rentrée au port, soit sous la conduite du navire capteur, soit sous celle d'un cadre spécial, les matelots l'amarraient et restaient quelques jours à bord. Aussitôt les officiers de l'amirauté se transportaient sur la prise, vérifiaient les scellés et commençaient l'enquête.

Le résultat de cette procédure était envoyé au secrétaire de la marine qui l'enregistrait, et le remettait au tribunal des prises.

Àl'époque considérée, ce tribunal était présidé par le sieur Richome de la Touche, conseiller du Roi, juge des fermes de Sa Majesté, sénéchal de la juridiction de Saint-Malo, et lieutenant général de l'Amirauté de Bretagne.

Ce personnage recevait les rapports des deux capitaines, ou de leurs représentants. Il faisait dresser la liste des objets et du matériel, dont on constituait des lots, qui étaient vendus aux enchères, après la déclaration de bonne prise.

Procès-verbaux étaient établis de toutes ces opérations, qui n'étaient définitivement valables qu'après la liquidation.

Puis on partageait le produit des ventes, après en avoir retiré les frais de justice et le dixième dû à l'État.

Ensuite, les deux tiers du restant revenaient à l'armateur, et le tiers à l'équipage, sur lequel le capitaine prélevait, ordinairement, douze parts sur 36, après avoir indiqué la somme attribuée par lui, aux veuves aux blessés, etc.

De nombreux navires corsaires n'étaient pas destinés, uniquement, à faire des prises ; bien qu'armés en guerre, ils faisaient du négoce, et rentraient à Saint-Malo avec une cargaison.

Cette cargaison revenait de droit à l'armateur, mais le capitaine et les officiers avaient le droit de rapporter, pour leur compte personnel, une cargaison qu'on appelait pacotille, d'une valeur parfois considérable, et que le sieur Hébert, syndic des actionnaires de la compagnie de la Chine, devait caractériser de la façon suivante dans une lettre qu'il adressait au comte de Pontchartrain, secrétaire d'État de la Marine : « Les officiers malouins ont un trop grand nombre de permissions, pour leur compte particulier, qu'ils augmentent au double et au triple » ; et il ajoutait : « il y a sur leurs vaisseaux un trop grand nombre d'officiers que l'on y met par recommandations, ou par parentés ».

Tels furent les usages et les règles, auxquels les corsaires malouins furent soumis, sous le règne de Louis XIV.

En parcourant, aux archives de Saint-Malo, les rapports qu'ils établissaient en rentrant au port, conformément aux prescriptions de la lettre de marque, on constate que, malgré l'intérêt saisissant de ces documents, chacun des combats ou des prises qu'ils relatent, est un épisode distinct, qu'aucun ne se rattache à une opération d'ensemble.

Nous n'avons donc retenu, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, que ceux de ces rapports qui, tout en étant caractéristiques des combats sur mer de l'époque, se signalent, par des péripéties variées, ou se rattachent à la carrière de deux de ces corsaires, Luc de la Haye, sieur de la Villestreux, et Pierre Perrée du Coudray, plus tard sieur de La Villestreux.

Ces deux personnages étaient parents ; leur sort fut commun en différentes circonstances, et ils feront l'objet principal du récit.

Nous examinerons ensuite, pendant la période la plus brillante des expéditions à la mer du Sud, les services de celui des deux qui devait survivre, en conservant le lien, qui leur était commun, du nom et des souvenirs.

Ces deux existences conjuguées retiendront l'attention, sans l'absorber, et serviront de fil conducteur pour situer, dans un plan uniforme, les personnages et les faits.

02

Dans la rue du Boyer, autrefois rue du Bé, à Saint-Malo, presqu'au coin de la place Broussais, se trouvent encore quelques vieilles maisons, qui ont conservé leur caractère architectural du dix-septième siècle.

Dans l'une d'elles,« au bas de la rue du Bé », dit un document de l'époque, habitait vers 1650, Nicolas Perrée, sieur du Rocher, armateur et corsaire, dont la famille était établie à Saint-Malo depuis trois générations.

Il avait épousé, très jeune, une Malouine, Jeanne Fanton, et en avait eu six enfants. Son second fils, Pierre Perrée du Coudray, né à Saint-Malo le 23 décembre 1656, s'était marié à 29 ans, le 23 mai 1685, à Hélène Vital de Montgrué, dans la charmante chapelle Saint-Aaron, petite, simple, mais évocatrice.

Pierre Perrée du Coudray avait fait de bonnes études, avant de se consacrer à la mer, car ses rapports sont d'un style correct, et d'une belle écriture, que termine la signature « du Coudray Perrée », dont le fac-similé est ci-contre.

C'était un usage courant, à Saint-Malo, d'intervertir les noms. Ainsi du Guay Trouin, qui s'appelait en réalité, René Trouin, sieur du Guay, signait du Guay Trouin. Il en fut de même pour bien d'autres qu'on pourrait citer.

Les premières années de du Coudray Perrée, sur mer, furent celles de tous les jeunes gens de son entourage. Il montait les navires de son père ; plus tard ceux de son beau-père, le sieur Vital de Montgrué, armateur, puis capitaine des vaisseaux du Roi, en 1682 ; ou bien ceux de son cousin et ami, Luc de la Haye, sieur de La Villestreux.

Celui-ci, né à Saint-Malo le 16 octobre 1652, allait tenir de son père qui avait fait une brillante carrière dans la marine royale, et qui, comme chef d'escadre en 1672, avait été chargé par la compagnie des Indes, de protéger l'établissement d'un comptoir à Ceylan, dans la baie de Trinquemalé. À peine y eut-il pris possession d'une petite île qu'il avait fait fortifier, qu'une escadre hollandaise de 14 vaisseaux, portant mille hommes de troupe, et deux mille nègres armés, s'opposa à son ravitaillement à Ceylan. Il laissa, alors, une garnison dans le fort, avec un bateau, le Saint-Jean-Baptiste, pour assurer la liaison, et se dirigea vers la côte de Coromandel, où il s'empara d'une ville importante, Saint-Thomé.

Pendant ce temps, les Hollandais prenant ouvertement parti contre lui, enlevaient le bâtiment et le fort, qu'il avait laissés devant Ceylan, et venaient l'assiéger dans Saint-Thomé, qu'il fût

obligé d'évacuer après des péripéties diverses, et après un siège qui dura deux ans, car il ne rentra en France que le 6 septembre 1674.

Tandis que son père se distinguait ainsi aux Indes, Luc de la Haye, sieur de La Villestreux, armait lui-même, et commandait des bâtiments, pour la course ; en 1677, il prenait ou brûlait des baleiniers hollandais, sur la côte du Groënland ; en 1682, il commandait le St-Luc, pendant une expédition qu'il fit à Cadix du 15 avril au 17 novembre.

Ce voyage fut marqué par une épouvantable tempête de cinq jours, et par les rixes, suivies de mort d'hommes, de son équipage, dans les rues de Cadix, pendant lesquelles le chirurgien du bord, intervint, plus pour donner des coups d'épée que pour les guérir.

Peu d'années après, s'ouvraient les hostilités contre l'Angleterre et la Hollande ; les mers étaient sillonnées d'ennemis ; le commerce devenait de plus en plus difficile ; toute l'activité se porta, peu à peu, vers la guerre de course.

Toutefois, pendant les premiers temps, elle donna peu de résultats, car les déclarations des corsaires, à leur rentrée dans le port de Saint-Malo, qui sont contenues dans 17 gros in-folios, reliés en parchemin, pour la période de 1686 à 1697, ne commencent guère à être intéressantes, qu'en 1688.

Le nombre des prises s'élève alors graduellement d'année en année, jusqu'en 1692, puis fléchit jusqu'à la fin de la guerre. Il est vrai que le nombre des prises indiqué par les registres du port de Saint-Malo, ne donne qu'une idée très incomplète du total des prises faites, car les corsaires convoyaient constamment, vers un

port voisin du lieu de l'action, sous la conduite d'un cadre désigné à cet effet, les navires ou les vaisseaux capturés.

En 1686, le 5 janvier, Luc de La Villestreux commande le Saint-Thomas, qui portait probablement ce nom en souvenir de la côte de Coromandel.

En 1688, le 17 février, du Coudray Perrée est armateur de l'Amitié, que commande le sieur de la Branchardière.

Mais il n'est guère question, encore, de combats, ni même de prises. C'est en 1689, que nous entrons dans le vif de l'action.

Ala fin de l'année 1689, Luc de La Villestreux montait le St-Antoine, de 600 tonneaux, une des plus belles frégates du port, dont il était lui-même armateur, avec le sieur Gautier de la Palissade ; elle était armée de 56 canons, dont six de fonte, et « d'autres menus armements », et comptait 350 hommes d'équipage.

Le commandant du St-Antoine sortit du port de Saint-Malo le 29 novembre, et se dirigea vers les parages des îles Sorlingues, où il aperçut, quinze jours après, un navire portant pavillon anglais, qui semblait venir du canal de Bristol.

Il lui donna la chasse, sous pavillon français, l'atteignit en peu de temps, et s'en rendit maître, après lui avoir tiré quelques coups de canon et de mousquet.

C'était le Blessing, de 120 tonneaux, avec un chargement de riches étoffes.

Après avoir mis, à bord de sa prise, un officier et quelques hommes pour la conduire à Saint-Malo, le sieur de La Villestreux

continua sa course et fut assez heureux pour rencontrer, dès le lendemain, un navire, portant pavillon anglais, dont il se rapprocha pour lui crier d'amener son pavillon, ce qui fut fait aussitôt, et sans résistance.

Ason bord, se porta, aussitôt, un lieutenant du St-Antoine, le sieur Dupont Tranchant, qui apprit que le bâtiment s'appelait la Satisfaction, qu'il venait de Ceylan et allait à Londres, avec une forte cargaison de sucre, 2.000 piastres en numéraire, et de la vaisselle d'argent en grande quantité.

Mais, le capitaine anglais, qui avait été amené à bord du St-Antoine déclara, spontanément, au sieur de La Villestreux qu'une autre somme d'argent n'avait pas été découverte.

Tous deux se rendirent alors sur la Satisfaction. Ils y firent une enquête, des perquisitions ; firent même fouiller une partie des matelots, et « ayant appris qu'un de ceux-ci avait séparé de l'argent, ils le firent venir et lui demandèrent où il l'avait pris ; et il avoua qu'il l'avait pris dans une chaloupe, où se trouvaient des sacs d'écus, et qu'il l'avait séparé avec plusieurs hommes de l'équipage ».

Le rapport ajoute que le matelot fut mis aux fers, et que la somme détournée se montait à 15.000 écus.

Cette opération dut se terminer de bonne heure, car le même jour, le commandant du St-Antoine prit un autre bâtiment anglais.

Il fit voile, aussitôt, pour Saint-Malo, « conjointement », avec ses deux prises, et y arriva le 25 décembre.

Après cette opération, aussi rapide que fructueuse, le sieur de La Villestreux ne devait avoir qu'un désir, celui de recommencer.

Il le réalisa, car dès le 22 mars 1690, moins de trois mois après son retour, il retournait dans la Manche sur le Saint-Antoine.

Mais, cette fois, il n'était plus seul ; le Comte-de-Revel et la Joyeuse (22 canons, 200 tonneaux, 118 hommes d'équipage) l'accompagnaient.

Le premier était commandé par le sieur des Saudrais Dufresne, et le second par le capitaine Claude Raoul, tous deux de grand renom.

Ces trois navires étaient « en compagnie et société », suivant la coutume existant entre capitaines « ayant bonne opinion les uns des autres », et même entre corsaires et vaisseaux du Roi, les accords et pactes se faisant, dans les deux cas, sous conditions.

Dans la matinée du 4 avril, vers 8 heures, au sud des côtes d'Irlande, le Saint-Antoine qui était en tête, aperçut un gros bâtiment auquel il donna la chasse, et dont il se rapprocha à deux portées de canon, vers 2 heures de l'après-midi.

Àce moment, à 40 lieues environ au sud du Cap Clare, la Joyeuse et le Comte-de-Revel, qui n'étaient pas aussi « avantageux de toile » que le Saint-Antoine, suivaient fort loin.

Néanmoins, le bâtiment poursuivi ayant arboré le pavillon hollandais, le Saint-Antoine fonça sur lui, et arrivé à portée de pistolet, lui envoya quatre volées de coups de canon et de mousquet.

Le combat, auquel la Joyeuse ne prit part qu'à la fin de la journée, continua, jusqu'à une heure du matin, avec des alternatives diverses, pendant lesquelles la mer démontée fit échouer, plusieurs fois, les tentatives d'abordage du Saint-Antoine.

Àla fin de la nuit, les deux navires français observaient leur adversaire ; mais il ne recommencèrent à combattre qu'au petit jour, par un « temps rude » jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

Àce moment, le navire ennemi, qui était de 400 tonneaux environ avec 34 canons et 250 hommes d'équipage, et qui s'appelait la Justice, avait « toutes ses manœuvres coupées », et fut obligé de « mettre en panne, pour changer de toiles, repasser et raccommoder ses manœuvres ».

Les deux frégates françaises, fatiguées par la poursuite, par l'état de la mer, et par le combat, suspendirent aussi le feu, et firent de même, tout en continuant à serrer la Justice de près, pour l'empêcher de s'échapper.

C'est ainsi que se passa la fin de la journée, et toute la nuit.

Puis, le lendemain matin, « voyant qu'il faisait très gros temps, et apparence de continuation d'iceluy, qui indubitablement lui aurait fait perdre l'ennemi », le sieur de La Villestreux résolut, vers 8 heures du matin, de s'en rapprocher, à portée de mousquet, pour lui donner le coup de grâce.

La Joyeuse et le Comte-de-Revel, séparés du Saint-Antoine par la nuit, et par le gros temps, étaient en vue, mais à grande distance.

Les premières décharges du Saint-Antoine brisèrent le grand mât de la Justice, déjà privée, depuis la veille, de son mât

d'artimon.

Combat du « Saint-Antoine » monté par le sieur de la Villestreux et du Vaisseau Hollandais « la Justice », le 4 Avril de l'an de grâce 1690.

On vit alors, le capitaine hollandais paraître à la poupe, et faire signe qu'il se rendait.

Aussitôt, le commandant du Saint-Antoine fit cesser le feu, et, un instant après, tirer un coup de canon pour faire savoir à ses camarades que le combat avait pris fin.

Ceux-ci se rapprochèrent alors, au point de venir, presque, ranger le Saint-Antoine.

Le temps était, à ce moment « tellement impétueux », dit M. de La Villestreux, que la chaloupe montée par M. du Pin le Fer, second capitaine du Saint-Antoine, et par douze hommes qui se rendaient à bord de la Justice pour en prendre possession, sombra en y arrivant.

Les gens de la Justice parvinrent à les sauver tous, mais il fut impossible de communiquer avec eux, et de leur porter secours, pendant 24 heures.

Car il s'agissait bien encore de leur venir en aide ; la Justice avait pris beaucoup d'eau, « tant par son défaut, que par les coups de canon qu'elle avait reçus ; jusque là, qu'il y avait plus de deux pieds d'eau entre ses ponts, et qu'on fut obligé de jeter à la mer six pièces de canon, qui roulaient sur les gaillards, défonçant le bord, et empêchant les officiers et matelots de se tenir sur le tillac et de radouber le bateau, qui roulait extraordinairement, et prenait de l'eau par dessus son gaillard d'arrière ».

La troisième nuit, depuis le début de l'action, fut donc aussi terrible que les précédentes.

Puis, le lendemain, le temps s'étant un peu calmé, les trois frégates envoyèrent des officiers et des matelots à bord de la prise, prendre possession d'une partie de la cargaison, et ramener le capitaine hollandais, Adrien Vorholt.

L'escadre mit ensuite à la voile pour se rendre à Saint-Malo avec la Justice, remorquée par le Saint-Antoine.

Elle doubla le cap Fréhel, le 11 avril, et mouilla le même jour en rade de Rance.

Quelques jours après, le tribunal des prises se réunissait, sous la présidence du sieur Richome de la Touche, lieutenant général de l'amirauté de Bretagne, et établissait le dossier de la prise de la Justice, qui existe encore à Saint-Malo.

On y trouve les déclarations des capitaines ; la traduction du rapport du capitaine hollandais, qui dit appartenir au port d'Amsterdam ; la traduction des lettres et documents trouvés à bord ; les procès-verbaux ; l'énumération de la cargaison ; l'indication, par lots, des objets et marchandises, mis en vente, par adjudication. On y voit que la Justice contenait de la soie, de l'indigo, de la cochenille, vendue pour un total de 280.000 livres ; de la vaisselle, et des barres d'argent, pesant, environ, 5.000 marcs. On y remarque enfin une note manuscrite disant « le 10 pour cent à monseigneur de Chaulnes ». Mais le total général de la valeur de la cargaison et du produit des ventes, n'est pas indiqué.

Pendant l'année suivante, en 1691, il n'y eût pas de faits d'armes très importants, sur mer.

Duquesne s'empara de quelques vaisseaux anglais et hollandais, aux Indes Orientales.

Le comte d'Estrées se trouvant, avec une flotte, dans la Méditerranée, y eut quelques engagements devant Barcelone et Alicante.

Tourville ramena plusieurs bâtiments anglais à Port-Louis.

Plus au nord, Jean-Bart et le comte de Forbin rentrèrent à Dunkerque, avec des prises estimées un million 500.000 livres.

Les Malouins firent aussi de nombreuses prises, car, dans leur port seulement, ils ramenèrent plus de soixante navires ennemis.

Mais Luc de La Villestreux ne semble pas y avoir participé, car nous savons seulement qu'il céda, à cette époque, le commandement de sa frégate le Saint-Antoine, à du Coudray Perrée, qui allait l'employer, l'année suivante, à une mission dont nous parlerons.

Ce fut, enfin, pendant cette même année 1691 que du Guay Trouin, le héros naval populaire, âgé de 18 ans, reçut pour la première fois un commandement.

Il s'était distingué, l'année précédente, pendant un combat sur la Manche, où le choc d'un abordage l'ayant fait tomber à la mer, il fût assez heureux pour être sauvé par quelques gens de son équipage, « qui, » dit-il, « me tirèrent par les pieds à bord de nôtre vaisseau. Etourdi de cette chute, et mouillé par dessus la tête, je ne laissai pas de sauter à bord de l'ennemi, et de contribuer à nous en rendre maîtres… Cette aventure me fit tant d'honneur que, malgré ma grande jeunesse, ma famille me jugea digne d'un petit commandement ».

On lui confia donc, une flûte de 14 canons avec laquelle il fut jeté, par un coup de vent, dans la rivière de Limérick.

« J'y fis descente », dit-il, « je m'emparai du château de lord Clare, et brûlai deux vaisseaux marchands, échoués à terre, malgré un détachement de la garnison de Limerick qui voulait s'y opposer ».

« Mais, comme la flûte que je montais n'allait pas bien, et que ce défaut m'avait fait manquer de bonnes occasions, on me donna, quand je fus de retour à Saint-Malo, le commandement d'une meilleure frégate de 18 canons, le Coëtquen ».

Avant de suivre du Guay Trouin pendant cette nouvelle croisière, en 1692, nous citerons une relation faite par le sieur de Souquetière, un corsaire moins célèbre, mais dont la carrière présente, néanmoins, quelques pages brillantes.

Àla fin de 1691, André Levêsque, sieur de la Souquetière, commandait le Jean-de-Grâce, de 200 tonneaux, avec 22 canons, et 150 hommes d'équipage. Il avait, comme second, Nicolas Perrée, frère aîné de du Coudray Perrée.

Après avoir croisé, quelque temps, dans la Manche, le Jean de Grâce avait capturé un bâtiment hollandais, les Armes du Roi, de 180 tonneaux. Il l'avait ramené à Granville, et avait repris sa course en se dirigeant sur Brest.

Puis, la Souquetière sort de la rade de Brest, sur le Jean de Grâce. Il prend un bâtiment espagnol qui venait de Saint-Sébastien, et il le fait conduire au port.

Huit jours après, il rencontre à 30 lieues à l'ouest des îles Sorlingues, quatre navires anglais ; il les poursuit, et en prend un de

160 tonneaux, après lui avoir envoyé une volée de coups de canon. C'est un navire chargé de soie, allant à Londres, et appelé le Neptune.

Le sieur de la Souquetière le fait suivre, après avoir mis un officier et quinze hommes à son bord, puis il se lance à la poursuite des trois autres bâtiments, les rejoint, s'attaque à l'un d'eux, lui livre un combat de quatre heures et lui abat deux mâts.

Le navire ennemi est obligé d'amener, mais le combat l'a mis dans un tel état, qu'on est forcé de le couler, après avoir pris la cargaison et fait monter l'équipage à bord du Jean de Grâce.

Survient alors un ouragan, qui oblige la Souquetière à relâcher, avec sa prise, sur la côte de Bretagne. Pendant ce temps d'arrêt, dix-huit hommes désertent avant le retour à Saint-Malo.

Ce dernier fait n'était pas rare. Il s'était produit, peu de temps avant, sur le Coëtquen, qui était rentré à Saint-Malo le 14 août de la même année 1692.

Le rapport que fit du Guay Trouin, comme commandant du Coëtquen, est intéressant parce qu'il est unique à Saint-Malo.

Si l'on parcourt, en effet, tous les registres contenant les déclarations des corsaires, on est surpris, d'abord, de n'y trouver qu'une seule fois la signature de du Guay Trouin, c'est à la fin du susdit rapport.

En réalité, ce fait n'est pas aussi étrange qu'il paraît, car parmi les corsaires se trouvaient des hommes comme du Guay Trouin, plus ambitieux de gloire et d'honneurs, que de réalités lucratives.

Ceux-là entrèrent dans la marine royale, malgré son joug et ses servitudes ; et l'on peut dire que du Guay Trouin fut du nombre. Car, à 20 ans, il commandait déjà le vaisseau le Profond ; à 21 ans, il commandait la Diligente ; à 22 ans, le François ; tous étaient des vaisseaux du Roi, et, par la suite, il en fut de même.

Il dirigeait, il est vrai, presque tous ses armements lui-même, mais à Brest, en utilisant les ressources de l'État.

Il fut, successivement, capitaine de frégate, capitaine de vaisseau, chef d'escadre, lieutenant général, et ses opérations se faisaient, presque toujours, en escadre, d'après des instructions reçues de Versailles.

D'autres corsaires, tout en étant fidèles serviteurs du Roi, tout en prêtant leur concours, en toutes circonstances, à la marine de l'État, préféraient l'imprévu des voyages et des aventures, et, surtout, leur indépendance.

Ces derniers, comme plus tard Surcouf, restèrent corsaires, sans qu'on puisse donner à ce terme un sens péjoratif, qui ne serait applicable à aucun des Malouins dont s'honore la marine française.

Le rapport sur les opérations du Coëtquen, doit être donné intégralement, parce que les faits, qu'il relate, ne sont pas absolument conformes à ceux qui se sont produits, à la même époque, d'après la narration des mémoires de du Guay Trouin. Il est ainsi conçu :

« René Trouin, sieur du Gué, capitaine du navire le Coëtquen, 18 pièces de canon, 140 hommes d'équipage, est sorti du port de

St-Malo, le 4 juin 1692 ».

« Le déclarant a croisé sur la côte d'Angleterre ; donné la chasse à un navire anglais, jusque dans la rade de Monsbée, lequel vaisseau ennemi ayant échoué, le déclarant ayant mouillé sa frégate à la portée de canon, et son câble ayant cassé, fut obligé de laisser l'ennemi à l'ancre, et d'appareiller pour éviter son naufrage. »

« Le 9 du même mois, il a pris un navire anglais chargé de tabac, dans lequel il a mis un équipage suffisant pour le conduire dans ce port, où il est arrivé ».

« Et ayant, après, rencontré un navire danois, auquel il a pris une barrique d'eau de vie, qui était à demi vide, et une douzaine de petits avirons dont il avait besoin ; et continuant sa course, il a rencontré le navire Saint-Aaron, en compagnie duquel ils ont fait cinq prises de vaisseaux anglais, sur lesquels, ayant mis des équipages, pour les conduire en ce port, et dont il est arrivé quatre, l'autre ayant été repris par les Anglais. »

« Après lesquelles prises, le déclarant étant venu les convoyer, fût obligé de relâcher à Erqui, le 24 juin dernier, et d'y demeurer jusqu'au 12 juillet, qu'il en sortit ; et le lendemain, fut obligé d'y relâcher encore, étant observé par les navires ennemis, et de n'en sortir que le 25 juillet. »

« Le 30 juillet, étant proche de Kinsale, côte d'Irlande, il a fait une prise qu'il a envoyée à Brest».

« Le 4 de ce mois, étant dans le détroit de Saint-Georges, a pris un navire anglais qu'il a envoyé à Brest. »

« Le 9, il a encore pris une flûte anglaise, chargée de sucre et de coton, qu'il a été forcé d'abandonner à six gros navires qu'il a trouvés à environ 25 lieues du cap d'Ouessant ».

« Ensuite de quoi, n'ayant plus que fort peu de vivres, il a été obligé de relâcher en ce port de Saint-Malo, où il est entré le 14 de ce mois.»

« Ajoute, qu'aux relâches qu'il a faites, tant à Erqui qu'à Bréhat, il lui a déserté le nombre de 37 hommes ».

« Signé : René TROUIN. »

Tandis que du Guay Trouin relâchait à Erqui, à la fin de juin 1692, le Saint-Antoine, commandé par du Coudray Perrée, se rendait de Saint-Malo à Bertheaume, à l'ouest de Brest, pour y embarquer l'abbé d'Estrées, ambassadeur du Roi en Portugal.

Celui-ci a donné des détails, à ce sujet, dans sa correspondance, conservée aux archives des affaires étrangères.

Il raconte, notamment, qu'il était arrivé à Saint-Malo, avec l'ordre du Roi de s' embarquer sur une galère gênoise, neutre par conséquent, qui lui aurait permis d'arriver sans risques, à Lisbonne.

Mais, d'après les avis qu'il eut à Saint-Malo, il préféra se confier, avec son nombreux personnel, et tout son matériel, qu'il énumère, à un des corsaires en rade.

Après avoir obtenu l'autorisation du comte de Pontchartrain, secrétaire d'État de la marine, il s'entendit avec le capitaine du Saint-Antoine, dont la marche était très rapide, et qui, par son

fort tonnage, se prêtait au transport de personnages nombreux et d'importance.

Mais, pour diminuer la longueur du voyage, et, par conséquent, ses risques, il fut décidé que le départ aurait lieu de Bertheaume, où le Saint-Antoine retrouva ses passagers.

Après une traversée très rapide, et sans incidents, malgré les nombreux vaisseaux de guerre ennemis aperçus en route, le débarquement eut lieu, avec le cérémonial habituel, devant la tour de Bélem, à Lisbonne.

Le Saint-Antoine rallia, ensuite, le port de Saint-Malo, où du Coudray Perrée reçut, de l'abbé d'Estrées, des témoignages de reconnaissance assez flatteurs pour lui être sensibles.

Au retour du Saint-Antoine à Saint-Malo, Luc de la Villestreux en reprit le commandement pour préparer une croisière dans l'Océan, et sur les côtes de la péninsule ibérique.

Quant à du Coudray Perrée, il s'était mis en rapport avec l'armateur Nicolas Piednoir, sieur du Prez, pour armer en guerre le Beaulieu (250 tonneaux, 30 canons, 185 hommes d'équipage).

Une partie de l'hiver se passa donc, pour eux, en préparatifs.

Dès le mois de janvier, le commandant du Saint-Antoine eût hâte d'atteindre les côtes du Portugal pour s'y trouver au début du printemps, et se rendre, de là, dans les parages du détroit de Gibraltar, passage obligé pour les bâtiments ennemis.

Il mit donc à la voile le 18 janvier 1693, fit la traversée par une mer très calme, et doubla l'embouchure du Tage avant la fin du même mois. Arrivé à la hauteur du cap Saint-Vincent, il donna la

chasse à un gros navire anglais, qui se rendit sans résistance, et qui s'appelait le Saint-François, de Londres, capitaine Nicolas Osmond, en route pour Livourne.

Apeine les dispositions étaient-elles prises pour emmener le Saint-François, qu'apparurent à l'horizon, vers l'ouest, trois forts bâtiments.

Le sieur de la Villestreux s'étant vite rendu compte, « à l'aide de sa lunette d'approche », que c'étaient des vaisseaux de guerre anglais, il abandonna sa prise, et se dirigea à toutes voiles, vers Faro, en longeant la côte pour mettre le cap Saint-Vincent entre lui et ses ennemis.

Il comptait rayonner, dans ces parages, en prenant, comme base, la ville de Faro, qui, siège d'un évêché, peuplée de près de 10.000 habitants, possédant des établissements de crédit, des ressources de toutes sortes, et un port bien abrité, lui offrait toutes facilités nécessaires pour la suite des opérations.

Peu de jours après, il rencontra un bâtiment armé de 30 canons, l'Anne-Elisabeth, qu'il rejoignit, et qui se rendit, sans résistance, à la première sommation.

Ce bâtiment, commandé par le capitaine Charles Keint, de Londres, avait une magnifique cargaison d'étoffes, dont la partie la plus importante fut placée à bord du Saint-Antoine. L'Anne-Elisabeth fût ensuite coulée. Quant au capitaine, on le déposa à terre, avec son équipage, après l'avoir rançonné.

Reprenant sa course, le Saint-Antoine se trouvait, le 5 février, à environ 15 lieues au sud de Faro, où il prit deux bâtiments an-

glais sans grande valeur, qui furent brûlés, après prélèvements sur les cargaisons.

Une partie des équipages fût mise à terre, en chaloupes ; on en retint le reste, comme ôtages, avec les capitaines, qui signèrent deux traites de 3.460 livres chacune, et qui ne furent rendus à la liberté qu'après paiement de la rançon par le consul anglais, à Faro.

Apeine cette opération était-elle terminée, qu'apparût un autre bâtiment anglais.

Le Saint-Antoine le poursuivit et s'en empara, à la première sommation.

C'était le Prince Edouard. Il venait de Santa Cruz des Canaries, avec une très belle cargaison qui fut vendue par les soins du consul français à Faro.

Ala suite de ces prises successives, le SaintAntoine, sur lequel on avait entreposé le numéraire saisi, et les objets les plus précieux, était tellement encombré de marchandises d'une grande valeur que son commandant résolut de rentrer à Saint-Malo.

Il fit donc voile vers l'ouest, puis vers le nord, et se trouvait, au commencement du printemps, à 30 lieues environ à l'ouest de la rade de Brest, lorsqu'il rencontra un navire hollandais, le Port en Port, chargé de denrées coloniales et de plumes de barbarie.

Après un engagement de courte durée, le pavillon ennemi fut amené ; les mesures venaient d'être prises pour prendre possession de l'importante cargaison, et pour ramener le capitaine hollandais Florez Martin, avec son équipage prisonnier, à bord du

Saint-Antoine, lorsqu'on aperçut deux vaisseaux de guerre anglais.

Le sieur de la Villestreux voulut alors rentrer dans la rade de Brest ; mais, entouré d'une forte brume, il y renonça ; il reprit la pleine mer, et se dirigea, avec sa prise, sur la Rochelle.

Cinq lieues avant d'y arriver, il se trouva en présence d'une frégate de 40 canons, portant pavillon anglais.

Après un instant d'hésitation, se sentant favorisé par le vent, il mit le cap sur l'ennemi, et après avoir jeté la terreur et la mort, dans ce gros bâtiment, par plusieurs salves de coups de canon, de mousqueterie, et de grenades, il le vit tournoyer pour essayer d'échapper à un abordage menaçant.

Bien que privé de son mât de misaine, qui venait d'être abattu dans le combat, le Saint-Antoine poursuivit son adversaire jusqu'à la nuit, en lui tirant plus de 200 coups de canon.

Mais alors, Luc de la Villestreux jugea inutile de pousser plus loin ; il abandonna la lutte, et rentra dans le port de la Rochelle, pour s'y ravitailler et pour y faire réparer les avaries de sa frégate.

Peu après, le 13 avril, il arrivait à Saint-Malo, avec sa dernière prise.

Peu d'expéditions de ce genre surpassent, par la rapidité, et par l'importance du succès, celle que venait de faire le Saint-Antoine sur les côtes du Portugal.

On comprend donc que du Guay Trouin, en parlant du sieur de la Villestreux, l'ait qualifié de « capitaine de réputation ».

On conçoit, aussi, l'effet que produisaient, sur l'ennemi, de pareils exploits, renouvelés par des hommes tels que Saudrais Dufresne, Claude Raoul, de la Fontaine Legoux, Etienne Piednoir, de Maupertuis, le Fer, de la Moinerie Miniac, Boscher des Aulnois, de Beaubriant Lévesque, Jehan et Alain Porée, de Bélisle Pépin, du Fresne Potier, du Tertre, Tréhouart, que l'on citait alors à Saint-Malo parmi bien d'autres.

Il n'est pas douteux qu'après avoir débarqué à Saint-Malo, Luc de la Villestreux ait rencontré du Coudray Perrée, et qu'en lui faisant part de ses prouesses, il lui ait donné le désir de les égaler.

Mais, comme il arrive parfois, ce fut le contraire qui se produisit.

Cette campagne qui allait s'ouvrir sous les meilleurs auspices ; que du Coudray Perrée allait entreprendre, sur le Beaulieu, de compagnie avec une frégate de même force, le Saint-François-d'Assise, commandé par le sieur de la Touche Porée, camarade d'une haute valeur, devait se terminer par un grand déboire.

Les lettres de marque lui furent accordées le 4 mai 1693, et il mit à la voile trois semaines après, avec le Saint-François d'Assise, pour se diriger vers les côtes d'Irlande.

Dès le commencement de juin, les deux frégates rencontrèrent deux navires hollandais, richement chargés, qu'elles prirent sans difficultés, et qui furent conduits à Brest, par le lieutenant de la Vallée, du Beaulieu.

Puis le 12 juin, à la pointe du jour, elles donnèrent la chasse à une flûte qui ne fut rejointe qu'après une course longue et mou-

vementée, par une forte mer, et qui arbora alors, le papillon suédois.

Ce premier insuccès rappelle un contretemps analogue, arrivé à du Guay Trouin dans les premiers mois de la même année et qu'il raconte ainsi. : « Cette campagne fut des plus malheureuses. Je croisai trois mois, sans faire aucune prise, et j'essuyai un assez fâcheux combat de nuit, avec un vaisseau de guerre suédois, qui, me prenant pour un Turc, me combattit le premier, et s'y opiniâtra jusqu'au jour, qui lui fit connaître son erreur. Pour comble de malheur, la fièvre jaune se mit dans mon équipage, etc. »

Dans l'ardeur de la poursuite, et à cause du mauvais temps, le Beaulieu et le Saint-François d'Assise avaient sérieusement souffert dans leurs voiles.

Après avoir partiellement réparé ces avaries, les deux capitaines convinrent de se rendre isolément à Lisbonne, de s'y rejoindre, et d'y faire caréner et ravitailler leurs navires.

Cette funeste habitude, des corsaires malouins, de se séparer en cours d'opérations, n'avait pas échappé à la vigilance des autorités navales, car le chevalier de St-Maure, adjoint au gouverneur de Saint-Malo, écrivait à la même époque au secrétaire d'État de la marine : « J'ai vu M. de Gastines, au sujet des corsaires de cette ville, et je lui ai communiqué vos intentions afin de pouvoir les résoudre à naviguer plus ensemble qu'ils ne le font, et à éviter, par là, à être tant exposés. Je crois qu'il sera cependant difficile de les obliger à suivre cet ordre, à moins que vous ne donniez un ordre absolu, qu'ils ne puissent faire autrement sans quelque peine. »

Quoi qu'il en soit, cette séparation du Beaulieu et du Saint-François d'Assise, dans des parages sillonnés par des vaisseaux de guerre ennemis, devait être fatale.

Deux jours après sa rencontre avec la flûte suédoise, par temps très brumeux, en latitude de 48° nord, non loin d'Ouessant, et vers 8 heures du matin, du Coudray Perrée aperçut un gros vaisseau qui se rapprochait de lui, à quelques portées de canon, sous pavillon français.

Il prit, néanmoins, ses dispositions de combat ; et presqu'aussitôt, reconnaissant qu'il avait devant lui une force très supérieure, il voulut, en manœuvrant, reprendre l'avantage sur son adversaire, qui était sous le vent, et qui s'avançait à toutes voiles.

Mais, pour le Beaulieu privé de ses voiles d'avant, cette manœuvre était lente et difficile ; aussi, pendant qu'il l'exécutait, le capitaine du navire opposé s'étant rapproché, arbora le pavillon anglais, et en même temps, tira un coup de mousquet, immédiatement suivi d'une volée de coups de canon, qui dégréa le Beaulieu de son grand hunier.

Le sieur du Coudray Perrée riposta, alors, vigoureusement de toute son artillerie, et son équipage combattit « généreusement », suivant les termes de son rapport, pendant quatre heures.

Mais, le Beaulieu qui ne pouvait manœuvrer, était également hors d'état de tenir tête à un adversaire comme le Douvres, de 52 canons, de la marine royale d'Angleterre, auquel il avait à faire.

Il y aurait eu un moyen de salut, l'abordage ; mais il était inexécutable, par suite de la disproportion des deux vaisseaux, et

de la différence de niveau entre leurs ponts.

Bientôt les débris des voiles, des mâts abattus, les morts et les blessés encombraient les gaillards, et les ponts ; une grande partie, de l'artillerie était réduite au silence avant midi.

Alors, le commandant du Beaulieu, estimant sans doute que « démesure n'était pas prouesse », fut dans la « nécessité » de faire cesser le feu, et d'engager des pourparlers avec l'ennemi, comme devait le faire du Guay Trouin l'année suivante, sur la Diligente ; comme l'avaient fait, quatre ans auparavant, Jean Bart et Forbin, après une résistance qui leur avait valu le grade de capitaine de vaisseau, avec une gratification de 400 écus.

Un officier anglais vint donc à bord du Beaulieu, et fit transporter l'équipage sur le Douvres, qui le conduisit à Kinsale, sur la côte sud d'Irlande, où il arriva le 18 juin, à 8 heures du soir.

Kinsale était une ville de moins de 10.000 habitants, dont le commerce avait été autrefois très actif avec l'Espagne, comme le témoignait le style de ses maisons. Jacques II y avait débarqué en 1689, car il comptait de nombreux partisans, mais la ville avait été reprise, l'année suivante, par Marlborough.

Dans ce port de mer, où les facilités pour s'enfuir étaient grandes, tout l'équipage du Beaulieu fut néanmoins laissé en liberté relative, et très bien traité, contrairement aux habitudes existant, à cette époque, en Angleterre.

A Plymouth, notamment, où furent détenus Forbin, Jean Bart et du Guay Trouin, les officiers avaient la même prison que les matelots. Ils ne pouvaient acheter ni vivres, ni denrées. On retenait leurs lettres ; ils ne pouvaient recevoir aucune visite. Le géo-

lier trafiquait sur l'argent qu'on lui donnait pour les nourrir, et s'arrogeait le droit de mettre les officiers aux fers, pour des fautes légères, pour avoir fait du bruit, ou pour avoir désapprouvé le traitement qu'on leur infligeait.

Et voici ce qui était arrivé à Forbin :

« Quand je fus pris », dit-il dans ses mémoires, « ils me dépouillèrent nu comme la main, l'équipage s'accommoda de mes hardes. On me donna, en place, une camisole, et une grosse culotte, avec un trou sur la fesse gauche. Un matelot me donna ses souliers, et un autre me fit présent d'un mauvais bonnet. Dans le bel état où j'étais, je fus mené à Plymouth, chez le gouverneur. ».

Quant à du Coudray Perrée, il n'eut pas à se plaindre, sous ce rapport ; il fut bien logé ; on lui laissa tous ses effets ; mais comme Forbin, il fut conduit, le lendemain de son arrivée, chez le gouverneur qui l'interrogea longuement. Puis, quinze jours après il fut rembarqué, avec tout son équipage, sur un vaisseau anglais, qui le reconduisit en rade de Rance, devant Saint-Malo, où il fut remis en liberté, après qu'il eut rencontré, dit-il « plusieurs navires de guerre anglais dans la « Manche. ».

Cette mesure bizarre fut-elle dictée par la déloyauté du commandant du Douvres, qui n'avait arboré le pavillon anglais qu'au moment où il tirait sa première salve sur le Beaulieu, ou par un accord réciproque, à la suite de l'action ? Du Coudray Perrée n'en fait pas mention ; car son rapport est empreint de simplicité, de franchise, à l'exclusion de toute forfanterie, de tous commentaires, et de toute critique.

Ce rapport, établi le 9 juillet, le lendemain de l'arrivée de du Coudray Perrée à St-Malo, est contresigné par le sieur du Tertre,

second capitaine du Beaulieu ; par le sieur de la Chapelle, premier lieutenant ; par René Poulain, sieur du Clos ; Pierre Perrée, sieur du Rocher, lieutenants de vaisseau ; par les sieurs de la Maisonneuve et de l'Espine, enseignes.

Non seulement, on ne tint pas rigueur à du Coudray Perrée de ce fâcheux incident, mais on lui sut gré de sa belle défense, car il fut nommé peu de temps après, comme nous le verrons, au commandement du fort de la Conchée, l'un des plus importants de Saint-Malo, dès que celui-ci fut en état de contribuer à la défense de la ville, et au moment où une attaque des Anglais était imminente.

03

En 1693, St-Malo n'était pas en état de se défendre, sinon contre une attaque, du moins contre les effets du bombardement que préparaient les Anglais, en représailles des pertes infligées à leur commerce, par les corsaires de cette ville.

En avant de ses remparts formidables, la défense extérieure n'existait pour ainsi dire pas.

Dans l'île Cézembre, il n'y avait aucun ouvrage de défense. À la Conchée, des travaux venaient d'être entrepris, sur l'ordre de Vauban, mais ils ne pouvaient pas être terminés avant deux ans. Sur le Grand Bé se trouvait une batterie.

La défense mobile, si nécessaire pour empêcher les galiotes à bombes de venir mouiller près de la ville et de la bombarder, ne

comprenait que quelques chaloupes commandées par le chevalier de Saint-Maure, et deux galères, la Sublime et la Constante.

Car le Roi avait fait construire quinze galères à Rochefort, en 1690, pour les joindre à son armée navale du Ponent.

Elles y étaient restées jusqu'en 1692, sous les ordres du chevalier de Noailles, lieutenant général et commandant des galères de France. Puis, deux d'entre elles avaient été envoyées à Brest, deux à Saint-Malo, et les autres à Marseille.

Ces petits bâtiments auraient pu, grâce à leur faible tirant d'eau, s'opposer aux desseins de l'ennemi, en circulant dans les passes, et dans les mouillages à proximité de la ville, mais ils n'y avaient pas été exercés, comme l'indique le chevalier de la Pailleterie, appelé à les commander après le bombardement.

On s'attendait, cependant, d'un moment à l'autre, à l'attaque des Anglais.

Elle se produisit le 26 novembre, vers 2 heures de l'après-midi, avec 24 bâtiments, dont 10 gros vaisseaux et 5 galiotes ; celles-ci s'avancèrent jusqu'au Grand Bé, en lançant des bombes sur la ville.

Tous les hommes valides prirent aussitôt les armes. Les postes furent occupés en hâte, et l'artillerie riposta avec vigueur au feu de l'ennemi, tandis qu'une procession conduite par le chapitre de la cathédrale, faisait le tour des remparts en bénissant les combattants.

Le lendemain, 27 novembre, le bombardement, reprit, de midi à 7 heures du soir, et l'ennemi s'empara de l'île de la Conchée, puis de l'île Cézembre.

Le 28, au matin, le bombardement recommença avec intermittences ; mais de notre côté arrivaient des renforts, la milice de Dinan, 400 hommes d'infanterie, et deux compagnies de dragons, qu'amenaient messieurs de Chateau-Renault et de Coëtlogon, et au-dessus d'eux, le duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne.

L'arrivée de ce grand personnage fit sensation. « Il était adoré des Bretons », dira, plus tard, le duc de St-Simon ; « c'était, en effet, sous la corpulence, l'épaisseur, la pesanteur, la physionomie d'un bœuf, l'esprit le plus délié, le plus souple, le plus adroit à pousser ses avantages, avec tout l'agrément et la finesse possibles, joints à une grande capacité pour toutes sortes d'affaires, et la réputation d'une exacte probité, décorée à l'extérieur d'une libéralité, et d'une magnificence, également splendides. »

Sous une pareille autorité, le moral des assiégés devait singulièrement grandir, et leurs efforts allaient converger vers un résultat, déjà, en partie, atteint.

Dès le lendemain, se produisit un événement, sur lequel les assaillants comptaient pour obtenir la décision.

La journée avait été assez calme, et on croyait que l'ennemi s'était retiré, lorsque dans la nuit du 29 au 30 novembre, les Anglais lancèrent une machine, dite infernale, qui leur donnait de grandes espérances.

Elle avait été construite à la Tour de Londres, sur les plans donnés par le Roi Guillaume III, d'après le modèle d'une machine construite, en 1585, par l'ingénieur Jambelli, pour faire sauter le pont sur l'Escaut, qu'avait établi Alexandre de Parme, pendant le siège d'Anvers.

C'était une frégate, d'un faible tirant d'eau, qui contenait plus de 2.000 livres de poudre, avec une quantité prodigieuse de bombes, d'artifices et de mitraille.

Cette machine, activée par des voiles noires, se dirigea d'abord sur la tour de la poudrière, mais un coup de vent la détourna, et elle vint s'écraser entre la poudrière et le fort Royal.

Ce fut une formidable détonation, qui ébranla une partie de la ville, qui la couvrit de débris de toutes sortes, mais sans aucun autre résultat.

Après cet insuccès, la flotte anglaise renonçant à poursuivre l'attaque, prit le large, et disparut.

On raconte que le duc de Chaulnes profita du renvoi de quelques prisonniers au gouverneur de Jersey, pour lui faire connaître que la seule victime de ces quatre journées, dans la ville de Saint-Malo, avait été un chat, tué dans une gouttière.

L'effet insignifiant du bombardement fut attribué à l'insuffisance du matériel ennemi. « Ses bombes sont trop épaisses », écrivait, le 6 décembre suivant, le chevalier de la Pailleterie, « d'un fer trop liant, et contiennent trop peu de poudre, pour les faire crever. Il est constant que si l'ennemi avait su bombarder comme nous, la ville aurait été consumée, en peu de temps. »

Malgré l'échec de l'ennemi, on s'était rendu compte de la faiblesse de la défense extérieure, et des dangers auxquels elle exposait Saint-Malo. Aussi, le duc de Chaulnes poussa activement les travaux du fort de la Conchée, qu'il considérait comme un des plus importants, et en confia le commandement, quelques mois après, à du Coudray Perrée, dont il avait constaté les services

pendant ces journées d'épreuves, et auquel il fit parvenir un ordre ainsi conçu :

« La principale défense de cette place consistant dans l'opposition que les forts pourraient faire aux desseins des ennemis, par le prompt et le bon usage des batteries ; et étant nécessaire d'y établir, suivant les ordres et volontés du Roy, des personnes d'expérience, nous avons jeté les yeux sur le sieur du Coudray Perrée, pour y commander celles du fort de la Conchée, ayant sous lui le sieur Vieuville ; lesquels prendront entière connaissance, et soins, des poudres, boulets, et autres instruments, propres au service des mortiers, et canons, dont l'état leur sera donné par le marquis de Guémadeuc, lieutenant du Roy en Bretagne, et gouverneur de cette place ; leur ordonnera surtout, en cas d'approche des ennemis, de ne jamais tirer sur eux, qu'à juste portée. »

« Fait à Saint-Malo, le 9 de novembre 1694. »

« Signé : CHAULNES ».

Le commandement de du Coudray Perrée à la Conchée, fut de courte durée, car le marquis de Nesmond, chef d'escadre, fit appel, à cette époque, par ordre du Roi, aux corsaires Malouins, pour constituer une force navale dans la Manche, et pour y saisir cinq ou six mille Anglais, dont on signalait le prochain envoi à le Passage, en Espagne.

Le sieur de la Villestreux, qui venait de revenir sur le Saint-Antoine, des côtes d'Irlande, où il avait pris, à hauteur du cap Clare, un fort bâtiment anglais, l'Elisabeth, se déclara prêt à mettre à la voile, dès le mois de mars 1695, et demanda à du Coudray Perrée de le seconder.

Celui-ci accepta, bien qu'on puisse s' étonner qu'il ait consenti à ne pas être le premier, sur un bâtiment qu'il avait déjà commandé.

Mais le fait était fréquent, à cette époque ; du Guay Trouin, lui-même, fut nommé commandant en second sur la Dauphine, en 1702, après avoir été premier capitaine, et avoir dirigé des escadres pendant près de dix ans.

Il est d'ailleurs très probable que les liens de famille et d'amitié, qui unissaient les deux corsaires, furent la véritable cause qui les détermina à entreprendre cette campagne ensemble.

Le Saint-Antoine, portant les couleurs royales, sortit, donc, du port de Saint-Malo, le 2 mars, et répondit, par un coup de canon, à celui qui partait des remparts pour le saluer.

Il arrivait quelques jours après à la Rochelle, où le marquis de Nesmond réunissait, sous son commandement, le vaisseau du Roi l'Excellent, de 72 canons» qu'il montait ; le Pélican, de 50 canons, sous le chevalier des Augers ; le Fortuné, de 56 canons, sous M. de Beaubriant Lévesque ; le Français, de 48 canons, commandé par du Guay Trouin ; et le Saint-Antoine, par M. de la Villestreux.

Cette belle escadre sortit du port de la Rochelle le 1 avril.

Le 25 du même mois, étant à 35 lieues ouest des îles Sorlingues, vers 5 heures du soir, on aperçut trois vaisseaux de la flotte d'Angleterre : l'Espérance (76 pièces de canon, 400 hommes d'équipage), commandée par le sieur Robinson, chef de l'escadre ; l'Anglesey, (52 pièces de canon), et un brûlot.

L'escadre française, sous pavillon anglais, donna aussitôt la chasse à l'ennemi.

En avant, se trouvaient, à gauche, le Français, commandé par du Guay Trouin, et, à droite, le St-Antoine, tous deux à la même hauteur, et à quelques portées de canon l'un l'autre.

Le Français, dit du Guay Trouin dans ses mémoires, « joignit l'Espérance à bonne portée de fusil, et se préparait à l'aborder, avec dessein de ne pas lui tirer un coup avant d'avoir jeté les grappins à son bord. »

Àcette vue, le marquis de Nesmond, qui était en arrière, et à grande distance, fit tirer un coup de canon, tout en conservant le pavillon anglais. Ce signal ayant été interprété, par les officiers qui entouraient du Guay Trouin, comme un ordre pour surseoir à l' attaque, celui-ci fit, à contre-cœur, carguer une partie de ses voiles pour ralentir.

Les équipages des deux autres navires qui avaient tous les yeux sur lui, considérèrent même cette manoeuvre comme une défaillance.

Et, plus tard, comme du Guay Trouin s'en plaignait au marquis de Nesmond, celui-ci s'en excusa, en disant que son capitaine de pavillon n'avait pas fait attention, par méprise, au pavillon anglais, qu'il aurait dû faire abaisser avant le coup de canon.

Un quart d'heure après cet incident, le marquis de Nesmond, qui s'était rapproché, arborait le pavillon blanc, et faisait tirer un autre coup de canon, pour donner l'ordre de l'attaque.

Il était environ 6 heures du soir.

Du Guay Trouin fit « rappareiller » ses voiles, et, rapproché de l'Espérance, lui envoya toute sa bordée.

Au même moment, Luc de La Villestreux attaquait l'Anglesey, qui essayait de s'échapper à toutes voiles.

Ce fut, alors, un furieux combat, qui dura environ deux heures.

D'un côté, du Guay Trouin tira trois ou quatre bordées, et fut rejoint par le marquis de Nesmond, qui combattit l'Espérance si vivement, qu'il la démâta, et qu'il s'en rendit maître, après une belle résistance, à la tombée de la nuit.

De l'autre côté, après un violent engagement, le St-Antoine était parvenu, aux dernières lueurs du jour, à ranger de si près l'Anglesey, qui cherchait toujours à se dégager et à fuir, que Luc de La Villestreux et du Coudray Perrée, tous deux sur le gaillard d'avant, les armes à la main, firent monter, sur le pont, tous les hommes disponibles, et s'apprêtaient à faire battre la charge, après avoir jeté les grappins d'abordage, quand le petit mât de hune du St-Antoine fut coupé par une bordée de l'Anglesey, ce qui ralentit sa manœuvre.

Presqu'en même temps, le sieur de La Villestreux était frappé, à l'épaule, par un biscaïen, qui le jeta, sanglant et inanimé sur le pont.

Dans le désarroi qui suivit, et par une obscurité profonde, l'Anglesey accélérait sa fuite et parvenait à s'échapper.

Le St-Antoine avait fortement souffert. Il avait perdu dix hommes tués, 35 blessés et reçu « deux coups de canon dans son mât de misaine, trois coups dans la vergue du misaine ; un coup

dans le grand mât, qui ne tenait pour ainsi dire plus ; un autre coup pareil, dans la grande vergue ; deux coups dans le mât d'artimon. Deux canons de 12, quatre affûts étaient hors de service ; et l'on compta plus de 80 coups dans le corps du navire. »

Dès le lendemain du combat, à la pointe du jour, après avoir passé la nuit à réparer, partiellement, les avaries, l'escadre fit voiles vers la Rochelle.

Mais, en arrivant à hauteur de l'île d'Ouessant, le 1 mai, par une mer très forte, du Coudray Perrée, qui avait pris le commandement du St-Antoine, rejoignit l'Excellent en canot, et, montant à bord, exposa au marquis de Nesmond, de la part du sieur de la Villestreux mourant, son désir de rentrer à Saint-Malo, pour soigner les blessés, et préparer le navire à rendre de nouveaux services.

Le St-Antoine mouillait donc dans la Rance, le 5 mai au soir, en convoyant probablement l'Espérance, car le capitaine Robinson, commandant de l'escadre anglaise, sera signalé, comme étant prisonnier à Dinan, quelques mois après.

Le rapport de du Coudray Perrée, signé le 6 mai, et remis le même jour à l'amirauté, est contresigné par Gilles Morel, sieur de la Herperie, et Jacques Le Guay, sieur de Lisle, enseignes.

Si l'on compare le récit du combat des îles Sorlingues fait par du Guay Trouin, dans ses mémoires, avec celui de du Coudray Perrée, dans son rapport, on constate qu'ils sont d'accord sur le nombre des navires qui ont pris part à l'action, de part et d'autre ; sur les dates ; sur les heures, et sur le résultat des opérations.

Luc de La Villestreux succomba à sa blessure et fut inhumé, le 10 mai, dans la cathédrale de St-Malo.

Ases obsèques, figurèrent notamment tous les membres du Chapitre, car il était regretté, non seulement par ceux qu'il avait conduits sur mer, et au feu, mais aussi par les pauvres et les malheureux auxquels ses dispositions testamentaires faisaient de grandes largesses.

L'abbé Coyer le mentionnera au XVIII siècle, parmi ceux « qui firent tant d'honneur à St-Malo et à la France » ; et l'abbé Manet, dans les « Malouins célèbres », le citera comme un de « ces négocians habiles, qui allaient au feu comme à un triomphe ».

Cet intrépide corsaire laissait une veuve, qui prit sa succession comme « armatrice », mais il n'avait pas d'enfants. C'est ainsi que du Coudray Perrée fit l'acquisition du manoir de La Villestreux, et de la terre, située entre Saint-Malo et Saint-Coulomb ; noble, depuis les temps reculés, elle s'étendait jusqu'aux rivages, avec le droit d'épaves, et avait été autrefois le siège d'un bailliage.

De plus, le Roi voulant reconnaître les services de du Coudray Perrée, en même temps que ceux de sa famille et de ses ascendants, lui accorda le 29 novembre 1697, la charge de Conseiller et Secrétaire du Roi, avec le droit de porter le nom de La Villestreux, qui fut relevé par son fils aîné.

Quelques semaines après le retour du Saint-Antoine, le 13 juillet 1695, dans la soirée, par un temps superbe, l'ennemi reprenait l'offensive contre Saint-Malo, avec une flotte commandée par l'amiral Berkeley, forte de 70 navires, dont 20 grands vaisseaux, et composée, pour le reste, de brûlots, de galiotes, et de di-

vers bâtiments. Cette flotte mouilla à deux lieues au nord de la Conchée.

La nouvelle en fut donnée par M. de Kergrée, capitaine de frégate de la marine royale, envoyé à la découverte, qui signala l'arrivée des Anglais par plusieurs coups de canon, et par un pavillon rouge qu'il amena autant de fois qu'il avait vu de bâtiments ennemis.

Les mesures de défense ayant été prises activement par le comte de Polastron, lieutenant du duc de Chaulnes, l'attaque allait trouver, sur tous les points, une résistance énergique.

A 2 heures du matin, le 14 juillet, l'ennemi appareillait et mouillait, à une portée et demie de canon, au nord du fort de la Conchée.

Mais, ses préparatifs se prolongèrent, car ce ne fut qu'à 2 heures et demie de l'après-midi que quatre vaisseaux se rapprochèrent du fort, en ouvrant le feu, tandis que quelques galiotes, se joignant à eux, essayaient de ruiner les ouvrages, en envoyant deux cents bombes, dont deux seulement tombèrent sur le fort, tuant ou blessant deux hommes.

Après ce début assez insignifiant, l'ennemi retournait mouiller à une lieue au nord de la Conchée, tandis que les galères et les embarcations légères, venues de la ville, qui s'étaient portées à sa rencontre, se retiraient entre la Conchée et Saint-Malo.

Le lendemain, 15 juillet, au matin, l'attaque recommençait. Un officier ennemi vint d'abord reconnaître le côté du fort de la Conchée qui n'était pas armé. Il fut suivi, presqu'aussitôt, par

douze vaisseaux et par autant de galiotes, dont moitié restèrent à la voile, et les autres jetèrent l'ancre avant d'ouvrir le feu.

Ala faveur de la fumée, l'ennemi envoya bientôt un brulôt, qui essaya de s'accrocher au rempart de la Conchée, tandis qu'un autre bâtiment, « rempli d'artifice », s'efforçait de mettre le feu aux plateformes, en bois, des pièces.

Mais le courant fit dévier ces deux embarcations, qui touchèrent un rocher, et qui sautèrent, en projetant, sur les défenseurs du fort, des débris et des flammes, et en incendiant les logements, couverts de prélarts goudronnés.

Dans son rapport, le capitaine de la Marguerie, commandant du fort, dit qu'à ce moment, « son équipage, composé de toutes sortes de gens, était fort intimidé » et qu'il eut « beaucoup de peine à les remettre » ; puis il ajoute : « les ennemis, voyant cet accident, redoublèrent leur canon, et leurs bombes, et firent avancer des petits bâtiments, chargés de monde, pour faire quelque tentative, si nous étions trop en désordre ; mais la fumée diminuant un peu, dès que nous les vîmes, nous les canonnâmes, et ils se retirèrent au plus vite, vent arrière ; mais nos canons étaient fort élevés ; nos coups plongeaient de haut en bas, et ne pouvaient ni couler, ni démâter. »

Àce moment, profitant de la fumée qui enveloppait le fort, l'ennemi se rapprochait de la ville, avec une douzaine de vaisseaux et de galiotes, pour la bombarder.

Il repoussa, d'abord, les galères l'Emeraude et la Palme, commandées l'une par le chevalier de la Pailleterie, l'autre par M. de Langeron, et qu'accompagnaient quelques chaloupes, sous les

ordres de M. de Saint-Maure, lieutenant du gouverneur de la place.

Toutes ces embarcations prirent position au sud du Grand Bé, tandis que l'ennemi ouvrait le feu sur Saint-Malo, après s'être établi à la Fosse aux Normands.

Le bombardement continua toute la journée avec intermittences, mais la place et les forts répondirent si vigoureusement qu'avant 6 heures du soir, l'ennemi appareillait pour se reporter à une lieue au nord de la Conchée.

Dans sa retraite, il fut suivi par le feu des galères, et par celui du fort de la Conchée. Il abandonnait deux galiotes, après avoir mis le feu à l'une d'elles, dont on n'avait pas pu enlever deux mortiers et quatre petits canons, et qui partit à la dérive vers Saint-Briac, où elle échoua.

Le capitaine de la Marguerie termina son rapport en disant que, pendant la retraite de l'ennemi, il lui fit « grand feu », mais que ses canons étaient « trop haut », et que « s'il avait eu une batterie basse, il les aurait tous perdus », en parlant des ennemis.

Dans la matinée du 16 juillet, vers 10 heures du matin, l'ennemi tira, encore, quelques coups de canon pour couvrir sa retraite ; car, lord Berkeley, qui avait déclaré qu'il « détruirait la Conchée, et qu'il ruinerait la ville de fond en comble », assembla son conseil ce jour là, et renonça à poursuivre l'attaque, « parce que les maisons étaient de pierre et ne brûlaient pas ».

En même temps, il écrivit au marquis de Carmarton, qui commandait une escadre à Plymouth, pour lui annoncer son retour ;

mais le bâtiment qui porta son message fut pris par un corsaire malouin.

Le lendemain, 17 juillet, la flotte ennemie, encore en vue se retirait, en passant par Granville, où elle envoya quelques bombes, avant de rentrer en Angleterre.

Le résultat de cette deuxième attaque sur Saint-Malo, aussi décevante pour les assaillants que la précédente, se bornait à des dommages matériels, qu'on évalua à 300.000 livres ; 5 à 600 bombes étaient tombées sur la ville, y brûlant sept maisons, et en endommageant huit ; huit personnes avaient été tuées, tant dans les forts que dans la ville, qui avait envoyé à l'ennemi 447 bombes, et tiré 1189 coups de canon.

« Le Roi », rapporte Dangeau, dans son journal, « apprit par le chevalier de Hautefort, qui arriva de Saint-Malo, le détail des dommages que les bombes avaient faits. En sortant du conseil, comme il entrait chez Madame de Maintenon, il nous parût qu'il était irrité de la cruauté de toutes ces bombarderies ; il nous a dit : les ennemis feront tant, qu'ils m'obligeront à bombarder quelques-unes de leurs meilleures villes ».

Ce furent les Malouins, eux-mêmes, qui se chargèrent de la réponse à faire aux Anglais, car le nombre des prises, rentrées dans le port, s'éleva à 69, pendant les deux dernières années de la guerre.

L'une de ces expéditions intéressante par sa rapidité, est celle que fit, en 1696, Alain Porée, un corsaire célèbre.

Sorti de Saint-Malo, le 21 février, sur le St-Esprit (300 tonneaux, 36 canons), il se trouvait, huit jours après, à 52 lieues

d'Ouessant, en compagnie de la Gaillarde.

Il prend d'abord, une flûte d'Amsterdam, nommée le Neptune, venant des Canaries, qu'il fait convoyer à Nantes. Le 12 mars, dans les mêmes parages, il capture un bâtiment anglais, la Providence, qu'il envoie à Brest.

Avant la fin du mois, il rencontre trois navires portugais, qui allaient à Londres et sur lesquels il embarque les prisonniers qu'il a, à son bord, et qui l'embarrassent.

Au commencement d'avril, à 10 lieues d'Ouessant, il prend un grand bâtiment anglais qui avait déjà été capturé deux jours auparavant par les Français, puis délivré par trois corsaires flessinguois. Il l'envoie à Brest, puis rentre à Saint-Malo.

Du Coudray Perrée avait aussi quitté Saint-Malo le 26 avril 1696, sur le Natal (300 tonneaux, 36 canons, 110 hommes).

Près de la côte du Chapeau Rouge, il enleva un bâtiment anglais, le Guillaume, richement chargé, qui fut conduit à Brest ; puis il se dirigea sur l'île de Saint-Pierre, à Terre-Neuve, où il arriva à la fin du printemps, pour y patrouiller pendant plus de deux mois. Il s'en éloigna, avant l'automne, après y avoir laissé, par ordre du Roi, huit hommes de son équipage, à la disposition du gouverneur.

Avant de rentrer à Saint-Malo, le 10 février 1697, il alla chercher une cargaison à Marseille, ce qui ne l'empêcha pas, au retour, de croiser sur les côtes du Portugal, et d'y saisir un vaisseau anglais de 300 tonneaux.

Ala même époque, à la fin des hostilités, du Guay Trouin accomplissait, avec le concours des corsaires malouins, l'un de ses

plus beaux exploits qui aurait suffi, à lui seul, pour l'illustrer.

Au printemps de 1697, du Guay Trouin fut chargé d'aller au devant d'une grande flotte de commerce hollandaise, qu'escortaient, sur la côte d'Espagne, vers Bilbao, trois vaisseaux de guerre, sous les ordres du baron de Wassenaer, plus tard vice-amiral de Hollande, d'une intrépidité légendaire.

Du Guay Trouin commandait le St-Jacques-des-Victoires (48 canons). Il était accompagné du Sans-Pareil (42 canons), sous les ordres du sieur Boscher, son cousin germain, et de la Léonore (16 canons).

Huit jours après son départ de Brest, ayant rencontré la flotte ennemie, il était sur le point d'engager un combat fort inégal, quand, par bonheur, survinrent deux frégates de Saint-Malo, la Faluère, capitaine des Saudrais-Dufresne, et l'Aigle Noir, capitaine de Bélisle Pépin.

Il prit alors ses dispositions pour le combat, qui allait être terrible.

Les trois vaisseaux de guerre hollandais se trouvaient en file, et dans l'ordre suivant : le Honslardyck, le Delft, portant le pavillon du chef de l'escadre, le baron de Wassenaer, et un troisième bâtiment.

Aleur hauteur, sur leur gauche, mais assez loin, se tenait la flotte de commerce hollandaise.

Après avoir communiqué ses intentions à ses capitaines, du Guay Trouin se jeta sur le Honslardyck, qu'il enleva à l'abordage.

En même temps, le Sans-Pareil (capitaine Boscher), attaquait le Delft, mais ce rude adversaire l'accueillait par un feu si violent qu'il subissait, en un instant, des pertes énormes, et qu'il était rejeté désemparé, après avoir manqué l'abordage.

En arrière du Delft, l'Aigle Noir (capitaine de Bélisle Pépin), et la Faluère (capitaine des Saudrais Dufresne) maitrisaient le troisième bâtiment hollandais, après un engagement assez vif.

Enfin, la Léonore s'efforçait d'amariner la flotte marchande.

Après ce premier acte, au moment où la poupe du Sans-Pareil faisait explosion, et menaçait de communiquer le feu à sa soute aux poudres, du Guay Trouin résolut d'enlever le Delft par un deuxième abordage. Mais il reçut le même accueil que le Sans-Pareil, et fut repoussé avec de grandes pertes, non sans demander du secours à la Faluère (capitaine des Saudrais Dufresne), qui se trouvait, à ce moment, à portée de sa voix, et sur laquelle il comptait pour avoir le temps de se remettre en état de reprendre part à l'action.

Sans hésiter, le capitaine des Saudrais Dufresne se jeta sur le Delft, pour venger le Sans-Pareil et le Saint-Jacques des Victoires, mais sans succès ; il fut repoussé, tué, et son équipage fut décimé.

Alors, survint du Guay Trouin qui avait profité du temps de répit et remis l'ordre à son bord.

Il ramena le Faluère au combat, s'y précipita lui-même sur le Saint-Jacques des Victoires, et tous deux abordèrent le Delft, qui, cette fois, fut obligé de se rendre, après qu'on eut relevé le baron

de Wassenaer, quatre fois blessé, étendu, sans connaissance, sur le pont, mais tenant encore ses armes à la main.

L'escadre française s'était emparée, en plus des trois vaisseaux de guerre, de douze bâtiments de commerce. Mais, cette victoire, qui coûtait à du Guay Trouin plus de la moitié de son équipage, plusieurs de ses officiers et de ses parents, fut suivie d'une tempête, si violente, que le Saint-Jacques des Victoires isolé, séparé de la flotte, désemparé, avec un équipage épuisé, et encombré par 500 prisonniers hollandais, faillit périr cent fois avant d'arriver à Port-Louis.

Le lendemain, il y fut rejoint par les trois vaisseaux hollandais et par les douze prises convoyées par les frégates de Saint-Malo.

Ala suite de ce combat, le Roi conféra le grade de capitaine de frégate à du Guay Trouin, qu'il reçut, ainsi que le baron de Wassenaer, à Versailles, en témoignant autant d'égards au vaincu qu'au vainqueur.

Du Guay Trouin dit, à ce propos, dans ses mémoires : « Je fus présenté au Roi, par M. de Pontchartrain, dans son cabinet, et j'y reçus des marques de sa bonté et de sa satisfaction, qui touchèrent mon cœur d'autant plus vivement, qu'une forte inclination m'attachait, naturellement, à cet auguste monarque ».

« Le baron de Wassenaer eut aussi l'honneur de lui faire sa révérence, après qu'il fut guéri de ses blessures, et sa valeur lui fit recevoir de Sa Majesté, des marques de bienveillance et d'estime, tout à fait distinguées ».

Plus tard, dans des circonstances analogues, le Roi témoigna, encore, sa satisfaction à du Guay Trouin, en l'interrompant par

un de ces mots, non seulement gracieux, mais grandioses, qui lui étaient propres. Parlant d'un de ses vaisseaux, du Guay Trouin disait : « J'ordonnai à la Gloire de me suivre ». « Elle vous fut fidèle », dit aussitôt le Roi, en souriant.

Elle lui fut, en effet, toujours fidèle, mais en le privant, parfois, du nécessaire, car, à différentes reprises, et notamment en 1710, son traitement, sa pension, ne lui étaient pas payés, et ne lui permettaient pas de faire face à une situation pécuniaire fortement embarrassée.

Lui, de même, restait fidèle à cette seule gloire des armes, à laquelle il avait tout sacrifié ; tandis que pour tant d'autres corsaires malouins, la gloire, « cette passion des belles âmes, ce ressort des grandes actions, consistait aussi », comme le disait un auteur du XVIII siècle, « à tirer parti des avantages de leur pays, à mettre les hommes en action, et les terres en valeur, à pousser leur fortune dans des pays inexploités, et notamment dans les colonies d'Amérique, qui rendaient au centuple ce qu'on leur portait, qui formaient une nouvelle France, pour enrichir l'ancienne, etc… »

C'est ainsi qu'ils développèrent leur prospérité, et celle de leur ville natale.

Pour ceux d'entre eux qui étaient nobles, ou qui aspiraient à le devenir, c'était s'élever, et non pas déchoir, car Louis XIII, dans son ordonnance de 1629, avait déclaré que son intention était de « relever, et de faire honorer ceux qui s'occuperaient du trafic par mer » ; il avait ajouté que « tous les gentilshommes qui, par eux ou par personnes interposées, entreraient dans le commerce, en

part de sociétés, de vaisseaux, denrées et marchandises, ne dérogeraient point à la noblesse ».

Après lui, Louis XIV, dans son édit de 1669, montra de même la mer à sa noblesse, et lui dit : « commencez ».

Aussi, quand le Roi Louis XIV eut consenti à reconnaître Guillaume III comme Roi d'Angleterre ; quand le traité de Ryswyck eut mis fin aux hostilités, la plupart des corsaires malouins reprirent leur « trafic par mer », avec les 163 navires existant alors dans leur port, tandis que du Guay Trouin restait inemployé dans sa ville natale.

Parmi eux, du Coudray Perrée, dès l'année 1698, conduisit le Natal, armé seulement de 20 canons, à Marseille, pour en revenir, le 16 février 1699, avec un chargement de bois précieux.

Mais, bientôt, d'autres théâtres d'opérations s'offriront aux entreprises des plus audacieux, car la paix, suivie de l'avènement au trône d'Espagne du petit-fils de Louis XIV, réveillera l'espoir de ceux qu'attiraient, depuis quelque temps, les expéditions commerciales à la mer du Sud.

C'est ainsi que les Espagnols, venus de Cuba, avaient appelé l'océan Pacifique, en 1513, en l'apercevant, pour la première fois, des hauteurs de l'isthme de Panama, tandis que les indigènes leur indiquaient en même temps, dans le lointain, vers le Sud, les côtes du Pérou, où se trouvaient, disaient-ils, des richesses immenses.

« Signé : DESNOS, Vicaire principal. »

04

En créant la compagnie des Indes orientales, en 1664, Colbert lui avait donné le privilège de commercer avec les Indes, en Extrême-Orient et dans l'Océan Pacifique.

Mais, malgré la conception économique de l'époque, d'après laquelle les métaux précieux constituaient, surtout la richesse, ce commerce n'atteignit jamais l'Extrême-Orient, ni surtout les régions où se trouvaient les trésors du Nouveau Monde, dont le rêve hantait cependant l'imagination des aventuriers, et des commerçants.

Alors, se formèrent ces associations de pirates, appelés boucaniers, ou flibustiers, qui s'efforcèrent de descendre des Antilles vers les côtes du Pacifique, vers le Chili et le Pérou, dont l'Espagne défendait sévèrement l'accès.

Par euphémisme, les Anglais les appelaient « privateers » ou irréguliers, tandis que les Hollandais, plus réalistes ou plus sincères, les traitaient de « Zee roovers », ou voleurs de mer.

La dénomination de flibustier n'est que la corruption du mot anglais « freebooter », et le terme de boucanier vient de ce que ces aventuriers faisaient sécher leur viande sur des grilles de bois, placées près d'un feu lent, et dans un local appelé « boucan ». De là, l'usage dans certains ports de Normandie d'appeler « boucan » une chambre enfumée.

Plusieurs d'entre eux dissimulaient leur vrai nom, par un pseudonyme, car ils appartenaient souvent à de bonnes familles, dont les avaient éloignés leur goût pour les aventures, ou les circonstances d'une jeunesse orageuse.

Ils affectaient un grand respect pour la parole donnée, et, sinon pour la religion, tout au moins pour ses formes, car ils faisaient précéder leurs relations de la pieuse invocation : « Au nom du Père, du Fils et du Saint-Esprit, Amen » ; on cite même le cas du flibustier Daniel, qui d'un coup de mousquet, abattit un de ses camarades, dont l'attitude avait été inconvenante pendant la célébration de la messe.

Ils étaient liés les uns aux autres par un engagement écrit ; chacun d'eux vivait avec un camarade, en « matelotage », et en communauté de biens, dont le survivant héritait ; ils se conformaient enfin à certaines coutumes barbares, telles que de tremper leurs haut de chausses dans le sang des animaux.

Bien que tous ces aventuriers n'aient guère rapporté de leurs excursions que des histoires fabuleuses des trésors entrevus, ils furent cependant, les promoteurs de l'expédition qu'organisa un officier de marine entreprenant le sieur de Gennes, en 1695 :

Vers l'année 1686, quelques flibustiers de l'île Saint-Domingue, après avoir parcouru les côtes du Mexique et de l'île de Cuba, résolurent de passer dans la mer du Sud où, d'après ce qu'ils avaient entendu dire, les côtes du Pérou contenaient d'énormes richesses.

Pour s'y rendre, deux routes s'offraient à eux, l'une par les terres, l'autre par mer.

La première avait été parcourue déjà par d'autres flibustiers, mais les Indiens de ces régions étaient, paraît-il, de redoutables adversaires, et en admettant qu'on put les éviter, ou en triompher, on n'était pas certain, en arrivant sur la côte, de trouver un navire pour arriver au but.

Les flibustiers se décidèrent donc à contourner l'Amérique par le sud, et à passer par le détroit de Magellan ; ce qu'ils firent, au nombre de 80 environ.

Ils remontèrent ensuite, vers le nord, en pillant les côtes, en en enlevant un grand nombre de bâtiments, richement chargés. Mais leurs bénéfices furent néanmoins faibles, à cause de leur indiscipline, et de l'impossibilité de transporter ce qu'ils avaient pris.

Ils se contentèrent donc, bientôt, de rançonner leurs victimes, d'enlever leurs femmes, de s'approvisionner pour plusieurs mois, et de se retirer dans les îles voisines, où ils passaient leur temps à la chasse, et à la pêche, en attendant une nouvelle campagne.

Sept années se passèrent ainsi ; puis, fatigués par cette vie errante, divisés par les rivalités, ils partagèrent le butin qui leur restait, et se dispersèrent sur le continent.

Toutefois, 23 d'entre eux restèrent dans l'île de Juan Fernandez, sur la côte du Chili, avec une pirogue qui leur permit de retourner au Pérou, et d'y enlever cinq vaisseaux.

Ils gardèrent le plus important, le chargèrent de vivres et de marchandises, et prirent la direction du cap Horn, pour retourner aux Antilles.

Mais ils firent naufrage dans le détroit de Magellan, et y restèrent dix mois pour construire une pirogue, sur laquelle ils revinrent, les uns au Brésil, les autre à Cayenne et à Saint-Domingue.

Quelques-uns d'entre eux, les plus tenaces, d'autres aussi, qui n'avaient participé qu'au début de l'expédition, notamment un

nommé Massertie, voulurent refaire le voyage au Pérou, dans de meilleures conditions, et revinrent en France pour en trouver les moyens.

Le sieur Massertie, d'une bonne famille de Bordeaux, s'adressa à M. de Gennes, officier de marine, dont il avait entendu vanter la hardiesse et l'esprit d'entreprise.

Celui-ci, séduit par le tableau enchanteur des régions parcourues, que lui fit Massertie, résolut de tenter une expédition.

Il se rendit à la Cour, fut bien accueilli, et vit le Roi qui lui fournit les vaisseaux nécessaires.

Un engouement se produisit à Versailles ; M. de Gennes eut l'appui de personnages importants, et reçut même des secours pécuniaires ; car, parmi les intéressés à l'expédition, qui se préparait, se trouvaient le maréchal de Vauban, qui donna 1.000 livres ; le duc de Chaulnes, 3.000 livres ; la princesse de Conti, 2.000 livres ; le duc de Nevers, 1.000 livres ; Madame de Montespan, 1.000 livres, etc..

Malgré ces circonstances favorables, l'expédition se mettait en route dans de mauvaises conditions ; sans autres renseignements que ceux donnés par Massertie ; sans autres documents que quelques plans informes, établis par les flibustiers ; et, surtout, sans données précises, sur le régime des vents et des courants, dans le détroit de Magellan, qu'on espérait suivre, pour atteindre l'Océan Pacifique.

L'escadre de M. de Gennes, qui mit à la voile le 3 juin 1695, à la Rochelle, comprenait les six bâtiments suivants :

Le Faucon anglais (46 canons, 260 hommes), commandé par M. de Gennes ; le Soleil d'Afrique (32 canons, 220 hommes), sous les ordres de M. du Parc ; le Séditieux (26 canons, 140 hommes), sous M. de la Rocque ; la Félicité (8 canons), la Flûte et la Gloutonne, portant deux mortiers, 600 bombes, des vivres et des munitions.

L'escadre doubla Madère, mais bientôt par grosse mer, elle perdit une chaloupe pontée, disposée pour le bombardement, tandis que le sieur de la Rocque retournait à Madère, sur le Séditieux, « pour s'y divertir et faire des illuminations ».

Après avoir séjourné quinze jours au Cap Vert, l'escadre atteignit la Gambie, à la fin de juillet.

Là, se trouvait, dans l'île de Gorée, un fort, sur lequel flottait le pavillon britannique. M. de Gennes apprit, par un Portugais, qu'il contenait de grandes ressources, qu'il était en mauvais état, et que sa garnison affaiblie par la maladie, serait incapable de résister à une attaque.

Il s'en rendit maître, après y avoir envoyé quelques bombes ; en retira toutes les marchandises, des nègres en grand nombre, et le fit sauter.

Mais l'épidémie qui régnait dans le fort, se communiqua aux équipages de l'escadre, qui fut obligée de relâcher aux îles du Cap Vert, où M. de la Rocque la rejoignit sur le Séditieux, et d'où elle gagna l'île de l'Ascension, puis le Brésil, pour y vendre les nègres.

Toutes ces causes de retard devaient avoir une fâcheuse influence sur le résultat de l'expédition, qui n'atteignit le Cap

Vierge, à l'entrée du détroit de Magellan, que le 11 février 1696, dans une saison peu propice pour le traverser.

Deux jours après, l'escadre, après avoir pénétré dans le détroit, atteignait l'île Saint-Georges, appelée aussi île des Pingouins, car elle n'était peuplée que de ces oiseaux, et de loups marins.

Sur les côtes du détroit, on vit bientôt de grands feux allumés par les sauvages, qu'il était impossible d'approcher, car le vent soufflait en tempête, en soulevant d'énormes vagues.

On parvint, cependant, à mouiller plus loin, dans une anse abritée, entourée de bois qui ombrageaient de belles sources, des terres fertiles, couvertes de légumes, de groseilles, de céléris, et où pullulaient les outardes, les canards, les grives, et aussi les renards.

Les jours suivants, l'escadre atteignit, presqu'au milieu du détroit, la baie Famine, ainsi dénommée parce que Philippe II, pour y barrer le passage, y avait établi une colonie, qui périt de faim peu de temps après.

Ceux des navigateurs qui descendirent à terre, purent, pour la première fois, se rapprocher des sauvages qui étaient de couleur olivâtre, avec des cheveux noirs et longs, le visage et une partie du corps peints en blanc, et sans autres vêtements, malgré la rigueur de la température, que quelques peaux sur leurs épaules.

Ces sauvages étaient armés d'arcs, et de flèches, ayant, en pointe, des pierres taillées en langue de serpent ; ils construisaient un canot d'écorce d'arbres, et avaient avec eux quelques petits chiens.

Les flibustiers, qui accompagnaient les navigateurs, pour les guider, leur expliquèrent que ces indigènes n'avaient aucune religion, bien qu'ils eussent l'habitude de contempler la lune avec respect ; et que, sans demeures fixes, ils se contentaient d'abris momentanés, faits de terre et de branchages.

L'escadre remit à la voile et atteignit le cap Frouart, où elle fit séjour, pour s'approvisionner en bois et en eau, à l'embouchure d'une belle rivière, à laquelle on donna le nom de M. de Gennes.

Apartir de cette époque, à la fin de mars,s'élevèrent des coups de vent épouvantables, alternant subitement avec de grands calmes, qui suffisaient pour redonner de l'espoir aux voyageurs, impatients d'atteindre l'Océan Pacifique, et les côtes du Pérou.

Mais, bientôt, vers le 3 avril, la mer devint de plus en plus mauvaise ; les vents soufflaient en tempête. De plus, les vivres commençaient à manquer, et on fut obligé de reconnaître qu'il était trop tard pour pénétrer dans la mer du Sud.

Monsieur de Gennes tint un conseil, et décida, du consentement de tous, mais malgré le désespoir unanime, que si, dans quelques jours, les vents ne s'apaisaient pas, il faudrait renoncer à atteindre le but de l'expédition et se résoudre à revenir vers l'océan Atlantique, pour rentrer en France.

Le 11 avril, il donna l'ordre de mettre à la voile vers l'Est, pour sortir du détroit, où on avait navigué deux mois, et de se diriger vers les îles Sainte-Anne, pour s'y ravitailler.

L'escadre suivit, ensuite, les côtes du Brésil, séjourna à Cayenne et aux Antilles, et rentra à la Rochelle, le 21 avril 1697.

Malgré l'insuccès de M. de Gennes, on répétait partout que l'expédition n'avait échoué, comme le disait le sieur Froger, rédacteur du journal du voyage, « que par simple manque d'expérience nautique » ; on ajoutait « que les Espagnols n'avaient été en état de nous faire la guerre, que par les trésors qu'ils tiraient du Chili et du Pérou », et qu'il ne fallait donc pas renoncer à ces entreprises.

Àce moment, la paix avec l'Espagne, qui, logiquement, devait faciliter les opérations commerciales dans ses possessions, suscitait aussi de nouveaux espoirs.

Deux négociants entreprenants, Noël Danycan de l'Espine, de Saint-Malo et Jean Jourdan de la Grouée, de Paris, eurent alors, les premiers, l'idée de constituer la compagnie de commerce de la mer du Sud.

Noël Danycan était né à Saint-Servan le 18 juillet 1656 ; après avoir servi dans la marine, et avoir commandé les vaisseaux de son père, et même ceux de l'État, il avait été nommé conseiller et secrétaire du Roi ; puis il s'était consacré à l'armement, et, en 1698, on le considérait comme un des premiers armateurs de Saint-Malo.

La nouvelle compagnie, composée d'une « vingtaine des plus riches financiers de France », obtint le privilège royal de négocier dans la mer du Sud, d'y faire des découvertes, d'y établir des colonies, et même d'y construire des forts, pour la sûreté des bateaux et des magasins, mais « sur les côtes et dans les îles, non occupées par les puissances de l'Europe ».

Car le gouvernement espagnol avait toujours formellement interdit, aux étrangers, tout commerce dans ses colonies de l'Amé-

rique du Sud.

Ce fut sur ce texte que s'appuyèrent plus tard les compagnies rivales, et les particuliers, pour obtenir qu'on tolérât leurs entreprises au Chili et au Pérou, dans les mêmes conditions que celles de la compagnie de la mer du Sud.

L'organisation de la première expédition dirigée par la compagnie de commerce, donna lieu, dès le début, aux plus vives critiques.

Elle devait se composer de sept vaisseaux : deux de 50 canons, à Saint-Malo, un de 40 canons au Havre, un de 40 canons à Dunkerque ; un de 20 canons et un de 8 à la Rochelle.

Tous ces bâtiments devaient se rendre dans ce dernier port, au mois d'août 1698 et être montés, à l'exception d'un seul, par des officiers du Roi.

On dépensa sans compter. À tous les carrefours de Paris, des affiches portant : « Armement de la mer Pacifique » attiraient les regards, surtout ceux des « batteurs de pavé », des « retour de la guerre », qui furent accueillis, sans difficultés, comme volontaires.

Une compagnie de gardes marine fut d'abord constituée, avec les jeunes gens les mieux tournés ; on les habilla de drap bleu, de plumets blancs, de cocardes et de nœuds de cravates, couleur de feu.

Puis il y eut six compagnies d'infanterie, avec des officiers en uniforme gris blanc, bordé d'or, et portant des plumets blancs.

Tout ce beau monde afflua dans la Rochelle, avec toutes sortes d'ouvriers, cinq ou six ingénieurs, et des gens de tous les états.

Dans les cabarets, désignés à chacun suivant son grade, la compagnie de la mer du Sud répondait des dépenses.

Bientôt le désordre fut tel qu'on envoya de Paris, pour y remédier, un personnage spécialisé dans les questions d'armement. Mais l'opération ne se faisait pas sans difficultés, car la saison favorable allait passer, et le temps pressait.

Monsieur de Gennes, qui avait été, primitivement, désigné pour commander l'expédition, fatigué de ces erreurs et de ces retards, prit la poste pour Paris, où il obtint d'être relevé de son commandement, qui fut confié à son second, le sieur Gouin de Beauchesne, de Saint-Malo.

Bien que celui-ci eût été nommé capitaine de vaisseau, à titre temporaire, ce choix fut mal accueilli par les équipages, et surtout par les officiers dont plusieurs donnèrent leur démission.

Pour les apaiser, la compagnie leur consentit une avance de solde de quinze jours ; mais les choses allaient de mal en pis, quand survint un commissaire spécial, le sieur de Roddes, chargé de pouvoirs étendus.

Il réforma trois des vaisseaux, dont l'un était manifestement hors d'état de tenir la mer ; il fit débarquer et vendre les marchandises qu'ils contenaient, et licencia une partie des gardes marine.

« On ne pensait plus alors à fonder des colonies, mais seulement à se mettre en route pour reconnaître des pays lointains, où

l'on essayerait de négocier, afin de faire mieux la prochaine fois, et de jouer alors à coup sûr ».

Dès qu'il eut réuni les sommes nécessaires pour régler les dépenses engagées à la Rochelle, et pour faire partir les deux vaisseaux, la corvette et la flûte, qui restaient seuls désignés, le sieur de Roddes fit battre le tambour dans les rues, en indiquant le jour et l'heure de l'appareillage.

Il vint lui-même à bord, passa une revue générale, et, le lendemain, 18 décembre, donna le signal du départ de l'escadre.

Elle comprenait quatre vaisseaux : le Phélypeaux (44 canons, 140 hommes d'équipage), monté par M. de Beauchesne ; le Maurepas (50 canons, 180 hommes d'équipage), commandé par M. de Terville, lieutenant de vaisseau du Roi ; une corvette, la Bonne-Nouvelle, et une flûte. Les deux grands bâtiments avaient chacun 200 bombes, et un mortier, à bord.

Disons de suite qu'avant d'arriver au cap Finistère, l'escadre fut assaillie par une tempête, qui força les deux petits navires à relâcher sur les côtes de France ; la flûte se perdit, avec tous ceux qui la montaient, en voulant entrer à Port-Louis ; quant à la corvette, elle essaya de rejoindre les deux gros vaisseaux avant leur arrivée au détroit de Magellan, mais ayant beaucoup de malades à bord, elle revint en France par les côtes du Brésil, où elle vendit toutes ses marchandises.

Après avoir doublé le cap Finistère, l'escadre se dirigea droit sur Santiago, dans les îles du cap Vert, où elle fit escale ; puis, sur l'île Grande, à la côte du Brésil, sous le tropique du Capricorne ; et, en passant par Spring Bay, elle arriva, le 24 juin 1699, au cap Vierge, à l'entrée du détroit de Magellan.

Elle avait fait diligence, malgré la pluie, la grèle, malgré la mer démontée, et des vagues si hautes qu'elles s'élevaient parfois au-dessus des mâts.

Ce que les navigateurs aperçurent d'abord, comme leurs prédécesseurs de l'escadre de Gennes, ce furent les grands feux allumés par les indigènes. Mais ils ne se laissèrent pas attarder ; ils doublèrent l'île des Pingouins, et le port Famine, où des nuées de perroquets s'ébattaient dans des arbres verts.

Plus loin, à un endroit où le détroit avait environ cinq lieues de large, les deux navires se rapprochèrent de la côte sud, où ils voyaient des sauvages qui, après des pourparlers, consentirent à venir à bord du Phélypeaux, pour se chauffer, car ils paraissaient transis.

On leur offrit quelques petits objets et du pain, qu'ils ne mangeaient pas volontiers, car ils expliquèrent qu'ils ne se nourrissaient que de coquillages et de viande crue.

Plusieurs jours après, à la hauteur du cap Frouart, les navigateurs reconnurent de belles anses et une rivière, où ils s'approvisionnèrent en eau.

Mais, alors, comme leurs prédécesseurs, ils subirent les premières atteintes de la tempête, et des courants contraires, qui ralentirent beaucoup leur marche.

Quand le temps se calmait, ils se rapprochaient des côtes, en notaient les divers aspects, et ils donnaient des noms aux anses et aux îles.

L'une de ces dernières fut nommée île Louis-le-Grand ; on y chanta un Te Deum, et, sur une grande croix en bois, on inscrivit,

en latin, au dessous de trois fleurs de lys : « Le capitaine de Beauchesne Gouin, capitaine des vaisseaux du Roi, a pris possession de cette île, au nom de Louis XIV, le 17 septembre 1699, et l'a nommée Louis-le-Grand ».

Après cette cérémonie, les deux navires doublèrent l'embouchure d'un cours d'eau, qu'on appela rivière du Massacre, parce que le sieur Jouhan, dit de la Guilbaudière, un des flibustiers embarqués à bord du Phélypeaux, raconta qu'après avoir fait naufrage, quelques années auparavant, avec les 23 autres flibustiers, au sud de l'île Louis-le-Grand, il était revenu avec eux à l'embouchure de ce cours d'eau, pour y construire une pirogue.

Quelques-uns de ses camarades s'étant alors montrés trop entreprenants avec des femmes indigènes en l'absence de leurs hommes, ceux-ci avaient mis à mort deux ou trois flibustiers. Pour se venger, les survivants tendirent une embuscade, à la même place, à dix-sept Indiens et les massacrèrent.

Ala suite de la neige et de la grêle, continuelles pendant les dernières semaines, vinrent les pluies d'octobre, et, après elles, de grands vents qui repoussèrent les deux vaisseaux vers l'est ; si loin, que M. de Beauchesne fut sur le point de se décider à sortir du détroit dans cette direction, pour prendre la voie du cap Horn.

Puis, soudain, les vents ayant tourné à l'est, l'escadre prit la direction du Pacifique, où elle déboucha, à la fin de l'année.

Bien que M. de Beauchesne ait reconnu lui-même que le détroit de Magellan pouvait être traversé en deux mois, il en avait passé sept à y faire, il est vrai, des observations sur les courants, sur le régime des vents et la configuration des côtes, mais qui avaient un peu détourné son attention du but de l'expédition.

Dès leur entrée dans le Pacifique, une grande brume sépara les deux vaisseaux ; le Phélypeaux fit différentes reconnaissances géographiques, et le Maurepas se trouva, le premier, devant Valdivia, sur la côte du Chili.

Cette ville était dans les terres, à deux ou trois lieues en arrière d'un port profond, où l'on pénétrait par une passe étroite, que défendaient quatre forts, et une batterie ; leur garnison comprenait quelques nègres, des Indiens et des forçats, encadrés par des Espagnols. Dans la ville se trouvaient, en réserve, 5 ou 600 indigènes, peu aguerris et mal encadrés.

D'après les ordres de M. de Beauchesne, le Phélypeaux et le Maurepas devaient se réunir devant le port de Valdivia, avant d'y entrer, le premier arrivé attendant l'autre, pendant huit ou dix jours.

Sans tenir compte de ces instructions, M. de Terville détacha, en canot, l'aumônier et l'ingénieur Duplessis, avec mission de faire parvenir au gouverneur de Valdivia, un message pour lui demander l'autorisation de se ravitailler, et la copie, en latin, de sa commission.

Le canot fut accueilli par quelques coups de canon, et ne put pénétrer dans le port, qu'après échange de signaux et d'assez longs pourparlers.

En réponse à son message, M. de Terville reçut la visite de deux officiers et de deux P. jésuites, pour lui faire savoir que le Maurepas pouvait entrer dans le port, où le gouverneur lui rendrait visite dès le lendemain.

En transmettant cette réponse, les officiers et surtout les P. jésuites, « qui avaient les larmes aux yeux », ne tarissaient pas en éloges, en compliments et en protestations d'amitié.

M. de Terville ne se doutant pas que ces simagrées cachaient un guet apens, donna aussitôt les ordres nécessaires pour doubler la passe, et pour mouiller dans le port, par conséquent sous le feu des forts.

Dans la soirée, on aperçut à l'horizon, le Phélypeaux, que les vents contraires empêchaient de se rapprocher de la côte, et le lendemain, à la pointe du jour, alors qu'on faisait tous les préparatifs nécessaires pour faire honneur au gouverneur de Valdivia, deux décharges successives, de l'artillerie des quatre forts, couvrirent le Maurepas de projectiles, tuant ou blessant quinze hommes, dont deux officiers.

Pour échapper, au plus vite, à cette agression, M. de Terville fit couper les câbles, sans relever les ancres, et favorisé par le vent, rejoignit le Phélypeaux.

Ce fâcheux incident, faisant mal augurer de la suite des opérations, les deux bâtiment doublèrent la Conception, ville importante,

> Monsieur de Cerville donna aussitôt les ordres nécessaires pour doubler la passe et pour mouiller dans le port, par conséquent sous le feu des forts…

sans s'y arrêter, et firent escale à la baie de Copiano, pour s'y ravitailler.

C'était une petite anse tranquille et abritée, sans habitations, mais située à une dizaine de lieues d'un bourg bien approvision-

né, d'où M. de Beauchesne fit venir, à dos de mulets, tout ce qui lui était nécessaire.

Il apprit alors, à regret, car il avait intérêt à éviter tout conflit avec les Espagnols, que six vaisseaux de guerre se préparaient à lui barrer la route de Callao.

Si M. de Beauchesne avait été mieux renseigné, cette nouvelle l'aurait moins ému, car, comme nous le verrons plus tard, en fait de forces navales au Pérou, il n'y avait guère qu'un amiral désigné pour les commander.

Malgré cette complication imprévue, le commandant de l'escadre voulait se défaire le plus tôt possible de ses cargaisons. Il prit donc la direction du Pérou, et fit voile vers Arica.

L'accueil y fut tout autre qu'à Valdivia, grâce à quelques Français, anciens flibustiers, fixés dans la localité, et à la présence de plusieurs marchands des environs, qu'avait attirés la nouvelle de l'arrivée des vaisseaux.

Ce petit bourg se trouvait au bord de la mer, au fond d'une grande baie, et à l'entrée d'un vallon très fertile, qu'arrosait un beau ruisseau.

Il avait été, autrefois, un des ports les plus riches de la côte, à l'époque où on y transportait l'argent des mines de Potosi ; mais depuis que, pour éviter les attaques des flibustiers, ce métal était amené à Lima, par terre, la ville d'Arica avait perdu de son importance, et les deux petits forts qui la défendaient avaient été désarmés.

Dès l'arrivée de l'escadre, les opérations commerciales, tolérées, s'engagèrent, sinon clandestinement, tout au moins de nuit.

On embarqua de la viande, de la farine, des fruits, du vin, des métaux, et aussi du numéraire, en échange des toiles, des miroirs, des serrures, des montres, des pendules, etc..., et des barres de fer, qu'on eut beaucoup de peine à tirer du fond des cales.

Après un court séjour, l'escadre, encouragée par ce premier succès, se rendit à Ilo, en suivant une côte plate, mais sans mouillages, encadrée à grande distance par de hautes montagnes, couvertes de neige.

Là, tandis qu'on faisait du négoce en vendant pour 70.000 écus d'objets, on apprit que, par ordre du Vice-Roi, des peines sévères venaient d'être infligées à plusieurs habitants d'Arica, pour avoir facilité notre commerce.

L'attitude du corrégidor fut alors toute autre. Il défendit à l'aumônier, qui était l'interprète de M. de Beauchesne, de venir à terre, et fit même tirer quelques coups de fusil dans la direction de l'escadre.

Il fallut donc lever l'ancre, et se diriger vers Pisco. Mais ici, comme à ses précédentes escales, le chef d'escadre se heurta, tantôt à la politesse relative des autorités, qui se retranchaient derrière la défense absolue, qu'elles avaient reçue, de ne rien accorder aux visiteurs étrangers, tantôt à leurs menaces, qui s'apaisaient, dès qu'on leur offrait de s'intéresser aux opérations en cours.

Il paraît certain que, ni l'attention de M. de Beauchesne, ni celle de M. de Terville, n'avait été appelée sur la mentalité de ces fonctionnaires coloniaux, soucieux sans doute d'exécuter les ordres reçus, mais non moins sensibles à un témoignage de gratitude discrètement offert. Peut-être aussi, répugnait-il aux deux

commandants des navires français d'avoir recours à de pareils procédés.

M. de Beauchesne adressa, alors, un message au Vice-Roi, à Lima, pour se plaindre du mauvais accueil qui lui était fait, et pour lui exposer, qu'étant venu au Chili, et au Pérou, avec une commission royale, alors que la France et l'Espagne étaient en paix, et avec l'ordre, donné sur la demande de Sa Majesté Catholique, de chasser les forbans, signalés sur les côtes, il ne s'expliquait pas qu'on put manquer d'égards envers deux vaisseaux portant le pavillon du Roi très Chrétien.

Mais, pendant ce temps, les marchands de Lima et des environs, continuaient à se rendre la nuit, à Pisco, et à traiter pour l'achat des marchandises qui restaient à bord des deux vaisseaux.

Le séjour à Pisco se prolongeait, dans l'attente de la réponse du Vice-Roi, qui parvint, enfin, et qui invitait M. de Beauchesne à s'éloigner des côtes du Pérou, et à ne plus commercer. Il fit alors voile vers les îles Galapagos, où il aborda le 7 juin 1700.

Ce qui l'attirait de ce côté, c'était la nécessité de se ravitailler en eau, préoccupation constante dans ces régions où il ne pleuvait pour ainsi dire, jamais.

Malgré les renseignements qu'il avait eus, il en trouva encore moins dans cet archipel qu'ailleurs.

Les navigateurs abordèrent d'abord à l'île, dite alors du Tabac, parce que les flibustiers en avaient trouvé quelques plants en y débarquant.

« C'était », dit une relation de l'époque, l'enfer sans flammes, sur un terrain où le feu semblait avoir passé, en fondant les

pierres, ne laissant que de la crasse qui s'était repétrifiée pour former une sorte de croûte qu'on ne foulait qu'en tremblant ».

Dans l'île dite de Santé, qui fut visitée ensuite, on trouva de la terre et des bois, une grande quantité de tourterelles et des tortues, beaucoup de poissons, et aussi de l'eau potable, mais dans des rivières entourées d'amas de pierres, qui empêchaient d'y transporter des récipients pour s'approvisionner.

Avec des efforts on aurait pu triompher de ces difficultés, mais, là comme ailleurs, le corrégidor était intraitable.

Les habitants, prenant parti pour les Français, venaient trouver M. de Beauchesne, et lui conseillaient d'employer avec ce fonctionnaire, des moyens de coercition, ou d'autres ; mais il s'y refusa.

Ala fin du séjour dans cette île, le manque d'eau était tel que les aliments étaient cuits, à bord, dans un mélange d'eau douce et d'eau de mer. Pour abreuver les équipages, on avait placé, sur les ponts, des baquets où les hommes pouvaient venir puiser, mais avec une tasse seulement.

Voulant se ravitailler complètement, avant son voyage de retour, qu'il ne pouvait plus retarder, M. de Beauchesne fit escale à Guyaquil puis à Payta, où le gouverneur le reçut, mais pour lui faire connaître que le Vice-Roi venait de réitérer l'ordre de ne rien fournir aux vaisseaux étrangers, et de n'avoir aucun rapport avec eux.

Alors, le commandant du Phélypeaux remonta à bord et fit voile vers le sud, après avoir trouvé quelques approvisionnements à Herba Buena et à Ilo.

Pour retourner dans l'océan Atlantique, l'escadre doubla le cap Horn, et, le 19 janvier 1701, à 60 lieues à l'est de la Terre de Feu, elle rencontra une île, qui n'était marquée sur aucune carte, dont elle fit le tour, et qu'on nomma île de Beauchesne.

Le lendemain, l'escadre mouilla aux îles Sebaldes, où elle trouva de l'eau, des légumes et du gibier. Elle séjourna ensuite, à l'île Grande, sur la côte du Brésil ; doubla le cap Frio, l'île Fernando Noronha, et rentra dans le port de la Rochelle, le 6 août 1701, après 32 mois de navigation.

En terminant la relation du voyage, le sieur de Villefort, enseigne de vaisseau du roi, donne une appréciation qui est, sans aucun doute, celle de M. de Beauchesne lui-même, et qu'on peut retenir comme étant l'expression de la vérité :

« Si les armateurs n'ont pas eu de cette armement, toute la satisfaction qu'ils espéraient, ils le doivent à eux-mêmes, car les deux vaisseaux envoyés dans la mer du Sud, n'avaient pas à bord des marchandises pour les dédommager des dépenses faites. »

« Dans le commencement, avant qu'on fit voile de la Rochelle, leur perte était certaine ».

« Pour moi, je trouve que c'est beaucoup faire que d'être trois ans en mer, et de revenir de l'autre bout du monde, en aussi bon état que nous sommes revenus, avec près de 300.000 écus, de bonnes connaissances du pays, et dés mémoires sur lesquels on peut compter pour d'autres voyages. »

Après ces erreurs, ces lenteurs et ces mécomptes, peut-être inévitables pour la première expédition parvenue au Pérou, celle

qui va suivre marquera le début de la période brillante du commerce malouin dans la mer du Sud.

05

Avant que l'escadre de M. de Beauchesne fut rentrée en France, on se préparait, à la compagnie de la Mer du Sud, à organiser une nouvelle expédition qui se ferait, espérait-on, dans de meilleures conditions.

Le petit-fils de Louis XIV venait, en effet, de monter sur le trône d'Espagne, sous le nom de Philippe V ; un de ses premiers actes avait bien été d'interdire toute importation étrangère dans ses colonies, mais on comptait sur sa tolérance, tout au moins, pour les produits venant de France.

Àcette époque, l'exportation des marchandises vers le Mexique, le Chili et le Pérou, ne pouvait se faire que par Cadix, où, pour compléter les produits espagnols, très insuffisants, en nombre et en qualité, arrivaient ceux d'Europe, et surtout ceux de France. Ces derniers, qui comptaient pour un tiers environ du total, étaient généralement transportés à Cadix par des navires malouins, en constantes relations d'affaires avec ce port.

Après avoir été soumises à de minutieuses investigations, toutes ces marchandises étaient embarquées sur une flotte, qui ne partait qu'une fois par an, pour Carthagène, Porto Bello et la Vera Cruz, sous la conduite de vaisseaux de guerre appelés « Los galeones », ou galions.

Telles étaient les seules relations commerciales de l'étranger avec l'Amérique Espagnole, débouché d'autant plus convoité que les difficultés apportées aux importations y multipliaient les besoins des colons et des indigènes.

Il ne s'agissait donc plus de donner un appareil militaire à la nouvelle expédition qui se préparait, ni d'établir des colonies dans des pays inhabités, ni d'y construire des forts ou des magasins, ou d'en chasser les forbans et les flibustiers ; il s'agissait tout simplement d'utiliser l'expérience acquise, afin d'exploiter des régions dont l'accès avait été, jusqu'alors, interdit.

Et, pour faire ce nouvel effort, qui devait être décisif, on comptait sur les renseignements hydrographiques importants, donnés par M. de Beauchesne.

On savait aussi, par lui, quelles étaient les marchandises que les Espagnols et les Indiens attendaient avec impatience ; quelles étaient celles qu'on pouvait obtenir en échange ; on savait, enfin, « qu'il ne fallait pas être », comme le disait le rédacteur du journal du Phélypeaux, « chiche avec les lieutenants généraux, corrégidors, lieutenants des ports, et autres, faciles à gagner par quelque présent, en prétendant que c'était pour avoir des rafraîchissements ; et qu'il était bon aussi d'être docile avec les populations, pour les mieux accoutumer, et de s'en méfier toujours ».

Malgré ces circonstances favorables, la compagnie de la mer du Sud se désintéressa de la nouvelle expédition, dès qu'elle eut connaissance, avec précision, des résultats de la précédente.

Ses ressources étaient épuisées ; elle succombait sous le poids de ses dettes ; et, ce qui la paralysait surtout, c'était la défense absolue de commerce officiellement au, Chili et au Pérou, qui venait

d'être renouvelée par le gouvernement royal, afin d'éviter les réclamations de Sa Majesté Catholique.

Mais, le sieur Danycan de l'Espine obtint alors l'autorisation du comte de Pontchartrain, secrétaire d'État de la marine, d'entreprendre l'opération à son compte personnel, sous le prétexte : « de chercher, dans les terres inhabitées, les endroits où il pourra se trouver des mines ».

Or, c'était précisément le commerce « sur les côtes et dans les îles, non occupées par les puissances de l'Europe », dont le monopole avait été concédé à la compagnie de la mer du Sud.

Celle-ci ne fit, néanmoins, aucune objection; plus tard seulement, après le retour de la nouvelle expédition, elle présentera des réclamations, qui seront, alors, écartées.

Pour cette expédition, qui devait avoir des chefs aussi réputés par leur expérience des affaires que par leur audaces comme navigateurs, l'armateur Danycan avait désigné deux frégates du port de Saint-Malo, le Comte de la Bédoyère (250 tonneaux, 24 canons, 68 hommes d'équipage), commandée par Pierre Perrée du Coudray, sieur de la Villestreux, et le Président de Grénédan, de même force, sous les ordres du sieur Jean de Launay.

Ces deux bâtiments, armés en guerre, avaient des équipages choisis, presqu'uniquement, parmi les officiers et les matelots de St-Malo et des environs.

Sur le Comte de la Bédoyère, dont la commission, « pour faire le voyage des Indes », ne contenait pas d'autre indication que celle d'être rentré en France à la fin du mois de février 1703, se trouvaient, comme second capitaine, le sieur de la Fontaine Fou-

quet, et comme premier lieutenant, le sieur de la Vallée Charlier, qui avait embarqué, en 1693, avec du Coudray Perrée, sur le Beaulieu.

Il y avait aussi, trois enseignes, un aumônier, le P. Godefroy, du St-Esprit de Rennes, et le chirurgien en premier Jacques Boyer, de Montpellier.

Quant aux marchandises, elles contenaient surtout des toiles de Bretagne, car dans l'Amérique du Sud, on n'en voulait point d'autres, ou à voiles, ou fines, fabriquées aux environs de Rennes, de Fougères, de Vitré, etc.

Puis, les objets suivants : chapeaux de paille blancs et noirs, rubans, boutons, bagues, tabatières, pendants d'oreilles, épingles, aiguilles, pendules, montres, verroterie, cadenas, serrures, couteaux, ciseaux, fusils, pistolets, sabres, barres et instruments de fer.

En résumé, à côté de beaucoup d'objets de première nécessité, beaucoup d'autre sans valeur, sauf, comme nous le verrons, dans les pays qui allaient être visités.

Le Comte de la Bédoyère et le Président de Grénédan quittèrent le port de Saint-Malo le 22 octobre 1701, dans la matinée, et se dirigèrent en droite ligne, sur les îles Canaries, qu'ils doublèrent sans s'y arrêter.

Ils descendirent ensuite vers l'île de l'Ascension, et, favorisés par les vents, se dirigèrent sur l'embouchure de la Plata. Suivant ensuite, les côtes de l'Amérique du Sud, ils arrivèrent au Cap Vierge, le 7 février 1702, pénétrèrent dans le détroit de Magellan, et mouillèrent successivement dans la baie de la Possession, dans

la baie Grégoire, au sud-est de l'île Elisabeth, puis dans une anse bien abrité, la baie Famine, où les navigateurs trouvèrent des choux plantés par les équipages de M. de Beauchesne, des perroquets en grande quantité, des bandes de canards, de cormorans, d'outardes, et aussi pour la première fois, des sauvages.

Ils continuèrent, ensuite, leur route vers l'ouest, mais, avant leur arrivée au cap Frouart, des vents violents s'élevèrent, qui leur firent perdre des ancres, et les rejetèrent en arrière pendant six jours.

Cédant à la persistance des intempéries, les deux capitaines avaient même résolu de sortir du détroit, en revenant vers l'est, et de prendre la route du cap Horn, quand le temps se remit au beau, avec des vents si favorables que l'escadre reprit la direction de l'ouest, et mouilla à la rivière du Massacre, le 28 février.

Elle y fut entourée par plusieurs pirogues, portant des indigènes, hommes, femmes et enfants, qui vinrent à bord et y furent émerveillés des dons qu'on leur fit de divers objets.

Sans se laisser attarder, les voyageurs levèrent l'ancre, et après avoir été obligés de céder, parfois pendant des journées entières, à la violence des marées, qui les rejetaient vers l'est, ils parvinrent à se maintenir dans leur direction primitive, et à mouiller dans la baie du port Saint-François, si favorable à la pêche, qu'ils y prirent des centaines de gros poissons en quelques heures.

Puis, doublant le cap Piller, et des rochers, appelés les quatre Evangélistes, ils se trouvèrent enfin, le 8 mars, dans le Pacifique, après une heureuse traversée du détroit, car elle n'avait duré qu'un mois.

Ce passage, entre les deux Océans, avait été parcouru, pour la première fois, en 1520, par le Portugais Magellan ; il avait été visité depuis, par des bâtiments espagnols, anglais et hollandais, dont plusieurs avaient fait naufrage, et dont aucun n'avait rapporté une description ou des cartes, assez exactes pour permettre d'y naviguer avec sécurité.

Le journal de bord du Président de Grenédan, dont le rédacteur anonyme avait fait partie de l'expédition précédente, donne, au contraire, des détails si précis sur la configuration des côtes, sur les variations climatériques, sur les mouillages, les vents, et les courants, et sur les marées, qu'il peut, à juste titre conclure en disant que le Président de Grénédan et le Comte de la Bédoyère furent les premiers navires français qui traversèrent le détroit avec plein succès, après avoir fait des observations qui complétaient celles de l'escadre Beauchesne, et qui allaient être utiles à leurs successeurs.

Les deux navires malouins, suivant ensuite la côte de l'Amérique du Sud, de très près, remontèrent au nord, en doublant les îles de la Madeleine et de la Mocha, et arrivèrent devant la Conception, le 29 mars 1702.

Avant d'atteindre les côtes du Chili, les deux capitaines connaissaient les pays qu'ils allaient visiter, non pas d'après les renseignements, plus ou moins imaginaires, des flibustiers ou des voyageurs étrangers, mais par les rapports de leurs compatriotes, qui venaient d'y séjourner pendant près de deux années.

Ils s'attendaient donc à retrouver l'hostilité de ces autorités vénales, bien que soumises au joug du représentant de Sa Majesté Catholique.

Celui-ci, « Vice-Roi du Pérou, gouverneur et capitaine général de tous les royaumes et provinces, de ce nouveau monde », car tels étaient ses titres, était assisté de l' « audiencia royale » conseil consultatif, mais qui avait le droit d'envoyer des délégués ou « oïdors », dans les provinces, et de correspondre directement, en Espagne, avec le conseil des Indes. Ce dernier organisme, tout puissant, sous l'autorité royale, donnait des ordres à Séville, à une administration analogue à un ministère des colonies, et qui s'appelait la « Casa de Contratacion ».

Au dessous du Vice-Roi, se trouvaient dans les provinces, des capitaines généraux, et des « corrégidors », ou gouverneurs, qui, comme le Vice-Roi lui-même, et comme la plupart des fonctionnaires, n'avaient recherché leurs charges temporaires, que pour en tirer le plus de bénéfices possibles, en peu de temps, car ils ne les exerçaient que pendant trois ou cinq ans au plus.

Cette dernière mesure, bien que critiquable, s'expliquait dans ce vaste empire, où il était nécessaire d'enlever toute velléité d'indépendance, ou de particularisme, à des gouverneurs isolés, à des distances telles, qu'il fallait des mois, et parfois des années, pour les franchir.

Tous ces fonctionnaires exerçaient leur pouvoir despotique, sur des populations composées d'éléments distincts.

D'abord, les plus nombreux, les Indiens subjugués, aussi esclaves que des nègres, bien que baptisés chrétiens. Puis des Indiens libres, encore idolâtres ou sans religion, et moins dociles au Chili qu'au Pérou, parce que le pays y était montagneux et boisé. Ces derniers, montés sur des chevaux souples et rapides, armés

de lances, d'arcs et de flèches, qu'ils maniaient avec une adresse remarquable, étaient de redoutables adversaires.

Les uns et les autres n'attendaient qu'une occasion pour lever le masque, et pour s'affranchir.

Ensuite, des créoles, de race espagnole, et nés dans la colonie ; des mulâtres, engendrés par des blancs et des indiennes ou des négresses ; des « mistiches », engendrés par des blancs et des mulâtresses.

Nombreux aussi étaient les nègres venus d'Afrique.

Et, enfin, au dessus d'eux, pour les exploiter, les Espagnols.

Pour contenir ces populations, maintenues dans l'ignorance et la servitude, et pour s'opposer aux incursions étrangères, le Vice Roi disposait à Lima et à Callao, d'un petit noyau de troupes espagnoles solides, que secondaient, insuffisamment, des milices, ou des forces indigènes, composées d'Indiens ou de nègres, encadrées, parfois, par des Espagnols, mais indisciplinées, irrégulièrement payées, mal habillées, mal armées, et sans instruction ; elles étaient réparties dans les postes, ou « présidios », à l'intérieur, ou sur certains points fortifiés de la côte.

Quant à la flotte, elle ne comprenait, malgré un personnel d'officiers supérieurs assez nombreux, que quelques vieux bâtiments, à peu près inutilisables, immobilisés dans le port de Callao, et quelques embarcations légères, aussi insuffisantes pour assurer les communications que pour protéger le littoral.

Acôté de cette désorganisation, qui aurait dû faire prévoir, à la métropole, la perte inévitable de ces colonies, se trouvaient des richesses immenses, presqu'inexploitées.

L'un des points fortifiés de la côte, qui viennent d'être mentionnés, l'un des plus importants du sud du Chili, c'était Valdivia, où M. de Terville avait failli succomber à un guet-apens. Aussi, du Coudray Perrée et de Launay avaient-ils eu soin de s'en détourner, et de se diriger vers la Conception, qui semblait plus désignée pour commencer leurs opérations.

Contrariés par les vents, ils furent obligés de louvoyer pendant deux jours, avant de pénétrer dans la rade, très animée par de nombreux bâtiments espagnols chargés de denrées, et surtout de blé, où ils jetèrent l'ancre, entre l'île de Quiriquine, qui la fermait du côté de la pleine mer, et le cap de Talca Huana au sud.

La ville de la Conception, peu étendue, sans autres monuments que six monastères célèbres, avec ses maisons basses, sans architecture, mais entourées de jardins et d'arbres fruitiers, avec ses églises, pauvres et sans ornements, et ses rues mal entretenues, offrait l'aspect d'un grand village, habité par une population indienne, et par quelques familles espagnoles.

Elle n'avait, pour toute défense, qu'un mauvais fort, mal armé, bien que la garnison fut assez nombreuse, puisqu'elle s'élevait, en principe à 2.000 hommes, en comptant les détachements des « présidios », plus ou moins éloignés.

Toute cette troupe, sans valeur, suffisait, à peine, à contenir une population assez dense, et qui, dans les campagnes, était, en réalité, insoumise, même dans certains centres qui payaient tribut.

Les indigènes des campagnes n'étaient pas convertis au christianisme, ils n'avaient aucune religion, ni même aucune croyance, sauf celle assez vague, d'une vie future, car les parents

des morts avaient la coutume de mettre de la nourriture à leur portée, ou dans leurs tombeaux.

Chaque chef de famille, ou cacique, était maître chez lui ; mais plusieurs familles se groupaient, parfois, sous un seul cacique.

Les Indiens chiliens savaient même, très bien, se placer, en cas de nécessité, sous l'autorité du cacique le plus ancien, ou le plus capable, ce qui leur avait permis de résister, avec succès, aux Incas du Pérou, et d'arrêter l'invasion espagnole à la crête de la Cordillère.

Quant aux Indiens qui habitaient dans les villes ou à proximité, ils étaient, en général, baptisés, mais poussaient le culte des images jusqu'à l'idolâtrie.

« Les Espagnols », dit le rédacteur du journal du Président de Grénédan, « les font baptiser jeunes et les assujettissent à aller à la messe les jours de fêtes et les dimanches ; lorsqu'ils y manquent, on leur fait des châtiments. On les oblige à faire leurs Pâques et ils ont beaucoup de peine à s'y résoudre. Ordinairement, les jours de fêtes, leurs maîtres leur font distribuer du vin, duquel ils se soûlent comme des bêtes, ce qui est fort en horreur à l'Espagnol qui, au lieu de vin, a coutume de boire d'une certaine herbe nommée « maté », qui est à peu près comme du thé ».

Tous ces indigènes, de taille ordinaire, robustes, au teint basané, avec des cheveux noirs, durs et courts, étaient à peine vêtus, ou du moins simplement couverts, d'une espèce de culotte courte, ouverte sur le côté, et d'un vêtement ample recouvrant les épaules et tombant jusqu'aux genoux. Ils portaient, parfois, un bonnet et des sandales.

Ce qui faisait l'importance de la Conception, c'était la richesse de son territoire, et par conséquent, son activité commerciale.

Aux environs, dans une terre à peine labourée, le grain rendait au centuple, et les arbres, sans être greffés, produisaient des fruits aussi variés que savoureux.

Aussi, trouvait-on facilement à s'y approvisionner de farine, de vin, de viande, de biscuits et de toutes les denrées nécessaires.

Enfin, à une certaine distance de la Conception, à Estancia del Rey, on exploitait des mines d'or, qui produisaient des « pépitas » d'un volume parfois considérable.

Pour les obtenir, on concassait le minerai, tout en y jetant du mercure, et le résultat de cette opération s'écoulait dans un récipient où l'or se précipitait. Après avoir chauffé ce résidu dans une toile, pour faire évaporer les derniers vestiges du mercure, on obtenait les « pépitas » qu'on faisait fondre pour connaître exactement le poids de l'or.

Dans cette région privilégiée, on trouvait aussi du cuivre, du sel et du soufre, et, tout près de la ville, presqu'à fleur de terre, du charbon.

On conçoit donc que les commandants du Comte de la Bédoyère et du Président de Grénédan aient été attirés, d'abord, vers un port qui offrait de pareils avantages.

Dès que l'escadre eut jeté l'ancre, du Coudray Perrée salua la ville de sept coups de canon, et prit ses dispositions pour entrer en rapport avec les autorités espagnoles.

« Peu de temps après avoir mouillé », dit la relation du voyage, « notre chaloupe et celle du sieur de Coudray Perrée, dans lesquelles étaient les aumôniers des deux vaisseaux, et un officier de chaque bord, se rendirent à la ville, pour saluer le corrégidor, qui les attendait sur le rivage, accompagné des principaux de la ville et escorté de quantité de troupes, sous les armes. Les visiteurs furent accompagnés, ensuite, au Palais, et complimentés par les commandants du lieu ».

« Le soir, l'officier du sieur du Coudray Perrée, et son aumônier, restèrent seuls à terre, pour informer, plus au long, le corrégidor du sujet qui nous amenait dans la mer du Sud ».

« Le lendemain, nous reçûmes, en présent, du commandant de la place, six bœufs, dix moutons, du vin, du pain, des confitures et des fruits ».

« Le dimanche 2 avril, nos deux capitaines, suivis de leurs officiers et aumôniers, dans quatre chaloupes, les pavillons déployés, se rendirent à la ville, pour saluer le corrégidor, tandis que chaque vaisseau tirait sept coups de canon, avec des cris de « Vive le Roi » ».

« Lorsque les chaloupes abordèrent au rivage, le fort de la ville tira le canon, et la mousqueterie, auxquels nous répondîmes coup pour coup. Cinq cents hommes de troupe, tant infanterie que cavalerie, formaient la haie jusqu'au Palais ».

« Le corrégidor, en costume de cérémonie, suivi du maître de camp général et de tous les officiers et gens de distinction, se trouvaient au débarquement ».

« Après plusieurs civilités, faites de part et d'autre, le cortège se rendit au Palais royal, où, après une longue conversation, on servit un splendide repas, pendant lequel la musique ne fut pas épargnée, non plus que les volées de canon et de mousqueterie, tandis qu'on buvait à la santé des Rois et des princes des deux couronnes ».

« Quelque temps après, le repas fini, l'évêque du lieu, accompagné de quelques ecclésiastiques, suivi du clergé et précédé de la Croix, se rendit en carrosse, au palais, pour y saluer nos capitaines, qui lui marquèrent qu'ils étaient extrêmement fâchés qu'un prélat aussi digne et d'un âge aussi caduc, se fut donné la peine de venir les saluer ».

« L'évêque marqua beaucoup de joie du couronnement de monseigneur le duc d'Anjou, qui était le petit-fils du plus grand héros de toute la terre et, après beaucoup de civilités et d'honnêtetés, et avoir parlé de différentes choses, il se retira. Mais, avant que de sortir, les capitaines, les aumôniers, et les officiers, lui demandèrent sa bénédiction, qu'ils reçurent le genou en terre, en lui baisant la main ».

« Aussitôt que l'évêque fut, parti, il entra deux cents Indiens, dont les capitaines, aussi Indiens, firent une harangue en leur langue, qui fut interprétée en espagnol, par le mestre de camp général, et par laquelle ils prièrent nos capitaines d'assurer à leur nouveau Roi, Philippe Quint, qu'ils étaient ravis de son couronnement, et de lui témoigner qu'ils étaient prêts à lui sacrifier leur vie à son service. Et qu'aussitôt qu'ils avaient appris qu'il paraissait des vaisseaux étrangers, ils s'étaient rendus au rivage pour s'opposer aux descentes qu'ils auraient pu faire. Mais, qu'ayant

su que nous étions Français, ils venaient faire offre de leurs services ».

« Lorsque nos capitaines furent sur le point de prendre congé de l'assemblée, le corrégidor leur dit qu'il irait à leur bord, ce qu'ils acceptèrent avec joie, tout en disant qu'ils n'étaient pas en état de recevoir une personne de son mérite ».

Quelque temps avant que le Corrégidor abordât, les canons tirèrent une bordée…

« Ils furent, ensuite, reconduits, par le corrégidor, et par tous les officiers, jusqu'au rivage, où toutes les troupes étaient rangées, étendards déployés, trompettes sonnantes, et tambours battants ».

« Lorsque les chaloupes débordèrent, l'on fit une décharge de canons, et plusieurs de mousqueterie, auxquelles l'on répondit des vaisseaux ».

« Le lundi 3 avril, nous envoyâmes nos chaloupes à la ville, pour y chercher le corrégidor, et le conduire à bord du vaisseau de monsieur du Coudray Perrée, qui l'attendait jointivement avec monsieur de Launay ».

« Quelque temps avant que le corrégidor abordât, les canons tirèrent une bordée, en suite de quoi les capitaines se rendirent à l'escalier, au devant du corrégidor, et de toute sa suite, et l'on se fit plusieurs civilités et compliments ».

« Quelque temps après l'arrivée, l'on servit à manger, et l'on n'épargna rien de ce qu'il pouvait y avoir de meilleur dans les deux bords. Au bruit du canon, on but à la santé des Rois et des

princes des deux couronnes, même des gouverneurs et commandants des places ».

« Pendant le repas, on tira neuf volées de onze coups de canon, non compris celles de l'arrivée et du départ. »

« Le corrégidor avait, à sa suite, quarante personnages qui parurent tous fort satisfaits ».

« Le repas étant fini, on eut une longue conversation d'affaires différentes, et, quand vint le soir, toute cette troupe d'Espagnols s'embarqua dans les mêmes chaloupes qui les avaient amenés, et les reporta à la ville ».

« A leur départ du vaisseau, l'on tira le canon, et ensuite, on fit plusieurs cris de « Vive le Roi », que les Espagnols rendirent en criant : « Vive Philippe Quinto ».

« Au commencement, tout n'avait donc été que bon accueil, que joie et offre de services ; tout fleurissait. Rien ne peut égaler les générosités des Espagnols à notre égard. Je puis assurer que nous avons été reçus avec tout l'éclat et les honneurs, qu'on pourrait faire à un général d'armée. Mais un revers de fortune traversa, peu après, toutes ces pompes et magnificences ».

De pareilles réjouissances se produisant immédiatement après les privations d'une traversée de six mois, devaient, en effet, avoir des conséquences sur la discipline.

Dans les équipages, en contact avec une population exubérante, et dont « les femmes fort belles, n'étaient pas ingrates d'accorder quelques faveurs aux Français, préférablement aux Espagnols qui les retenaient fort soumises », il y eut des désertions, vite réprimées, car les coupables, ne sachant où aller,

comme des oiseaux échappés d'une cage, se faisaient prendre par les Espagnols.

Il y eut aussi des rixes, suivies de mort d'hommes.

« Le sieur des Douets, lieutenant de monsieur du Coudray Perrée, reçut plusieurs coups de tranchant d'épée sur la tête, et à la main droite, et le sieur des Grèves Guyon, officier du sieur de Launay, reçut une blessure à la tête, d'un coup d'esponton ».

Pour mettre fin à ces désordres, le corrégidor écrivit aux capitaines « de ne point permettre à qui que ce soit des équipages de descendre à terre, à l'exception d'un officier de chaque bord, pour y prendre ce qu'il aurait besoin de rafraîchissements ».

Un désaccord était aussi survenu entre du Coudray Perrée et le sieur de Launay, dont la susceptibilité avait, d'abord, été mise en éveil par l'entretien particulier accordé, par le corrégidor à l'officier et à l'aumônier du Comte de la Bédoyère, à la suite de leur premier visite. Plus tard, pendant la réception, des questions de préséance avaient aussi divisé les deux capitaines. Et enfin, du Coudray Perrée ayant arboré la « flamme du commandement », le jour du banquet, à bord du Comte de la Bédoyère, pour rehausser le prestige de l'escadre, le sieur de Launay fit de même, en prétextant qu'il n'y avait point de « distinction entre eux, qu'ils devaient être égaux », et que les questions d'âge et d'ancienneté, ne conféraient aucun droit.

Cet incident produisit un fâcheux effet et donna lieu à des commentaires, mais il fut de courte durée, et sans conséquences durables, car les capitaines restèrent unis et d'accord jusqu'à la fin de la campagne.

Leurs opérations commerciales se poursuivaient, dans de bonnes conditions, lorsque survint au commencement du mois de mai, un oïdor, venu de Santiago, capitale du Chili, pour faire appliquer les règlements royaux qui interdisaient tout trafic avec les étrangers.

Son premier acte fut de faire saisir toutes les barres de fer déjà déchargées du Président de Grénédan, et qui venaient d'être vendues à trois marchands de Santiago.

Après les avoir confisquées, ainsi que les mulets amenés pour les transporter, l'oïdor revendit le tout, quelques jours après, aux mêmes marchands à bas prix, et, considérant sa mission comme terminée, il repartit pour sa résidence ; à la satisfaction générale, sans doute, car les barres de fer avaient été payées à bord du Président de Grénédan, et les marchands les remportèrent pour les débiter ailleurs.

Ala suite de cette visite de l'oïdor, les échanges se ralentirent, d'autant plus qu'on attendait à la Conception, l'arrivée de fortes sommes d'argent pour le paiement d'un arriéré de solde, dû depuis quatre années aux fonctionnaires, aux officiers et aux soldats, et qui devait apporter dans la ville plus de 400.000 écus.

Pour stimuler les acheteurs, les Malouins firent alors un simulacre de départ ; « nous fîmes un mouvement d'appareillage », dit le narrateur, « afin que les Espagnols ne doutassent pas que nous nous proposions de sortir de la Conception, pour aller au Pérou. Cela ne laissa pas de réveiller les marchands, car dans huit jours, il se négocia pour plus de 60.000 piastres ».

Depuis son arrivée, le Comte de la Bédoyère avait changé souvent de mouillage dans la rade, suivant la direction du vent, et

se trouvait à l'ancre, tantôt près du rivage, qui précédait les premières maisons de la ville, tantôt à l'abri du cap de Talca Huana qui le garantissait du côté du sud.

Sur ce promontoire, se trouvait une église ou fut inhumé dans le courant du mois de mai, le cuisinier de du Coudray Perrée, qu'un de ses camarades, dans un accès de jalousie, avait frappé mortellement à la tête, avec un chandelier de fer. C'était un artiste culinaire, dont les ragoûts, savamment préparés, avaient été appréciés, à leur valeur, par le vicaire général de la Conception, un des hôtes habituels de du Coudray Perrée.

Ce prélat, gros et court, chauve, avec les jambes tournées en dedans, était un savant personnage et un grand orateur, si fier de son talent, que, pour lui, le plaisir de prêcher égalait celui de la table.

Du Coudray Perrée le rencontrait aussi chez don Balthazar de Castro, le corrégidor, dont la fille aînée dona Héléna, âgée de 25 à 30 ans, remarquable par la fraîcheur de son beau visage, collaborait aux œuvres pieuses du vicaire général.

Don Balthazar réunissait ses convives dans un pavillon bien bâti, et bien situé aux portes de la ville, auquel on parvenait par une allée qu'ombrageait l'épais feuillage d'arbres touffus, et toujours verts.

Après avoir traversé une galerie, on se trouvait en présence d'un parterre de fleurs, aux couleurs éclatantes, qu'entouraient des allées bien sablées et bordées d'orangers. Au centre de cette décoration, un lion en bronze vomissait de l'eau dans les vasques d'un grand bassin de marbre.

C'était dans ce cadre séduisant que du Coudray Perrée faisait, après le repas du soir, l'éloge des sermons du vicaire général, et témoignait sa reconnaissance à dona Héléna, qui lui envoyait parfois des fruits de ce beau jardin, en lui faisant le récit de ses aventures et de ses voyages.

Ainsi se passèrent les mois d'été qui, dans l'Amérique du Sud sont ceux de l'hiver, mais avec un climat d'une douceur toujours égale.

Au début d'octobre, il fallut penser au retour, bien que le Président de Grénédan n'eût pas écoulé la moitié de ses marchandises, tandis que le Comte de la Bédoyère « n'en avait plus que très peu, et était sur le point de vendre le reste ».

Le capitaine de Launay se décida donc à faire voile vers le nord, où les deux capitaines convinrent de se retrouver, avant la fin de l'année, soit à Arica, à Ilo ou à Pisco.

Peu de temps après, le capitaine général du Chili arrivait à la Conception, appelé de Santiago par son désir d'entrer en relations avec les Français, déclara-t-il au sieur Fouquet, second capitaine de du Coudray Perrée, qui se rendait au devant de lui pour le saluer. Il était en réalité, porteur de la solde due aux fonctionnaires et aux officiers, que ceux-ci attendaient avec impatience depuis quatre années.

Il fut d'ailleurs plein d'égards et de complaisances, et prolongea son séjour jusqu'au départ du Comte de la Bédoyère pour Arica, où du Coudray Perrée jeta l'ancre à la fin d'octobre.

Ce port, abrité du large par l'île de Guano, que couvraient les fientes d'oiseaux de mer, engrais fort apprécié, était obstrué en

partie, par des amas de décombres accumulés pour le préserver des incursions des flibustiers.

On circulait par contre, facilement, dans les rues droites du petit bourg, formé comme à la Conception, par des maisons basses, pour résister aux tremblements de terre, et dont les principales étaient deux couvents, et l'hospice des frères de Saint-Jean de Dieu.

Les habitants, pour la plupart mulâtres ou Indiens, étaient peu nombreux, mais les échanges s'établirent moins avec eux, qu'avec les négociants, et les colons et indigènes, venus des environs, et même des localités situées à dix ou douze lieues à l'intérieur du pays.

Ceux-ci transportaient leurs produits à dos de mulets, ou sur des petits chameaux, ou des grands moutons, appelés lamas, dont on utilisait la laine, bien qu'elle fut inférieure à celle des vigognes, très appréciée en France, et qui devait constituer avec le sucre, qu'on produisait à Arica, une partie des cargaisons, au retour.

Mais le chargement des navires allait comprendre surtout, un autre produit, bien plus précieux, l'argent en lingots, ou sous forme de vaisselle plate.

Ce métal était, en effet, si répandu dans ces régions, que les habitants, même dans les campagnes les plus reculées, s'en servaient pour toutes sortes d'usages, pour leurs ustensiles de cuisine, leurs plats, leurs assiettes, les vases, etc. C'était de l'argent à un titre inférieur, mais avantageux pour les échanges.

Moins, cependant, que l'argent provenant des mines de Potosi, après une manipulation sommaire. On rangeait d'abord, par blocs, la terre tirée des meulières, après l'avoir imprégnée d'eau. Puis, on procédait au pétrissage de ces blocs, sur lesquels on projetait du mercure, et ensuite à leur lavage. On obtenait ainsi un précipité, qu'on chauffait jusqu'à évaporation, dans des moules ayant la forme de pommes de pin, et d'où l'on tirait des masses en argent, un peu poreuses, appelées « pignes ».

C'étaient surtout ces pignes qu'on allait entasser dans les cales des navires malouins.

Arica était l'échelle de Potosi, mais aussi d'autres centres miniers tels que Chiquizaca, Lipes, Oruro et Chiqui Aguillo ; ce dernier, distant de deux lieues de la ville de la Paz, produisait des pépitas d'une dimension parfois prodigieuse, bien que les mines d'or les plus productives se trouvassent plutôt dans le nord du Pérou, dans les provinces de Guanaco et de Chichas.

N'ayant rencontré aucun obstacle à Arica, et ayant rapidement complété ses approvisionnements, du Goudray Perrée se dirigea sur Ilo, petite localité située sur les bords d'un ruisseau, souvent à sec, au fond d'une belle rade, que précédaient de nombreux rochers.

C'était un centre de ravitaillement important, avec des routes qui le reliaient à plusieurs villes de l'intérieur, avec ses environs, couverts d'oliviers, d'orangers, de figuiers et de bananiers.

A Ilo, arrivaient parfois des convois de plusieurs centaines de mulets, qui périssaient en grand nombre, dans ce pays sans pâturages et presque sans eau. Car le manque d'eau était le grand

souci de cette région, où il ne pleuvait jamais, pendant plusieurs mois de suite, et quelquefois pendant des années.

Des rosées abondantes donnaient bien, la nuit, une certaine humidité, mais insuffisante pour les terres labourées, qu'on arrosait par les dérivations des rares ruisseaux. Ceux-ci étaient formés non par des sources, mais par la fonte des neiges qui couvraient toute l'année, malgré des chaleurs excessives, les sommets de la Cordillère.

Des marchands vinrent à Ilo, au devant des Malouins, de la Paz, et même de Cuzco, située à 130 lieues. C'était l'ancienne capitale du Pérou, la résidence des Incas, souverains du pays avant la conquête par les Espagnols. Elle possédait encore un ancien temple du soleil, car les Indiens du Pérou, contrairement à ceux du Chili, avaient une religion, ils adoraient le soleil.

Un souvenir touchant existait à ce propos, c'était celui que rappelaient, aux environs d'Ilo, les nombreux tombeaux d'Indiens, datant de l'époque de la conquête, où ils s'étaient enterrés vivants, eux, leurs femmes et leurs enfants, avec leurs trésors.

On racontait qu'ils avaient voulu se soumettre à ce supplice, pour racheter leur fautes, auxquelles ils attribuaient leurs malheurs, après que les Espagnols eurent mis à mort leur roi Acahualpa, qu'ils considéraient comme le fils du soleil.

Ils implorèrent d'abord cet astre, leur divinité, au moment où ses rayons semblaient disparaître dans les flots de la mer, et se couchèrent au fond de leurs tombeaux, qu'on recouvrit ensuite d'une claie et d'une couche de sable.

En arrivant dans ce port d'Ilo, le 26 novembre 1702, du Coudray Perrée vint mouiller non loin du Président de Grénédan, qui le salua de trois coups de canon, auxquels il répondit coup pour coup.

« Il s'embarqua ensuite, dans sa chaloupe, et vint rendre visite à M. de Launay, » qui lui raconta ce qui s'était passé depuis leur séparation.

« Nous n'étions pas plutôt arrivés en ce port », dit-il, « au commencement de ce mois, qu'il s'y trouva quantité de marchands qui nous achetèrent toutes nos marchandises et en auraient acheté bien davantage, s'il s'en était trouvé, car plusieurs marchands qui vinrent ensuite, furent contraints de remporter, à notre connaissance, plus de 400.000 piastres, qu'ils avaient dessein d'employer. De sorte que, huit jours après notre arrivée, nous n'avions plus rien à vendre, ou à livrer à notre bord, malgré l'opposition du corrégidor ».

« Mais, nous y avions remédié, car, au lieu de débarquer nos toiles à Ilo, nos chaloupes partaient la nuit, chargées, et allaient les débarquer à sept ou huit lieues au nord, à Pacay, Yerba Buena et Tambo Pallas, où les acheteurs firent venir leurs gens et leurs malles, pour enlever leurs emplettes ».

« Comme le corrégidor n'avait aucune juridiction en ces lieux, il n'osa pas y aller, mais il fit connaître aux marchands que s'il voulaient lui donner 10.000 piastres, il leur permettrait le négoce ; à quoi ils ne daignèrent même pas répondre ».

« La seule capture que fit le corrégidor, fut de tirer d'entre les bras d'un de nos matelots, un sac de mille piastres, qui appartenait à un Espagnol qui nous le faisait porter, et qui fut perdu

pour celui-ci, car les toiles ne lui avaient pas encore été livrées par nous ».

« Etant débarrassés de notre cargaison, nous ne pensâmes plus qu'à nous préparer à partir, et à nous mettre en état de prendre la mer, par des rafraîchissements, qui nous furent envoyés par le corrégidor, et qu'on paya, ce qu'il voulut, fort raisonnablement ».

Mis ainsi au courant de la situation, du Coudray Perrée se disposa, également, à « prendre la mer », et comme la saison s'annonçait favorable pour le retour en France, que les termes de leur commission fixaient au mois de février 1703, les deux navires firent voile vers le sud, dès le 2 décembre.

Arrivés, sans encombre, dans les parages de la Terre de Feu, ils y furent enveloppés par des brumes très épaisses, plusieurs jours de suite, pendant lesquels les coups de canon, alternant avec la mousqueterie et les roulements de tambours, les empêchaient de se perdre, ou de s'aborder.

Les deux capitaines malouins doublèrent, ensuite, le cap Horn, le 14 janvier, et jetèrent l'ancre devant Rio de Janeiro, le 5 mars.

Le gouverneur leur envoya aussitôt, comme don de bienvenue, quatre bœufs, des barriques de vin, du pain frais et « quantité de fruits, comme oranges, citrons, ananas, melons et des confitures ».

Il autorisa aussi les voyageurs à circuler librement dans la ville, ce qui facilita leurs observations et, notamment, les aperçus pittoresques du rédacteur du journal du Président de Grénédan :

« Les Portugais sont vêtus fort proprement », dit-il, « et de même qu'en France, sans aucune différence, ni exception ; et il s'y trouve quantité de beaux hommes parfaitement bien faits. Le sexe y est aussi fort beau ; mais, si on doit s'en rapporter aux gens du pays, il n'y a pas quatre femmes vertueuses dans la ville. Elles se font porter sur un hamac tendu sur un bâton, porté par deux nègres, et au dessus duquel est une impériale fort propre. Elles ne sortent de leurs maisons, dans ces palanquins, que pour aller à l'église, et faire quelques visites ; mais on les voit dans les maisons, assez librement, quand les maris n'y sont pas ; et qui, lorsqu'ils y sont, à leur seul aspect, font garder le silence, et baisser la vue, ce qui fait assez voir leur jalousie ; ce n'est pas à tort. »

« Il n'y a que l'évêque du lieu qui roule carrosse, et les hommes de distinction ne vont point dans les rues, qu'ils n'aient un grandissime parasol, porté par un nègre, qui donne entièrement de l'ombrage à deux ou trois personnes ».

Après un séjour de trois semaines à Rio de Janeiro, du Coudray Perrée et de Launay firent leurs préparatifs de départ, et envoyèrent, chacun, au gouverneur, « neuf marcs, deux onces et quatre gros, de vaisselle d'argent », pour le remercier de son bon accueil.

Ils se dirigèrent ensuite sur les Açores, où ils ne comptaient pas s'arrêter, mais où du Coudray Perrée eut la prudence d'envoyer à terre son second capitaine, le sieur Fouquet, pour avoir des nouvelles d'Europe. Ce fut une heureuse inspiration, car il apprit ainsi que « la France et l'Espagne avaient la guerre contre l'Empire, l'Angleterre et la Hollande depuis huit ou neuf mois ».

Les deux capitaines séjournèrent alors devant l'île Terceira, firent caréner et nettoyer leurs vaisseaux, compléter l'armement et revoir la voilure, « afin de mieux courir, et de se préparer à la guerre ».

Puis, ils se rapprochèrent des côtes d'Espagne, à la hauteur de la Corogne, quand il aperçurent à l'horizon, trois gros bâtiments, qu'ils reconnurent, aussitôt, « à leur fabrique », comme étant des corsaires flessinguois.

Les deux frégates se trouvaient, heureusement, à proximité l'une de l'autre, car il s'agissait de prendre une décision rapide, et de l'exécuter sans tarder, en présence des bâtiments ennemis qui s'avançaient, en ligne, à plusieurs encablures les uns des autres, avec l'intention évidente d'attaquer les corsaires malouins, et de s'en emparer.

D'un commun accord, les deux capitaines, favorisés par le vent, se portèrent à l'attaque.

Du Goudray Perrée se jeta sur le bâtiment flessinguois qui se trouvait à la gauche, et l'attaqua en proue, le labourant de coups de canon, de l'avant à l'arrière, tandis que le capitaine de Launay prenait le même bâtiment par le travers, et le couvrait de ses feux.

Surpris par cette double agression, le bâtiment ennemi flottait désemparé, à la merci de ses adversaires, qui cherchaient bien plus à rentrer au port avec leurs cargaisons intactes, qu'à faire une prise, probablement sans valeur.

Aussi, tandis que les deux autres corsaires flessinguois se rapprochaient, et tiraient leurs premières bordées, le Comte de la

Bédoyère et le Président de Grénédan cinglaient vers la Corogne, où ils arrivaient sans encombre, après un combat de cinq heures, et avec une perte, pour chacun, d'environ dix-huit hommes tués ou blessés.

D'autres difficultés les y attendaient, car le Conseil des Indes, informé à Madrid par les commerçants espagnols rivaux, de l'arrivée des deux frégates françaises, donna l'ordre de saisir toutes les cargaisons venant de la mer du Sud.

Mais le Conseil des Indes n'avait pas de moyens d'action suffisants, dans le port de la Corogne, pour obtenir la sanction immédiate de sa décision.

Prévenu à temps, le consul de France put écrire, dès le 28 juillet, dans les termes suivants au cardinal d'Estrées, ambassadeur du Roi, à Madrid :

« Le 28 juin, il est rentré à la Corogne deux frégates de Saint-Malo, à cause des corsaires flessinguois, qui croisent sur les côtes de Galice, contre lesquels elles ont eu un rude combat, dont elles sont sorties à leur avantage. Or, le conseil des Indes a pris sur lui d'envoyer un ordre, à son représentant, de faire visiter ces bateaux, qui ne sont pas venus pour commercer ; ils sont venus pour se remettre du combat ; cela est contraire à tous les traités ».

Dès que le roi Philippe V fut informé de cet incident par le cardinal d'Estrées, il donna l'ordre au Conseil des Indes de cesser toute action illégale.

Acôté du cardinal d'Estrées, se trouvait alors à Madrid, un fonctionnaire important, le sieur Daubenton. C'était, en quelque

sorte, un chargé d'affaires, qui se tenait en relations constantes avec les consuls dans les ports, et qui réglait, sous la haute autorité de l'ambassadeur, toutes les affaires intéressant le département de la Marine.

Après entente avec l'ambassadeur, Daubenton fit savoir aux deux capitaines malouins que leurs bâtiments devaient mouiller au large, et qu'ils devaient s'opposer aux prétentions du Conseil des Indes, conformément au décret royal qui défendait la visite des vaisseaux français.

Le Conseil des Indes essaya bien alors de faire révoquer ce décret, mais sans succès.

D'autre part, le comte de Pontchartrain écrivit presqu'aussitôt de Versailles au sieur Danycan de l'Espine, pour le mettre au courant de la question.

Quand ce message parvint à Saint-Malo, le Comte de la Bédoyère et le Président de Grénédan avaient déjà quitté la Corogne. Mais, si près du but, d'autres épreuves les attendaient.

Retardés par une violente tempête, ils furent encore obligés de louvoyer dans la baie de Betanzos, devant le Ferrol, et même de relâcher à Santander, avant d'arriver enfin, après tant d'émotions, à Saint-Malo, dans les derniers jours d'août 1703.

La somme payée aux intéressés, par la Monnaie, après livraison à l'État des matières d'or et d'argent importées par le Comte de la Bédoyère et le Président de Grénédan, et après prélèvement de l'impôt de 6 pour cent, appelé « Indult », s'éleva à un million 259.147 livres, dix sols, six deniers, sans compter 1.630 livres pour les cargaisons de laine de vigogne et de sucre.

Bien qu'il soit à peu près impossible de comparer la valeur, et surtout le pouvoir d'achat, de la livre à cette époque, avec celui du franc actuel, on peut dire cependant que le total de ces chiffres correspondrait, aujourd'hui, à une somme d'au moins douze ou quinze millions de francs.

Ce résultat important sera suivi par le succès, encore plus complet, de l'expédition qui se préparait, et après laquelle les navires malouins, comme emportés par le flot à travers une digue rompue, se porteront, en nombre, vers l'Amérique du Sud, créant ainsi, un réseau inextricable d'intrigues et de procès, dans lequel la compagnie du commerce dans la mer du Sud, se débattra pour obtenir des indemnités, jusqu'au jour où, lasse de réclamer sans rien obtenir, elle se décidera à prendre part elle-même aux expéditions.

06

Dès son retour à Saint-Malo, du Coudray Perrée fut sollicité par le sieur Danycan de l'Espine, pour participer à une nouvelle expédition dans la mer du Sud.

Elle se préparait, sous la direction d'une compagnie, dénommée compagnie de la Chine de Saint-Malo, qui avait été fondée par Danycan, en remplacement de la compagnie de la mer du Sud défaillante, et à laquelle s'était jointe, par une convention qui contenait, en germe, plusieurs causes de malentendus, la compagnie de commerce en Chine, de Paris, créée en 1700.

Ce ne fut pas sans amertume que l'ancien commandant du Comte de la Bédoyère envisagea ce nouveau départ, qui allait encore le séparer de sa famille, après deux années d'absence.

Mais il était assuré du concours de nombreux amis ; il se sentait aussi attiré vers le nord du Pérou, qu'il n'avait pas visité, et vers Callao et Lima, pour y compléter son premier succès ; il désirait, enfin, depuis longtemps, entreprendre un voyage avec son jeune fils aîné, pour l'initier aux premières émotions de la vie sur mer.

Il accepta donc le commandement du Saint-Charles, belle frégate de 450 tonneaux, dont le départ était fixé pour la fin de l'année, et tout l'automne fut employé aux préparatifs.

Du Coudray Perrée avait, à bord du Saint-Charles comme capitaine en second, un ancien camarade, le sieur Morel de la Herperie, qui avait été enseigne sur le Saint-Antoine, en 1695 ; et, comme lieutenant en premier, le sieur de la Vallée, précédemment enseigne sur le Beaulieu, en 1693, puis lieutenant sur le Comte de la Bédoyère ; les autres lieutenants étaient les sieurs du Clos, et de Baudran de Ballastre, tous deux originaires de Paris.

Les dix enseignes, âgés de 18 à 28 ans, étaient de Saint-Malo, de Saint-Servan, de Rennes ou de Cancale ; parmi eux se trouvaient Pierre Bénard de la Harpe, et Nicolas Perrée de La Villestreux, de taille moyenne, avec des cheveux châtains, comme son père ; c'était un adolescent, presqu'un enfant, car il entrait dans sa quatorzième année, mais un enfant impatient de faire un aussi beau voyage dans de pareilles conditions, et dans ces pays lointains, où sa jeune imagination avait, sans doute, suivi le Comte de la Bédoyère pendant deux années.

Deux chirurgiens se trouvaient, aussi, à bord du Saint-Charles, dont l'un, Jacques Boyer, avait parcouru la mer du Sud sur le Comte de la Bédoyère.

Les matelots, au nombre de 124, dont le plus âgé n'avait pas 40 ans, étaient presque tous de Saint-Servan ou de Saint-Malo.

On avait, enfin, fait embarquer un détachement de quatorze soldats, parmi lesquels sept volontaires. Tous les corps de métier étaient représentés à bord, et le rôle de l'équipage mentionnait même, un maître d'hôtel et deux cuisiniers.

Le 26 décembre 1703, le Saint-Charles (450 tonneaux, 40 canons, 124 hommes), quittait le port de St-Malo avec le Murinet (350 tonneaux, 36 canons), commandé par le sieur de la Fontaine Fouquet, qui avait secondé du Cordray Perrée sur le Comte de la Bédoyère ; « tous deux hommes habiles et fort expérimentés dans la navigation », dira plus tard le P. Nyel, un des passagers.

Car, les détroits de la Sonde et de Malacca, sur la route la plus courte pour se rendre en Chine, étant tenus par l'ennemi, on avait pris, à bord du Saint-Charles, quatre Pères jésuites missionnaires, les P. de Brasle, de Rives, Hébrard et Nyel, destinés à aller en Chine.

C'était, en effet, le but déclaré de l'expédition, par un accord entre la compagnie de commerce en Chine, de Paris, et celle de Saint-Malo. En réalité, pour l'armateur Danycan, il s'agissait uniquement de retourner au Chili et au Pérou.

D'ailleurs du Coudray Perrée mentionnera, plus tard, dans son rapport établi à sa rentrée en France, que « le passeport de Sa

Majesté lui permettait de faire le voyage à la découverte à la mer du Sud ». Ce fut donc la première fois que le gouvernement se servit de cette formule d'autorisation, fréquemment employée par la suite, quand on voulut tolérer ce commerce, interdit officiellement.

Un vent favorable conduisit d'abord, l'escadre, en quinze jours, aux Canaries, qu'on se borna à reconnaître.

Après avoir été ralentie, ensuite, pendant un mois, par un temps trop calme, sous la ligne, elle continua, vers le sud, et se trouva, après trois mois de navigation, à quelques lieues du détroit de Magellan, qu'elle devait franchir.

Mais, après avoir dépassé le premier goulet, qui donne accès à l'intérieur du détroit, elle se heurta à des obstacles insurmontables.

Il fallait marcher, de jour, « à la petite voile », avec la sonde à la main, et jeter l'ancre la nuit, pour éviter les écueils et les bas-fonds, qui n'avaient pas été observés en 1702, et qui n'étaient pas indiqués sur les cartes hollandaises dont on se servait.

Enfin, le 2 avril, à peine eut-on mouillé dans un enfoncement, qui paraissait un abri, qu'un ouragan menaçant prit une violence inouïe, et que les navigateurs « pensèrent périr ».

Le Saint-Charles perdit deux ancres, quatre câbles furent rompus, et, le calme revenu, il fallut près de quinze jours pour réparer les dégâts.

Pendant cet arrêt momentané, du Coudray Perrée, des officiers suivis de quelques matelots, se rendirent en canot, à terre, et le P. Nyel les accompagna « pour glorifier le Seigneur dans

cette partie du monde où l'Evangile n'a pas encore pénétré », disait le vénérable missionnaire.

Ils se trouvèrent, après avoir débarqué, dans une région couverte de collines boisées, faiblement ondulées, qu'égayaient une multitude d'oiseaux aux brillants plumages, des pingouins, et surtout d'énormes autruches de deux mètres de haut.

Pendant que les promeneurs examinaient une belle rivière qu'un des officiers, le sieur Baudran de Ballastre venait de découvrir, pour s'y approvisionner, et à laquelle on donna son nom, des indigènes, dans la plus complète nudité, s'approchèrent, et, parmi eux, des hommes d'une taille prodigieuse, des géants de neuf pieds de haut.

C'est, en se reportant à ces souvenirs, à ce

Pendant que les promeneurs examinaient une belle rivière qu'un des officiers, le sieur Baudran de Ballastre venait de découvrir..., des indigènes dans la plus complète nudité, s'approchèrent.

spectacle étrange et pittoresque, que le P. Nyel devait écrire le 20 mai 1705, de Lima, cet admirable passage de sa lettre au P. Lachaise, et qu'il faut citer :

« Je ne vous dirai rien de leur génie, ni de leurs coutumes, pour ne rien affirmer d'incertain, ni de faux. Mais je prendrai la liberté de vous marquer les sentiments de compassion que la grâce et la charité de Jésus-Christ m'inspirèrent, à la vue des ténèbres qui sont répandues sur cette terre abandonnée ».

« Je considérais, d'un côté, le peu d'apparence qu'il y avait, qu'on pût entreprendre la conversion de ces pauvres peuples, et les difficultés immenses qu'il faudrait surmonter ; et, de l'autre,

la prophétie de Jésus-Christ, touchant la propagation de l'Évangile dans l'univers, me revenait souvent à l'esprit : que Dieu a ses temps et ses moyens marqués, pour dispenser, en chaque climat, les trésors de sa miséricorde ; que, depuis vingt ans, nos pères avaient porté l'Évangile dans des lieux aussi éloignés de la lumière que ceux-ci ; que peut-être Notre Seigneur ne nous conduisait à la Chine, par ces routes nouvelles, qu'afin que quelqu'un de nous, touché du besoin de ces pauvres barbares, se déterminât à s'y arrêter ; que bien des florissantes missions devaient leur origine à un naufrage, ou à quelqu'autre rencontre, qui ne paraissait venir que du hasard ; je priais le Seigneur de hâter cet heureux moment ; j'osais m'offrir moi-même, si c'était sa volonté, pour une aussi noble entreprise. Mais j'ai su, depuis, que mes vœux avaient été prévenus, et qu'ils n'étaient même pas loin d'être accomplis ».

« Car, étant au Chili, on nous dit que les jésuites de ce royaume, voulaient, à la première occasion, pénétrer jusqu'au détroit de Magellan, dont quelques-unes de leurs missions ne sont éloignées que de cent lieues ».

« Celle-ci aura de quoi contenter les plus grands courages. Les croix seront abondantes. Il y aura de grands froids à soutenir, des déserts affreux à parcourir, des sauvages à suivre dans leurs longues courses, etc. ».

Quelques jours après cette visite à terre, les navigateurs, renonçant à suivre le détroit, traversaient en sens contraire, le goulet, où ils remarquèrent qu'il ne restait plus de traces de la forteresse de Nombre de Dios, que les Espagnols, sous le règne de Philippe II, avaient bâtie, pour fermer le détroit aux autres nations.

Puis, faisant voile vers le sud, ils se trouvèrent, le 13 avril, devant de hautes montagnes, couvertes de neige, au sommet, et de grands arbres très touffus, au pied.

C'était la Terre de Feu, ainsi nommée à cause de la multiplicité des feux que les premiers explorateurs y virent, pendant la nuit.

Les indigènes, dans ces parages, étaient blancs, mais ils se défiguraient le corps, et changeaient les couleurs naturelles de leur visage par des peintures bizarres.

Ils étaient à demi couverts de peaux d'animaux, et portaient, autour du cou, un collier d'écailles de moules blanches, et autour du corps une ceinture de cuir. Ils se nourrissaient d'une herbe amère, qui poussait dans le pays, et dont la fleur était à peu près semblable à celle des tulipes. Ils étaient armés d'arcs et de flèches où ils enchassaient des pierres assez bien travaillées, et portaient un couteau de pierre, qu'ils déposaient à terre, avec leurs autres armes, quand ils s'approchaient des étrangers, pour leur montrer qu'ils se fiaient à eux.

Leurs cabanes, faites de branches d'arbres entrelacées, avaient sur le toit, en pointe, une ouverture pour laisser passer la fumée.

Leurs canots, en écorces de gros arbres, assez bien travaillés, ne pouvaient contenir que sept ou huit hommes.

Ces barbares répétaient souvent : hoo, hoo, sans qu'on put savoir si c'était un langage ou un simple cri.

L'escadre, continuant à suivre la côte de la Terre de Feu, s'engagea bientôt dans le détroit Le Maire, qui la sépare des îles des États de Hollande.

Les équipages commençaient à éprouver les rigueurs du climat. Ils souffraient du froid, de la grêle, de la pluie ininterrompue ; et la lumière du jour durait à peine huit heures, quand les deux navires, sortant du détroit Le Maire, pénétrèrent dans une mer orageuse, ou ils furent assaillis par une épouvantable tempête.

Le Murinet et le Saint-Charles, tantôt rejetés l'un vers l'autre par les vents contraires, tantôt séparés, à croire qu'ils s'étaient perdus, devenaient des jouets pour les éléments déchaînés.

Après quinze jours, et quinze nuits, de souffrances et d'angoisses, le Saint-Charles, seul, car le Murinet avait disparu, doubla, en louvoyant, le cap Horn, pointe la plus méridionale de la Terre de Feu.

Puis, peu à peu, les vents tombèrent, le calme revint ; les rayons d'un soleil bienfaisant dispersèrent les nuages menaçants, et, en se jouant sur la vaste étendue d'une mer apaisée, rendirent aux explorateurs la lumière et la vie.

Ils longèrent ensuite la côte de l'Amérique du Sud, et, quatre mois et demi après leur départ de Saint-Malo, la Conception fut en vue. On y mouilla le 13 mai, second jour de la Pentecôte.

Du Coudray Perrée, qui connaissait la mentalité des autorités espagnoles, se rendit aussitôt à terre avec deux P. jésuites, espérant retrouver le corrégidor, qui l'avait si bien accueilli en 1702, le vicaire général, et tous ces fonctionnaires, dont il avait gardé un si fidèle souvenir.

Mais le corrégidor avait été remplacé par don Diégo de Zuniga y Tovar, auquel le commandant du Saint-Charles exposa qu'il

voyageait pour le compte de la compagnie française de la Chine, où il se rendait ; qu'il avait passé par la mer du, Sud, pour éviter les obstacles qu'il aurait rencontrés en prenant la route des détroits de la Sonde et de Malacca ; et qu'il demandait à se pourvoir de vivres, en échange de ses marchandises.

Don Diégo de Zuniga répondit très courtoisement, en offrant toutes facilités pour le ravitaillement de l'équipage, mais en insistant sur les instructions du Vice-Roi qui s'opposaient à tout échange, et à tout trafic.

Cette attitude inflexible s'accentua le jour suivant, après la visite que don Diégo rendit à bord, car ce fonctionnaire, par exception intraitable, fit placer des sentinelles sur le rivage, y fit circuler des patrouilles, et s'y rendit même, en personne, de nuit, pour opérer la saisie de quelques échantillons, que les Français étaient parvenus à y faire débarquer.

Sur ces entrefaites, apparut le Murinet, qu'on croyait perdu. La joie fut grande de se retrouver après tant d'épreuves. Mais du Coudray Perrée voulant éviter de nouvelles difficultés, et, peut-être aussi, la concurrence du Murinet, donna rendez-vous au capitaine Fouquet à Callao, fit appareiller, quinze jours après son arrivée à la Conception, et se dirigea sur Arica, où il jeta l'ancre après avoir mouillé un jour à Iquique.

A Arica, où on avait entreposé, autrefois, comme nous l'avons dit, les produits des mines du Potosi, on craignait, par dessus tout, les forbans et les flibustiers.

Aussi, quand les voiles du Saint-Charles parurent à l'horizon, on le prit pour un des corsaires anglais qui venaient d'être signalés sur la côte. Ce fut une panique générale ; les habitants se

mirent à l'abri, ou s'enfuirent. Mais la frégate se rapprochait, et à la vue du pavillon royal, les alarmes disparurent, et l'agitation s'apaisa.

Après un séjour de courte durée, mais rémunérateur, à Arica, du Coudray Perrée se dirigea sur Ilo, où il fut informé, dès son arrivée, que le Vice-Roi ne tolérerait que des opérations commerciales faites à bord du navire. Il était trop avisé pour ne pas comprendre que cette restriction signifiait, en réalité, qu'on était disposé à lui accorder, sous condition, toutes les autorisations nécessaires, et qu'il ne trouverait pas d'adversaires intraitables dans l'entourage du Vice Roi.

Celui-ci, don Melchior Porto Carrero Lasso de la Vega, comte de la Monclova, vieillard de 68 ans, ancien Vice-Roi du Mexique, était rompu aux affaires coloniales, ou il avait amassé des sommes énormes, qu'on devait évaluer après sa mort, à 14 millions de piastres, déposés secrètement au grand couvent de Saint-François, à Lima.

Mais sa santé délabrée l'obligeait à de grands ménagements, dont il profitait pour déléguer ses pouvoirs à son fils, don Antonio Lasso de la Vega, chez lequel le P. Feuillée, admirera, plus tard, une pepita d'or du poids de 33 livres.

Ce jeune homme, très entendu en affaires, était un collaborateur d'autant plus précieux pour son père, qu'il pouvait être désavoué sans difficultés.

Du Coudray Perrée, qui n'ignorait aucun des détails relatifs aux antécédents, et aux procédés, du comte de la Monclova, ne semble pas avoir été obligé de faire appel à la complaisance de

don Antonio, car il prolongea son séjour pendant quatre mois à Ilo, sans être inquiété dans ses opérations.

Ala fin d'octobre seulement, il appareilla pour Pisco, situé à environ 150 lieues au nord-ouest, où il arriva le 1 novembre 1704.

Parmi les premiers débarqués, se trouvaient les P. de Brasle et Nyel, qui se rendirent, par terre, de Pisco à Lima, où ils étaient attendus par le Père Recteur.

Aquelque distance du port, le plus vaste et le mieux abrité de la côte, muni de tout ce qui était nécessaire à la navigation, s'étendait la ville, régulièrement rebâtie, quelques années auparavant, à la suite d'un tremblement de terre qui avait détruit, en 1682, celle qui se trouvait au bord de la mer.

Pour cette reconstruction, on avait utilise les propriétés d'une source voisine, qui pétrifiait les matériaux qu'on y plongeait.

Pisco était l'échelle de plusieurs villes importantes, notamment de Guancavelico, qui fournissait du mercure à tous les moulins du royaume, pour la manipulation du minerai d'or et d'argent. C'était aussi l'échelle de Cuzco, d'où venaient les convois de mulets, en suivant une route qui traversait le gouffre d'Apurima, large de 120 brasses, et d'une profondeur vertigineuse, sur un pont de cordes, dont les oscillations étaient telles, que les conducteurs, les plus habiles, pouvaient difficilement y diriger leurs animaux affolés.

La population de Pisco très aisée, parmi laquelle se trouvaient plusieurs familles espagnoles ; accueillante ; et qui savait se distraire par des spectacles, publics, des courses de taureaux, et des mascarades, n'en était pas moins énergique ; car elle avait orga-

nisé une milice active et instruite, pour s'opposer aux incursions des flibustiers.

Autour de cette petite ville, s'étendaient des plantations de cannes à sucre, de superbes arbres toujours verts, portant les fruits les plus variés, et des vignes dont chaque cep était planté au fond d'un trou, à plusieurs pieds de profondeur, pour y profiter de la fraîcheur relative de la terre.

Dans ce cadre enchanteur, avec un climat sans pluie, sans grêle, sans orages, d'une température toujours égale, la nuit comme le jour, que rafraîchissait une douce brise venant du sud, on se serait cru dans le paradis, sans les tremblements de terre, si fréquents, qu'il y en avait eu trois, depuis quelques mois.

Mais il s'agissait bien moins pour le commandant du Saint-Charles, de profiter des agréments d'un séjour temporaire, que d'atteindre Callao, où devait se jouer le dernier acte de son entreprise, et où allaient le rejoindre le Murinet et le Saint-Jacques (24 canons, 80 hommes), commandé par le sieur Harington de La Grandmaison.

Il en reçut la nouvelle, en décembre, et, en même temps, celle de l'arrivée à la Conception du Saint-Pierre, et de la Balandre, tous deux de Saint-Malo.

Le Saint-Charles appareilla donc aussitôt, et jeta l'ancre à Callao, à la fin de l'année.

Dans ce port, du Coudray Perrée eut, de suite, l'impression que le Vice-Roi, loin de vouloir lui créer des difficultés, l'attendait, au contraire, avec impatience, car on n'y voyait que deux bâtiments, presque désarmes, et hors d'état d'être opposés, avec

succès, aux forces ennemies signalées depuis quelque temps, au large.

Ces deux bâtiments, le Santa Cruz et le St-Francisco de Asis, dénommés Armada del mar del Sur, étaient destinés, notamment, à escorter, annuellement, de Callao à Panama, l'armadilla, qui transportait les matières précieuses envoyées à la métropole.

Toutes ces richesses étaient portées, ensuite, à dos de mulets, de Panama à Porto-Bello, à 70 kilomètres au nord-est, sur la mer des Antilles, où, à cette occasion, se tenait une foire célèbre, qui a été l'objet de descriptions fantastiques. Un auteur de l'époque rapporte même que les métaux précieux et les barres d'argent, s'y trouvaient en telles quantités, qu'on les plaçait en tas comme des masses de pierres.

Dans le port de Porto-Bello, les chargements étaient mis à bord de bâtiments de guerre appelés los galeones ou galions, qui formaient l'escadre de la Tierra Firme, et qui se réunissaient à la Flota de la Nueva Espana, partie de la Vera-Cruz, pour voyager, de conserve, jusqu'en Espagne.

Malheureusement, en 1705, le Santa Cruz et le Saint-Francisco-de-Asis étaient non seulement incapables d'assurer efficacement la sûreté d'un pareil convoi, mais aussi de couvrir les côtes.

Dans ces conditions, l'appoint d'une frégate telle que le Saint-Charles, sans parler des autres navires malouins, incessamment attendus, paraissait indispensable.

Du Coudray Perrée fut donc reçu, non par le Vice Roi, très souffrant, comme nous l'avons dit, mais par son fils don Antonio,

avec des égards tels, qu'ils faisaient prévoir la demande d'un service, et, par conséquent, d'un concours armé.

Aussi le séjour du Saint-Charles à Callao devait-il se prolonger pendant près de cinq mois.

On y admirait, à cette époque, d'abord, l'étendue, la beauté, d'une rade bien abritée, encadrant une mer unie comme un lac, par tous les temps, et offrant aux grands navires, avec toutes les ressources nécessaires, un môle en pierre, et deux appontements en bois.

Sur le port de Callao, aux quatre côtés d'une place centrale, apparaissaient l'église paroissiale, une batterie de huit pièces, le palais du Vice-Roi, et celui du gouverneur militaire, car c'était une place de guerre.

Adéfaut de bateaux pour la défendre, la ville était entourée d'une enceinte bastionnée, en partie armée, que devaient occuper, en cas d'attaque, 600 hommes d'infanterie, et 70 canonniers, sans parler des cadres très nombreux, et des troupes de marine, comptant une centaine de canonniers et de matelots.

Comme réserve, on devait disposer de trois compagnies de milice non soldée, et de quatre compagnies d'Indiens, ces dernières destinées surtout aux travaux manuels, et à assurer le transport des munitions.

Mais, en réalité, l'incurie, l'indiscipline, étaient telles qu'il n'y avait guère assez de soldats pour monter la garde sur la place d'armes, malgré les 300.000 piastres prévues, par le Roi d'Espagne, pour l'entretien de la garnison.

Dans la ville aux rues étroites, alternaient de nombreuses églises, cinq couvents, de grands magasins pour les marchandises espagnoles, et un seul, appelé l' « administracion », pour les marchandises étrangères, qui payaient 10 pour cent de droits, et même 16 pour cent, si le bâtiment qui les transportait avait trafiqué sur la côte. En plus, celles-ci payaient 3 par mille pour d'autres droits royaux, sans parler des gratifications aux fonctionnaires, et même au Vice Roi.

Les importateurs n'avaient donc aucun intérêt à se rendre à Callao, sauf en cas d'accords particuliers avec les autorités.

De Callao, on se rendait facilement à Lima, par deux belles routes de deux lieues, dont l'une aboutissait à la porte royale, et l'autre, la plus fréquentée, à la grande place, qu'entouraient les palais du Vice-Roi, de l'archevêque, l'église cathédrale et des maisons à arcades.

C'était le centre de la ville, qui avait été bâtie par Pizarre en 1534, le jour de l'Epiphanie, et qui, pour cette raison, avait été appelée, d'abord, la ville des Rois.

Située sur la rive gauche d'une rivière assez importante, la Rimac, elle en avait pris, plus tard, le nom, en le modifiant.

Lima, peuplée de 28.000 habitants, dont 8 à 9.000 blancs, était, au commencement du XVIII siècle, une ville très riche, aux rues larges, bien entretenues, et dont les églises, les couvents et les établissements religieux, occupaient le quart de la superficie.

Dans les églises, construites sur les plans des plus beaux modèles italiens, s'entassaient une profusion de statues, et d'objets précieux, plus somptueux qu'artistiques.

Quant aux couvents, on en comptait, au moins 18 de religieux et 12 de religieuses. Le plus beau, le plus vaste, non seulement de Lima, mais peut-être du monde entier, occupé par des Cordeliers, s'appelait Saint-François.

Mais les établissements de bienfaisance, et d'instruction, ne manquaient pas non plus, car, outre l'université, il y avait plusieurs collèges, de nombreuses maisons de santé et de retraite, et dix hôpitaux, tous sous la domination du clergé.

Innombrables étaient donc à Lima, les moines et les religieux ; mais il n'aurait pas fallu en conclure que les habitants se laissaient absorber par les pratiques de la dévotion, car de riches équipages, attelés de mules, élégamment harnachées, animaient les rues, les places et la belle promenade de Lameda, située sur la rive droite de la Limac, où ils se rendaient après avoir passé sous l'enceinte bastionnée de la ville, par un pont de cinq arches. C'était, à la fin de la journée, le rendez-vous de la société élégante, qui se réunissait sous les ombrages de cinq superbes allées d'orangers, au feuillage toujours vert, aussi remarquables par le parfum de leurs fleurs, que par leur beauté.

En y admirant les costumes des cavaliers, et les élégantes toilettes des femmes, couvertes de dentelles et de bijoux, on pouvait s'imaginer les richesses et le luxe déployés dans les demeures, sans étages, cependant, par crainte des tremblements de terre et couvertes simplement de roseaux et d'une couche de cendre, pour les préserver de l'humidité des rosées nocturnes.

Dans beaucoup de ces habitations, se trouvaient, entassées, des réserves de métaux précieux telles, qu'en 1682, lors de l'arrivée du Vice Roi, le duc de la Palata, deux rues avaient été pavées,

sur le parcours du cortège, avec des lingots d'argent, d'une valeur de 80 millions d'écus.

La capitale du Pérou ne se signalait pas seulement par la quantité des gens d'église et par la richesse, le luxe et l'élégance de ses habitants, mais aussi par le nombre de ses tribunaux.

Acôté des juridictions ordinaires, fonctionnaient deux tribunaux ecclésiastiques, celui de l'archevêché, et celui de la croisade ; un tribunal pour les dernières volontés des défunts ; et au dessus de tous, le tribunal de l'Inquisition, où le délateur était admis comme témoin, où l'accusé n'avait pas connaissance de l'accusateur, et devant lequel les témoins n'étaient pas confrontés.

Toute cette population si peu homogène, et dont la licence était proportionnée à son goût du luxe, ne pouvait compter, pour la défendre, que sur les éléments suivants de milices, parmi lesquels ceux fournis par les Espagnols avaient, seuls, une certaine valeur : quatorze compagnies d'Espagnols ; sept compagnies du corps du commerce ; huit compagnies d'Indiens ; six compagnies de mulâtres ; dix compagnies de cavalerie espagnole.

Pour sa garde personnelle, le Vice Roi disposait de quatre compagnies, dont une de hallebardiers, et une formée de « personnages de distinction », pour les cérémonies officielles. Mais, pour la défense du pays, il n'aurait pas pu mettre sur pied dans tout l'Empire, plus de 20.000 fantassins et 4.000 cavaliers.

L'un des éléments de la population de Lima, se composait des représentants du négoce espagnol, tous très hostiles aux importateurs étrangers, et instigateurs des rigueurs qu'on leur témoignait. Il n'est pas douteux que du Coudray Perrée, fort de l'appui

du Vice-Roi, soit parvenu à triompher de ce parti pris, ou à le négliger, et que ce fut la cause de son séjour prolongé à Lima et à Callao, en 1705.

Dans le courant de l'hiver, du Coudray Perrée reçut une lettre du sieur Harrington de La Grandmaison, écrite à Valparaiso, le 24 novembre, et dans laquelle ce dernier lui confirmait qu'étant parti de Saint-Malo le 8 mars 1704, il était arrivé, au Chili, avec l'intention de le rejoindre, pour faire route ensemble.

Par le même courrier, un message du comte de Pontchartrain défendait, d'ordre du Roi, de faire aucun commerce, « directement ou indirectement » sur les terres du roi d'Espagne, au retour de Chine.

Dès lors, le commandant du Saint-Charles estima que, par suite de la fatigue des équipages, et de l'usure des bâtiments, l'État et aussi les armateurs n'avaient aucun intérêt à ce qu'on poursuivit une entreprise dont le résultat était, en partie, atteint. Mais il attendit l'arrivée du Murinet et du Saint-Jacques, pour prendre une décision, d'accord avec les capitaines Fouquet et de La Grandmaison.

Ceux-ci entrèrent en rade de Callao le 7 mai, et tous furent aussitôt d'avis de rentrer en France.

Plus tard, le P. Nyel écrivit, à ce propos, dans sa relation du voyage : « La résolution des capitaines ne nous surprit point, ils avaient leurs raisons ».

Bien qu'il soit difficile de saisir le sens exact de cette insinuation, elle peut faire supposer que Danycan avait recommandé, secrètement, à ses collaborateurs, de ne pas aller en Chine.

Les P. jésuites furent informés, aussitôt, de la décision prise, et de la nécessité, pour eux, de chercher d'autres moyens, et d'autres routes, afin d'atteindre le but de leur voyage. Ils en reçurent la nouvelle avec angoisse, mais avec résignation, comme l'indique le passage suivant de la lettre du P. Nyel :

« Nous nous préparions à repartir, quand nos capitaines nous déclarèrent qu'ils étaient obligés de s'en retourner en France. Nous primes donc la résolution d'aller au Mexique, et de passer de là aux Philippines, pour gagner la Chine ».

« Le chemin que nous allions suivre était, jusqu'ici, inconnu aux missionnaires français. Nous n'ignorions pas les obstacles que nous allions rencontrer, ni les dangers que nous allions courir. Nous avions encore plus de 5.000 lieues à faire pour aller en Chine, où nous arriverions dans dix-sept ou dix-huit mois. Il faudrait traverser la Nouvelle Espagne, puis nous rendre à Mexico et de là à Acapulco, d'où nous ne pourrions partir qu'au mois de mars 1706… »

Trois des P. jésuites se décidèrent à suivre cet itinéraire ; seul le P. de Rives, dont les forces étaient complètement épuisées, devait rentrer en France sur le Saint-Charles.

Avant de les quitter, rendons hommage à ces pionniers de la civilisation, dont les confrères, formant la mission dite des « Moxes », composée de trente P. jésuites, avaient déjà converti 30.000 indigènes de cette région, et entrepris la conversion de 100.000 autres.

De cette mission, étaient exclus, par ordre du Roi d'Espagne, tous les Espagnols, sans exception, car ils étaient trop connus, dans le pays, par leur dureté, et leurs mœurs licencieuses.

Plus au sud, au delà de la Cordillère des Andes, la mission du Paraguay était encore plus prospère.

Enfin, au nord du Chili, se trouvaient des P. jésuites destinés à pousser jusqu'au détroit de Magellan, et qui ne comprenaient que des missionnaires d'un tempérament, d'une douceur et d'un courage éprouvés.

Les trois frégates se préparaient donc à rentrer en France, quand du Coudray Perrée ayant été convoqué d'urgence par don Antonio Lasso de la Vega, fut obligé de se rendre au Palais royal, à Lima, où on le reçut avec tout le cérémonial d'usage.

Un carrosse officiel, attelé de mules somptueusement harnachées, vint le chercher au débarcadère de Callao, et le conduisit au Palais de Lima, où la compagnie des hallebardiers, alignée, lui rendit les honneurs, au son des tambours et des fifres ; un huissier lui fit ensuite traverser un premier salon, où se tenait un lieutenant de la garde. Dans une deuxième salle, plus somptueuse que la première, quelques courtisans s'entretenaient avec un maître des cérémonies qui introduisit le visiteur dans le cabinet du fils du Vice Roi.

Don Antonio Lasso de la Vega vint au devant de du Coudray Perrée, le combla de prévenances, le pria de s'asseoir sur un siège en face du sien, et lui exposa qu'une force anglaise, composée de plusieurs vaisseaux, était signalée vers le nord ; qu'aucune flotte

Un carrosse officiel, attelé de mules somptueusement harnachées vint le chercher au débarcadère de Callao…

espagnole ne pouvait lui être opposée, et « qu'il y allait du service du Roi de France et du Roi d'Espagne », que les trois capi-

taines malouins, pour lesquels le Vice Roi avait toujours eu les égards dûs à de fidèles alliés, se portassent à la rencontre de l'ennemi.

Don Antonio ajouta que le Vice Roi nommait du Coudray Perrée commandant de l'escadre, au nom du Roi d'Espagne, et il lui remit les commissions nécessaires ainsi qu'un parchemin, dont la traduction suivante fut faite à l'époque :

« Instructions à observer par don Pierre Perrée du Coudray, commandant les trois vaisseaux le Saint-Charles, le Murinet, le Saint-Jacques, pendant la recherche qu'il doit faire de l'ennemi, avec les patentes de guerre et de mer de ce port, comme le sont celles de l'année du Sud ».

« Don Antonio Lasso de la Vega, capitaine commandant de la cavalerie d'une des compagnies de la vieille garde de Castille, tenant lieu et place de capitaine général de terre et de mer des Royaumes et Provinces du Pérou, etc. ».

« Suivant l'ordre de l'excellentissime don Melchior Porto Carrero Lasso de la Vega, comte de la Monclova, mon seigneur et père, commandeur de la Zarza, dans l'ordre d'Alcantara, membre du conseil de guerre aux Indes, Vice-Roi, gouverneur et capitaine général du Roi au Pérou et au Chili, etc… ».

« J'ordonne que les trois vaisseaux de guerre français partent de ce port de Callao à la recherche des ennemis anglais, qui infestent cette mer du Sud ; ces trois vaisseaux de guerre se nomment le Saint-Charles, le Murinet, le Saint-Jacques, desquels sont capitaines don Pierre Perrée du Coudray, don Julien Fouquet, don Thomas Harington ».

« Qu'ils emportent d'ici leurs patentes de capitaines de guerre et de mer, dans notre armée royale ».

« L'amiral don Pierre Alzamora, par sa lettre du 29 avril passé, dit qu'il a attaqué deux bâtiments anglais aux environs de l'île de Lobos, et qu'il les a fortement endommagés ».

« Par sa lettre du 6 mai courant, il dit que l'ennemi est entré le 1 mai, dans le port de Malabrigo, de la juridiction de Truxilo, où il est resté jusqu'au 5 mai ».

« L'amiral Alzamora dit aussi qu'il est parti sur un bâtiment de l'armée royale, nommé le Santa Cruz, pour rechercher l'ennemi, et reconnaître la côte de Payta à Truxilo. Il ajoute que le vaisseau de guerre le St-Francisco-de-Asis, dont est capitaine don Eugène Alzavado, chevalier de l'ordre de Saint-Jacques, se dirige sur le port de Barlavento ».

« J'ordonne donc, en conséquence, au capitaine don Pierre Perrée du Coudray, qu'aujourd'hui il fasse voile de ce port de Callao, avec les trois vaisseaux sous son commandement, qu'il reconnaisse toute la côte jusqu'à Payta, et qu'il s'informe où il pourra rencontrer l'ennemi ».

« Que les trois capitaines se séparent, s'il est nécessaire, pour obtenir des renseignements ; et, comme ils connaissent peu ces côtes, j'ai désigné trois pilotes pour les accompagner ».

« J'ai l'ordre de déclarer que les trois vaisseaux ont pour commandant don Pierre Perrée du Coudray, auquel suivent, comme ancienneté, don Julien Fouquet, et don Thomas Harington ; et que don Pierre Perrée du Coudray aura, s'il fait des prises, la part

qu'il doit avoir comme capitaine général, et aussi la part qui revient au Roi. »

« Et, s'il rencontre l'amiral don Pierre Alzamora, qu'il le regarde comme son commandant ».

« Pour ce qui est de la route à suivre, du bon ordre, de la discipline, je laisse le tout au soin, à l'expérience, au zèle, et à la valeur, dudit sieur don Pierre Perrée du Coudray, me confiant en Dieu qu'il lui donne bon voyage ».

« Et s'il arrive à Payta, sans rencontrer l'ennemi, qu'il m'apprenne, en revenant, toutes les nouvelles qu'il a eues, avec le zèle que j'espère de ses parfaites obligations ».

Du Condray Perrée ne fut pas surpris par la communication de don Antonio Lasso de la Vega ; il s'y attendait. Mais il n'était pas disposé à se soumettre à de pareilles instructions sans faire valoir l'importance de sa coopération.

Après avoir parcouru le document précité, il objecta donc que l'ennemi, dont on ignorait la force, paraissait s'éloigner des côtes du Pérou ; que les navires malouins n'étaient pas directement liés au service de l'État ; que le chargement de ces navires devait détourner leurs capitaines des expéditions et des aventures ; et enfin, qu'avant de se décider, il prendrait l'avis de ses camarades.

En réalité, sa décision était prise avant de les retrouver, car il était commissionné par le Roi de France « pour courir sus à l'ennemi », pour contribuer à assurer le prestige de son Souverain, et la sécurité de ses alliés.

Tous trois, d'un commun accord, donnèrent donc l'ordre d'appareiller dès le lendemain.

A Guanape, où les trois frégates s'arrêtèrent d'abord, le gouverneur leur apprit que les forces ennemies, comprenant quatre navires et un brigantin, avaient quitté, quelques jours auparavant, Malabrigo, situé à onze lieues au nord de Truxilo, pour se diriger sur Guyaquil.

C'étaient les corsaires anglais qui ravageaient les côtes du Chili et du Pérou, depuis plus d'un an, et dont voici les aventures :

En 1703, l'amirauté d'Angleterre avait commissionné deux navires pour faire la course sur les côtes occidentales de l'Amérique du Sud, pour y attaquer les bâtiments français et espagnols, et pour y saisir les galions, qui se rendaient d'Acapulco à Manille.

Ces deux bâtiments appelés le Saint-George (capitaine George Dampier ; 26 canons ; 120 hommes) et le Cinque Ports Galley (capitaine Pickering ; 16 canons ; 63 hommes), quittèrent Kinsale, en Irlande, le 11 septembre 1703. Ils firent escale à Madère, aux Canaries, aux îles du Cap Vert, et doublèrent le cap Horn, avant d'arriver à l'île de Juan Fernandez, sur la côte du Chili.

Pendant la route, le capitaine Pickering mourut, et fut remplacé par le capitaine Stradling.

L'île de Juan Fernandez, formée de vallées et de coteaux très boisés, était inhabitée, mais peuplée d'une quantité d'animaux sauvages, de chèvres, de chats et même de chiens féroces, que les Espagnols, disait-on, y avaient mis pour en éloigner les flibustiers.

On peut rappeler, à ce propos, que pendant la conquête du Pérou par Pizarre, les chiens rendirent autant de services que l'artillerie et la cavalerie souvent démontée.

Au combat décisif de Caxamalca, ils formèrent la première ligne de la petite armée espagnole, et ils attaquèrent les Indiens avec une telle impétuosité, qu'on prévit, depuis lors, une solde régulière pour leur entretien.

Après la victoire, ils poursuivirent les Indiens jour et nuit, mais non sans discernement, car ils refusèrent, dit-on, de s'attaquer aux femmes des fugitifs.

Apeine les deux corsaires anglais eurent-ils jeté l'ancre devant l'île de Juan Fernandez, le 11 mars 1704, que leurs équipages, composés de gens sans aveu, et qui n'étaient payés que par une part sur les prises, se mutinèrent.

L'ordre était à peine rétabli, quand apparut, à l'horizon, le Saint-Joseph (capitaine de Nermont Trublet), parti de Saint-Malo quatre mois avant le Saint-Charles et le Murinet, et qui devait retrouver à l'île de Juan Fernandez le Baron de Breteuil (capitaine des Aulnais Bécard), et le Saint-Esprit (capitaine Porée), tous deux également de Saint-Malo.

En hâte, les Anglais levèrent l'ancre, en abandonnant des hommes, des chaloupes, des effets, et le Saint-George atteignit le Saint-Joseph à 11 heures du soir, mais n'engagea le combat que le lendemain matin.

Après une canonnade de sept heures, à laquelle le Cinque Ports Galley ne prit part qu'au début, le Saint-George abandonna la lutte pour revenir à l'île de Juan Fernandez.

Mais il y rencontra les deux autres vaisseaux malouins, qui venaient d'enlever tout ce que les Anglais avaient abandonné dans l'île et que le Cinque Ports Galley se disposait à attaquer.

Dampier, peu soucieux d'engager une nouvelle lutte qu'il jugeait inégale, rappela Stradling, et tous deux purent se dégager en faisant voile vers les côtes du Chili et du Pérou, où ils doublèrent successivement Copiapo, Arica, Ilo et Atiquipa.

Dans les premiers jours d'avril 1704, à l'époque où le Saint-Charles et le Murinet arrivaient à l'entrée du détroit de Magellan, Dampier et Stradling se trouvaient devant Callao, y attendant une occasion favorable.

Ils aperçurent le Saint-Esprit et le Saint-Joseph, mais ils ne purent se mettre d'accord pour les attaquer, et ils les laissèrent rentrer au port, où nous abandonnerons, momentanément, les deux frégates de Saint-Malo, bientôt rejointes par le Baron de Breteuil, avant de les retrouver, à leur retour en France, et d'y apprendre les détails et les résultats de leur expédition.

Après ce nouvel échec, les deux corsaires anglais firent voile vers le nord. Ils s'emparèrent de nombreux bateaux espagnols ; les coulèrent ou les brûlèrent ; en armèrent quelques-uns pour les employer comme auxiliaires ; ils saccagèrent un petit bourg nommé Santa Maria ; ils enlevèrent un gros bâtiment de 550 tonneaux, chargé de sucre, de farine, d'eau de vie et de laine ; et ils jetèrent l'ancre, ensuite, dans la baie de Panama, vers le 15 mai 1704.

Là, Dampier et Stradling, toujours en désaccord, se séparèrent. Celui-ci retourna vers le sud, tandis que Dampier prenait, peu de jours après, un bâtiment espagnol, sur lequel on trouva notamment un message du commandant du Saint-Joseph, faisant savoir au capitaine général à Panama que, pendant un combat contre les Anglais, il avait perdu 32 hommes tués ou blessés,

dont plusieurs étaient revenus à Callao avec une jambe, un bras ou un œil en moins ; que les Malouins avaient pris dans l'île de Juan Fernandez six matelots anglais, des embarcations, des ancres, des câbles, etc. Dampier apprit enfin, par cette correspondance, que les Espagnols se préparaient à l'attaquer avec deux bâtiments, l'un de 36 canons, et l'autre de 32, qui croisaient dans la baie de Guyaquil.

Revenant alors de ce côté, le commandant du Saint-George rencontra, en effet, dans la baie de Tacamès, vers la fin de juillet, un bâtiment de guerre espagnol, qu'il canonna, sans résultat, de midi à six heures du soir, et dont il fut séparé par la nuit.

Mais son but, c'était les galions qui se dirigeaient sur Manille. Il revint donc vers les côtes du Mexique, où il aperçut enfin, dans les derniers jours de décembre, non loin d'Acapulco, cette proie depuis longtemps convoitée, et qu'il voulut enlever par un abordage.

Malheureusement pour lui, son équipage indiscipliné s'y refusa. On discuta ; on perdit du temps ; et, quand l'attaque commença, les Espagnols avaient si bien pris leurs dispositions que leur artillerie, supérieure à celle du Saint-George, l'obligea à la retraite.

Le mécontentement fut tel, à bord du corsaire anglais, qu'un des officiers du St-George, le capitaine Funnell, réunit 32 hommes sur une prise qu'il arma, et se dirigea vers les Indes Orientales au commencement de février 1705, laissant Dampier, avec le St-George à l'ancre devant Amapalla.

Quelque temps après, Dampier faisait voile vers le sud, pillait la petite ville de Puna, livrait combat, comme nous l'avons vu, à

l'amiral Alzamora, près de l'île Lobos, à la fin d'avril, et se réfugiait ensuite à Malabrigo.

Tandis que ces événements se passaient sur les côtes de l'Amérique centrale, Stradling faisait voile sur le Cinque Ports Galley, renforcé probablement par quelques bâtiments armés pour la circonstance, vers les côtes du Chili, où se produisit un fait rendu célèbre par le roman « Robinson Crusoë », publié en 1719.

Stradling, à la suite d'une discussion avec un de ses subordonnés, Alexandre Selkirk, le fit débarquer à la fin de 1704, dans l'île de Juan Fernandez, où ce malheureux allait rester complètement isolé pendant quatre ans et quatre mois, avant d'y être retrouvé et reconnu, en 1709, par son ancien camarade Dampier, redevenu à la suite de circonstances malheureuses, simple pilote à bord du corsaire Duke, que commandait alors Woodes Rogers.

Le récit de son séjour dans l'île de Juan Fernandez, que Selkirk fit à Dampier, devait fournir, plus tard à Daniel de Foë, le sujet du fameux roman.

Après avoir abandonné Selkirk, Stradling suivit les côtes du Chili et du Pérou, sur le Cinque Ports Galley et remonta vers le nord jusqu'au golfe de Panama, où il retrouva sans doute Dampier, au moment où l'escadre du Coudray Perrée arrivait à Guanape et à Truxilo, à la fin du mois de mai 1705.

Dès que du Coudray Perrée eut été mis au courant de la situation par le gouverneur de Guanape, il poursuivit l'ennemi, dépassa Truxilo le 29 mai, atteignit Malabrigo, et poussa jusqu'à Payta.

L'escadre y entrait en rade, quand le St-Charles fut accosté par un canot monté par l'amiral Alzamora, dont l'accueil fut des plus courtois, mais qui ne put donner aucune nouvelle précise de l'ennemi.

Dans ces conditions, aux confins du Pérou, à plus de 200 lieues de Callao, ni les instructions reçues, ni les intérêts en cause, ne justifiaient une poursuite devenue sans objet.

L'escadre jeta donc l'ancre dans le port de Payta, et y attendit des renseignements, avant de reprendre l'offensive.

Tandis que du Coudray Perrée séjournait en rade de Payta, les forces ennemies, incapables de lui tenir tête, se dispersaient. Dampier était forcé d'abandonner le Saint-George sur la côte de l'île Lobos. Réfugié lui-même sur une prise espagnole qui l'accompagnait, il se dirigeait, à la fin du mois de mai 1705 sur Manille et les Indes Orientales, où, mis en demeure par les Hollandais de montrer sa commission, qu'il avait perdue, disait-il, devant Puna, il allait être saisi et retenu comme prisonnier.

De son côté, Stradling s'apercevant que le Cinque Ports Galley ne tenait plus la mer était bientôt forcé de le faire échouer sur les côtes de l'île Malpelo.

Rejeté ensuite sur les côtes du Pérou, avec son équipage embarqué sur deux radeaux, Stradling souffrira de la faim et des privations pendant de longs mois, avant d'être recueilli, avec un de ses matelots, par un missionnaire, et avant d'être conduit à Lima, où il sera soumis à un supplice comparable à celui que subissait le malheureux Selkirk à la même époque. On l'enfermera, pendant cinq ans dans une basse fosse, avec les fers aux pieds et aux mains, et en 1710 seulement, les autorités espagnoles consenti-

ront à l'embarquer sur l'Assomption, commandée par le capitaine Alain Porée, qui le ramènera en France.

Enfermé à Saint-Malo d'abord, puis à Dinan, Stradling fera croire, alors, à l'existence d'un trésor immense, soi-disant enfoui par lui, sur la côte du Pérou, près du cap Corrientes. Cette mystification donnera lieu à une volumineuse correspondance entre le commissaire ordonnateur de la marine Lempereur, Pontchartrain, et même l'ambassadeur du Roi à Madrid, jusqu'au jour où l'astucieux corsaire, profitant d'une occasion favorable, se laissera glisser le long de ses draps de lits noués bout à bout, contre le mur de la prison de Dinan, gagnera la campagne, la mer et l'île de Jersey, et ne fera plus parler de lui, ni de son trésor.

Àla fin du mois de juin, du Coudray Perrée, ayant atteint son but par la destruction des forces ennemies, et voulant profiter de la saison favorable pour doubler le cap Horn, se décida à donner les ordres pour le retour en France.

Avant son départ de Payta, il offrit, en gage d'amitié, à don Pedro Alzamora un sabre richement orné, primitivement destiné à l'Empereur de Chine, ce qui fait présumer que les services rendus par l'amiral furent en rapport avec la valeur du souvenir.

Telle est donc, peut-être, l'origine des renseignements, dont parlera plus tard, Danycan, dans une requête adressée par lui au Roi, quelques jours après le retour de l'escadre à Saint-Malo, et où il expose qu'il vient d'apprendre que l' « île de Californie », dont les étrangers n'ont pas encore pris possession, a beaucoup de mines d'or et d'argent ; qu'on y trouve une grande quantité de perles ; et qu'il y aurait intérêt à y devancer les Anglais et les Hollandais. Il ajoute que les capitaines du Coudray Perrée, Fouquet

et Harington de La Grandmaison sont seuls capables, par leur grande expérience, de réussir dans cette entreprise, pour laquelle il supplie le Roi de lui accorder un ou deux vaisseaux qu'il armera.

Le Saint-Jacques partit le premier de Payta, dès le 20 juin, pour la Conception, où il devait retrouver le Saint-Pierre, et où l'escadre devait le rejoindre.

Celle-ci séjourna à Callao pendant quinze jours, car du Coudray Perrée devait rendre compte de son expédition au Vice-Roi ; il voulait aussi prendre congé de don Antonio Lasso de la Vega, et régler quelques questions restées en suspens, au moment de son appareillage précipité pour Payta.

Ce fut à l'île de Quiriquine, à l'entrée de la baie de la Conception, que du Coudray Percée prit son méridien de départ, pour franchir le détroit Le Maire.

L'escadre qui comprenait alors quatre navires, car le Saint-Pierre s'était joint à elle pour le retour, parvint sans encombre au cap Horn, et comme son chef avait déjà précisé, avec un soin méticuleux, sur son journal de bord, depuis l'arrivée du Saint-Charles dans les eaux de l'Amérique du Sud, toutes les modifications à porter aux cartes existantes, il voulut compléter ces renseignements, ou « ces découvertes », par l'étude de l'archipel situé au sud-est des îles Malouines, et dont on connaissait imparfaitement l'emplacement, et la configuration.

Ces îles furent en vue le 14 octobre ; on en compta sept ou huit ; le Murinet fit le tour de l'une d'elles ; elles avaient peu de relief, et étaient couvertes de bois et de broussailles. On les dénomma « îles Danycan », nom qu'elles portèrent sur les cartes

françaises au XVIII siècle, et qui fut remplacé, plus tard, par celui de « Sea Lions Isles ».

La traversée se poursuivit ensuite, par une mer très calme jusqu'à l'île de Fernando-Noronha, au nord-est des côtes du Brésil, où l'on distinguait encore les vestiges d'une ville portugaise, détruite par les Hollandais.

Après le court séjour qu'y fit l'escadre, son voyage ne fut signalé que par une éclipse de soleil complète qui dura deux heures ; puis, quelques jours après, le 29 janvier 1706, Port-Louis fut en vue.

La nouvelle du retour du Saint-Charles, du Murinet et du Saint-Jacques, fit sensation en Bretagne, et même à Versailles, comme un présage des trésors qui allaient revenir du Pérou, pendant les années suivantes, car le commissaire ordonnateur de la marine Lempereur, dont la charge ardue, mais probablement très rémunératrice, consistait à rappeler aux armateurs et aux corsaires, les limites imposées par les règlements, écrivait de Saint-Malo le 31 janvier, au comte de Pontchartrain :

« Je ne doute point qu'on vous ait informé, de Port-Louis, de l'arrivée des trois vaisseaux de monsieur Danycan, qui reviennent de la mer du Sud, dont un courrier est venu hier nous apporter la nouvelle ; nous en attendons un second pour savoir s'ils ont bien traité, et dans quel état ils sont ; et cela, Monseigneur, va faire grand plaisir, ici, à tout le monde, et un grand bien à l'État, par l'argent que cela y répandra ; monsieur de Saint-Sulpice y gagne, en son particulier, plus de 250.000 livres et monsieur de l'Espine, près de deux millions ».

Dans cette circonstance, le sieur Lempereur ne parlait pas de lui-même, mais, plus tard, en 1711, dans une lettre adressée au comte de Pontchartrain, au sujet d'autorisations à accorder aux corsaires pour aller dans la mer du Sud, il ajoutera naïvement : « Je vous avoue que j'y trouverais mes avantages particuliers, et j'ai si peu de fortune que je ne saurais trop ménager les occasions de la rendre meilleure, et de me tirer de la pauvreté »

Afin d'être renseigné, aussi exactement que possible sur le chiffre total des sommes et des valeurs importées, le gouvernement avait envoyé des instructions au commissaire ordonnateur de la marine à Port-Louis, et à l'intendant de Bretagne, mais tardives, et qui ne donnèrent, par conséquent, aucun résultat.

Le comte de Pontchartrain fut, en effet, informé par le commissaire de la marine, que ses ordres n'avaient pas été exécutés, parce que dès l'arrivée des bâtiments, des voitures portant des caisses d'argent, déchargées des navires, sillonnaient le pays, et qu'à Port-Louis il n'avait trouvé, à bord, ni officiers, ni passagers. Ils avaient tous disparu.

D'autre part, l'intendant de Bretagne écrivait au contrôleur des finances Chamillart, que ses recherches n'avaient rien produit, « parce que les agents du contrôle », disait-il, ne demeurent pas dans les lieux où les vaisseaux abordent, et qu'ils ne sont pas instruits des moyens dont les gens de mer se servent pour cacher, ou divertir, leurs effets ».

Apeu près en même temps que le Saint-Charles, le Murinet et le Saint-Jacques, le Saint-Pierre, commandé par le capitaine Eon de Carman, était revenu de la mer du Sud avec un apport de 750.000 livres. « J'ai « lieu de croire», écrivait M. Ferrand, in-

tendant de Bretagne, « que la cargaison des quatre navires est de un million 900.000 piastres, non compris les espèces des officiers et des matelots, que l'on fait monter à près d'un million ».

L'émotion fut d'autant plus forte, quand on eut évalué les résultats, que, quelques mois auparavant, une autre escadre de trois bâtiments, dont nous avons signalé la présence dans la mer du Sud, et qui avait opéré, pour ainsi dire clandestinement, au Chili et au Pérou, sans autorisation royale, et sans le concours des sociétés de commerce, était rentrée dans le Morbihan avec des sommes considérables.

Cette escadre, dont nous avons relaté les premières opérations, armée par une société de quelques malouins, à l'instigation d'un Espagnol, don Diégo de Almazzo y Toledo, avait compris trois navires : le Baron de Breteuil, capitaine des Aulnais Bécard ; le Saint-Esprit, capitaine Porée ; le Saint-Joseph, capitaine de Nermont-Trublet.

Elle avait appareillé en 1703, doublé le cap Horn, et, après avoir poursuivi les corsaires anglais dans les parages de l'île Juan-Fernandez, sur les côtes du Chili, elle s'était concentrée à Callao.

Àce moment, le Vice-Roi, obéissant aux suggestions de don Diégo de Almazzo y Toledo, prétextant, aussi, les services rendus par les trois navires, avait décidé qu'on leur donnerait toutes les autorisations et facilités nécessaires pour commercer, ce qui lui avait valu d'être dénoncé aux autorités de la métropole, et menacé de destitution et d'exil par une « Consulte foudroyante » du Conseil des Indes.

Grâce à son appui, le voyage des trois navires avait largement réussi, car, en rentrant dans le Morbihan, le 18 mai 1705, ils déclaraient avoir rapporté sept millions de livres.

Alors, était intervenue la Compagnie de la mer du Sud, qui avait fait valoir son privilège, et contre laquelle, après de longs pourparlers, les navigateurs malouins avaient fini par obtenir un « affranchissement de saisie ».

Quelque temps après le retour du Saint-Charles, du Murinet et du Saint-Jacques, quand on eut, à peu près, précisé les résultats obtenus, on apprit que, de sa longue croisière, le Saint-Charles seul, avait rapporté, sans compter les espèces des officiers et des matelots, pour 500.000 piastres de matières d'or et d'argent, qui furent versées à la Monnaie.

Bien qu'il soit fort difficile de trouver l'équivalence de cette somme en monnaie d'aujourd'hui, il n'est pas exagéré de la comparer à douze ou quinze millions de francs. Le Saint-Charles donnait à ses actionnaires 3.576 livres, pour 1.000 livres engagées.

Dans la requête que l'armateur Danycan adressa au Roi, au mois de mars suivant, il mentionna que les trois navires avaient rapporté de leur expédition dans la mer du Sud, pour plus de quatre millions 500.000 livres de matières d'or et d'argent, et il ajouta, qu'il demandait des « marques d'honneur » pour leurs commandants, dont il précisait les mérites.

En appelant la bienveillance royale sur ses collaborateurs, Danycan obtint, en partie, le résultat qu'il cherchait, sans doute ; il reçut la croix de chevalier de Saint-Michel le 7 juin 1706, des mains du duc de Chevreuse. C'était une haute récompense, à une

époque où de pareilles distinctions n'étaient pas dépréciées par leur vulgarisation.

Quant au chiffre de quatre millions 500.000 livres, donné comme étant le total de la valeur des matières d'or et d'argent rapportées par le Saint-Charles, le Murinet et le Saint-Jacques, il donna lieu aux réclamations des compagnies de la Chine, à Paris et à Saint-Malo, à celles de la compagnie de la mer du Sud, et aux réclamations des créanciers de ces compagnies, sans qu'on ait jamais pu le préciser avec certitude.

Dès cette époque, on se passionnait, dans toutes les classes de la société, pour ces expéditions devenues de plus en plus nombreuses.

A Versailles, on attendait avec impatience la nouvelle de l'arrivée, dans les ports de France, des navires malouins qui revenaient de la mer du Sud, et l'on se disposait à prendre les mesures nécessaires pour les protéger, pendant la traversée. « La flotte doit y contribuer, » disait un rapport, « car plus qu'aucune autre chose, la sûreté des fonds qui y sont embarqués peut être regardée comme le remède universel de tous ces royaumes. On doit donc prendre toutes les mesures possibles pour qu'ils arrivent heureusement »

07

Àpartir de l'année 1706, les gouverneurs espagnols des ports du Chili et du Pérou, débordés par l'affluence des navires venus de France, incapables d'appliquer les rigueurs des règlements à des

alliés devenus leurs défenseurs, sans relations avec la métropole, échappaient complètement à son autorité.

En Europe, les revers de nos armes se multipliaient. En Flandre, c'était le désastre de Ramillies ; et, en Espagne, l'archiduc Charles, concurrent de Philippe V au trône, était entré à Madrid. Il s'y était fait proclamer Roi ; avait réorganisé le Conseil des Indes, et préparé un mouvement séparatiste aux colonies.

Sous l'impression de ces nouvelles désastreuses, le gouvernement de Philippe V avait fini par consentir à l'envoi de bâtiments de guerre français à la mer du Sud.

On y détacha d'abord l'Aurore, commandée par M. de la Rigaudière, qui transmit différents messages au Vice-Roi, à Lima, et qui en rapporta du numéraire.

C'était un premier pas vers l'organisation, en faveur de la France, du commerce aux Indes, et vers l'escorte des galions par des vaisseaux français.

Aussi fit-on, dans tous les ports de France, de grands préparatifs, qui devaient aboutir, espérait-on, à l'envoi, au Mexique, de six vaisseaux sous Ducasse, et au Pérou, de trois bâtiments sous les ordres du capitaine de vaisseau Chabert.

Finalement, cette dernière expédition fut réduite à deux vaisseaux, l'Aimable et l'Oriflamme qui partirent de Brest le 30 août 1707, à destination du Pérou.

Défense était bien faite aux officiers de commercer, mais on leur permettait d'emporter des barres de fer, des clous, des toiles à voiles, pour les échanger contre des vivres.

Le capitaine Chabert avait pour mission de se renseigner sur la situation, et de prendre différentes dispositions, dans le cas où il s'apercevrait d'un commencement d'insurrection.

Il devait remettre divers documents au Vice-Roi, rapporter en Espagne toutes les sommes disponibles, et escorter, au retour, les navires malouins, ou autres, qu'il rencontrerait dans les ports.

Il avait l'ordre, enfin, de ramener en Espagne, la comtesse de la Monclova, veuve du dernier Vice-Roi, ainsi que son fils, don Antonio, avec leurs richesses, que les autorités espagnoles avaient l'intention de confisquer.

Le comte de la Monclova avait, en effet, exercé les deux vice-royautés du Mexique et du Pérou, sans qu'on l'eût invité à rendre compte de sa gestion financière, ainsi qu'on le devait, suivant les lois du royaume, et le gouvernement espagnol prétendait que ce haut fonctionnaire était resté débiteur de sommes considérables, envers le Roi.

Disons de suite que ce but de la mission confiée à Chabert ne put être atteint, car le comte de Pontchartrain écrira, plus tard,à ce sujet, à l'ambassadeur de France à Madrid :

« Monsieur Chabert avait ordre d'engager Madame la comtesse de la Monclova et son fils, à repasser en Europe avec leurs effets. Il m'assure y avoir employé les insinuations les plus vives, mais qu'il n'a pu leur persuader de s'embarquer avec lui, ce qu'il attribue à leur attachement pour les biens qu'ils possèdent, qu'on dit, publiquement, monter à 14 millions de piastres en or, cachés dans le grand couvent de Saint-François. Ainsi, il est à croire qu'il sera difficile de faire quitter à cette dame la vie oisive qu'elle

mène, et à son fils, le commerce qu'il fait comme un simple marchand. »

Avant de doubler le cap Horn, l'Oriflamme, dont l'équipage était décimé par le scorbut, dut faire relâche sur les côtes orientales de l'Amérique du Sud, et rentra en France.

En arrivant à la Conception, et à Pisco, sur l'Aimable, le sieur Chabert se rendit compte que les craintes d'insurrection étaient imaginaires.

Mais, après avoir remis au Vice-Roi, à Lima, les instructions dont il était porteur, il crut qu'il lui serait impossible d'obtenir la moindre somme d'argent.

Il ne se découragea pas, et, après un séjour de deux mois, et d'incessantes démarches, il reçut la promesse d'une somme de 300.000 piastres, qui devait être fournie par un emprunt.

Ce résultat obtenu, restait à exécuter la tâche peut-être la plus difficile, de rassembler tous les navires français stationnés à la mer du Sud, et de les ramener en France.

Chabert rappela des ports, où il avait touché à l'aller, et où il passa au retour, la Confiance, le Brilhac, le Chancelier, le Phélypeaux, le Saint-Charles, le Saint-Jean-Baptiste, la Vierge-de-Grâce, tous de Saint-Malo, et le Saint-Joseph, de Marseille, ainsi que le Saint-François, de Nantes.

Il les réunit à la Conception, en octobre et novembre 1708, sauf le Brilhac, qui était reparti au mois d'avril, avec des messages pour le gouvernement français.

Les commandants de ces navires consentirent, bon gré mal gré, à transférer sur l'Aimable, une partie des sommes qu'ils convoyaient, et, le 4 novembre 1708, la flotte cingla vers le cap Horn, et vers les îles Danycan, où la Vierge-de-Grâce se sépara des autres navires, malgré les ordres de Chabert, pour rentrer directement à la Rochelle.

Le commandant de la flotte ayant alors déclaré sa ferme résolution de faire route vers la France, sans relâcher, sauf nécessité absolue, la mission confiée à deux vaisseaux qui devaient le rejoindre à la Martinique, resta sans objet.

Avant que la flotte commandée par le capitaine Chabert fût arrivée à Port-Louis, le 27 mars 1709, le bruit répandu des trésors qu'elle rapportait, eut un retentissement énorme à Versailles :

« Le jour de Pâques, 31 mars 1709, » raconte le marquis de Sourches, « au lever de Louis XIV, on apprit que le Roi avait eu de bonnes nouvelles, ce qui, à cette époque, était plutôt rare ; un courrier venait d'annoncer le retour de l'escadre Chabert, et on assurait que la cargaison se montait, au moins, à 30 millions de livres, or et argent. »

Plus tard, en se reportant aux mêmes événements, le contrôleur des finances Desmarets dira :

« Les expédients ordinaires des finances auraient été une faible ressource, si, par un bonheur auquel on ne s'attendait pas, les vaisseaux qui avaient été dans la mer du Sud, n'étaient heureusement arrivés, dans les ports de France. »

« Leur chargement était très riche, et ils avaient dans leur bord, plus de trente millions d'or et d'argent. On proposa aux in-

téressés de porter aux hôtels des monnaies toutes les matières, et d'en prêter au Roi la moitié, pour laquelle on leur donna des assignations sur les recettes générales, et l'intérêt à dix pour cent ; l'autre moitié leur fut payée comptant, pour le payement des équipages des vaisseaux, et de ce qu'ils devaient aux marchands, et autres, qui leur avaient vendu les marchandises dont ils avaient composé le chargement de leurs vaisseaux, pour être débitées au Pérou. »

Dès que les navires furent signalés, on prit des dispositions pour connaître, exactement, le montant des sommes rapportées.

Le comte de Pontchartrain, et le contrôleur des finances Chamillart, donnèrent des ordres à leurs agents respectifs ; et l'on décida que l'on ferait appel au patriotisme des intéressés, pour obtenir des déclarations exactes.

Mais, d'autre part, on leur prescrivit aussi de faire déposer leurs valeurs à la Monnaie, en échange, pour la moitié de billets, et pour l'autre moitié, de pièces neuves qui allaient être dépréciées, car un édit du 14 mai 1709 devait prescrire la refonte générale des monnaies.

En outre, un arrêté du 10 avril 1709 frappait d'un induit de 6 pour cent, en faveur du roi d'Espagne, toutes les marchandises, et tous les effets, revenus de la mer du Sud.

Ces mesures de contrainte déchaînèrent la fraude, et la contrebande, au point que onze millions 212.000 livres seulement, entrèrent aux Monnaies de Rennes, de Nantes et de Paris, auxquels s'ajoutaient la valeur de la cargaison de la Vierge-de-Grâce, débarquée à la Rochelle, les sommes rapportées pour le

Roi d'Espagne, et la valeur des pacotilles, ce qui donnait un total de seize millions 255.779 livres.

Ce serait donc la moitié de cette somme, et non pas trente millions de livres, que les Malouins auraient consenti à prêter à l'État, dans ces circonstances.

Cette question a donné lieu à des controverses, mais en s'appuyant, d'une part, sur les chiffres authentiques qui précèdent, et de l'autre sur les paroles du contrôleur des finances Desmarets, on peut se rallier à une solution moyenne, qui semble être celle que nous indiquons.

Àla suite des fraudes commises, une enquête fut ouverte, les registres de bord furent vérifiés à nouveau, et on découvrit d'autres sommes que celles qui avaient été déclarées, mais sans que la lumière absolue pût se faire à ce sujet.

On peut affirmer, cependant, d'après différents indices, et d'après les résultats des mesures prises pour connaître la vérité, que les intéressés avaient obtenu des réalisations supérieures aux sommes qui leur furent attribuées, après le versement de l'or et de l'argent aux Monnaies, et après ce prêt obligatoire à l'État.

Rien ne peut mieux donner une idée des détournements qui se produisirent, que les extraits suivants de la correspondance entre le sieur Clairambault, commissaire ordonnateur de la marine à Port-Louis, et le comte de Pontchartrain :

1 avril. — « J'ai parlé à quelques officiers des vaisseaux malouins, nouvellement arrivés, qui m'ont assuré, en confidence, que leurs sept vaisseaux ont apporté, en espèces, la valeur de près de trente millions de livres. »

4 avril. — « Les matières d'or et d'argent ont été débarquées et, la plupart, transportées dès les premiers jours de leur arrivée ;

On m'a assuré que le sieur de l'Épine Danycan a conduit lui même une voiture de plus de deux millions de piastres.

et comme il y a huit jours qu'on les voiture, je doute qu'il en reste beaucoup en ces quartiers. Plusieurs de ces vaisseaux sont même à demi désarmés. Aussi, Monseigneur, tout ce que je peux faire est d'envoyer à Port-Louis, et à Hennebont, le sieur Merville, prévôt de ce port et autres, pour y faire une recherche exacte de celles qui y pourraient être encore. »

5 avril. — « Comme j'ai appris, Monseigneur, qu'il y avait dans la ville d'Hennebont, plusieurs chaloupées de ces matières, j'y ai envoyé à la pointe du jour, le sieur de Kernombre, procureur du Roi, de la prévôté de ce port, avec quelques archers, pour y arrêter aussi toutes ces espèces venues de la mer du Sud, qui y ont été transportées, qu'on croit être en grand nombre, car on m'a assuré que le sieur de Lépine Danycan a conduit lui-même une voiture de plus de deux millions de piastres. »

Même date. — « Ayant appris, Monseigneur, que beaucoup de charretées de ces matières ont pris la route de Nantes, j'écris à M. de Lusançay de faire faire aussi secrètement que possible, bonne garde aux portes, et qu'il arrête, jusqu'à nouvel ordre, les espèces provenant des vaisseaux de la mer du Sud.»

8 avril. — « Suivant les ordres, Monseigneur, dont il vous a plu de m'honorer, le 1 de ce mois, j'ai fait arrêter au Port-Louis, 1.494.743 piastres, et les propriétaires d'icelles ont promis de ne s'en point dessaisir, et de les représenter quand ils en seront requis... à Hennebont et à Pontchâteau, nous en avons arrêté plus

de deux millions, et si MM. Lempereur et de Lusançay font ainsi que je les en ai priés, je crois, Monseigneur, que vous pourrez compter sur plus de quatre millions de piastres. »

« J'ai, Monseigneur, l'honneur de vous envoyer un état contenant un arrêté de piastres, suivant lequel il vous apparaîtra le peu de fidélité qu'ont eue ceux qui ont fait la première déclaration, car sur les vaisseaux le Saint-Joseph, de Marseille, ils ne déclarèrent que 276.000 piastres, cependant qu'il s'en trouve 560.000 d'arrêtées, provenant du dit vaisseau ; et, sur le vaisseau le Chancelier, ils n'en ont déclaré que 265.797, cependant qu'il s'en trouve 340.000 d'arrêtées provenant du dit vaisseau… »

26 avril. — « Comme il m'est revenu que d'abord que cette escadre arriva à Groix, il y eut de ces Malouins qui en débarquèrent dans cette île, et même enterrèrent leur argent dans le sable de la côte, mais on n'a pu m'en dire davantage, et je ne sais, Monseigneur, si vous ne jugeriez pas à propos d'écrire un mot au recteur de Groix, pour qu'il vous rende compte de ce qu'il saura sur les effets cachés dans cette île. »

6 mai. — « Je conviens fort, Monseigneur, qu'il doit y avoir encore de l'argent caché en ces quartiers, et même je viens de recevoir une lettre du sieur chevalier Danycan, qui me mande que le sieur Fouquet y doit avoir plus de trois à quatre cent mille piastres. Je lui fais réponse, cet ordinaire, et je le prie de m'indiquer, à peu près, les maisons où elles peuvent avoir été recélées. »

3 juin. — « J'écris, Monseigneur, au sieur de Lépine Danycan, au sujet des piastres que le sieur Fouquet est soupçonné d'avoir cachées, et je lui marque que les officiers du navire Phélypeaux,

qui ont été arrêtés, n'ont donné aucune lumière sur cela, et que s'il peut en avoir eu d'ailleurs, je le prie de m'en faire part. »

Malheureusement, cette activité, pour réprimer la fraude, s'exerçait tardivement. C'était dès l'arrivée des vaisseaux qu'il aurait fallu prendre toutes les mesures nécessaires, avant qu'aucun homme, et aucune piastre, aient été débarqués.

Aussi, les reproches adressés ci-après, par le comte de Pontchartrain à Clairambault, semblent-ils justifiés :

17 avril. — « Je dois vous faire observer que vous eussiez prévenu tout ce qui est arrivé, si, conformément aux ordres que vous avez reçus, le 26 décembre dernier, vous vous étiez transporté à bord de tous ces vaisseaux, à leur arrivée, et si vous aviez pris des soumissions des propriétaires, à qui ces espèces appartiennent, de les porter aux hôtels des monnaies. C'était un moyen sûr de savoir, au vrai, la quantité ; au lieu que vous n'avez eu cette attention. Vous avez fait en cela une faute, que vous ne réparerez que par les mouvements, et les soins, que vous vous donnerez, pour savoir ce que cet argent est devenu. »

1 mai. — « Il me paraît que vous n'avez pas agi dans cette occasion, avec assez d'activité, ni de vivacité. Je suis moi-même surpris que vous me marquiez que vous n'avez pas reçu la lettre circulaire que je vous ai écrite le 26 décembre dernier. »

8 mai. — « Quelque chose que vous puissiez dire, il ne vous sera pas possible de vous justifier de n'avoir pas eu la précaution de faire arrêter toutes les espèces et matières embarquées sur les vaisseaux… Il me paraît même que les mouvements, que vous vous donnez, pour tâcher de découvrir l'argent qui est caché dans

les maisons de Port-Louis, de Lorient et Hennebont, sont très lents… »

22 mai. — « Vous avez bien fait, sur l'avis, qui vous a été donné qu'on transportait des piastres à Saint-Malo, pendant la nuit, par des routes détournées, d'envoyer un archer de la marine déguisé, à Jugon, pour reconnaître et visiter toutes les voitures qui y passeront. »

En définitive, malgré l'activité d'aussi puissants personnages, malgré le déploiement policier qui en fut la conséquence, aucun des délinquants ne devait être sérieusement inquiété.

Car, le capitaine Fouquet, commandant du Phélypeaux, fut bien poursuivi, à la demande de Danycan, qui l'accusait d'avoir débarqué, en fraude, un coffre contenant 400.000 écus, et qui obtint de le faire conduire à la prison de la conciergerie du Parlement de Rennes, mais Pontchartrain intervint, pour faire révoquer cet ordre, « sur ce qu'on lui avait assuré que c'était un homme de bonne réputation, qui était riche, et que sa détention ferait du tort à son crédit et à son honneur ».

Un seul accusé fut incarcéré, mais relâché au bout de cinq mois, l'abbé Jouin, personnage équivoque, aumônier de marine, spéculateur interlope, un moment capitaine de la Confiance, et même aumônier de Madame, belle-sœur du Roi, dont elle disait : « J'ai un chapelain qui m'expédie la messe en un quart d'heure, c'est tout à fait mon affaire », et dont les aventures ont fait l'objet d'un intéressant récit.

En présence de cette négligence des autorités, de cette insuffisance dans leurs mesures répressives, on est naturellement disposé à supposer de leur part une complaisance intéressée en fa-

veur des bénéficiaires de ces entreprises, alors qu'il s'agissait, peut-être, tout simplement, de ne pas s'exposer, en montrant trop de rigueur, à mécontenter le commerce malouin, et à tarir une des plus grandes sources de la richesse publique.

Parmi les Malouins, qui suivaient, avec attention, la liquidation de ces opérations, se trouvait l'ancien commandant du Comte de la Bédoyère et du Saint-Charles, Pierre Perrée du Coudray, sieur de La Villestreux, qui n'y avait pas pris part en personne, mais dont les intérêts s'y trouvaient fortement engagés.

Dans une déclaration qu'il faisait, en effet, le 28 février 1708, à Saint-Malo, à l'occasion de son deuxième mariage, avec Marie du Motay Bossinot, il énumérait toutes les valeurs, même immobilières, qu'il possédait.

Il mentionnait, en donnant les chiffres de leur estimation, les « effets, meubles, linge à son usage et à celui de sa défunte femme ; la vaisselle, tant d'argent que d'étain, et l'argent monnayé se trouvant, en sa maison et demeure, en cette ville ; » et ensuite les immeubles qui lui appartenaient en totalité, ou en partie, dont un « proche la Croix, » et un autre « proche Saint-Benoît ».

Il parlait aussi de l'acquisition de « la terre et maison de La Villestreux, faite du vivant de sa défunte épouse » ; et des droits payés pour sa charge de conseiller et secrétaire du Roi.

Puis, il énumérait les valeurs qui lui appartenaient, d'après « un contrat sur la province » ; et les versements qui devaient lui être faits, à des dates fixées, par les gabelles, et par les fermiers généraux.

Enfin, pour terminer, il citait les navires sur lesquels il avait engagé des sommes importantes, « aux risques de la mer ».

Ces navires étaient : le Brilhac, la Confiance, la Marie-Angélique, le Saint-Charles, la Reine-d'Espagne, la Victoire, le Saint-François-Xavier.

Or, le Brilhac revint de la mer du Sud le 27 août 1708 avec 240.000 piastres ; la Confiance de l'escadre Chabert, arriva, comme nous l'avons vu, le 27 mars 1709, avec 450.000 piastres ; le Saint-Charles également de l'escadre Chabert, avec 410.687 piastres ; la Reine-d'Espagne, retour de Valparaiso, devait revenir le 14 mai 1710, avec 250.000 piastres ; enfin, la Marie-Angélique, partie de Saint-Malo en 1710, avec une cargaison évaluée à un million, rentrera en 1713, avec un très riche chargement.

Soit, au total, sans compter les trois navires dont les apports ne sont pas connus, un million 350.687 piastres, ou 5 millions 402.748 livres, si, sans tenir compte des fluctuations du change, nous donnons à la piastre sa valeur officielle qui était 4 livres.

Pour avoir une idée de ce que représenterait cette somme aujourd'hui, il n'est pas excessif de parler de plus de quarante millions de francs.

Pendant les années qui suivirent le retour en France de l'escadre Chabert, le commerce des Malouins dans la mer du Sud, prit une extension considérable, car le gouvernement rappelait bien la défense d'y participer, mais il le tolérait, en donnant des prétextes, tels que celui d'aller « aux découvertes ».

On a donc accusé le gouvernement royal, et Pontchartrain, en particulier, d'incohérence, de versatilité, et même de mauvaise

foi.

Pour les disculper, il suffit de rappeler que notre diplomatie s'efforçait de trouver un terrain d'entente avec le gouvernement espagnol, pour obtenir, tout au moins, un traité de commerce avantageux, et que pour y arriver, le trafic, même illicite, à la mer du Sud, constituait une monnaie d'échange, à laquelle il aurait été puéril de renoncer.

De plus, l'incurie du gouvernement espagnol, qui était notre allié, l'insuffisance de ses moyens d'action, rendaient nécessaires notre présence, et même notre intervention, dans ses colonies, pour assurer leur commerce avec la métropole.

Enfin, ce qui expliquait bien des contradictions, c'était la mésentente entre Pontchartrain, qui avait toujours été opposé aux expéditions des Malouins, et Chamillart, puis Desmarets, contrôleurs des finances, qui pensaient que les intérêts des particuliers, autant que ceux de l'État, profitaient de ce facteur essentiel de notre prospérité économique.

On a reproché aussi à Pontchartrain de méconnaître les droits de la compagnie de commerce à la mer du Sud, en donnant l'autorisation d'aller « aux découvertes », à des bâtiments appartenant à des particuliers, ou aux compagnies de la Chine et des Indes.

Pour le défendre, il faut préciser encore que le privilège de la compagnie de la mer du Sud ne s'étendait que « sur les côtes, et dans les îles du Pacifique, non occupées par les puissances de l'Europe », et qu'on ne pouvait refuser aux bâtiments des autres compagnies de faire escale, pendant le trajet, sur les côtes du

Chili et du Pérou, pour y obtenir des avantages analogues à ceux que s'octroyait, sans y avoir droit, la compagnie de la mer du Sud.

Il n'en subsiste pas moins que par ses continuelles alternatives de sévérité feinte, et de tolérance, Pontchartrain provoquait la déloyauté, et la mauvaise foi, de tous ceux qui participaient à ces expéditions. Ils en étaient arrivés à se jouer de ses interdictions, répétées sans sanctions, et à se persuader que les intérêts de l'État, solidaires des leurs, justifiaient tous leurs subterfuges.

Àpartir de 1708, et jusqu'aux négociations pour la paix, le commerce à la mer du Sud avait pris de telles proportions que Daubenton en donnait le tableau suivant :

« La quantité de navires français, tant grands que petits, qui commercent dans ces mers, est si extraordinaire, qu'il n'y a presque pas de jour qu'il n'en paraisse quelqu'un sur les côtes de la mer du Sud, et qui n'entre dans quelques-unes des rades de ces côtes ; qu'il est presqu'impossible de les en empêcher, tant parce qu'il s'en présente souvent plusieurs à la fois, qui unissent leurs forces, que, parce que les endroits où ils abordent étant sans défense, ils intimident, par leurs menaces, ceux qui voudraient empêcher le débarquement de leurs marchandises ; ils font mettre à terre leurs équipages avec des armes, et ils s'ouvrent, ainsi, par force et par violence, la liberté de leur commerce, de manière qu'il est très difficile de remédier à ces fraudes. »

Aux réclamations de l'Espagne à ce sujet, venaient s'ajouter bien d'autres causes de soucis pour le roi Louis XIV, qui s'efforçait, déjà à cette époque, d'obtenir la paix par tous les moyens, mais sans vouloir céder sur cette question primordiale, car, di-

sait-il, « le principal objet de la guerre présente, est celui du commerce des Indes, et des richesses qu'elles produisent ».

Pontchartrain aussi, s'en rendait compte, car, à la même époque, il écrivait à Desmarets, qui avait soutenu une demande de quelques armateurs malouins :

« Vous savez aussi bien que moi, que la connaissance que les ennemis ont eue de ce commerce, et des sommes considérables qu'il a fait entrer en France, est un des principaux motifs qui les obstine à vouloir séparer, à quelque prix que ce soit, les deux nations, et il n'y a pas lieu de douter que s'ils apprennent, comme ils l'apprendront certainement, que ce commerce recommence, leur obstination n'en devienne encore plus forte, et, par conséquent les négociations de paix plus difficiles. »

Malgré la nécessité absolue de faire des concessions sur ce point, il en coûtait tellement à l'autorité royale d'y consentir, que ce ne fut que trois ans après, le 18 janvier 1712, qu'une ordonnance royale défendit formellement toute navigation dans la mer du Sud.

Cette décision fut peut-être motivée, aussi, par le déclin du trafic dans l'Amérique méridionale, par suite de l'encombrement dans les ports du Chili et du Pérou, des marchandises venues, en trop grandes quantités, de France ; par suite, aussi, de leur dépréciation, causée par l'activité des échanges entre la Chine et le Pérou.

Ces circonstances, venant s'ajouter à l'ordonnance précitée, facilitèrent les négociations du traité d'Utrecht, qui fut signé en 1713, et dont les clauses stipulèrent, notamment, que le négoce,

sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, devait être réservé, uniquement, à l'Espagne.

Il ne faudrait pas croire qu'à la suite de cette interdiction formelle, et des engagements solennels pris à cet égard, le trafic des Malouins devait cesser complètement.

Il redevint, au contraire, plus actif que jamais ; si bien que, après la mort de Louis XIV, pour couper court à toute intervention des puissances intéressées, une nouvelle ordonnance, du 29 janvier 1716, interdisait ce commerce, sous peine de mort.

Afin de porter cette décision à la connaissance des capitaines des navires stationnés au Chili et au Pérou, on y envoya, non pas un vaisseau du Roi, ce qui eût indiqué la ferme volonté de la faire appliquer, mais un bâtiment de Saint-Malo, le Saint-François, armé par le sieur Beauvais le Fer, qui, ainsi que ses officiers, devait bénéficier de certains avantages économiques.

Àbord de ce bâtiment, se trouvait un commissaire, le sieur Marchand de Chalmont, sans caractère officiel, mais qui avait pour mission de faire rentrer, après conclusion de leurs affaires, les bâtiments qu'il rencontrerait sur les côtes de l'Amérique du Sud.

En y arrivant, le commissaire trouva une situation troublée.

Aux environs de la Conception, les Français avaient installé une véritable colonie, avec des maisons construites par eux, des magasins, et une chapelle.

Dans la capitale du Chili, le capitaine général faisait, ouvertement, le commerce en gros, dans un entrepôt, où les marchandises françaises étaient en vente.

Plus au nord, à Pisco, des rixes sanglantes éclataient, en janvier 1717, entre les détachements de troupes, envoyés de Lima, et les hommes armés, débarqués des bâtiments malouins, pour trafiquer et obtenir des vivres.

Dans l'un de ces ports, on fit bien savoir au commissaire royal, qu' « une somme de 2.000 piastres lèverait toutes les difficultés » qu'il avait avec un des fonctionnaires ; mais, en général, il fut aussi mal reçu par les corrégidors, que par les capitaines malouins, qui se refusaient à prendre ses avis au sérieux, et dont l'un déclara même que « c'était une mascarade, dont un homme d'esprit n'était pas dupe ».

À Callao, l'entretien du sieur Marchand de Chalmont avec le nouveau Vice-Roi, le prince de Santo-Buono, d'abord très courtois, prit une toute autre tournure quand le commissaire demanda l'autorisation de faire débarquer « quelques marchandises », en échange des moyens de subsistance nécessaires.

Il obtint cependant d'aller hiverner à la Conception ; mais, le capitaine du Saint-François, après s'y être rendu, insista pour revenir à Arica, « afin de se défaire, plus facilement, de quelques choses ».

Marchand de Chalmont en profita pour revenir à Lima, où il essaya, sans succès, d'entrer chez le Vice-Roi, par la « porte dorée ».

Àce moment, en janvier 1717, s'approchait, de la côte, un orage que le gouvernement français venait de signaler aux Malouins, en envoyant, au-devant d'eux, au Pérou, le vaisseau du Roi la Bellone, mais dont, pas plus le capitaine du Saint-François que les

commandants des autres bâtiments, à l'ancre dans les ports, ne soupçonnaient la gravité.

C'était une escadre de bâtiments de guerre, portant le pavillon espagnol, et commandée par un Français, le sieur Martinet, dont il faut donner les antécédents :

En 1714, le docteur Helvétius avait été appelé, de Paris, à la cour d'Espagne, pour soigner la Reine.

Par son influence, et par l'intermédiaire du président Orry, qui se trouvait à Madrid pour y réformer les finances, il avait obtenu que son gendre, le lieutenant des vaisseaux du Roi Martinet, de réputation douteuse, serait chargé d'acheter en France, pour le compte de l'Espagne, des navires de guerre, dont le Roi Philippe V avait un besoin urgent.

Afin de faire aboutir la négociation, Martinet s'adjoignit un autre aventurier, l'abbé Jouin, que nous connaissons. Par l'intermédiaire de cet ecclésiastique, dont les agissements, peu compatibles avec les fonctions sacerdotales, allaient motiver l'arrestation, il fit l'acquisition à Saint-Malo, sous prétexte d'expédition coloniale, et en dissimulant le caractère de son entreprise, de deux bâtiments, le Prince-des-Asturies, et le Grand-Saint-Esprit, et d'une flûte, la Sphère, tous trois chargés de marchandises.

De plus, il parvint à obtenir la croix de chevalier de l'ordre de Saint-Louis, ce qui, pensait-il, devait rehausser son prestige, déjà fortement atteint.

Cette escadre appareilla bientôt pour Cadix, où le sieur Martinet, qui en avait pris le commandement, dut se défaire de ses marchandises, et réorganiser ses équipages, car les capitaines

Colin de la Briselaine et Garnier des Fougerais, d'autres officiers, et des matelots, mieux informés, avaient refusé de continuer à le suivre.

Il faut ajouter, sans parler des difficultés financières, des procès, et des réclamations auxquelles ces opérations donnèrent lieu, que le sieur Martinet eut, ensuite, différentes missions, notamment à Majorque, et aux Canaries, avant de se diriger, en décembre 1716, vers le Chili et le Pérou, où, par ordre du gouvernement espagnol, il devait saisir, pour les ramener en Espagne, tous les bâtiments français qu'il y rencontrerait.

Le sieur Martinet, pécuniairement aux abois, ce qui explique son action sans la justifier, avait pris ses dispositions dans le plus grand secret. Ce ne fut qu'après son départ que l'un de ses bâtiments, celui qu'il montait, fut dénommé le Conquérant, et que l'autre, commandé par le sieur de la Jonquière, fut appelé la Triomphante. Deux autres bâtiments, plus petits, suivaient, mais ne purent doubler le cap Horn.

Après avoir fait escale à la Conception, l'escadre saisit un navire français à Cobija, doubla Ilo sans s'y arrêter, ce qui permit à deux bâtiments de s'échapper, et entra, vent arrière, le 11 septembre 1717, dans le port d'Arica, qu'enveloppait un épais brouillard.

Cinq bâtiments malouins, dont le Saint-François, s'y trouvaient. Ils furent subitement entourés d'embarcations montées par des hommes armés, qui les saisirent, et les désarmèrent, d'autant plus facilement, qu'une partie des équipages était à terre.

Un intendant espagnol, qui dirigeait les opérations, confisqua les cargaisons. Les officiers français, d'abord incarcérés à Callao, furent ensuite embarqués, avec tous les équipages, sur deux des prises, qui les conduisirent, sous bonne escorte, à Saint-Jean-de-Luz et à Port-Louis, avant d'être livrées elles-mêmes aux autorités espagnoles.

Àla suite de ce lamentable incident, aboutissement logique des faiblesses et des complaisances, les armateurs de Saint-Malo, lésés, envoyèrent une supplique au Régent, qui répondit en prodiguant des promesses. Mais, dès lors, les voyages à la mer du Sud cessèrent complètement, jusqu'en 1719.

Pendant les hostilités qui éclatèrent, à cette époque, entre la France et l'Espagne, il y eut bien quelques expéditions, mais qui se firent dans de mauvaises conditions, car, presqu'aussitôt, la Compagnie des Indes, fondée par Law, réclama le privilège de ce commerce, et voulut substituer son monopole, aux initiatives individuelles.

L'échec complet de cette tentative ayant coïncidé avec l'effondrement de tout le système financier, on méconnut, à la suite de cette catastrophe économique, l'importance qu'avait eue le commerce dans la mer du Sud, et on le discrédita, avant de le laisser tomber dans l'oubli.

Il avait produit, cependant, de grandes conséquences, au point de vue financier, surtout.

Tous les chiffres que nous avons déjà indiqués, bien qu'impressionnants, sont loin de donner une idée de la réalité. Ce ne sont que des parcelles des sommes énormes, rapportées d'Amérique par les navigateurs malouins, et dont on ignore la totalité,

car les mesures de coercition du gouvernement royal amenèrent les intéressés à faire passer à l'étranger une partie des valeurs importées, ou à les placer d'une façon plus profitable qu'en les échangeant, à la Monnaie, contre du numéraire déprécié.

Il est donc impossible de savoir exactement ce qu'a produit le commerce dans la mer du Sud.

Toutefois, le sieur Jourdan de la Grouée, l'un des fondateurs de la Compagnie du Sud, estimait, en 1711, à 300 millions de livres, les matières d'or et d'argent importées.

Bénard de la Harpe, député de Saint-Malo aux États de Bretagne, et qui, par conséquent, devait être bien renseigné, parlait de 400 millions, pour les navires rentrés à Saint-Malo de 1703 à 1720.

Enfin, Véron de Forbonnais, autorité financière au dix-huitième siècle, disait à cette époque : « Le commerce dans la mer du Sud a fait entrer plus de 200 millions d'espèces dans le royaume, de 1701 à 1716 ».

Comme terme de comparaison, on peut rappeler que la totalité du numéraire possédé par la France, en 1683, à la mort de Colbert, était évaluée à 500 millions de livres.

En pareille matière, la vérité absolue est chimérique, mais c'est en s'efforçant de l'obtenir, qu'on arrive à s'en rapprocher.

Pour avoir une idée de ce que représenteraient de pareils chiffres aujourd'hui, il faudrait parler de nombreux milliards de francs ; et on admettrait ensuite que la légende des galions, revenus du Pérou chargés d'or, qui permirent au roi Louis XIV de tenir tête à l'Europe coalisée, n'en est plus une.

Àcôté de ces résultats pécuniaires, qui, il faut le reconnaître, étaient le but principal pour ces navigateurs audacieux, il y en eut d'autres qu'il faut citer.

Malgré des renseignements, et une cartographie très insuffisants, les Malouins établirent des rapports constants, avec des pays à peu près isolés du reste du monde ; ils franchirent, sans grands dommages, des parages considérés, aujourd'hui encore, comme redoutables ; ils en rapportèrent des renseignements nombreux, exacts, et précis, sur le régime des vents, sur les courants, sur la configuration des côtes, sur l'hydrographie, qui, mis entre les mains de savants, tels que Godalle et Griffon, à Saint-Malo, permirent d'établir une cartographie nouvelle.

Enfin, leurs relations, actives et prolongées, avec les colonies espagnoles, ouvrirent les yeux à ces populations opprimées, qui, un siècle plus tard, devaient considérer les Français comme les précurseurs de la liberté sud-américaine.

Telles sont les principales conséquences de ces années d'aventures, des émotions, des périls, des négociations, des luttes, et des soucis, qui marquèrent les longues traversées, suivies de séjours, parfois prolongés, dans ces ports, si peu ouverts, à cette époque, aux idées, aux coutumes européennes, et où se synthétisaient les passions de populations sauvages, opulentes ou tyrannisées.

Parmi les navigateurs français, qui se signalèrent, pendant cette période distincte et mouvementée, du Coudray Perrée était parvenu, l'un des premiers, de 1701 à 1706, sur le Comte de la Bédoyère, et sur le Saint-Charles, à faire bien accueillir le pavillon

royal, dans les ports du Chili et du Pérou, et par le Vice-Roi à Callao.

Il avait donc contribué, plus que tout autre, à ouvrir aux Malouins, les routes du commerce dans la mer du Sud.

Mais, après cinq années de navigation presqu'ininterrompue, « il n'avait plus », comme le disait le commissaire ordonnateur de la marine Lempereur, en parlant de lui-même, « ni assez de jeunesse, ni assez de santé pour se risquer d'aller, dans la rude saison, passer une nuit entière dans un bateau à la mer. »

Pendant les années qui suivirent son retour sur le Saint-Charles, il s'occupa donc, uniquement, de l'armement des navires auxquels il était intéressé.

De Saint-Malo, il se rendait souvent à sa terre de La Villestreux, où il voisinait avec son ancien camarade, Jean de Launay, établi aux Courtils-Launay, et avec le sieur Doublet, commandant du Saint-Joseph, en 1704, qui était propriétaire du château de Nermont.

Le manoir de La Villestreux, que du Coudray-Perrée avait fait restaurer, et qui porte encore la date de 1696, est situé sur un point élevé, d'où la vue s'étend sur la campagne, jusqu'à la mer et jusqu'à Saint-Malo, dont on aperçoit la cathédrale dans le lointain. Il n'a pas l'aspect d'un château ; c'est plutôt la demeure, simple et sévère, du corsaire, mais avec d'intéressants détails d'architecture, comme il en existe peu dans les environs.

Pierre Perrée du Coudray, de la Villestreux, mourut le 15 avril 1742, à 85 ans. Il fut inhumé dans la cathédrale de Saint-Malo où

son père reposait déjà, et où l'avait précédé près de cinquante ans auparavant, Luc de la Villestreux, son ami.

De son premier mariage, il avait eu douze enfants, dont trois fils. En 1708, au moment de son deuxième mariage avec Marie du Motay Bossinot, sept de ses enfants restaient vivants, dont, un fils était docteur en théologie, et deux filles en religion.

Son fils Jacques avait épousé en premières noces Marie Bécard des Aulnais, et plus tard, Madeleine Collet de la Villecollet, dont une fille, Reine-Cécile, épousa Robert Surcouf et fut, en 1773, tante et marraine du célèbre corsaire du même nom.

Le fils aîné de du Coudray-Perrée, Nicolas Perrée de La Villestreux, qui l'avait secondé à bord du Saint-Charles, s'était marié en 1719 à Nantes, à Louise du Motay Bossinot, comme l'indique le contrat suivant :

« Pour parvenir au mariage futur, proposé entre Ecuyer Nicolas Perrée de La Villestreux, fils de Pierre Perrée, sieur du Coudray, écuyer, conseiller et secrétaire du Roy, et de défunte dame Hélène de Montgrué, son épouse, ses père et mère, et demoiselle Louise du Motay-Bossinot, fille de noble homme Julien du Motay-Bossinot et de défunte Marie-Amélie Espivent de la Villesboisnet, ont comparu devant les notaires du Roy, le dit sieur Nicolas Perrée, majeur de 29 ans, néanmoins autorisé du dit sieur du Coudray-Perrée, son père, au moyen du consentement sous seing privé, qu'il a donné, après avoir été chiffré du dit sieur Perrée fils, demeurant ordinairement à Saint-Malo, et étant, de présent, en cette ville, logé à Chézine, paroisse de Chantenay. »

« ...Il reviendra, de la part de la dite future épouse, la somme de 300.000 livres, dont le tiers payé comptant en louis d'or ; le

dit Perrée fils nocera et habillera la dite demoiselle. »

« …Des dits biens, appartenant au futur époux, il y aura seulement 90.000 livres qui lui tiendront lieu de propres, le surplus entrant en la communauté. »

« Signé : Villestreux Perrée ; Louise Bossinot ; Pouriatz de Jossecœur ; de la Boissière ; Villesboisnet. »

« Nous soussignés approuvons les conditions ci-dessus. »

« Saint-Malo, le 24 septembre 1719. »

« Contrôlé à Nantes, le 12 octobre 1719. »

Peu de temps après son mariage, Nicolas Perrée de La Villestreux se fixa dans l'hôtel qu'il fit construire, à la pointe de l'île Feydeau, à Nantes, par l'architecte Boffrand, et qui existe encore.

Campée insolemment sur le fleuve, cette belle demeure domine le port de ses quatre rangées de fenêtres, aussi nombreuses, dit une tradition de famille, que les jours dans l'année, et qui scintillent, sur la Loire paisible, aux rayons du soleil couchant.

Ses lignes sévères, mais harmonieuses, sont rehaussées, à l'extérieur, par des mascarons sculptés au-dessous des balcons de fer finement ouvragés ; et, à l'intérieur, par un escalier solennel, dont les dalles sonores furent foulées, pendant la période révolutionnaire, par le général vendéen Charette ; par le pas distingué, léger, mais viril, de madame Gasnier, l'Américaine, et, par Carrier, le sinistre proconsul de 93, qui s'était installé dans l'appartement particulier du petit-fils de du Coudray Perrée, Nicolas Olivier Perrée de La Villestreux, seigneur des marquisats de Cour-

ville et de Fresnay, conseiller maître à la Chambre des Comptes de Bretagne.

Cet hôtel romanesque est, avec ceux de la même époque à Saint-Malo, le dernier souvenir, en France, de l'or des Incas.

FIN.

Sources et licence

Texte : https://fr.wikisource.org/wiki/Deux_corsaires_malouins_sous_-le_r%C3%A8gne_de_Louis_XIV. Domaine public ; transcription Wikisource CC BY-SA 4.0. Mise en forme : liregratuitement.com. Tout ce que nous ajoutons reste libre.