

LES GRANDS MARINS

JEAN BART

PAR HENRI MALO

de l'Académie de Marine

PARIS - LES ÉDITIONS DE PARIS - 1947

CHAPITRE PREMIER. — Les leçons de Ruyter.

CHAPITRE II. — Les premières années.

CHAPITRE III. — La paix n'est pas de tout repos.

CHAPITRE IV. — Une évasion célèbre.

CHAPITRE V. — L'expédition de Newcastle.

CHAPITRE VI. — Courses au Nord. L'affaire de Lagos.

CHAPITRE VII. — Le combat du Texel. Les lettres de noblesse.

CHAPITRE VIII. — Jean Bart et les machines infernales.

CHAPITRE IX. — Une rude campagne dans le Nord.

CHAPITRE X. — Le voyage de Pologne.

CHAPITRE XI. — Les loisirs du temps de paix.

CHAPITRE XII. — La mort de Jean Bart.

CHAPITRE XIII. — Dans la gloire.

Officiers-majors des escadres de Jean Bart (1691-1697).

CHAPITRE PREMIER

LES LEÇONS DE RUYTER

En cette année 1667, le roi d'Angleterre Charles II n'avait mis en mer que deux petites escadres. Les négociations de Bréda suivaient leur cours, la paix semblait prochaine. Le roi savait que les Hollandais répugnaient à continuer la guerre et que les Français n'y étaient entrés que pour faire honneur à leur signature au bas d'un traité d'alliance. Et il dormait sur ses deux oreilles.

Quelques vaisseaux de guerre et plusieurs marchands se reposaient sur leurs ancres à l'entrée de la Tamise. On avait fermé celle de la Medway avec une chaîne renforcée par quelques navires coulés à fond sur l'ordre du duc d'Albermale, fortifié quelque peu Sherness et le château d'Upnore, et les Londoniens partageaient la tranquillité de leur roi.

Et voilà que le 19 juin, au matin, sans crier gare, une marée de vive eau et un bon vent d'est amènent à pleines voiles soixante-dix bâtiments de guerre et seize brûlots : rien moins que la grande flotte de Messieurs les Etats-Généraux des Provinces Unies. Michel de Ruyter, amiral général de Hollande, la commande. Le grand pensionnaire Jean de Witt l'accompagne, entouré de sa garde du corps, qui garde symboliquement en sa personne le corps de l'Etat.

Certes, le spectacle est imposant de quatre-vingt-six voiles poussées par un vent favorable et une forte marée, voguant en bon ordre et divisées en escadres, les pavillons flottant, les longues et minces flammes de guerre ondulant au haut des mâts en un chatoyant frémissement de couleurs vives. Les gros vaisseaux hollandais, lourdes masses, puissantes forteresses surchargées de canons et fortement accastillées, élèvent au-dessus des flots leurs châteaux d'arrière artistement sculptés, peints et dorés, surmontés d'élégantes bouteilles où la nuit brillent des feux multicolores ; ils progressent solennellement, tandis que les frégates élancées courent le long des escadres comme des lévriers rapides.

Les bâtiments anglais stationnés à l'embouchure de la rivière et qui les voient venir ne s'arrêtent pas à la beauté du spectacle. Ils se hâtent de lever leurs ancres et de remonter la Tamise aussi haut que possible pour se mettre en sûreté. Vingt frégates hollandaises, sous Van Gent qui monte l'Agatha et a pris Jean de Witt à son bord, forcent les chaînes de la Medway pendant que les vaisseaux mouillent leurs ancres et ferment l'entrée de la Tamise ; elles se fraient un passage parmi les navires coulés par Albermale ; leurs équipages s'emparent du fort de Sherness dont les défenseurs ont fui jusqu'à Rochester, y prennent cinquante canons de fer avec ce qu'ils peuvent emporter d'un vaste dépôt de mâts et de vergues, et incendient le reste. Des brûlots mettent le feu à quatre ou cinq navires anglais sur l'un desquels le capitaine Douglas préfère griller plutôt que d'abandonner son bord, alors que les hommes des équipages piquent une tête dans l'eau comme une bande de grenouilles.

Les frégates hollandaises une fois ressorties de la Medway, quelques-unes remontent jusque près de Gravesend, où elles canonrent deux petits fortins de briques situés sur l'une et l'autre rive de la Tamise. Après quoi, à la troisième marée, la flotte hollandaise se retire et fait voile vers Portsmouth.

On imagine sans peine l'émoi provoqué dans toute l'Angleterre par une pareille aventure. Ce n'est pas que le dommage soit considérable, mais l'injure est sanglante, et les marchands de la Cité ont tremblé pour leur sécurité. En Hollande, des actions de grâce et des réjouissances populaires soulignent l'allégresse de la nation après une si notable victoire.

Bien moins notable qu'on ne le prétend, songe à part soi un jeune marin qui depuis l'an dernier navigue sur l'une des frégates de Ruyter. Il a assisté à toute l'affaire. Il estime que le feu fut mal mis aux vaisseaux anglais, que les Hollandais manquèrent de cran en n'opérant pas une descente avec leurs troupes de débarquement et que leurs frégates, ayant la voie à peu près libre passé Gravesend, auraient dû profiter de la surprise pour remonter jusqu'au pont et à la Tour de Londres et les abattre.

Il remarque que si les Hollandais savent se défendre, une fois terrés derrière de solides remparts, ils sont trop mous pour attaquer et perdent connaissance dès qu'ils se sentent à découvert. Quant aux Anglais, ils montrent plutôt trop de vivacité dans l'attaque, mais, surpris de quelque accident, perdent la tête, s'enragent, se désespèrent et veulent toujours tout ou rien. Conclusion : en cas de guerre contre l'une ou l'autre de ces deux nations, on viendrait à bout des Hollandais en évitant les canonnades et en les attaquant à l'abordage, et des Anglais en déroutant leurs prévisions.

Bien que loin d'avoir acquis son plein développement, puisqu'il n'a que dix-sept ans, ce jeune marin en impose déjà par une taille puissante ; sa formation achevée, il fera figure de colosse. Des cheveux châtain encadrent son visage au teint clair, où brille le regard intelligent et net de ses yeux bleus. Le menton, fortement accentué, dénote une volonté de fer et une énergie peu commune. Signe particulier : la lèvre inférieure, charnue et rouge, déborde la supérieure, surtout quand il y appuie le tuyau d'une courte pipe en bois au couvercle de cuivre ouvragé, qu'il fume à la mer plus volontiers que les fragiles pipes en terre, réservées pour les séjours au port. Autre signe particulier : il se montre sobre, honnête et droit. Bientôt, on devine en lui une ambition ardente et fière, la volonté de se distinguer, révélant une âme haute et des sentiments nobles.

Il s'appelle Jean Bart. Il est né à Dunkerque le 21 octobre 1650, d'une longue lignée de marins. Depuis deux siècles, les Bart pullulent dans la marine de ces quartiers. Ils s'illustrèrent dans la guerre de course et s'allièrent aux familles portant les noms des plus fameux corsaires de Dunkerque.

De son bisaïeul, Michel Jacobsen, le roi d'Espagne fit un vice-amiral après lui avoir chargé le cou de deux lourdes chaînes d'or. Les Hollandais le baptisèrent le Renard de la Mer pour tous les tours qu'il leur joua. Il reçut en Espagne de somptueuses funérailles.

Un grand-oncle, Jean Jacobsen : il commandait le *Saint-Vincent* ; le 2 octobre 1622, à onze heures du soir, il sort d'Ostende en compagnie de deux capitaines espagnols. Les amiraux hollandais Herman Kleuter et Moy-Lambert bloquent la côte. Ils détachent neuf bâtiments qui tombent sur le Saint-Vincent. Au lieu de le soutenir, les Espagnols s'enfuient. Jean Jacobsen coule le vaisseau amiral de Kleuter qui se sauve à la nage. Moy-Lambert accourt à la rescousse. Après treize

heures de lutte, le *Saint-Vincent*, foudroyé par l'artillerie adverse, fait eau de toutes parts ; quarante combattants survivent : cent quarante ont péri. Les Hollandais montent à l'abordage et promettent bon quartier à qui se rendra. Trente-deux acceptent ; ils n'en seront pas moins pendus. Jean Jacobsen et les huit braves qui restent groupés à ses côtés chargent l'épée à la main les soixante Hollandais qui ont pris pied sur son navire. Bientôt, les Dunkerquois ne sont plus que quatre, puis que trois. Leur capitaine crie aux siens réfugiés sur les navires ennemis :

— Amis, si quelqu'un d'entre vous échappe et qu'il retourne un jour à Dunkerque, qu'il dise à nos compatriotes comment nous nous sommes défendus, et que nous avons généreusement répandu notre sang pour la cause de Dieu et du roi.

Il donneur ordre de mettre le feu aux poudres et vole en l'air avec son navire.

Un mousse, qui ne l'a pas quitté, saute aussi et, miraculeusement, échappe à la mort. C'est Gaspard Bart, oncle de Jean. De longues années après, il mourra de ses blessures, en même temps qu'un autre capitaine de Dunkerque, après avoir attaqué un vaisseau de vingt-huit canons.

Devant Monte-Christo, en Méditerranée, un autre capitaine Bart, toujours de la même famille, est tué le 27 août 1652 en jetant ses grappins sur le vaisseau de l'amiral anglais Badiley.

Le 22 novembre 1644, sept frégates dunkerquoises sous le commandement d'Antoine Davery attaquent trois forts vaisseaux de Hollande escortant une flotte de vingt-trois navires marchands. L'une d'elles a pour capitaine Michel Bart, le grand-père de Jean. Le combat est rude, la flotte marchande enlevée, et les vaisseaux d'escorte s'enfuient. Mais six jours après Antoine Davery et Michel Bart succombent à leurs blessures.

Et Cornil Bart, père de Jean, périt aussi de mort violente au cours d'un combat de mer. Au total, son grand-père, peut-être son père, au moins trois de ses oncles et grands-oncles sont morts à l'ennemi, ou des suites de leurs blessures.

Telle est la magnifique ascendance du jeune marin qui, accoudé au bastingage, faisait avec lucidité la critique des opérations de Ruyter. Il sera le grand homme de mer et le héros dont la gloire éclipsera celle de ses ancêtres. Encore, la splendide lignée ne s'arrêtera pas à lui : elle donnera des héros à la France jusqu'au milieu du XIXe siècle. Si jamais l'hérédité et le milieu exercèrent leur influence sur l'éclosion et le développement d'un grand homme, c'est bien ici le cas.

CHAPITRE II

LES PREMIÈRES ANNÉES

Par suite de quelles circonstances Jean Bart, dunkerquois, servait-il sur la flotte hollandaise ?

Dunkerque, depuis un siècle, avait subi bien des vicissitudes. Sous l'empire de la nécessité, le petit port de pêche du Moyen-Age s'était transformé en un redoutable nid de corsaires. Par suite d'héritages, la ville avait passé de la domination de Bourgogne à celle d'Espagne. Province obéissante, elle resta fidèle au roi lorsque les provinces rebelles s'en détachèrent. La guerre s'ensuivit entre Pays de Par-deçà et Pays de Par-delà, comme on désigna les territoires devenus depuis la Belgique et la Hollande. Sur terre, elle fut cruelle, et sur mer, atroce. On attachait les prisonniers dos à dos pour les jeter à la mer ; cela s'appelait leur **laver les pieds**. On enfermait les équipages dans l'intérieur des navires, on clouait les écouteilles et on en faisait un feu de joie.

Les rebelles, les Gueux de mer, molestèrent les pêcheurs dunkerquois, les emmenèrent prisonniers, en pendirent aux remparts de Flessingue. Les pêcheurs se défendirent, puis attaquèrent à leur tour. Ils le firent avec maestria. Bientôt, on vit les corbeaux picorer les corps des Gueux qui se décomposaient aux crocs de fer de la vieille tour du Leughenaer. Bientôt, l'escadre des corsaires dunkerquois terrorisa la marine de Hollande. Philippe II accabla de biens et d'honneur, de chaînes d'or et de grades ceux qui la commandaient. Il l'envoya combattre jusque dans les mers Ibériques et dans la Méditerranée. Elle y promena victorieusement le pavillon de Bourgogne sous lequel elle naviguait toujours, et le pavillon des corsaires de Dunkerque, blanc chargé au milieu d'une croix bleue. Elle jeta quelques rayons de gloire sur la marine espagnole défaillante.

L'autorité, l'Amirauté ne tracassait pas les corsaires. Armateurs, capitaines, pagadors, contadors, tous gagnaient de l'or et une solide réputation de pirates. Aussi lorsque le marquis de Lede, gouverneur de la ville pour le roi d'Espagne, capitula devant le prince de Condé, le 11 octobre 1646, les marins dunkerquois craignirent que le roi de France ne leur permît plus d'exercer leurs talents avec la même liberté : ils laissèrent au nid femmes et enfants et s'engagèrent sur les navires de leurs anciens ennemis.

Le comte d'Estrades, gouverneur pour le roi de France, perdit à son tour la ville le 11 septembre 1652. Pendant cet intervalle de domination française, Jean Bart y vint au monde. Le 24 juin 1658, Turenne la reprit sur le marquis de Lede avec le concours de la marine anglaise. Suivant les conventions, Dunkerque, ce jour-là, appartient le matin au roi d'Espagne, au roi de France à midi, et le soir même au roi d'Angleterre aux mains de qui Louis XIV en opéra la remise. Habilement, il profita des embarras d'argent de Charles II pour la lui racheter le 27 octobre

1662, et la conserva définitivement. Il proclama qu'il mettait un terme aux [pirateries](#) des Dunkerquois, cependant que Colbert annonçait son intention d'en faire un des meilleurs ports de l'Océan.

Et voilà pourquoi Jean Bart, à l'âge de seize ans, suivit l'exemple de ses nombreux parents et des autres marins dunkerquois, et s'en alla faire ses premières armes sous le grand amiral Michel de Ruyter.

C'était pour eux une ancienne connaissance. Dès le début de sa carrière, ils avaient eu affaire à lui. Ils le savaient plein de courage, de valeur maritime, et de ruses. Ils se rappelaient ce jour de l'an 1647 où Ruyter, seul de tout un convoi qui n'osait quitter le port anglais où il s'était réfugié par crainte des Dunkerquois, osa gagner le large sur un navire dont la cargaison comportait du vieux beurre gâté. Il en enduisit abondamment son pont et laissa le premier capre dunkerquois qu'il rencontra y prendre pied sans trop le lui disputer. [Mais le beurre avait rendu le pont si glissant que les assaillants ne trouvaient point de prise ferme et ne pouvaient se tenir debout. Ils glissaient et tombaient les uns sur les autres comme s'ils eussent été sur une glace ; de sorte qu'après un léger combat, il fut aisé de les chasser.](#) Tels furent les modestes débuts de celui qui devait devenir l'un des plus grands marins de son temps. Ses anciens adversaires n'eurent aucune peine, dans les circonstances présentes, à se ranger sous ses ordres.

La paix signée, il reste en Hollande. Lui et un autre fils de corsaire dunkerquois, Charles de Keiser, forment une équipe de deux amis, deux inséparables. Keiser a cinq ans de plus : n'importe, c'est le cadet qui commande. Il est le premier à se moquer des édits du roi désireux de repeupler Dunkerque de gens de mer, et qui rappellent ceux qui servent à l'étranger sous menace de confiscation de leurs biens. Qu'importe aux deux jeunes gens, aussi légers de biens que de soucis ? Mais le jour, 6 avril 1672, où Louis XIV déclare la guerre à la Hollande, le jeu devient sérieux : ils se hâtent de regagner leur ville natale.

Dès que le roi entra en possession de Dunkerque, Colbert poursuivit avec énergie, avec ténacité, avec beaucoup d'intelligence et de souplesse, le but que tous deux s'étaient assigné : reconstituer l'escadre de course grâce à laquelle les Espagnols avaient causé d'immenses dommages à leurs ennemis anglais et hollandais ; pour y parvenir, il fallait, en leur ôtant toute crainte sur la façon dont ils seraient traités par leur nouveau maître, attirer à Dunkerque les équipages nécessaires : l'intendant de la Marine, dans sa correspondance, ne tarissait pas sur la qualité et la bravoure des marins dunkerquois. [Ils sont rudes, mais il n'y a pas de meilleurs matelots au monde ; ils savent tous tirer le canon et peuvent servir de soldats.](#) Il fallait faire tomber leur méfiance entretenue par la propagande anglo-espagnole. Il fallait encore mettre à leur disposition l'outil nécessaire.

Or, si la ville possédait déjà le précieux observatoire que constituait la fameuse Tour de Saint-Eloi, les deux vierboets, phares où brûlaient des feux qu'entretenait le Magistrat, et la tour du Leughenaer, la tour du Menteur qui servait de point de direction aux navires entrant au port et, à l'occasion, de gibet, le port était dans un état lamentable. Pendant les derniers temps de leur domination, les Espagnols s'étaient contentés de poser quelques fascines pour arrêter le sable des dunes. Pendant huit ans, tout l'effort des Anglais porta sur les fortifications de terre ; ils négligèrent complètement le côté maritime, et pour cause. Si bien qu'au début de la guerre de Hollande, le port n'offrait plus que neuf pieds d'eau à la pleine mer. Les navires que les armateurs, faute de place,

abritaient dans la fosse de Mardick, y restaient exposés aux insultes des petits corsaires ennemis, jusqu'au jour où l'ensablement de la fosse les priva de cette ressource. Alors les prises des corsaires s'accumulèrent dans le port trop étroit ; bien des armateurs, qui les avaient utilisées, en furent réduits à les mettre en vente : les Anglais les achetèrent à moitié de leur valeur. En 1676, à l'entrée de l'hiver, [le port est si extraordinairement plein de navires qu'il n'y a nul moyen d'y entrer et sortir](#) et l'intendant de la Marine frémit en songeant aux dangers d'incendie.

Colbert envoya en mission deux ingénieurs chargés d'inspecter le port ; lorsqu'il reçut leur rapport, il avait déjà fait commencer les fortifications de terre les plus urgentes. Sur ses ordres, on mena les travaux du front de mer, génialement conçus, avec une incroyable activité. Vauban en fut le grand metteur en œuvre.

Alors, en six ans, Jean Bart va conquérir la célébrité.

La première année, il s'embarque avec son ami Keiser, l'un comme simple matelot et l'autre comme officier marinier. Le premier, Keiser obtient d'un armateur le commandement d'une frégate. Jean Bart est choisi comme lieutenant et capitaine de prise par Willem Dorne, un marin consommé, un vieux routier de la guerre de course.

Dorne lui inculque les bonnes méthodes, celles mêmes que Colbert citait en exemple aux corsaires malouins : insoucieux du danger, connaissant comme le fond de sa poche celui de la mer du Nord dont les bancs rendent ces parages si dangereux aux navigateurs, il ne quitte pas la côte de Hollande. Sans se lasser, il croise devant les débouchés de la Meuse, du Texel et du Vlie, et rafle tous les marchands qui tombent sous sa griffe. A-t-il affaire à quelque bâtiment de guerre ? Il ne s'arrête pas à le canonner, et l'aborde. Rarement il navigue seul. Pratique constante des corsaires de Dunkerque : ils signent avant le départ des contrats de société, au gré de leurs affinités ; ils mettent à la voile de conserve ; si les événements de mer les séparent, ce qui arrive fréquemment, ils se joignent à d'autres au hasard des rencontres. Les Mers Etroites, comme ils désignent la Manche et la mer du Nord, en sont sillonnées, et ces petites escadres se forment et se défont pour tenter une aventure, risquer un coup de fortune, quitte à recommencer plus loin avec de nouveaux éléments et courir à une nouvelle entreprise.

Leur première campagne finie, Willem Dorne vante à ses armateurs [la conduite et la bravoure](#) de son lieutenant. Il lui obtient son premier navire. Rien d'un vaisseau de ligne : une modeste galiote de trente-cinq tonneaux, deux canons et trente-quatre hommes, le *Roi-David*. Une première et courte croisière rapporte sept prises valant 260.000 livres. Du coup, l'armateur confie à Jean Bart les soixante tonneaux, les huit canons et les quatre-vingts hommes de la *Royale* et, l'année suivante, la *Palme*, qui jauge cent vingt tonneaux et porte dix-huit canons et cent soixante hommes : l'ascension est rapide. Trois ans plus tard, Jean Omaer, un de ces magnats de l'armement qui érigent des fortunes colossales et deviennent des puissances, lui octroie d'abord le *Dauphin*, que le jeune capitaine ne juge pas assez puissant pour les desseins qu'il médite, et enfin le *Mars*, une superbe frégate de deux cent cinquante tonneaux et vingt-six canons.

Plus on augmente ses moyens d'action, plus ses exploits développent d'envergure. Avec Willem Dorne, Charles de Keiser et Pierre Lassy qui fut d'abord son lieutenant sur le *Roi-David*, il sillonne la mer du Nord dans tous les sens. Il

ne se borne pas à capturer et à rançonner des marchands. Le 11 septembre 1674, il attaque un baleinier fort de huit canons et quarante hommes, tue le capitaine et ramène au port un chargement de onze baleines valant 95.000 livres. Le 21 janvier 1675, à la barbe d'une frégate de l'Amirauté de Frise, l'*Espérance*, il enlève un des trois navires marchands qu'elle escorte. Elle court sur lui pour l'obliger à lâcher prise. Elle est plus forte que lui. Il fonce sur elle, supprimé son infériorité en artillerie en montant à l'abordage, tue le capitaine, le lieutenant et dix-huit hommes, et la frégate ennemie, pavillon renversé, vient s'amarrer au quai de Dunkerque.

Un premier écho de ses exploits parvient à Versailles. [Ce capre dunkerquois — capre](#) est le mot flamand qui désigne les corsaires — [est fort jeune, courageux ; il était moins fort de canons que l'autre](#), écrit l'intendant de la Marine, sans encore le nommer.

Et sur ce premier succès, Jean Bart se marie. Entre deux croisières, il est tombé amoureux de la fille de l'hôte de l'Etoile d'Or, une bonne hôtellerie située près du port, où les capitaines corsaires voisinent avec de notables ecclésiastiques. Nicole Gouttières, dont son frère Jacques épousera la sœur Catherine, a seize ans, et lui vingt-quatre. Le curé de Saint-Eloi célèbre leur union le 3 février 1675. Le premier artisan de sa fortune, Willem Dorne, qui périra six mois plus tard dans un combat de mer, signe comme témoin au registre de catholicité.

Six semaines de lune de miel, et il reprend la mer. En compagnie de Keiser et d'un autre capitaine, Alexandre Jacobsen, il prend après combat les *Armes-de-Hambourg*, dont les douze canons n'ont pas suffi à défendre un chargement de dents d'éléphants, de poudre d'or et de sucre, que les juges d'Amirauté de Dunkerque liquident pour les capteurs au chiffre de 112.000 livres. On fait rendre gorge au lieutenant de Keiser qui, lors de l'amarinage, s'est adjugé l'un des sacs d'or.

En août, Bart et Keiser surveillent deux cents barques d'Enkhuisen dont six navires de guerre protègent la pêche. En deux flottilles de vingt-cinq et vingt-huit barques, celles qui ont leur plein de poisson se détachent pour rentrer au port sous l'escorte de deux frégates de douze canons et de quarante-huit hommes chacune, le *Lévrier* et la *Bergère*. Nos corsaires enlèvent successivement le *Lévrier* avec trois des barques, et la *Bergère* avec douze.

En septembre, une grande flûte dont le chargement vaut 185.000 livres, l'*Arbre-de-Jessé*, passe en vue de Jean Bart, d'Alexandre et d'Antoine Jacobsen : ils se lancent à ses trousses et s'en emparent. Une violente tempête s'élève. Il faut fuir devant l'ouragan. Jean Bart va s'échouer à l'embouchure de l'Elbe. Il se remet à flot, mais le voilà dans les eaux de quatre vaisseaux de guerre et d'une frégate de Brandebourg. Ils lui appuient une chasse serrée et le forcent à se réfugier à Hambourg. Là, comme on découvre à son bord une partie de cuivre provenant de la cargaison du *Chêne*, un navire hambourgeois enlevé par des corsaires de Dunkerque, on confisque sa frégate et les papiers du capitaine de l'*Arbre-de-Jessé* que l'on y découvre. Il s'estime heureux d'être relâché avec son équipage après restitution du cuivre, et grâce à l'intervention du chevalier de Terlon, ambassadeur du roi en Suède, et de se tirer sans autre dommage de ce mauvais pas.

Un beau jour du printemps suivant, un vol de frégates s'élance de la rade de Dunkerque vers le large : Jean Bart sur le *Palme*, Keiser sur le *Grand-Louis*, Alexandre Jacobsen sur le *Dauphin*, Pierre Lassy sur l'*Ange-Gardien*, et Michel

Mesmacker sur le *Saint-Michel*. La nuit même, ils forcent à s'échouer à la côte de Nieuport une pinasse de dix canons dont l'équipage se sauve à terre. Ils la renflouent et l'expédient à Dunkerque. Au jour, ils donnent dans un convoi de huit bélandres escortées par deux frégates ostendaises de vingt-quatre et vingt-huit canons, et une flessinguoise, la *Tholen*, de dix-huit canons. Ils se partagent la besogne : Jacobsen et Mesmacker, les plus faibles, amarinent les bélandres ; Lassy essuie le premier feu de la *Tholen*, que Bart et Keiser attaquent : encore un capitaine ennemi tué ; la frégate se rend, les deux ostendaises se sauvent et les huit bélandres mettent le cap sur Dunkerque.

A l'automne, Jean Bart croisait seul au large d'Ostende, en quête de quelque proie : loin de là, c'est un vaisseau de guerre hollandais qui surgit, le *Neptune*, de trente-deux canons. La *Palme* est moitié moins forte. Comment se tirer de là ? En attaquant. Le Neptune s'efforce d'éviter l'abordage et de tenir son adversaire sous le feu de ses batteries. Jean Bart, fin manœuvrier, réussit à lui lancer ses grappins et à l'accrocher. Il prend pied sur le pont du Neptune, blesse dangereusement le capitaine, lui tue vingt hommes et ne vient à bout du reste qu'après une lutte acharnée.

Messieurs les Etats-Généraux des Provinces-Unies ont quelque motif de voter la résolution par laquelle ils le recommandent spécialement aux bons soins de leurs amiraux Schepers et Van Nes. Quant à Louis XIV, habile à discerner le mérite, celui de Jean Bart ne lui échappe pas. Par son ordre, Colbert expédie à l'intendant de la Marine Hubert la première chaîne d'or que, depuis qu'il est maître de Dunkerque, le roi ait destinée à un corsaire. Sa Majesté, dit le ministre, est bien aise d'apprendre qu'un capre de Dunkerque, commandé par le capitaine Bart, ait pris un vaisseau de guerre de Hollande de trente-deux pièces de canon. Comme il est important d'exciter lesdits capitaines à continuer la guerre qu'ils font aux Hollandais, il trouvera ci-joint une chaîne d'or que Sa Majesté a bien voulu accorder au capitaine Bart pour récompense de l'action qu'il a faite. L'intendant convoque le jeune capitaine à l'hôtel de la Marine, lui transmet les félicitations royales, avec la chaîne d'or. Jean Bart reçoit le tout avec grande joie. Voilà qui donne envie aux autres de l'imiter en ses belles actions. Du reste, Hubert observe qu'une bonne partie des gens de mer de ce port, si le roi voulait les utiliser, se soumettraient volontiers à obéir à Jean Bart. Sa bravoure et sa manière de commander, quoique peu expérimenté, lui ont donné quelque créance parmi eux. C'est-à-dire que le jeune capitaine s'est révélé comme un chef.

Chasses, canonnades, prises et rançons forment le menu de sa vie quotidienne, entrecoupé de combats. Au début de mars 1677, sur le *Dauphin*, il s'occupait, en compagnie de Keiser et de Soutenaie, à opérer une rafle de pêcheurs hollandais. Soutenaie sert d'avant-garde à ses deux camarades : soudain le *Schiedam*, frégate de l'Améauté de Rotterdam, forte de vingt-quatre canons et quatre-vingt-quatorze hommes, en route pour assurer la garde des pêcheurs, fond sur lui. Jean Bart s'interpose, reçoit la bordée de l'ennemi, l'aborde par côté cependant que Soutenaie élonge le Dauphin pour le renforcer de monde, et que Keiser l'aborde en poupe. La lutte dure une heure et demie. Le pont de la frégate hollandaise ruisselle de sang. Elle compte cinquante tués et blessés lorsqu'elle se décide à se rendre. Jean Bart, cette fois, est touché : le visage et les mains brûlés, le gras des jambes emporté par un boulet. La convalescence ne se prolonge guère : au printemps de 1678 et l'été jusqu'à la paix de Nimègue, il croise en course sur le *Mars*, cette grande et belle frégate qu'il obtient de l'armateur Omaer. La paix interrompt ses exploits.

Depuis cinq ans qu'il commande des corsaires, il a livré dix combats dont quelques-uns fort vifs, enlevé quatorze navires fortement armés, et ramené quatre-vingt une prises et rançons. A chaque abordage, il a invariablement marché droit au capitaine ennemi, et l'a tué ou grièvement blessé.

Louis XIV attire à son service les serviteurs de cette trempe. Il incorpore Jean Bart dans la Marine royale. Le 5 janvier 1679, il signe une promotion de lieutenants de vaisseau : le nom de Jean Bart figure le douzième sur cette liste.

La carrière de son ami Keiser sera moins brillante ; son intempérance en sera cause. A l'automne de 1690, il commandait la *Serpente* et naviguait en compagnie du corsaire Doublet, montant la *Sorcière*. Une nuit, Doublet entend une canonnade : il court au secours de son compagnon ; il trouve Keiser **très blessé**, trente de ses hommes tués, presque tout le reste blessé, et la *Serpente* dans un état pitoyable. Keiser demande à Doublet de l'accompagner jusqu'à Dunkerque. Qu'avait été ce combat ? Le rapport de mer de Doublet n'en dit rien ; celui de Keiser n'existe pas ; mais Doublet s'est montré plus loquace dans son *Journal* : **Je m'embarquai dans ma chaloupe et fus à son bord, dit-il ; je trouvai bien de la consternation ; et ledit capitaine Keiser tout étendu sur le plancher de sa chambre ayant une épaule toute fracassée, jurant et reniant comme un désespéré, et ivre. Je n'en pus tirer de bonnes raisons ; je sortis sur le gaillard et interrogeai le second capitaine, qui était moins ivre.** Keiser, pris d'eau-de-vie, négligeant de se parer au combat, avait hélé un navire surgi de la nuit, qui répondit de ses bordées et disparut, après l'avoir mis en ce triste état. A partir de ce moment, et tandis que Jean Bart monte vers les sommets, le compagnon de ses débuts ne servira plus qu'en sous-ordre sur des vaisseaux du Roi ; sa santé est ébranlée ; malgré les premières promesses de sa carrière, il n'en accomplit qu'une très médiocre.

CHAPITRE III

LA PAIX N'EST PAS DE TOUT REPOS

— Que diable allait-il faire dans cette galère ?

L'aventure imaginée par Scapin pour soutirer l'argent de Géronte semble peu vraisemblable de nos jours. Au temps de Molière, elle n'étonnait personne. Si les mers n'offraient aucune sécurité en cas de guerre, la paix n'améliorait pas beaucoup la situation. Des forbans, — équipages qui avaient rompu leur ban, — des pirates dans les lointains parages et parfois à proximité de nos côtes, des Barbaresques sortis de Salé, d'Alger ou d'autres ports de la côte africaine, écumaient les mers en toute liberté lorsque les escadres royales s'occupaient à se battre. Ils continuaient, avec plus de risques, en ennemis de tout le monde, lorsque la paix régnait entre les nations, ce qui ne durait jamais longtemps. Ils se recrutaient parmi les musulmans, et aussi parmi les gens de sac et de corde du monde entier et de toutes les religions.

Ce Turc qui, en Méditerranée, se prélassait à l'arrière de sa galère, sous le velum qui le protégeait contre l'ardeur du soleil, au son des hautbois et des violons, n'a du Turc que l'apparence. C'est un renégat qui exerce ses rapines sous la protection d'un pavillon barbaresque, quitte, s'il n'est pas tué avant d'avoir fait fortune, à se reconvertir à la religion catholique, apostolique et romaine, le jour où il décidera de jouir en paix des produits de son industrie dans son pays natal, s'il a eu l'adresse de les y faire passer. D'autres opèrent sur les mers du Ponant, sur la Manche et jusque sur la mer du Nord, théâtre de leurs exploits au temps où ils participaient encore à la communion chrétienne. Dès qu'ils se manifestent par quelque méfait, on se les signale de port à port, de vaisseau à vaisseau ; on les pourchasse, mais ils reviennent à la charge, tenaces, dangereux et malfaisants.

Ils gênent fort les relations commerciales que le roi de France veut établir entre Dunkerque et Cadix, quoiqu'ils ne gagnent pas à tout coup. Un saletin de vingt-quatre canons croise en vue du cap Finistère et fait mine de menacer une frégate française. Au lieu de fuir, la frégate revire hardiment sur lui. Étonné, il juge prudent de se retirer. Est-ce crainte d'un mauvais sort ? La frégate s'appelle la *Sorcière*, et son commandant, Jean Bart. Le roi a prêté navire et capitaine à des marchands de Lille. Il use volontiers de ce procédé qui lui permet de faire supporter à des particuliers les frais d'entretien de ses navires lorsqu'il ne s'en sert pas, et la solde de ses officiers. Ainsi, par un singulier effet des circonstances, Jean Bart commença à naviguer au commerce le jour où il entra dans la Marine royale.

Après la paix de Nimègue, Louis XIV décide un gros effort contre les Barbaresques. Il lance à leurs trousses le chevalier de Nesmond, le chevalier de

Béthune, le chef d'escadre Panetié, les amiraux Chateaurenault et Duquesne, qui bombarde deux fois Alger, et Tunis, et Tripoli, et Gênes qui leur sert d'arsenal.

Comment va-t-il employer Jean Bart ?

Après l'avoir prêté à des marchands de Lille, il le prête à l'armateur Jean Omaer, qui le réclame pour commander trois frégates. Leur mission ? Capturer des Turcs, puis les conduire à Marseille où on les examinera : le roi paiera trois cents livres par tête ceux reconnus bons pour la rame, c'est-à-dire aptes à ramer sur ses galères. Ainsi Jean Bart va-t-il pratiquer un singulier commerce : celui des têtes de Turcs.

Il appareille de la rade le 3 juin 1681 avec la *Vipère* qu'il monte en personne, le *Dauphin*, capitaine Jacques Bart, son frère cadet, et l'*Assurée*, capitaine Josse Contant. Au large du Portugal, cette petite escadre rencontre la *Mutine*, du chevalier de Béthune. Tous quatre naviguent de conserve. A portée de la côte, ils joignent deux saletins, l'un de douze canons, six pierriers, cent trente Maures et dix-huit chrétiens, l'autre de quatorze canons, cent cinq Maures et dix-huit chrétiens.

Placé comme il l'est, le Dauphin n'a qu'une chose à faire : aborder l'un des Barbaresques, ou, de préférence, leur couper à tous deux l'accès de la côte, et ils sont pris. Il ne bouge pas. Jean Bart ne badine pas en pareille circonstance : il tire dessus à boulets pour l'avertir de son devoir. Il écrira à Colbert : Rien ne m'a été plus à cœur qu'une pareille lâcheté, qui m'a ôté le moyen de vous marquer mon zèle pour le service et combien mon devoir m'est en recommandation. Cette lâcheté, il ne l'attribue pas à son frère, qu'il a éprouvé sous ses ordres pendant la dernière campagne, mais aux malhonnêtes gens d'officiers qu'en dépit de ses avertissements lui imposa Jean Omaer : Mais, comme il est l'armateur, il n'en voulut croire que lui. Et le voilà tout chagrin que ces malhonnêtes gens aient retardé sa fortune.

En fait, la *Mutine* et la *Vipère* chassent vigoureusement les saletins, qui s'échouent et se sauvent à terre où les Portugais les cueillent. Il faut partager la capture : sur les cent cinq hommes attribués à l'armement d'Omaer, les Portugais s'adjugent par surcroît vingt-quatre officiers. Jean Bart conduit ses prisonniers à Marseille conformément à ses instructions ; puis, à peine a-t-il croisé huit jours en Méditerranée qu'il apprend la signature de la trêve avec Salé. Il voit la fin de ses vivres : il n'a plus qu'à rendre le bord et débarque à Dunkerque le 14 octobre.

Éprouvé par de terribles deuils, il ne navigue pas l'année suivante : il perd sa mère le 15 juillet, un enfant en bas âge le 24 août et sa femme le 26 décembre. Il lui reste une fillette, qui mourra très jeune, et un fils, François-Cornil.

En 1683, les Espagnols déclarent la guerre à la France ; il reprend la mer. Ce fut à l'occasion de l'armement de sa frégate, la *Serpente*, que Jean Bart se révéla à Colbert le chef capable d'ouvrir à la France le cœur des matelots flamands, peu enclins au service du Roi et qui, en 1675, avaient été jusqu'à incendier à la côte anglaise son vaisseau l'*Entendu*. A vrai dire, il s'agissait plutôt de leur estomac : Les Flamands, écrivait Jean Bart au ministre, n'ont d'autre raison de fuir le service des vaisseaux du Roi que la nourriture. Ils veulent du beurre et du fromage avec leur pain et leur bière. Cet ordinaire ne coûte pas plus cher que celui des équipages français : Jean Bart offrait d'en faire lui-même la fourniture au même taux, six sous par homme et par jour. L'ordre de nourrir les équipages flamands à la flamande arriva par retour du courrier. Et depuis lors on

n'enregistra à Dunkerque ni plus ni moins de désertions et de mutineries que dans les autres ports du royaume.

Donc, avec la Serpente et la Railleuse du capitaine d'Amblimont, il reçoit la mission de surveiller la côte depuis Eu jusqu'à Ostende. Le plus dur de la lutte sera contre l'hiver, si rude cette année-là qu'il faut briser la glace pour permettre la sortie des navires. Jean Bart a tout juste le temps de s'emparer d'un navire marchand hollandais qui transportait de Galice en Flandre des troupes espagnoles et de l'argent, et, au dire d'ailleurs inexact de ses lettres de noblesse, de faire une sortie sur le Modéré que commande d'Amblimont ; il attrape un éclat à la cuisse en s'emparant de deux vaisseaux de guerre espagnols : l'Espagne n'a réussi à entraîner aucune autre puissance dans la lutte, elle ne peut que succomber, elle signe la paix.

La paix ! L'inaction pour un homme dévoré de la plus haute ambition et tourmenté du besoin d'agir ! L'impatience le ronge. Que faire ? Du commerce ? Le roi lui prête la Serpente ; il accomplit à son compte le voyage de Cadix ; l'opération est si fructueuse que les commerçants de Dunkerque s'estiment lésés et assaillent le ministre de leurs récriminations. Le roi n'affrètera plus de navire à Jean Bart, une compagnie s'étant constituée pour le transport des marchandises de Dunkerque à Cadix.

Dépité, Jean Bart souhaite retourner se battre contre les Saletins. Omaer tergiverse, négocie, mais ne met pas l'expédition sur pied, bien que Jean Bart eût déclaré qu'il quitterait avec joie le parti du commerce **qu'il n'avait pris qu'au défaut de la guerre** et assurât qu'il ferait bien son devoir **et que s'il trouve de ces corsaires, il ne les manquera pas**. Alors Jean Bart va chasser le lapin dans les dunes, ce qui ne constitue qu'une image passablement affaiblie de la guerre.

En sa qualité d'officier de la Marine royale, il a le droit de chasser sur les terres dépendant du commandant militaire, et d'emmener avec lui son valet. Un beau jour où précisément ni lui ni son valet ne revenaient de la chasse, le commandant, M. de La Vercantière, fait arrêter le valet, le laisse un moment en prison, puis plusieurs jours au corps de garde.

Fureur de Jean Bart ! M. de La Vercantière prétend que ce valet ne loge ni ne mange chez son maître, et n'est autre qu'un fils de famille de la ville qui a chassé indûment sur les terres réservées aux seuls officiers de marine. Jean Bart se plaint directement au ministre, le marquis de Seignelay, fils de Colbert. Sur l'ordre de Seignelay, l'intendant de la Marine à Dunkerque, Patoulet, intervient. Il convoque M. de La Vercantière et ne lui cache pas son sentiment : le commandant a fait une insulte à M. Bart en arrêtant son valet ; si cette histoire venait aux oreilles du roi, Sa Majesté n'approuverait certainement pas pareille conduite. Il n'obtient de M. de La Vercantière qu'une médiocre satisfaction : le commandant trouve bon que l'intendant dise à M. Bart et à ses camarades que s'il avait su que cet homme fût son valet, il ne l'aurait pas fait arrêter.

En réalité, M. de La Vercantière nourrissait une vieille rancune contre Jean Bart, rude marin flamand fort éloigné de la politesse raffinée des cours. **M. de La Vercantière, explique l'intendant au marquis de Seignelay, ne doit pas être satisfait de M. Bart qui — faute de savoir-vivre — a tenu au commencement de cette année une conduite irrégulière à son égard, laquelle lui a attiré des ordres fâcheux de la part de M. de Louvois, dont il ne peut s'empêcher de témoigner du ressentiment.** Le ministre répond : **Ce que vous avez fait suffit, il est inutile d'en parler davantage.**

Pour avoir écrit directement au ministre, comme il venait de le faire, il fallait que M. Bart se sentît bien en cour et sérieusement appuyé. En vérité, on le ménage parce qu'il rend de grands services, promet d'en rendre de plus grands encore et n'a pas un caractère commode. Et on lui connaît un puissant protecteur.

Afin de faire de Dunkerque **le plus beau lieu du monde**, le roi avait confié au grand ingénieur Vauban le soin de fortifier la ville et le port. Vauban réussit là un de ses chefs-d'œuvre. Au cours des travaux, il remarqua le jeune capitaine corsaire à qui ses premiers hauts faits conféraient la célébrité. Il se prit de sympathie pour lui. Il se plut à l'entretenir. Ces conversations se prolongèrent de longues années durant. Il en sortira cet admirable *Mémoire sur la caprerie*, où Vauban condensa les fruits de son expérience et de celle de Jean Bart. La course aurait continué à être un excellent instrument de guerre si l'on avait toujours observé les principes qu'il formula.

Il éprouvait l'impatience de Jean Bart, à qui la paix enlevait les occasions de se distinguer. Après qu'il eut quitté Dunkerque, une fois son œuvre terminée, il n'oublia pas son protégé qui attendait l'avancement mérité par ses services. Bien qu'éloigné de Versailles et en tournée d'inspection à Bayonne, Vauban, sachant que le ministre prépare les promotions de la Marine pour le mois de janvier 1686, lui rappelle en novembre 1685 les titres de Jean Bart à l'avancement. **C'est un très bon sujet**, écrit-il, **à qui il est bon que vous fassiez faire un cran**.

Seignelay ne fera faire le cran qu'à la promotion suivante, le 15 août 1686. Jean Bart reçoit alors son brevet de capitaine de frégate légère.

CHAPITRE IV

UNE ÉVASION CÉLÈBRE

L'état d'avancement des travaux du port et l'orientation des deux passes, Est et Ouest, sont tels qu'un même vent ne pouvait servir pour les deux à la fois, et que l'assaillant éventuel serait forcé d'entrer en colonne, présentant le flanc aux batteries des têtes des jetées. A cette action ajoutez celle des vaisseaux et brûlots, et **il n'y aura que malheur et perte à souffrir pour les ennemis qui voudront y mettre le nez**. Vauban l'affirmait, et Jean Bart lui déclarait qu'avec une escadre de sept à huit vaisseaux de trente à cinquante canons, il obligerait les Anglais et les Hollandais à en tenir plus de trente à la mer, sans qu'ils pussent l'empêcher de sortir. L'un et l'autre restaient au-dessous de la vérité.

Charpentiers, calfats, magasiniers s'activent aux chantiers de construction et aux magasins de l'arsenal. L'animation est vive à la fois au Bassin du Roi, au port et à la rade où les navires complètent leur armement avant de prendre le large. On lève des équipages sur les quais et dans les cabarets. On radoube, on calfate, on suiffe, on arme les bâtiments de mer ; on les charge de munitions, d'agrès et apparaux, d'outils, de vivres, d'eau prétendue potable que l'on puise tout bonnement dans le canal. On repeint les coques, les figures de proue, les poupes splendidement sculptées, et les grandes lettres de fonte qui, au-dessus de la chambre de poupe, forment le nom du navire.

Bâtiments légers, barques-longues, chaloupes s'affairent en un incessant va-et-vient. Quelques-uns ont disparu à l'horizon ! ; ils rapportent des renseignements sur les mouvements des flottes d'Angleterre et de Hollande qu'ils surveillent étroitement. On pourchasse les espions et on se ménage des intelligences chez l'ennemi. On surveille certaines correspondances. On installe un service d'alerte le long de la côte ; on poste des guetteurs aux endroits les plus favorables, au Gris-Nez, au Blanc-Nez ; ils signaleront tous événements de mer et particulièrement les corsaires ennemis. Celui de la tour de Saint-Eloi domine la vaste plaine flamande et l'immensité de la mer jusqu'à Douvres et jusqu'à Ostende. On établit des batteries pour protéger les points sensibles. Au coucher du soleil, le canon tonne au Bassin du Roi. Les officiers-mariniers font la ronde des cabarets du port pour y ramasser leurs hommes et les ramener coucher à bord. On tend pour la nuit la chaîne qui ferme le chenal.

La guerre est déclarée.

Le roi dit :

— J'ai l'intention de faire la guerre en corsaire.

Et à Seignelay :

— Armez des corsaires pour votre compte personnel, pour l'exemple.

Seignelay obéit et s'associe à Louvois, à Colbert de Croissy. Le roi veut que les grands personnages de l'Etat investissent des capitaux dans les armements en course, en tête les financiers et le fameux Samuel Bernard. Comme on se plaint toujours de la lenteur des liquidations de prises, il promet — imprudemment — que les officiers et juges d'Amirauté se hâteront à l'avenir. Que les armateurs se pressent : avant que l'ennemi soit sur ses gardes, les prises seront abondantes et profitables.

Est-il besoin que le ministre ordonne à l'intendant d'avertir Jean Bart qu'il ait à se tenir prêt à commander une frégate ? En vérité, les bureaux, auteurs de cette recommandation, le connaissent mal. Il demande la Raillieuse : on la lui donne. On lui accorde son jeune frère Gaspard comme second lieutenant et, pour son équipage, le plus possible de bons matelots au lieu de pêcheurs. Sûr de sa probité, l'intendant lui permet, à lui seul de tous les capitaines corsaires, de couler ses prises en cas de nécessité : nulle crainte qu'il ait l'inhumanité de noyer les équipages ni qu'il commette aucune fraude. **Il a une envie extraordinaire de mettre en mer**, annonce l'intendant. Le premier prêt, il appareille à la rade le 25 octobre 1688. Il va droit au Texel guetter le retour de la flotte de Moscovie. Bientôt, ses premières prises entrent au port de Dunkerque. Malheureusement, battu par des vents contraires, deux frégates hollandaises le serrent de près pendant que deux autres lui reprennent sa dernière prise. Il leur échappe, dépitiste plusieurs gardes-côtes ennemis qui le menacent et ne rend le bord qu'au bout de ses vivres.

Personne mieux que lui ne connaît les dates de départ et les itinéraires des flottes marchandes hollandaises. Il rédige et envoie au ministre un mémoire : *Proposition et moyens pour la destruction du commerce hollandais dans les diverses mers du Nord, sans lequel l'Etat de Hollande ne peut subsister.*

— Dites-moi s'il y a quelque chose à faire ? demande Seignelay à l'intendant Patoulet, qui répond :

— Vous ne pourrez entreprendre un armement en course pour votre compte dont le succès soit plus certain.

Une courte croisière : Jean Bart enlève devant Nieuport une frégate espagnole de dix canons qui s'en retournait de Guinée. Mais qu'il se tienne sur ses gardes ! On lui signale six frégates hollandaises à hauteur de Plymouth et six vaisseaux anglais que la prudence conseille d'éviter. Qu'il chasse la nuée de petits corsaires hollandais infestant les côtes de France. Il rendrait un service très agréable à Sa Majesté s'il pouvait mettre la main sur un fugitif de La Rochelle, nommé Petit, qui monte un de ces corsaires. Les missions ne manquent pas ! On songe à lui confier une importante expédition actuellement en projet. En attendant, on lui donne le commandement de la frégate les Jeux, de vingt-huit canons, et on lui adjoint la Raillieuse, de seize canons, sous le lieutenant de vaisseau Claude de Forbin. Tout en courant sus aux corsaires ennemis, ils porteront des hommes et des munitions du Havre à Brest, et chargeront encore au Havre des canons destinés au vaisseau le Henry, en armement à Dunkerque.

Forbin est presque Marseillais, étant né à Gardanne, le 6 août 1656, d'une vieille famille provençale. Brun, l'œil vif, le geste prompt, il a de l'esprit, des moyens, du courage ; il est bon marin ; il possède l'art d'enjoliver ses récits et de se faire valoir ; les scrupules ne l'étouffent pas. Il eut beau jeter son premier feu au cours d'une jeunesse orageuse, le feu continue à flamber. Il obtint d'accompagner l'ambassade qu'en 1685 Louis XIV dépêcha au roi de Siam. S'il

n'y gagna pas de grade dans la marine française, dans celle de Siam il devint, paraît-il, amiral. Il s'affuble d'un nom siamois : Opra Sac Disom Cram, et d'un uniforme mirifique, un habit couvert de broderies, un poignard malais à la ceinture et, sur la tête, une couronne servant de base à une curieuse sorte de pain de sucre. Il fit graver son portrait dans ce costume extravagant.

Comme Bart et Forbin allaient sortir du Havre, une flotte de vingt bâtiments marchands, sachant les flottes d'Angleterre et de Hollande à l'île de Wight, sollicite leur escorte. Bart consent. Ils mettent à la voile de compagnie le 20 mai 1689, en direction de Brest. Le 22, à hauteur de l'île de Wight et par le travers des Casquets, impossible d'éviter deux vaisseaux anglais de quarante-huit et quarante-deux canons. Jean Bart dispose au total de quarante-quatre canons contre quatre-vingt-dix. Son parti est vite pris : il renforce de monde trois des navires marchands qui amuseront le plus faible des vaisseaux anglais, tandis que, soutenu par Forbin, il attaquera le plus fort, le *Nonsuch*, de quarante-deux canons, capitaine Thomas Roome Coyle.

A pleines voiles, par beau temps, mer calme et petit vent, sans tirer un coup de canon, il fond sur le *Nonsuch*. Soudain, le vent tombe et lui fait faire un faux abordage ; son beaupré se prend dans les haubans de l'anglais. La *Railleuse* vient à son secours. Il ordonne l'abordage. Ses hommes accablent l'ennemi de coups de mousquets et de grenades, le délogent du pont et des gaillards, et vont infailliblement s'en emparer, quand la situation se retourne : les trois navires marchands chargés de retenir le second vaisseau anglais manquent à leur devoir et se sauvent. Dès lors, ce vaisseau est libre d'accourir à l'aide de son camarade. Il attaque les frégates dunkerquoises en flanc, à petite portée de fusil. La partie devient par trop inégale.

Cependant, Bart et Forbin résistent opiniâtrement. Au fort de l'action, l'enseigne de Guermont, lieutenant des *Jeux*, se sauve dans une chaloupe avec une partie de l'équipage, pêcheurs enrôlés à défaut d'autres à la dernière minute, et qui n'ont jamais vu le feu.

Après deux heures d'une lutte désespérée, les deux frégates françaises sont rasées comme des pontons de l'avant à l'arrière. Deux pilotes, Nicolas Bossion et Noël Roux, se battent toujours aux côtés de leur commandant avec un courage extraordinaire. Mais Bart reçoit une blessure à la tête et Forbin en annonce six. Ils comptent cent quarante hommes hors de combat. Il faut se rendre.

Mais la flotte marchande est sauvée.

Sur les vaisseaux anglais, il ne reste plus un officier valide. Un contremaître, Robert Sinnock, prend le commandement et ramène vaisseaux et prises à Plymouth. Le roi d'Angleterre le bombardera capitaine de frégate.

L'écrivain du *Nonsuch* prend soin de faire panser les blessures de Forbin. Des matelots anglais, insuffisamment nippés à leur gré, le mettent nu comme la main, s'adjugent l'habit fort propre qu'il portait, en échange d'une camisole pour lui tenir lieu de chemise, d'une grosse culotte avec un trou à la fesse gauche et d'un mauvais bonnet ; l'un d'eux se déchausse et le gratifie de ses souliers, en remplacement des chaussures qu'on lui a prises. Méaventure courante sur mer en pareille circonstance ! Jean Bart l'évite grâce à sa parfaite connaissance de la langue anglaise.

Le *Nonsuch* les débarque à Plymouth. Le gouverneur les invite à dîner. Forbin mange peu, outré que personne n'ait l'honnêteté de lui offrir une chemise : on le laisse avec sa vieille camisole et sa culotte trouée.

Après leur avoir fait l'honneur de les recevoir à sa table, le gouverneur fait conduire les prisonniers dans un cabaret où il les tient sous clef dans une chambre à la fenêtre grillée de barreaux, et sous bonne garde. Il refuse de leur donner la ville pour prison sur leur parole de ne pas se sauver, mais il accorde deux mousses pour les servir et un de leurs chirurgiens pour panser leurs blessures. Avec eux, il enferme le lieutenant de la *Railleuse*, l'enseigne de vaisseau de Vaux-Mimars : un bon gros garçon dont un bras est paralysé, et qui eut, voici peu de temps, l'honneur insigne de tendre l'autre à Jacques II débarquant d'une chaloupe sur la grève d'Ambleteuse, à fourchet sur les épaules d'un seigneur de sa suite, afin de ne pas se mouiller les pieds.

Parmi les nombreux parents que Jean Bart possède dans le monde des marins, en pays ennemi comme en pays ami, et qui lui composent un service de renseignements de premier ordre, figure un maître de barque d'Ostende qui, par un heureux hasard, entre en relâche à Plymouth. Sujet d'Espagne, celui-là n'éveille pas les soupçons. Il communique avec les prisonniers et leur procure une lime. Les barreaux de la fenêtre, vite entamés, céderont à la première poussée.

A leurs moments perdus, les deux mousses rôdent innocemment le long des quais, paresseux en apparence, mais l'œil aux aguets. Le onzième jour de la captivité, ils avisent dans le port une yole au fond de laquelle son patron gît, ivre mort. Ils le tirent dehors, le transfèrent dans une autre embarcation, conduisent la yole en un coin écarté, et remontent vivement prévenir leurs maîtres. Le chirurgien venait de panser Forbin : il se charge de joindre le maître de barque d'Ostende, qui garnira la yole de pain, de fromage et de bière, d'une boussole, d'un compas et d'une carte marine. Ceci fait, cet homme viendra jeter un caillou dans la fenêtre des prisonniers.

Au signal, ils achèvent de limer les barreaux. M. de Vaux-Mimars, trop corpulent pour passer par là et gêné par son bras paralysé, favorise la fuite des autres en simulant, à soi seul, une conversation de plusieurs personnes, de manière à endormir la méfiance des gardiens. Il fait nuit. Les deux capitaines, le chirurgien et les mousses dégringolent de la fenêtre au moyen de deux draps attachés l'un à l'autre. Bientôt ils sautent dans la yole. L'Ostendais l'a garnie comme il faut. Elle contenait déjà deux avirons, un grand et un petit. Les fugitifs démarrent. Ils traversent le port et la rade. On leur crie :

— Où va la chaloupe ?

Jean Bart répond en anglais :

— Pêcheurs !

Ils atteignent la haute mer. Forbin, souffrant de ses blessures, tient la barre. Avec une vigueur infatigable, Jean Bart rame. Il franchit soixante-quatre lieues sans se reposer, sauf pour manger un morceau à la hâte. Le brouillard, puis le beau temps, favorisent la fuite. La yole accoste heureusement à six lieues de Saint-Malo.

Seignelay, sur l'ordre du roi, s'occupait de l'échange des deux capitaines. Le valet de chambre qui se tient à la porte de son cabinet lui annonce que Forbin

est là. Il n'en veut rien croire, vient à la porte pour s'en convaincre, et se rend à l'évidence.

— D'où venez-vous ?

— D'Angleterre, monseigneur.

— Mais par où diable avez-vous passé ?

— Par la fenêtre, monseigneur.

Et monseigneur de partir à rire et de conduire Forbin chez le roi.

Pourquoi Jean Bart n'est-il pas là ?

En débarquant à la côte bretonne, l'un et l'autre se demandaient comment la Cour envisageait leur aventure et quel accueil elle leur réservait. Forbin n'hésite pas : il accourt à Versailles, prend le vent chez son oncle le cardinal de Forbin-Janson, se convainc que l'affaire du 22 mai n'est pas considérée comme un échec, et se présente chez son ministre, le front haut.

Jean Bart s'estime battu, ce qui ne lui paraît pas un titre à faire valoir auprès du roi. Il s'est mis en route pour Dunkerque. Il y arrive la nuit du 15 au 16 juin : les corsaires, qui comptent beaucoup sur lui, le reçoivent triomphalement. L'intendant Patoulet et Vauban le fêtent. Il leur explique comment il aurait pu se rendre maître du *Nonsuch* s'il avait eu de bons officiers, capables d'entraîner leurs hommes à l'abordage en prêchant d'exemple, et non des fuyards comme M. de Guermont, ou des lâches comme les matelots pêcheurs enrôlés pour lui.

Et voici qu'un bruit court, qui émeut les uns et les autres : Forbin seul aurait été nommé capitaine de vaisseau. Le 22, Patoulet et Vauban écrivent à Versailles pour plaider la cause de Jean Bart.

Je crois, monseigneur, dit le premier, devoir vous rendre compte qu'on a écrit que le roi avait accordé à M. le chevalier de Forbin une commission de capitaine. Cette nouvelle a donné à M. Bart beaucoup d'inquiétude. Vous êtes persuadé qu'il a du courage, mais vous ne savez peut-être pas qu'il a de la gloire, et qu'il est persuadé que personne ne mérite mieux que lui que vous pensiez à son avancement. Il ne s'explique peut-être pas avec vous en homme qui puisse vous faire bien comprendre ses prétentions et quel est le chagrin qu'il a de servir subalterne. Je prends la liberté de vous les expliquer parce que je crains qu'il ne se dégoûte du service et qu'il ne s'en retire, d'autant plus que, depuis qu'il y est entré, il a incommodé ses affaires.

La haute valeur morale de Vauban éclate dans la lettre qu'il écrit au ministre ce grand honnête homme, ce grand patriote :

Bart est ici attendant vos ordres sur sa destinée. Toute la ville de Dunkerque l'a couru et reçu avec plaisir, et moi aussi, mais cela n'a pas empêché que je ne l'aie fort grondé de ne vous être pas allé trouver comme M. de Forbin. L'un a fait comme un Français — Dieu veuille que ce ne soit pas en Provençal —, et l'autre, bon Flamand, s'en est revenu chez lui. La vérité est qu'il m'a donné pour excuse que, ne sachant pas bien parler français et ayant été battu, il n'a osé

hasarder de se présenter devant le roi en cet état, mais que, quand il aura bien pris sa revanche, que, pour lors, si on veut qu'il y aille, il ira. Voilà à peu près, monseigneur, comme il faut les gens de guerre, et plutôt à Dieu que votre marine fût toute sur ce pied-là. Pour moi, j'aime qu'un homme de guerre doive tout à son mérite et non à la faveur. On s'en rend ordinairement plus habile parce qu'on ne s'occupe que de lui, au lieu que ceux qui doivent leur avancement à la faveur d'autrui sont d'ordinaire dissipés par les soins de se faire des protecteurs qui prônent et font valoir leurs actions, en quoi souvent les règles de la modestie ne sont guère modérées ; tels officiers sont rarement les meilleurs, mais souvent les plus heureux, au très grand préjudice du maître dont le service en pâtit infailliblement. Ne tombez pas dans le défaut de ceux qui donnent lieu à un si méchant effet, et souvenez-vous que le plus grand service que vous puissiez rendre au roi est de lui faire de bons officiers.

Il ne tiendra qu'à vous que Bart ne soit tout à l'heure tout des meilleurs ; accordez-lui votre protection, au défaut de sa mauvaise cour, et souvenez-vous encore, s'il vous plaît, sur cela quels hommes ont été le vieux Tromp, Ruyter et Duquesne. Ils n'étaient pas de meilleure maison que lui, et il n'est pas impossible qu'il n'acquière autant de capacité qu'eux, mais pour cela il a besoin d'aide.

Ces deux lettres se croisent avec celle que Seignelay écrivait à Jean Bart le 19 :

Monsieur, le Roi étant satisfait de vos services et surtout du combat que vous avez rendu en dernier lieu contre deux vaisseaux anglais qui voulaient enlever les vaisseaux marchands qui étaient sous votre escorte et dont, par votre conduite et votre bravoure, vous avez sauvé la perte, Sa Majesté vous a fait capitaine de vaisseau et m'a commandé de vous en expédier la commission, ce que je fais avec d'autant plus de plaisir, que, vous estimant comme je fais, j'ai été bien aise en mon particulier de l'occasion que vous m'avez donnée de vous faire valoir auprès de Sa Majesté qui a bien voulu joindre encore à cette marque de distinction celle d'une gratification de douze cents livres qu'elle vous a accordée.

Donc, le même jour, les deux capitaines ont reçu le même avancement et la même récompense. Forbin se flatte d'y avoir beaucoup contribué en ce qui concerne Jean Bart. Quoi qu'il en soit, Vauban et Patoulet recevaient satisfaction avant la lettre, et Jean Bart la justice qui lui était due.

A l'automne, il se remarie, ce que Sa Majesté **trouve bon**. Il épouse Marie-Joséphine Tugghe, fille d'un ancien procureur de l'Amirauté et échevin de Dunkerque, descendant d'une famille irlandaise installée dans le pays depuis plus de cent ans. Elle a vingt-six ans et une jolie dot. L'allure élégante, l'esprit cultivé, une ambition ardente au cœur, très fine, clairvoyante et adroite, elle adoucira les heurts produits par la rudesse du caractère de son mari, elle veillera attentivement à sa gloire et à celle de leurs enfants.

CHAPITRE V

L'EXPÉDITION DE NEWCASTLE

Plusieurs fois le jour, Jean Bart escalade les marches qui mènent au sommet de la Tour. Sous ses yeux, combien le panorama diffère de celui qu'il contemplait de là lorsque, jeune matelot, il revint de Hollande !

Au lieu des installations et de l'outillage rudimentaires du temps des Espagnols, il voit le Bassin du Roi profondément creusé, où les vaisseaux de haut bord restent à flot, même à marée basse. Auprès, le nouvel hôtel de l'Intendance, et le parc de la Marine, l'Arsenal, la machine à mâter, la poudrerie, la gendarmerie, la Cayenne, la boucherie et les toits d'une quantité de bâtisses contenant les magasins emplis de cordages, de voiles, de mâts, de goudron, de munitions, d'armes, d'ancres, de boulets ; puis, les formes de construction et les cales de radoub. Il voit l'hôpital réorganisé pour recueillir les gens de mer blessés ou malades, et qui ne périssent plus comme jadis faute d'être convenablement secourus.

Son regard ne s'y arrête pas. Il suit les deux jetées de douze cents mètres de longueur encadrant le chenal large de cent que Vauban projeta à travers le banc du Scheurtjen, et que des ouvrages de défense flanquent de tous côtés : à l'est, le Château-Gaillard et le fort Blanc ; à l'ouest le Risban avec sa maçonnerie épaisse, sa tour, ses créneaux, et la batterie de Revers ; à la tête des jetées, le fort Vert et le fort de Bonne-Espérance, soit plus de cent cinquante pièces de canon en batterie pour défendre l'entrée du port.

Au-delà, c'est la rade, formée et protégée par les bancs sous-marins, au-dessus desquels brisent les lames.

Il y a là deux escadres, l'une commandée par lui, l'autre par M. de Méricourt. Depuis longtemps, le roi les presse de prendre la mer : ils ne l'ont pu. Et Jean Bart en aperçoit clairement les raisons : de hautes mâtures et des coques monumentales au nombre de dix-huit gardant la passe de l'ouest, seize celle de l'est, et cinq celle du nord. Au total, une flotte de blocus de trente-neuf vaisseaux anglais et hollandais.

Jean Bart les considère avec dépit, car il rumine de grandes choses, et n'est pas moins impatient que le roi et que son nouveau ministre, Pontchartrain, de donner l'ordre d'appareillage.

Quelque temps après son mariage avec Marie Tugghe, il accomplit un raid sur la mer du Nord avec une escadrille de trois petits vaisseaux. Entre autres prises, il ramena quatre compagnies de cent dix-huit hommes et seize officiers, que le prince d'Orange envoyait de Danemark en Angleterre pour renforcer ses partisans, ce pour quoi le roi chargea le ministre de lui témoigner sa satisfaction. L'année suivante, sur l'*Alcyon*, il fit sous les ordres du maréchal de Tourville la

campagne qui aboutit à la magnifique victoire de Béziers. Il en prit sa part, après avoir opéré avec succès de dangereuses reconnaissances. Il rendit le bord à Dunkerque à point nommé pour assister au *Te Deum* chanté à cette occasion dans la grande église paroissiale de Saint-Eloi.

Depuis, il soumit au ministre projet sur projet pour opérer une descente en Angleterre. Il se rappelle l'expédition de Ruyter à laquelle il participa dans sa jeunesse ; il voudrait la recommencer, sûr d'y donner plus d'ampleur et d'efficacité. Il prévoit encore une attaque contre Newcastle. La cour de Versailles s'arrête à ce dernier projet, lorsqu'il est acquis que les vaisseaux armés à Dunkerque, gênés par les flottes anglaises et hollandaises postées dans le Détroit et dans la Manche, ne pourront joindre l'armée navale à Brest.

Le ministre met Jean Bart à la tête d'une escadre : l'*Alcyon*, qu'il montera en personne ; le *Comte*, sous Forbin, que l'on extrait de la citadelle de Calais pour en prendre le commandement ; une mésaventure lui advint : un marchand de Dunkerque lui devait de l'argent, il ne parvenait pas à s'en faire payer ; la tête chaude et le bras prompt, il administra à son débiteur une volée de coups de bâton ; le Magistrat s'émut et porta plainte ; le roi obligea Forbin à présenter ses excuses au marchand, et le fit coffrer à la citadelle de Calais jusqu'à l'heure de l'embarquement ; l'*Hercule*, sous le capitaine de frégate légère Languillet ; les *Jeux*, sous le capitaine de Montségur ; le *Tigre*, sous le lieutenant de vaisseau de Maisonnette ; l'*Aurore* sous le lieutenant de vaisseau de Montault ; la *Railleuse*, sous le capitaine de brûlot Jolibert-Gay, et la *Sorcière*, aménagée en brûlot, sous le capitaine de brûlot Rey.

Pour le principe, le ministre envoie à Jean Bart une instruction du roi, mais avec toute liberté d'agir comme il l'estimera convenir le mieux aux intérêts de Sa Majesté. Bart brûle de se signaler, et depuis le mois de mai les vaisseaux de la flotte de blocus l'immobilisent ! On est au milieu de juillet. Au grand large, il distingue des corsaires qui croisent, prêts à se joindre à lui ; à Ostende, il peut compter dans le port ceux qui attendent sa sortie pour faire comme lui.

Il interroge le guetteur, il interroge anxieusement le ciel et le vent. Il a de véritables divinations : il prévoit les mouvements que les vents imposeront à l'ennemi, au point d'émerveiller par la sûreté de ses pronostics l'intendant Patoulet. Mais la circonstance heureuse qui lui permettra de forcer le blocus ne se présente pas.

Le roi s'impatiente de plus en plus. Le ministre s'énerve et, de son cabinet à Versailles, propose des combinaisons inapplicables. Enfin, la nuit du 25 au 26 juillet 1691, prompt à saisir l'occasion, Jean Bart profite d'un vent de sud-est, d'une forte marée, et manœuvre si bien qu'il passe avec toute son escadre à travers les lignes du blocus. L'ennemi se doute de sa manœuvre, mais ne le voit pas dans l'obscurité, tire à tort et à travers quantité de coups de canon sans l'atteindre, allume des feux qui ne dissipent pas les ombres de la nuit et s'immobilise à la garde des passes, tandis que le hardi marin, avec ses vaisseaux légers, s'envole par-dessus les bancs qui ferment la rade. Au petit jour, quelques-uns coupent leurs câbles et se lancent à sa poursuite, mais il bénéficie de neuf lieues d'avance ; dans l'impossibilité de l'atteindre, ses poursuivants reviennent monter leur faction, monotone et fatigante. De Méricourt ne pourra sortir qu'en novembre, lorsque les gros temps auront contraint la flotte de blocus à déguerpir.

Et comme Jean Bart inspire aux corsaires particuliers la plus grande confiance, comme ils savent qu'à ses côtés il leur sera loisible de ramasser un copieux butin pendant qu'il se battra, neuf d'entre eux passent en même temps que lui par-dessus les bancs, le boutefeux à la main ; ceux qui d'Ostende guettent sa sortie et ceux qui l'attendent au large le rallient. Sous ses ordres, vingt vaisseaux et frégates, du roi ou des particuliers, vont ravager la mer du Nord.

Dix jours avant le départ de Londres de la flotte de Moscovie, Jean Bart, par son service de renseignements, en connaît la date. **Par quoi vous pouvez juger quels amis nous avons-là**, écrit un capitaine anglais, qui en fut informé, au secrétaire des commissaires de l'Amirauté anglaise. Mais en échange, les projets de Jean Bart ne sont pas moins éventés. Un autre capitaine anglais prévient son Amirauté : l'escadre de Dunkerque doit détruire la pêcherie des Hollandais sur le Dogger-Bank, ranger la côte d'Angleterre jusqu'à Newcastle, croiser entre le Jutland et la côte de Norvège pour enlever la flotte de la Baltique, puis au large des îles Oarkney, le lieu de rendez-vous étant Bergen en Norvège, où tous les deux mois on espalmera les navires. L'ordre est de couler et de brûler les prises, sauf celles ayant une valeur considérable. Point par point, les termes de l'instruction du roi au commandant de l'escadre de Dunkerque !

Cette **indiscrétion** n'empêche rien. Cinq jours après son départ, Jean Bart mouille aux abords de Newcastle, met ses chaloupes à la mer et y embarqué un détachement de cent hommes sous les ordres de Forbin. Un pilote du roi déchu Jacques Stuart leur sert de guide. Avant que l'ennemi ait pris l'éveil, l'incendie détruit un château et deux villages.

Le mois suivant, l'escadre écume les bancs de pêche. Elle expédie à Bergen les prises riches, détruit des navires de guerre, coule des charbonniers. Jour après jour, elle capture des pêcheurs ; on entasse les équipages sur une de leurs barques et l'on met le feu aux autres ; les malheureux assistent à l'incendie les larmes aux yeux. La pêcherie ennemie entièrement détruite, l'escadre va relâcher à Bergen, le port de Norvège assigné comme lieu de rendez-vous. Les corsaires particuliers regagnent Dunkerque avec leurs prises et leurs rançons : ils ont préféré tirer de l'argent des pêcheurs plutôt que les détruire.

A Bergen, le gouverneur, Albrecht von Heine, un Allemand, est borgne et parle assez bien le français. Forbin ne lui reconnaît aucun esprit. Il en a, toutefois, suffisamment pour susciter à Jean Bart et à ses capitaines toutes les difficultés imaginables ; il ne s'humanise que le jour où Jean Bart fait la grosse voix. En cela, ce gouverneur se conforme aux intentions de son gouvernement, qui veut tirer de sa neutralité tous les bénéfices possibles, et traite avec une malveillance active celui des belligérants qui gêne son trafic.

Certes, il fait répondre par le canon des forts au salut des navires français, envoie un officier complimenter les capitaines, les reçoit avec beaucoup d'honnêtetés lorsqu'ils lui rendent visite ; mais il veut les expulser du port, les chicane sur leur mouillage et gêne leur ravitaillement. Même, le chevalier de Montault ayant précédemment amené trois riches prises faites par l'escadre, il les saisit. Il faut l'énergie de Jean Bart pour l'obliger à les restituer. Alors on s'aperçoit qu'elles furent pillées à fond, les ballots éventrés ou déchargés à terre. Jean Bart n'y va pas par quatre chemins : il met son écrivain aux fers, fait battre celui des *Jeux* et arrêter le commissaire Lottin. Du tout, il dresse procès-verbal et inventaire.

Voici la mauvaise saison. L'escadre se ravitaille difficilement. Un navire de vivres et de vin envoyé, par Patoulet fut enlevé en route par des corsaires ennemis, qui se régalerent de son chargement. Il faut harceler les brasseurs et les boulangers de Bergen, lents et peu nombreux. La pluie se met à tomber. Elle ne cesse pas pendant trente jours. Les vents du sud persistants rendent le départ impossible. Des tempêtes se déchaînent. Fin octobre, un épouvantable ouragan du nord-ouest manque détruire dans le port même les bâtiments qui s'y réfugièrent. Le 5 novembre seulement, les conditions atmosphériques redeviennent favorables. Une bonne brise du nord permet à Jean Bart de donner l'ordre d'appareillage.

Il n'est pas au bout de ses peines : vingt vaisseaux anglais et hollandais, en deux escadres, le cherchent le long des côtes de Norvège. Ses prises, qu'il escorte, compliquent sa marche. Pontchartrain s'inquiète de son sort ; il n'en a de nouvelles que par les gazettes de Hollande ; il ordonne à l'intendant de la Marine à Dunkerque de remettre pour lui des lettres à tous les corsaires qui prendront la mer ; il faut l'aviser des dangers qui le menacent, et de l'escadre anglaise spécialement chargée de lui reprendre ses prises à l'arrivée au port.

Les gros temps l'assaillent. La nuit du 11 au 12 novembre, l'ouragan disperse les bâtiments de son escadre et casse le grand mât de l'*Aurore*. L'eau gagne dans les cales du *Comte* ; les hommes épuisés se relaient aux pompes. Tous souffrent du froid et de la faim ; la plupart sont malades. Les vivres menacent de manquer. Certains équipages sont réduits à huit onces de pain par jour. Ils forcent de voiles pour ne pas mourir de faim. Forbin rend le bord le premier, le 26 novembre, puis l'*Hercule* et l'*Aurore*. Jean Bart paraît en rade le 29 au matin : le guetteur de la Tour signale l'*Alcyon* mouillé entre les bancs de l'est avec une prise, et le *Tigre* et la *Railleuse* avec une autre prise devant Gravelines. Après avoir été contraints de se réfugier sous le canon d'Ambleteuse, les *Jeux* et la *Sorcière* regagnent Dunkerque à leur tour. Le 2 décembre, tous les navires de l'escadre sont rentrés au nid.

Le commissaire Lottin a pris soin d'informer l'intendant des pillages exercés sur les prises, et des sévices exercés par Jean Bart contre les gens de plume mêlés à l'affaire. Il écrit qu'il est impossible de mieux piller que MM. Bart et Forbin ont fait. Patoulet n'a pas digéré les algarades dont le commandant de l'escadre, peu endurant de sa nature, le régala lorsqu'elle était en armement. Il passe une inspection minutieuse des navires. M. Bart est un homme grossier, écrit-il au ministre ; il ignore l'importance de la violence qu'il commit en mettant aux fers des officiers de plume ; il a dû recevoir de mauvais conseils ; un esprit rude comme le sien obéira plus à la crainte qu'aux marques d'estime ; il faut le châtier. Le chevalier de Montault, débarqué le premier, s'évertua si bien à répandre ces mauvais bruits que l'intendant finit par se demander si son mécontentement ne provient pas de ce qu'il n'aurait eu aucune part au pillage des autres. Forbin, de son côté, prétend que Patoulet ne leur envoya le commissaire Lottin que parce que c'était son homme, chargé de lui [moyenner l'occasion de s'approprier une partie des prises](#). On disait alors : [Il n'est pas d'intendant à l'épreuve de cent pistoles](#).

Mais lorsque Patoulet examine, avant de les envoyer à Versailles, les procès-verbaux et les inventaires dressés par ordre du commandant de l'escadre, il change de gamme, d'autant plus que son ministre n'a jamais voulu croire à une culpabilité quelconque de Jean Bart.

Au total, les résultats de l'expédition se résument ainsi : deux prises vendues plus de 400.000 livres ; les pêcheries anglaises et hollandaises détruites, les

marines ennemies en perte d'une soixantaine de navires dont quatre armés en guerre ; la descente à Newcastle provoquant une émotion intense en Angleterre, et lui causant un préjudice moral auprès duquel les pertes matérielles semblent insignifiantes. Voilà qui plaide éloquemment en faveur du chef de l'expédition.

Pour mieux éclaircir l'histoire du pillage des prises, le ministre convoque les officiers à Versailles. Leur absence déliera la langue de leurs hommes.

Forbin, à son habitude, prend les devants. Bart suivra à petites journées, et ne parlera à personne avant d'avoir pris langue avec lui. Bonne occasion, pense l'amiral de Siam, pour tenter de s'attribuer tout le mérite du succès de l'expédition, comme il l'essaya après leur évasion commune, comme il recommencera plus tard à la suite d'un combat livré en compagnie de Du Guay-Trouin. Il est bien reçu par le ministre, puis par le roi, et se dispense aisément. Mais, à son grand étonnement, Louis XIV réserve à Jean Bart un accueil beaucoup plus flatteur, et dès ce jour lui accorde sa faveur, qui ne se démentira jamais.

C'en est assez pour que les courtisans s'engouent du marin flamand, comme de toute nouveauté ou de tout personnage singulier. Forbin s'efforce d'en tirer gloire et l'introduit partout. Cet homme de mer d'aspect lourdaud, qui parle à peine le français et, même en flamand, n'est jamais loquace, qui ignore les usages des cours, amuse les marquis de Molière.

— Allons voir le chevalier de Forbin qui mène l'ours, disent-ils.

Les a-t-il bousculés comme on le raconte, pour leur montrer comment il allait à l'abordage ? A-t-il fumé sa pipe chez le roi, qui, à lui seul aurait accordé ce privilège ? Ce sont des histoires qui ont commencé à courir cinquante ans après sa mort. Comment se serait-il vêtu de drap d'or doublé de drap d'argent pour se présenter devant le roi, alors que les officiers de marine reçus en audience revêtaient le justaucorps bleu brodé ? Balivernes que tout cela, sornettes inventées après coup par la malignité des uns pour ébaubir la naïveté des autres, et servir de légende à de grossières images d'Épinal.

— *E un vero marinaio*, dit de lui le chef d'escadre de Beaujeu.

C'est le mot juste. Un homme de sa trempe et de son intelligence n'est déplacé nulle part, sa dignité naturelle le sauve de certains ridicules.

En fin de compte, qui sera déçu ? Le chevalier de Forbin a beau affirmer qu'on lui doit le succès de l'expédition, qu'il a tout fait, les écritures, les projets, les signaux : à Jean Bart seul le roi accorde une gratification de mille écus, puis la faveur de nommer garde de la marine avant l'âge requis par les règlements son jeune fils François, âgé de quatorze ans. De plus, son frère Gaspard, dénoncé à l'intendant comme pillard, ne sera jamais inquiété. Bien au contraire, c'est le dénonciateur, le chevalier de Montault, qu'on interdit, avant de le rayer des cadres de la marine.

A ce coup, Forbin se déclare dégoûté de servir sous un homme qui, dit-il, simplement parce qu'il fut le chef de l'escadre, récolte tous les honneurs et tous les profits. Retourner à Dunkerque sous ses ordres ? Risquer, pardessus le marché, de se rencontrer nez à nez avec le marchand qu'il rossait et devant lequel il dut s'humilier ? Merci bien ! Il demande à passer à Brest. Avant de s'y rendre, il s'attire une réprimande de Louis XIV pour avoir été trop heureux au jeu et gagné deux mille louis en quelques après-midi dans l'appartement du roi.

Lorsqu'il a fini de faire sa cour, Jean Bart reprend le chemin de Dunkerque, avec de nouveaux projets en tête et un ardent désir de se signaler par de nouveaux exploits.

CHAPITRE VI

COURSES AU NORD L'AFFAIRE DE LAGOS

A peine Jean Bart est-il de retour à Dunkerque que le roi, encouragé par le succès de sa précédente expédition, songe à lui en confier une nouvelle. Les grands préparatifs que l'on fait à Brest pour la prochaine campagne absorbent un si grand nombre d'officiers qu'il n'en reste pas assez à Dunkerque pour monter l'escadre projetée. On s'en rapporte à Jean Bart pour recruter ceux qui lui manqueront parmi les corsaires flamands du port : il est des leurs, il les connaît mieux que personne, et saura choisir les meilleurs parmi ce personnel nombreux et traditionnellement expérimenté.

Le roi forme encore de grands projets visant l'Ecosse. Il ne désespère pas de rétablir les Stuarts sur le trône d'Angleterre. Pendant que l'escadre est en armement, il voudrait que Jean Bart fît, avec deux frégates seulement, deux voyages hâtifs pour porter en Ecosse des armes, des munitions et des officiers écossais, généraux et colonels ; il les débarquerait dans la petite île de Bass, à l'entrée de la rivière d'Edimbourg. Par un singulier hasard, quinze jours après l'envoi de ces instructions, on apprend que déjà un vaisseau anglais de cinquante canons et cinq de vingt à trente canons surveillent l'entrée de la rivière et l'attendent !

Barques d'avis, chaloupes, bâtiments légers de toutes sortes partent à la découverte. On profite des renseignements qu'apportent les neutres. Le service d'information personnel de Jean Bart est si bien organisé qu'il peut envoyer au ministre de la Marine la liste des vaisseaux anglais qui composeront l'armée navale de Guillaume d'Orange, et celle des vaisseaux hollandais prêts à mettre incessamment à la voile. Les fonds de la mer du Nord lui sont familiers ; il en connaît les sinuosités et les profondeurs mieux que quiconque : il s'applique à en dresser la carte qu'il adresse également à Versailles.

Brusquement, le résultat de la bataille de La Hougue renverse les projets du roi sur l'Ecosse. Il faut momentanément abandonner la partie de ce côté. D'autant plus que l'ennemi, libre désormais de ses mouvements sur mer, détache trente vaisseaux devant Dunkerque pour bloquer la rade et empêcher la sortie de l'escadre.

Pontchartrain n'en rédige pas moins des instructions pour Jean Bart. Elles le renvoient simplement à celles de l'année précédente : qu'il fasse la course dans le Nord, détruise les pêcheries de l'ennemi, s'efforce de prendre le plus possible de navires des flottes de la Baltique et de Moscovie ; leur chargement consiste généralement en planches, mâts, bois de construction, cordages, chanvre, précisément tous matériaux dont l'arsenal de Brest a le plus grand besoin ; pour

plus de sûreté, Bart pourrait les envoyer à destination en les faisant passer par le Nord-Ecosse et l'ouest des îles britanniques, si la saison le permet.

Le ministre tient tellement à des prises de ce genre qu'il ajoute :

Les ennemis enverront sans doute des vaisseaux contre vous ; appliquez-vous à les éviter, il s'agit avant tout d'incommoder le plus possible le commerce de l'ennemi, et non pas de faire des actions d'éclat ; le roi connaît votre courage et ne vous en demande pas de preuve nouvelle, vous n'avez pas à redouter que l'on puisse croire que c'est par une appréhension quelconque que vous aurez évité les vaisseaux de guerre lancés contre vous.

Jean Bart réussit à opérer sa sortie avec l'*Alcyon* et l'*Hercule* au début de juillet : de fâcheuses avaries l'obligent à rentrer presque aussitôt. Pontchartrain se désole. Projets et mémoires éclosent et circulent de Versailles à Dunkerque et de Dunkerque à Versailles. Jean Bart, un peu agacé, finit par **demander qu'on le laisse faire**. Sur quoi de nouvelles instructions lui parviennent ; elles répètent les précédentes, à quelques détails près, et concluent : **Sa Majesté se remet pour le surplus à tout ce que ledit sieur Bart jugera devoir faire pour le succès de l'armement dont elle lui a accordé le commandement**. C'est évidemment ce que Sa Majesté a de mieux à faire.

L'automne s'avance. L'énerverment grandit. Le Comte, l'*Alcyon*, le *Tigre* et l'*Hercule* sont prêts à sortir. Quelle nouvelle pique surgit entre l'intendant de la Marine et le commandant de l'escadre ? Ce dernier se plaint que les officiers de plume aient visité son coffre dans les magasins de la marine avec une minutie blessante. La réprimande tombe sur l'intendant : **En général, lui dit le ministre, je suis bien aise de vous dire qu'il est bon de ménager cet homme, et il n'est pas même prudent de lui faire une pareille incartade à la veille de son départ, étant au contraire important qu'il soit content et en résolution de bien faire son devoir**. Et à Jean Bart : **On a tort d'avoir visité votre coffre de la manière que vous marquez qu'on a fait. Je suis persuadé que ceux qui l'ont fait ont outrepassé leur ordre. J'écris à M. Patoulet de leur en faire réprimande. A votre égard, vous devez être persuadé que le Roi est satisfait de vos services et que Sa Majesté vous en donnera des marques dans les occasions... J'attends avec impatience des nouvelles de votre départ**.

Patoulet, vexé, dénonce Jean Bart comme ne couchant pas à son bord, ainsi qu'il le devrait conformément aux ordonnances. Hélas ! C'est sur lui que le blâme retombe encore une fois : pourquoi ne l'a-t-il pas fait savoir plus tôt ? Pourquoi agit-il ainsi **par récrimination de la plainte du commandant de l'escadre ?... Le roi ne prétend pas que cet officier soit dispensé de l'exécution des ordonnances... Les ménagements que vous devez avoir pour lui sont des honnêtetés qu'on doit avoir pour un homme qui sert bien, mais non pas de le dispenser d'obéir aux ordres de Sa Majesté**.

En fait, Jean Bart a suffisamment de préoccupations pour qu'il soit inutile d'y ajouter des motifs de mécontentement. Au milieu du mois de septembre, il descend ses quatre vaisseaux du Bassin du Roi dans le chenal entre les jetées. Le départ ne dépend plus que du vent. Trente vaisseaux ennemis montent toujours la faction devant la rade. Et voici le lieutenant général Colbert de Maulevrier, venu soudainement avec pleins pouvoirs du roi pour défendre

Dunkerque, qui prend à Jean Bart ses équipages pour en garnir les forts et les batteries qui protègent le port.

Qu'arrive-t-il ?

Après la bataille de La Hougue, la nécessité s'impose aux Anglais d'engager une opération contre un port de France. Brest et Saint-Malo sont bien gardés. Reste Dunkerque. L'amiral Russel se dispose à l'attaquer à la tête d'une flotte chargée de machines et de seize mille hommes de débarquement, et remorquant des navires maçonnés qu'il compte couler à l'entrée du chenal.

Mais Colbert de Maulevrier a si bien pris ses mesures que l'amiral anglais ne s'y risque pas. Il revire en Angleterre. Le danger passé, le lieutenant général restitue à Jean Bart les équipages qu'il lui prit. Les vents contraires persistent : l'escadre ne part toujours pas. Le roi fronce les sourcils, le ministre s'irrite, l'intendant reçoit des bourrades, le caractère rude et autoritaire de Jean Bart sévit et lui crée dans son entourage des ennemis, qui se vengent en envoyant à Versailles des lettres anonymes. Cette fois, Patoulet prend sa défense : s'il n'est pas parti, c'est qu'il ne l'a pas pu.

Le 24 octobre au matin, le guetteur de la Tour signale entre Ostende et l'Angleterre la présence d'une soixantaine de voiles réparties en deux flottes. Elles ont vent contraire ; Jean Bart les rattraperait facilement. A midi, il met à la voile ; plusieurs corsaires, attachés à sa fortune, suivent le mouvement. Chassé lui-même peu après sa sortie par des forces supérieures, il ne s'arrête pas aux deux flottes signalées, et cingle droit vers les parages où il sait devoir rencontrer la flotte de la Baltique. L'*Alcyon* s'est séparé dès le départ : pour le remplacer, Bart donne l'ordre à un corsaire, le *Dauphin*, de le suivre ; il apprécia déjà la valeur du capitaine qui le commande, un Dunkerquois nommé Cornil Saus, futur capitaine de vaisseau du roi et commandant de l'escadre de course de Dunkerque.

Le 15 novembre, l'escadre donne en plein dans la flotte de la Baltique : une centaine de voiles qu'escortent trois vaisseaux de guerre de quarante, vingt-quatre et seize canons. Jean Bart communique ses ordres à ses capitaines : l'*Hercule* et le *Tigre* attaqueront les deux plus faibles ; il se réserve d'attaquer le plus fort avec le Comte, que soutiendra le Dauphin.

Un bref combat : deux des vaisseaux d'escorte, soucieux d'éviter l'abordage, s'enfuient en emportant le corps d'un de leurs capitaines tué ; le troisième est pris ; en sautant à l'abordage, l'enseigne de Joncour et plusieurs hommes se noient. Et la rafle des marchands commence : dix restent aux mains des corsaires, qui, les jours suivants, accroîtront encore ce butin.

Un vent violent souffle sur la mer du Nord. Il chasse vivement l'escadre qui met le cap sur Dunkerque avec quinze prises. Le tout entre au port dans une confusion inexprimable : plusieurs navires touchent, dont l'*Hercule*, qui reste en mauvaise posture dans le chenal ; d'autres heurtent les jetées et les endommagent ; l'un coule à fond. Pour ajouter au désarroi, voici l'*Alcyon* qui réparaît, ramenant trois navires de blé. Pour désencombrer le port, on remonte quelques-unes des prises jusque dans le canal de Bergues et dans celui de Furnes.

Ce coup de filet de Jean Bart rapporte au roi plus de six cent mille livres, une troupe d'officiers et de soldats suédois qui s'en allaient servir sous le prince d'Orange, une abondance de brai, de goudron, de chanvre dont les arsenaux de

la Marine ont le plus grand besoin. Seul, Jean Bart n'est pas satisfait : s'il avait disposé de son escadre de l'an dernier et si l'*Alcyon* ne s'était pas séparé, il aurait sûrement détruit de quatre-vingts à cent navires, dont beaucoup chargés de blé, et provoqué la disette en Hollande.

Le remerciement royal ne tarde pas, transmis par le ministre :

J'ai reçu la relation de votre combat contre la flotte hollandaise que vous avez rencontrée, et l'état des prises que vous avez faites. J'en ai rendu compte au Roi, et Sa Majesté m'a ordonné de vous faire savoir qu'Elle est satisfaite de la conduite que vous avez tenue dans ce combat, et qu'Elle est bien persuadée que vous avez fait tout ce qui a pu dépendre de vous pour enlever les deux convois qui se sont sauvés, et pour faire un plus grand nombre de prises. Vous pouvez vous assurer que Sa Majesté vous fera plaisir lorsque l'occasion s'en présentera et que j'y contribuerai autant que je le pourrai.

L'occasion se présente. Jean Bart reçoit l'ordre de radouber ses vaisseaux, de les mettre en état et de se tenir prêt à partir.

Las des tracasseries que les Français endurent dans les pays scandinaves, Louis XIV a décidé d'envoyer en Suède et en Danemark deux ambassadeurs pour y mettre fin. Il choisit le comte d'Avaux et M. de Bonrepos. L'une des réclamations qu'ils auront à présenter sera la demande de l'égalité de traitement pour les corsaires français et pour ceux des autres nations en relâche dans les ports de la domination de Suède ou de Danemark.

Les ambassadeurs arrivent à Dunkerque au début de janvier 1693. Jean Bart les répartit avec leur suite sur les divers vaisseaux de son escadre qui comprend le *Comte*, l'*Alcyon*, le *Tigre*, l'*Hercule* et la *Naïade*. Il met à la voile à la fin du mois.

On lui a donné pour deux mois de vivres, en lui recommandant de faire des prises au retour, de manière à payer autant que possible les frais de son armement. Il accomplit sa mission en ce qui concerne les ambassadeurs, qu'il conduit heureusement à bon port, mais rentre à la fin de mars sans une seule prise.

Parbleu ! dit l'intendant, il aime moins la mer ; il a une jolie femme ; il arme en course pour son compte personnel, ce qui lui rapporte davantage que le service du roi. Il faudrait lui susciter un rival, un capitaine de vaisseau ayant des chances d'avenir : à coup sûr, il retrouverait son ardeur première, car il a de l'ambition, et sa femme, qui a du pouvoir sur son esprit, est plus ambitieuse encore que lui.

A cette mercuriale, le roi répond en accordant à Jean Bart une gratification de quatorze cents livres pour l'indemniser des frais de table que lui occasionna la présence à son bord de l'un des ambassadeurs et de sa suite.

De nouveaux ordres lui enjoignent de se rendre à Brest. On l'incorpore à l'armée navale. Il monte d'abord le *Maure*, de cinquante canons, puis le *Glorieux*, de soixante. Son fils François, le jeune garde de la marine, est embarqué à son bord.

L'armée navale ! S'imagine-t-on la forêt de mâts que représentent soixante et onze vaisseaux de ligne, trente bâtiments légers ou brûlots, douze frégates, trente bâtiments de charge, six galiotes à bombes, au total cent quarante-neuf bâtiments de mer ? Elle emporte la population d'une ville, et si l'on fait le compte des canons qui allongent leurs gueules aux sabords des navires, on en additionne sept mille de tous calibres.

En bon ordre, par escadres, par divisions, l'armée navale défile au sortir de Brest, le 26 mai 1693, à six heures du matin. A quatre heures, le maréchal de Tourville qui la commande en chef donne l'ordre d'appareiller. Il a réussi à tromper l'ennemi sur ses intentions. Il se dirige sur l'Espagne. Depuis que des navires voguent sur ces mers, le cap Saint-Vincent constitue une embuscade de choix. C'est là qu'après huit jours de navigation Tourville jette l'ancre, en s'efforçant de dissimuler sa nationalité pour ne donner l'éveil que le plus tard possible. Il guette la flotte anglo-hollandaise dite de Smyrne.

Il poste ses vaisseaux de garde. Il lance ses découvertes en avant ; Forbin en commande une. Le soir du 26 juin, on lui signale la flotte qu'il recherche. Les découvertes annoncent cent quarante-huit voiles, dont vingt-sept vaisseaux de guerre de quarante à soixante-dix canons. Tourville ordonne les derniers préparatifs de combat. Insuffisamment renseigné par ses découvertes, il réunit le conseil de ses capitaines le 27 au matin, tandis que l'armée navale met en panne. Le canon commence à tonner. Lorsque l'ennemi se présente, les vaisseaux français, au signal de chasse, fondent sur lui, le poursuivent, le disloquent, le pourchassent dans la baie de Lagos et le long de la côte jusqu'à Cadix.

Ils ont tenu les marchands entre eux et la côte. Mais sitôt le danger prévu, grâce à une fausse manœuvre du chef d'escadre Gabaret, la plupart des vaisseaux de guerre se sauvent. D'emblée, on en cueille deux hollandais de soixante-six et soixante-dix canons, et vingt-cinq bâtiments marchands. Des flammes montent : quarante-six carcasses de navires flambent, puis coulent en grésillant dans la mer parmi la fumée noire et la vapeur blanche, ou s'échouent au rivage.

Le *Glorieux* s'est tenu à son rang dans le corps de bataille. Il fait partie de la division même du maréchal de Tourville. Dès que la danse a commencé, Jean Bart y est entré avec son entrain coutumier et sa valeur. Il ne s'attaque qu'aux vaisseaux de guerre. Il en prend, il en brûle six à lui seul, et non parmi les moindres, de quarante-six à cinquante canons, et le plus faible de vingt-quatre.

Le 29, la flotte brûle encore trois navires échoués entre le port de Santi-Petri et Cadix, elle en détruit ou prend dix-huit réfugiés à Gibraltar, et coule aussi un hollandais.

L'affaire terminée, Tourville se met en marche pour opérer sa jonction avec l'amiral d'Estrées qui vient de la Méditerranée. Comme l'armée navale passe au large de Tanger, on signale une frégate de Salé. Le maréchal détache le *Glorieux*, le *Diamant* et deux corvettes à sa poursuite. Elle s'échoue sous la protection du canon de terre et de trois brigantins. Jean Bart voudrait bien la brûler, mais il ne peut s'approcher de la côte à portée de canon tant la mer est mauvaise. Il faut abandonner la partie. Il rallie l'armée, incorporé cette fois à la troisième division, du comte de Relingue, dans l'escadre bleue du comte de Chateaurenault.

Tourville et d'Estrées réunis, le premier commande une armée navale comme le roi n'en a jamais réunis : quatre-vingt-quatorze vaisseaux de ligne, vingt-huit

frégates et galiotes à bombes, trente brûlots, trois flûtes hospitalières, trente-et-un bâtiments de charge, au total cent quatre-vingt-dix bâtiments, portant quarante-quatre mille sept cents hommes et sept mille six cent cinquante-quatre canons. Arrivé devant Malaga, il envoie ses chaloupes brûler les navires abrités dans le port. François Bart fait partie de ce coup de main. Après quoi les deux amiraux se séparent : d'Estrées va rendre le bord à Brest et Tourville désarmer à Toulon. Il y tient pendant quelque temps une cour des plus brillantes. Avec l'insouciance et la générosité des gens de mer, quatre mille officiers de marine dépensent magnifiquement en un instant leur solde de plusieurs mois. Jean Bart et son fils ne s'attardent pas à ces fêtes. Ils prennent la poste pour regagner Dunkerque. Ils y sont le 23 septembre.

CHAPITRE VII

LE COMBAT DU TEXEL LES LETTRES DE NOBLESSE

Louis XIV attend avec impatience la nouvelle de l'arrivée de Jean Bart à Dunkerque. Il a grande hâte de lui annoncer qu'il lui destine une escadre plus puissante qu'aucune de celles qu'il lui confia jusqu'ici. Il a immédiatement besoin de ses services dans le Nord pour une mission de la plus haute importance.

La situation est grave. En dépit des splendeurs de Versailles, des victoires retentissantes et des armadas immenses voguant orgueilleusement sur les mers, un spectre se lève sur le royaume, le spectre blême et terrifiant de la famine. Dans les ports, on guette anxieusement l'arrivée des prises chargées de blé qu'envoient de temps à autre les corsaires, pour en distribuer le chargement aux femmes et aux enfants des marins qui meurent de faim. Dans le pain frais des équipages, on introduit moitié de farine de seigle. Au Louvre, on distribue au peuple **le pain du roi**. Les signes abondent, et cette misère s'étend.

Comment se procurer le blé qui manque en France ? Il en existe dans l'Est deux immenses réservoirs : la Russie et la Pologne.

Comment le transporter ? La voie de terre est impraticable. Reste la voie de mer : le chargement à Dantzig, Tonnungue et autres ports, la route par la Baltique, les détroits de Scandinavie et la mer du Nord. Mais combien d'embûches, que de dangers pour la flotte qui apporte en France les grains précieux !

Le roi prescrit à ses corsaires de s'emparer de tous les navires de blé qu'ils rencontreront, amis ou ennemis. On indemniserà les amis ; quant aux autres, ce sera, c'est le cas de le dire, pain bénit. Les Anglais et les Hollandais nous rendent la pareille pour les navires même neutres à destination d'un port de France ; en réplique, on masque ces navires, c'est-à-dire qu'on les destine apparemment pour un port autre que de France, Ostende par exemple. On transborde les cargaisons de bâtiment en bâtiment afin que l'ennemi ne puisse s'y reconnaître ni découvrir la destination véritable. Le truquage des papiers de bord va si loin que l'on voit des corsaires d'Ostende donner des copies imprimées de leurs lettres de marque à des bâtiments français, pour que ces derniers, munis par surcroît de précaution ; de passeports français de manière à n'être pas inquiétés dans les eaux françaises, puissent à l'occasion se transformer en prises espagnoles, au cas où des vaisseaux de guerre anglais ou hollandais les visiteraient !

L'ennemi poursuit ardemment son but : empêcher les navires de blé de parvenir en France. Pour y parvenir, il mobilise de puissantes escadres qui établissent leurs croisières comme autant de barrages sur la mer du Nord. Il s'avise aussi de

procédés d'un autre ordre. On assiste au spectacle de navires qui chargent à Dantzig des blés pour la France, passent le Sund, puis, sans motif valable, reviennent sur leurs pas et prennent leurs quartiers d'hiver à Copenhague ou dans d'autres ports danois. En fait, ils reculèrent devant une charge de la cavalerie de Saint-Georges. Le blé qu'ils portent n'arrivera pas en France de longtemps.

Le roi s'enquiert de vaisseaux de guerre neutres capables de les escorter. Des Danois s'engagent à les protéger : à la première rencontre de corsaires ennemis, ces étranges protecteurs contraignent leurs protégés à se séparer d'eux. Il faut de toute nécessité confier le soin de leur sécurité à des gardiens plus sûrs. Voilà pourquoi le roi jeta les yeux sur Jean Bart. Il connaît son infailible coup d'œil de marin, son courage éprouvé, son esprit de décision, trois qualités essentielles pour remplir avec succès la difficile et dangereuse mission dont il va le charger.

L'armée navale a regagné les ports du Ponant. Au Havre, à Brest, à Rochefort, on arme les vaisseaux qui, réunis à ceux de Dunkerque, composeront l'escadre du Nord. En attendant leur venue, on expédie de Brest les hommes qui équiperont les vaisseaux en armement à Dunkerque même. Jean Bart prévoit une campagne très dure dans ces parages où le froid et les gros temps sévissent durant la mauvaise saison, et réclame la double ration pour ses équipages.

Les ordres lui arrivent, vagues et conçus en termes généraux au début, parce que le roi veut activer les préparatifs sans dévoiler encore le secret de sa pensée, puis nets et précis lorsque l'heure a sonné.

Jean Bart commencera par mettre à la voile pour Hélioland avec le Comte et le *Tigre*. On comptait lui adjoindre le *Charles II*, armé au Havre, mais ce vaisseau entra si maladroitement au port qu'il doit y rester pour réparer ses avaries. A Hélioland, Jean Bart informera de sa présence les navires occupés à charger du blé à Tonnique. Il escortera jusqu'à Dunkerque les premiers prêts.

Il repartira sans désemparer, renforcé cette fois de quatre vaisseaux de guerre que le roi arme à son intention. Il se dirigera sur Christiansand, lieu de rendez-vous de la grande flotte de blé. Il escortera cette flotte au retour et, en passant à Hélioland, prendra sous sa protection les retardataires de Tonnique. Devant Dunkerque, il abandonnera les navires destinés à y opérer leur déchargement, conduira les autres au Havre et, sa mission remplie, il ralliera enfin à Dunkerque tous les vaisseaux de son escadre.

Il observe que le mouillage de Hélioland est intenable à cette époque de l'année ; sur son indication, au lieu de Hélioland, on adopte Vleker, aujourd'hui Flekkefjord, port de la province de Christiansand, au sud de la Norvège.

Voilà le plan.

Comment les choses se passeront-elles dans la réalité ?

Le Comte, le *Tigre* et la corvette la *Galante* prennent la mer le 20 novembre et très rapidement atteignent Vleker, où Jean Bart s'attire une observation de l'ambassadeur, M. de Bonrepos, pour avoir, en mouillant sous le fort, fait le salut d'usage sans s'assurer de celui qu'on lui rendrait. La *Galante* file sur Tonnique et Brandebourg et prévient de son arrivée les navires qui y chargent du blé, avec lesquels elle reviendra.

On a répandu le bruit que les vaisseaux destinés à rejoindre Jean Bart, armés à Rochefort et à Brest et placés sous le commandement du chevalier de Saint-

Clair, feront route par le Nord-Ecosse. Les Anglais les y attendent. Mais le gros temps retarde leur sortie et, une fois en mer, ils passent tout bonnement par la Manche et le Pas-de-Calais. A la traversée du Déroit, ils enlèvent un paquebot, qu'un équipage de prise est chargé de mener à Dunkerque. Plus loin, ils rencontrent une flotte venant de Norvège avec des minutions de guerre pour Guillaume d'Orange ; ils attaquent les vaisseaux qui la convoient, le *Milford*, de vingt-quatre canons, le *Torrington* et une flûte anglaise de seize canons, le *Prince-de-Galles*, chargée de saumons de plomb et de harengs saurs pour Lisbonne. Le chevalier de Saint-Clair s'en empare et, avec ses trois prises, mouille triomphalement sous le fort de Vleker, à côté des autres vaisseaux de l'escadre du Nord.

Jean Bart a désormais sous ses ordres le Comte, de cinquante canons ; le *Tigre*, de trente-six ; l'*Adroit*, de quarante-quatre ; le *Fortuné*, de cinquante-six ; le *Jersey*, de cinquante ; le *Mignon*, de cinquante ; le *Maure*, de cinquante-quatre ; enfin l'*Aurore*, de dix-huit.

Afin de ménager ses vivres, il débarque les marins anglais qui montaient les prises du chevalier de Saint-Clair ; quant aux officiers, il leur permet de se rendre à terre, prisonniers sur parole. Il ordonne le transbordement de la cargaison du *Prince-de-Galles* sur ses propres vaisseaux, après avoir pris soin d'entrelacer et d'ancrer les vaisseaux anglais parmi les français, de telle sorte que l'on ne puisse y toucher contre son gré.

La précaution est sage : les officiers anglais ont profité de la liberté qu'il leur a laissée pour se rendre auprès du gouverneur de Christiansand. Ils lui demandent de les remettre en possession de leurs vaisseaux, en vertu d'un traité passé entre le feu roi Guillaume, la Hollande et le roi de Danemark. Bien que la cour de Versailles ait toujours refusé de souscrire à ce traité, le gouverneur prétend l'exécuter. Il envoie des soldats danois avec des sous-officiers tenir garnison à bord des prises anglaises.

Jean Bart les laisse faire et ne s'oppose pas à cette occupation. Mais il se rend à son tour à Christiansand. Il s'entretient avec le gouverneur. Comme, à son gré, ce personnage le prend de trop haut avec lui et, de toute évidence, veut absolument favoriser les Anglais, il ordonne au commissaire dont il s'est fait accompagner de retourner immédiatement à Vleker, d'achever le transbordement des saumons de plomb et des harengs saurs du *Prince-de-Galles*, puis d'incendier ce bâtiment.

Le commissaire obéit. De retour à Vleker, il monte une chaloupe armée, s'approche du navire anglais, et somme de déguerpir le sergent et les dix soldats danois qui l'occupent. Ils refusent. Sans plus s'en soucier, le commissaire fait couper les amarres qui retiennent le *Prince-de-Galles*, le remorque à une portée de pistolet sous le vent de l'escadre, et y met le feu. Charitablement, il reste le long du bord, prêt à recueillir les garnisaires danois au moment où il leur prendra envie de se jeter à l'eau, ce qui ne tarde pas.

Dès ce moment, Jean Bart ne garde plus aucune mesure avec le gouverneur de Christiansand. Du *Torrington*, il ordonne le transport à son bord des canons, puis des agrès et des mâts qu'il emploie à regréer le *Milford* à dessein d'utiliser cette prise, après l'avoir équipée d'hommes tirés de ses équipages ; il en fait ensuite saborder la coque. En même temps, il adresse sa plainte à l'ambassadeur de France, M. de Bonrepos, qui intervient énergiquement auprès du roi de Danemark. Cette fois, le roi envoie à Christiansand des ordres nets pour qu'on

laisse la libre disposition de ses prises au commandant de l'escadre française. Et Jean Bart met en vente la coque du *Torrington* : il en tire encore 4.000 livres qu'il applique aux besoins de ses vaisseaux.

Pendant ce temps, les navires de blé, leur chargement complet, se sont mis lentement en route, ceux du moins que les glaces ne bloquaient pas. Ils passent le Sund. Quelques-uns, dont les maîtres se laissèrent toucher par les arguments sonnants des Anglais, rebroussement chemin sous prétexte de gros temps qu'ils n'osent affronter. Jean Bart, dès qu'il en a pu réunir une trentaine, n'attend pas davantage et prend la mer, à la fin du mois de janvier 1693.

Une escadre anglaise de quatorze vaisseaux et une escadre hollandaise se lancent à sa recherche sur la mer du Nord. Il leur glisse entre les mains. Une frégate de l'escadre anglaise, la *Coronation*, s'en détache et force de voiles pour Folkestone : elle avertit les lords de l'Amirauté que Jean Bart est en mer, leur indique la composition exacte de ses forces, et prévient aussi les vaisseaux anglais mouillés à la rade des Dunes. Ces derniers fondent sur l'escadre du Nord dès qu'elle arrive à portée ; ils la pourchassent jusqu'à la passe de l'est de la rade de Dunkerque, demeurent quelque temps sur leurs ancres devant la passe de l'ouest, mais, voyant leur coup manqué, lèvent l'ancre la nuit suivante et regagnent leur mouillage des Dunes.

Le guetteur, du haut de la Tour, n'a pas perdu un seul de leurs mouvements. L'intendant Patoulet en personne monta sur une barque d'avis, et courut en mer au-devant de Jean Bart l'informer du péril menaçant. Et en fin de compte l'escadre du Nord entra en sûreté dans le port avec les trente navires de blé qu'elle escortait. A l'entrée, il se produit bien quelque bousculade ; les jetées en souffrent ; il en coûte quelque 5.000 livres de dégâts : qu'importe ? L'essentiel est sauvé.

La campagne fut extrêmement dure. Les équipages supportèrent de cuisantes fatigues ; la mauvaise nourriture aidant et les pitoyables conditions de la vie à bord à cette époque, l'escadre ramène de nombreux malades. Ils encombrant les hôpitaux. Ils débordent jusque dans les magasins de la Marine où on les installe vaille que vaille, sans souci des récriminations possibles du financier Samuel Bernard, auquel on a promis ces magasins pour y loger ses grains, car c'est un grand spéculateur. Les jeunes gardes de la marine qui prirent part à l'expédition reviennent dans un tel état d'épuisement qu'on ne peut songer à les rembarquer. On les dirige sur Brest pour s'y refaire, et d'autres les remplaceront.

Quant à Jean Bart, il prend la poste pour Versailles où le roi l'a appelé. La bonne nouvelle de son retour avec les navires de blé se répand instantanément dans tout le royaume, et son nom vole de bouche en bouche. Le 4 avril, il paraît à Versailles.

Quinze jours plus tard, le 19, il est introduit dans la chambre à coucher du roi par la porte du salon de l'Œil-de-Bœuf. A sa gauche, il voit le lit royal, imposant avec les touffes de plumes blanches sommant le baldaquin, avec ses rideaux qui tombent droit, masquant les colonnes mais permettant de voir le lit séparé du reste de la pièce par une barrière basse faite d'une colonnade de bois doré. En face de lui, Louis XIV, portant en sautoir le grand cordon du Saint-Esprit sur son habit couleur tabac d'Espagne, la tête couverte du feutre noir et les mains gantées de gants blancs à crispins, se tient debout. Derrière le monarque, le ministre de la Marine et plusieurs officiers en justaucorps bleu ou rouge pris parmi les plus hauts gradés de l'armée et de la marine, dignitaires de l'Ordre

royal et militaire de Saint-Louis fondé l'année précédente, et dont la première distribution de croix eut lieu dans cette même chambre du palais de Versailles. Quelques grands seigneurs debout également, assistent à la cérémonie : Louis XIV va faire à Jean Bart l'honneur de lui conférer personnellement la croix de chevalier de Saint-Louis, dont il vient de lui signer le diplôme.

Jean Bart s'agenouille à deux genoux sur le parquet devant le monarque. Il prête le serment de vivre et de mourir dans la religion catholique, apostolique et romaine, de demeurer fidèle à son roi, de lui obéir et de défendre son honneur, ses droits et sa couronne envers et contre tous, de ne jamais quitter son service pour entrer à celui d'un prince étranger, de révéler tout ce qu'il pourra connaître de contraire à la personne de Sa Majesté et à l'Etat, enfin d'observer les règlements de l'ordre en bon, sage et loyal chevalier.

La formule prononcée et le serment reçu, Louis XIV, avec cette majesté imposante qui, chez lui, semble naturelle, d'un geste noble et fier, tire son épée du fourreau et en touche le récipiendaire sur chaque épaule. Il lui accroche sur la poitrine la croix que lui a tendue le personnage qui se tient à sa droite. Jean Bart se relève. La cérémonie est terminée. Cette fois, les marquis de Molière ne se moquent plus de lui. Il n'est plus question de l'ours mené par M. de Forbin.

Jean Bart reprend la poste pour Dunkerque : le 26, il a déjà assisté à la carène donnée à ses six vaisseaux. Il en active le réarmement. Il n'ignore pas l'urgence de son départ. Sans trêve, le ministre le talonne au nom du roi. Le 30 mai, Pontchartrain lui expédie ses instructions, avec l'ordre d'appareiller sitôt qu'il les aura reçues.

Elles disent en substance : deux flûtes, le *Portefaix* et le *Bienvenu*, appareilleront en même temps que lui et navigueront sous ses ordres jusqu'au cap Derneus, où il ira en droiture, et où elles le quitteront pour se conformer aux ordres spéciaux que l'intendant Patoulet leur aura remis au moment du départ. Jean Bart se renseignera sur la situation des navires de blé qui doivent se concentrer à Vleker, et pour cela détachera en avant deux de ses vaisseaux avec la corvette la *Biche*.

Si les navires de blé ne sont pas tous arrivés et qu'il estime pouvoir disposer du temps nécessaire, le roi l'autorise à croiser en course jusqu'à ce que la concentration soit achevée. Les vaisseaux détachés en avant informeront le commandant du fort de Vleker que, lorsque le commandant de l'escadre se présentera, il saluera le fort de trois coups de canon, à condition qu'on les lui rende coup pour coup. La flotte de blé une fois réunie, il la ramènera à Dunkerque, où il fera entrer ceux des navires destinés à y rester, et escortera le reste jusqu'au Havre. Si des forces ennemies s'opposent à son passage au Pas de Calais, il agira au mieux des circonstances, et sous ce rapport le roi s'en remet à lui pour choisir le parti le plus convenable.

Cette mission remplie, il devra tenir la mer jusqu'au bout de ses vivres, dont ses vaisseaux seront garnis pour une campagne de quatre mois. Il retournera donc sur la mer du Nord, entre les côtes de Hollande, d'Angleterre et d'Ecosse. Là, nul mieux que lui ne connaissant la marche des flottes marchandes, le temps de leur départ et de leur arrivée, il s'appliquera à en enlever le plus qu'il pourra. Il enverra à Dunkerque les prises riches. Il transbordera sur ses propres vaisseaux les chargements de celles qui porteront des vivres. Entre temps, il détruira les bateaux pêcheurs anglais et hollandais, sauf à épargner juste le nécessaire pour y entasser les équipages ; il brûlera tout le reste ; il prendra soin de débarquer les Hollandais en Angleterre et les Anglais en Hollande. S'il enlevait une flotte de

charbonniers de Newcastle, immanquablement le peuple de Londres **crierait**, ce qui serait un excellent résultat. Il rendrait encore un grand service au roi et à l'Etat en capturant une des flottes de blé que les Anglais, eux aussi, font venir de la Baltique, ou bien l'une des flottes de baleiniers de Hollande ou de Hambourg, qui sont considérables cette année, comprenant jusqu'à soixante navires escortés par un seul vaisseau de guerre, et qui reviennent de leur pêche au mois d'août. Vers la même époque reviennent aussi les vaisseaux des Indes, les flancs bondés de marchandises précieuses.

Mais on insiste sur le caractère très général de ces instructions. On s'en rapporte à Jean Bart pour les exécuter et les interpréter à sa manière. **La confiance que Sa Majesté prend en sa capacité, sa bonne volonté et son affection pour son service, fait qu'Elle ne lui prescrit rien de particulier sur cela ni sur les autres services qu'elle espère qu'il trouvera moyen de lui rendre.**

De pareils projets paraissent en effet très beaux et très faciles sur le papier : sur une mer battue des vents et parcourue d'ennemis, leur réalisation est moins simple. Le ministre ne la rend pas plus aisée en prétendant que Jean Bart s'exagère le nombre d'ennemis qu'il doit redouter. Jean Bart, plus exactement renseigné, donne un avis tout différent.

Il sait fort précisément que les croiseurs et les corsaires anglais profitent de ce que le gros des forces navales françaises combat dans le Levant, pour écumer les Mers Etroites. Il apprend que l'ennemi vient de demander à Nieupoort vingt pilotes côtiers : indice certain d'opérations projetées sur les côtes de la Flandre maritime. Ses amis les corsaires, toujours prêts à le seconder, lui signalent seize vaisseaux de force qui croisent sans répit entre l'embouchure de la Tamise et la Zélande pour l'empêcher de passer : pareil obstacle ne l'arrêtera pas à l'aller, parce qu'avec ses vaisseaux rapides et légers, il saura bien dérouter les prévisions de l'adversaire ; mais au retour ? Qu'advient-il lorsque la flotte qu'il escortera embarrassera sa marche et lui ôtera la liberté de ses manœuvres ?

Il le sait pertinemment : les lords de l'Amirauté ne perdent pas de vue un seul de ses mouvements. Maladroitement, l'Amirauté de Dunkerque a élargi de ses prisons le capitaine d'un paquebot anglais qu'on y tenait enfermé : cet homme fournira sûrement des indications sur ce qu'il a vu. D'autre part, un corsaire hollandais a l'audace de débarquer sur la grève, non loin de Dunkerque, douze hommes qui enlèvent de vive force deux habitants et les conduisent en Ecosse. Comment ces prisonniers ne bavarderaient-ils pas ? On leur tirera sans difficulté les vers du nez.

Barques de découverte, avisos se tiennent à l'affût, rôdent en quête de nouvelles. Jean Bart, impatient, attend leur retour et les interroge avidement à l'arrivée.

De leur côté, les lords de l'Amirauté expriment à leur gouvernement le désir qu'une escadre protège les côtes d'Angleterre spécialement contre les entreprises de Jean Bart. Le souvenir de son expédition de Newcastle, toujours cuisant, les hante, et, en fait, Jean Bart pense à recommencer le coup. Malheureusement, il ne reste pas une escadre disponible pour ce service. On vient d'envoyer au large celle de l'amiral Thomas Hopson contre **celui qui s'intitule arrogamment l'amiral des mers du Nord**, ainsi que disent les documents anglais, sans que l'on puisse découvrir où ni dans quelles circonstances Jean Bart a jamais pris ce titre ronflant. Hopson doit joindre deux escadres hollandaises

que Messieurs les Etats-Généraux des Provinces Unies mettent en mer pour rechercher et combattre l'escadre de Dunkerque ; et l'on espère que toutes trois réunies parviendront à écraser cette dernière.

Le ministre a beau dire : Jean Bart est soucieux. Comment en pourrait-il être autrement ? Surtout le jour où la nouvelle de l'arrivée d'un envoyé du roi de Pologne se répand : le secret de la mission confiée par le roi à Jean Bart est percé à jour. L'ennemi sait maintenant que les cent vingt navires de blé réunis au port de Vleker attendent son escorte pour mettre à la voile et se diriger vers les ports de France, où leur venue est si anxieusement espérée.

Les bâtiments qui composent l'escadre du Nord passent du port à la rade, où ils complètent leur armement et se tiennent prêts à profiter du premier vent favorable pour s'envoler vers le large. Ce sont le *Maure*, que Jean Bart commande en personne ; il a pour premier lieutenant de Court de La Bruyère ; son fils François, garde de la marine, est embarqué à son bord, ainsi qu'un excellent corsaire flamand, Joris van Crombrugghe, récemment nommé par le roi lieutenant de frégate légère ; puis, le *Fortuné*, capitaine de La Peaudière ; le *Jersey*, capitaine de Pontac ; le *Comte*, capitaine d'Oroigne ; le *Mignon*, capitaine de Saint-Pol Hécourt ; l'*Adroit*, capitaine de Salaberry de Benneville ; la corvette de six canons la *Biche*, capitaine du Mesnil de Chamblaye. Plusieurs de ces capitaines, qui appartiennent à la marine royale, s'illustreront dans la guerre de course. Jean Bart les forme, leur inculque ses méthodes. Il fera un héros du chevalier de Saint-Pol, qui, Jean Bart disparu, commandera l'escadre de Dunkerque, et périra en pleine jeunesse et en pleine gloire au cours d'un brillant combat. Quant à Salaberry de Benneville et à de Court de La Bruyère, ils parviendront au grade de vice-amiral.

Un bon vent souffle sur la rade. Jean Bart hisse le signal d'appareillage. Par suite d'une négligence inconcevable, le capitaine de La Peaudière n'obéit pas. Le vent tourne, et la sortie est manquée ! Jean Bart est fort **fasché**, et le ministre fait savoir à La Peaudière que s'il ne répare pas sa faute au premier combat, de sa vie il ne commandera plus de vaisseau. Enfin, le 26 juin, le vent redevient bon ; au signal, les six vaisseaux, la corvette et les deux flûtes hissent leurs voiles et peu à peu disparaissent à l'horizon du nord.

Le 29, à la pointe du jour, qui commence à se montrer à trois heures du matin, l'escadre découvre, à une douzaine de lieues à l'ouest du Texel, une flotte voguant à pleines voiles. Combien compte-t-elle de vaisseaux ? Dans l'aube matinale, impossible d'en déterminer exactement le nombre. Sûrement plus de cent. Elle se dirige sur le Texel. Jean Bart donne l'ordre de porter dessus. Au bout de deux heures de cette manœuvre, il constate que huit vaisseaux de guerre hollandais, dont l'un bat pavillon de contre-amiral, deux vaisseaux de guerre danois et un suédois escortent les bâtiments marchands.

Parvenu à deux portées de canon de cette flotte, il hisse le signal de conseil. Ses capitaines mettent leur canot à l'eau et se rendent à son bord. En même temps, il envoie la *Biche* en reconnaissance pour savoir à quels navires on a affaire. Dans son opinion, toutes les probabilités sont pour qu'il s'agisse de ceux que le roi l'envoie chercher à Vleker.

Les vaisseaux de guerre hollandais manœuvrent pour se masser à l'arrière-garde de la flotte, afin d'en assurer la protection. Du Mesnil de Chamblaye, le commandant de la *Biche*, n'hésite pas à passer au travers en essayant leur feu. Il ne peut aborder le commandant des vaisseaux de guerre danois, mais il réussit

à lui parler, et voici ce qu'il apprend : Guillaume d'Orange a donné à la marine de guerre anglaise comme à la marine de guerre hollandaise l'ordre exprès de s'emparer de tous les navires chargés de blé qu'elles rencontreront. Même si ces navires ont pour escorte des vaisseaux de guerre des rois du Nord, c'est-à-dire de Danemark ou de Suède, elles devront les combattre au cas où ils résisteraient.

Ainsi, depuis le début du mois de juin, l'escadre du contre-amiral Hidde de Vries croise entre le Texel et Gøedereede, à l'affût de la flotte des blés destinée aux ports de France : la veille même de ce jour, sans l'ombre d'une difficulté, elle s'en est emparée ; les vaisseaux de guerre danois et suédois servant d'escorte n'ont opposé aucune résistance. L'amiral Hidde de Vries passa la journée à examiner les papiers de ses prises, au nombre de cent vingt.

Telles sont les nouvelles que Du Mesnil de Chamblaye rapporte au conseil de guerre tenu à bord du *Maure*.

Jean Bart s'écrie :

— Il faut combattre et reprendre la flotte, ou y rester !

Ses capitaines opinent du bonnet. Il leur communique l'ardeur qui l'anime. A son exemple, tout à l'heure, ils attaqueront l'ennemi avec une vigueur extraordinaire.

Les Hollandais bénéficient de l'avantage du nombre. Pour leur opposer une unité de plus, Jean Bart extrait cent vingt hommes de la *Biche* et du *Bienvvenu* pour en équiper l'une des deux flûtes, le *Portefaix*. Il lui donne pour capitaine son premier lieutenant, de Court de La Bruyère. Après quoi, il fixe l'ordre de bataille de la façon suivante :

FRANÇAIS		VAISSEAUX HOLLANDAIS	
	canons		canons
Le Fortuné	50	La Princesse-Emilie	58
Le Comte	40	L'Oudenarde	40
		L'Oost-Stellingwert	50
Le Maure	54	Le Prince-de-Frise	58
Le Mignon	50	Le Stadenland	50
L'Adroit	44	Le Zee-Reep	34
Le Portefaix	24	Le Schermer	44
Le Jersey	50	La Ville-de-Flessingue	54

Il met en panne pour donner au *Portefaix* le temps de prendre ses dispositions de combat. Les vaisseaux hollandais en profitent pour s'élever au vent et revirer de manière à couper cette flûte du reste de l'escadre. Pareille manœuvre n'est pas pour déconcerter un homme comme de Court de La Bruyère, et Jean Bart put alors se persuader, s'il en était besoin, qu'il avait eu la main heureuse en lui confiant ce commandement : sous son impulsion, le *Portefaix* passe hardiment entre le deuxième et le troisième vaisseau hollandais, essuie sans broncher la bordée des quatre suivants, et prend le poste qui lui est assigné dans l'ordre de bataille.

Jean Bart a fait procéder à la distribution aux équipages des menues armes, sabres et haches d'abordage, piques, demi-piques, pistolets, coutelas. Il entend ne pas s'arrêter à la canonnade. Il brusque l'attaque. Il fait à ses capitaines le

signal d'abordage et d'aller le sabre à la main. Tous obéissent aussitôt, et chacun fond sur le vaisseau ennemi qui lui revient, conformément à l'ordre de bataille.

Quant à leur commandant, il arrive vent arrière sur le vaisseau amiral hollandais, le *Prince-de-Frise*. Il avait même dessein que moi, écrira Jean Bart, il ne tarda pas à s'en repentir. Le *Maure* et le *Prince-de-Frise* se lancent leurs grappins et s'accrochent. Jean Bart se poste à l'endroit le plus favorable pour sauter sur le pont de l'ennemi. Il a revêtu sa tenue d'apparat. Il a coiffé sa tête de la perruque à longues boucles alors à la mode et du feutre à larges bords orné de longues plumes d'autruche. Le ruban de la croix de Saint-Louis rutilait sur sa poitrine. A sa ceinture, il a passé deux pistolets chargés dont il ne se servira que pour tirer à bout touchant. Dans la main droite, il brandit un sabre court, légèrement recourbé, large du bout comme un cimenterre, arme excellente pour les corps-à-corps. Ainsi se dresse, terrible, sa haute silhouette au moment de l'attaque. Auprès de lui, un matelot chargé d'un sac de grenades va les lui tendre une à une ; Jean Bart tient entre ses dents une mèche allumée, avec laquelle il mettra le feu aux grenades au fur et à mesure que son matelot les lui passera. De toute sa force herculéenne, il les lancera pour déblayer le terrain et préparer un espace libre où prendre pied. Son fils François se tient à ses côtés et ne le quittera pas d'une semelle pendant l'action.

Du geste et de la voix, il excite, il exalte son équipage.

Il a promis dix pistoles à qui lui apportera le pavillon du *Prince-de-Frise*, et six pistoles pour l'enseigne de poupe. Un jeune contremaître, un Provençal, prend pied des premiers sur le vaisseau amiral hollandais. Il grimpe au grand mât avec l'agilité d'un singe. L'amiral Hidde de Vries devine son dessein et lui tire deux coups de fusil : l'un traverse sa main, l'autre sa cuisse. Le Provençal noue sa cravate autour de sa cuisse pour arrêter le sang, s'entoure la main de son mouchoir en guise de bandage et continue à grimper. Il décroche le pavillon et s'en entoure les reins comme d'une ceinture. Il dégringole du haut du mât, puis court à la dunette où il s'occupe à décrocher l'enseigne. Hidde de Vries se précipite et lui lance un coup d'esponton dans la fesse. Le Provençal se retourne et décharge sur la tête de l'amiral un tel coup du pic de sa hache d'armes qu'il le renverse, l'œil crevé. Il achève alors de décrocher l'enseigne et, fièrement, présente à son commandant les deux trophées si bravement et si lestement conquis.

Sur le pont, la lutte se déchaîne, furieuse. Sur cet étroit espace, long de cent-vingt pieds, large de trente, sept cents hommes s'entremêlent dans l'horreur du combat corps à corps. Après la décharge des pistolets, ils s'écharpent à coups de sabres, s'éventrent à coups d'espontons et de hallebardes, se transpercent à coups de piques, s'assomment et se mutilent à coups de grenades. Les bordées de canons ébranlent l'atmosphère et font trembler les membrures des vaisseaux. Les cris des mourants, les hurlements des blessés déchirent l'air. Des flammes montent dans la fumée. Les éclats de bois causent d'épouvantables blessures.

La puissante stature de Jean Bart domine les combattants comme sa voix domine le tumulte. Il fait le vide autour de lui. En moins d'une demi-heure il se rend maître du vaisseau ennemi. A ce moment, Hidde de Vries, outre le coup de pic qui lui creva un œil, a le bras gauche cassé d'un coup de mousquet, deux coups de sabre sur la tête, et un coup de pistolet dans l'estomac. Son capitaine en second, deux de ses lieutenants sont tués, son troisième lieutenant blessé. Il compte cent quatre-vingts hommes hors de combat. Le *Maure* n'a eu que trois tués et vingt-sept blessés ; mais, ses agrès hachés, il reste sur place,

entièrement désespéré. Le *Prince-de-Frise*, dans l'impossibilité de soutenir la lutte, se rend. Cette rapide victoire personnelle de Jean Bart décide du sort de tout le combat.

Le *Mignon*, du chevalier de Saint-Pol, est le matelot du Maure. Au moment où il attaque, Jean Bart lui crie d'imiter sa manœuvre et d'aborder le *Stadenland*, matelot du *Prince-de-Frise*. Le chevalier de Saint-Pol exécute l'ordre. Il lâche sur son adversaire sa bordée à double charge, le prolonge, et profite du moment pour le soumettre au feu violent de sa mousqueterie et lui lancer cent vingt grenades. Du coup, il lui met cinquante hommes hors de combat et, de son côté, n'en perd qu'un.

Pendant sept ou huit minutes, on échange de part et d'autre un feu considérable. Malheureusement, les deux grappins lancés par le *Mignon* se rompent ; il déborde, et son commandant se voit contraint de courir un peu de l'avant pour donner de l'erre à son vaisseau. Il revient alors sur le *Stadenland*, lui lâche la même décharge que la première fois, et réussit à l'accrocher solidement avec la patte de son ancre. Dans l'intervalle de ces deux abordages, le capitaine de La Peaudière, passant à proximité du hollandais, lui a envoyé la bordée de ses canons.

Tout l'équipage du *Mignon* s'est présenté à son chef pour monter à l'abordage. Sagement, Saint-Pol ne le permet qu'à une moitié de ses hommes ; il réserve l'autre moitié pour parer à toute éventualité. Le premier qui prend pied sur le vaisseau ennemi est un garde de la marine d'origine irlandaise, Dailly de Saint-Vidal. Il appartient à la compagnie de Toulon. Il a dix-sept ans. Il est fort petit de taille, mais va prouver un grand cœur et se conduire en brave.

On emporte assez facilement le gaillard d'avant. L'ennemi résiste vigoureusement sur le gaillard d'arrière. Dailly de Saint-Vidal réussit à se hisser là, et, aux yeux des deux partis, livre un combat singulier à un lieutenant de vaisseau hollandais. Il reçoit trois coups de sabre sur la tête et un quatrième fort dangereux sur le bras, mais il envoie deux vigoureux coups d'épée dans le corps de son adversaire, qu'il met en aussi mauvais état que lui.

Obligé de céder le terrain sur le gaillard d'arrière, l'équipage ennemi se retranche dans la grande chambre et entre les deux ponts. Hardiment, les Français y pénètrent par les écoutilles et même par les sabords de la batterie basse, ce qui met fin au combat. Les assaillants ont perdu sept tués et trente blessés, les Hollandais plus de soixante tués et environ quatre-vingts blessés.

Les officiers du *Mignon* s'affairent auprès de leurs hommes pour les empêcher de piller les hardes et les menus objets de l'entrepont, et les chambres des officiers. Ils n'y réussissent pas. Le pillage de l'entrepont est admis par la coutume. On l'appelle le petit butin, ou pluntrage. Habituellement, on l'abandonne aux hommes qu'en fait rien ne peut retenir dans la chaleur de l'action ; il vaut mieux se résigner à leur octroyer bénévolement **la part du diable**. On ne parvenait pas davantage à les empêcher de dépouiller les personnes ; on se rappelle le traitement que subit Forbin en tombant entre les mains des matelots du *Nonsuch*. Ici, à grand peine, on évite ce désagrément au capitaine et à ses deux lieutenants ; tous trois sont dangereusement blessés de coups de sabre et d'épée. Le chevalier de Saint-Pol les traite non en ennemis, mais en amis, et leur fait donner des soins, bien qu'on lui assure que les prisonniers français sont fort mal traités à Amsterdam. Mais il considère qu'ayant eu affaire à des braves, il est de son devoir d'en user généreusement envers eux. A l'issue du combat, la visite

du *Mignon* le révèle fort blessé, lui aussi : deux coups de canon percèrent le mât de misaine, l'un des bossoirs est coupé, l'étrave et l'avant paraissent sérieusement endommagés.

Le *Fortuné*, du capitaine de La Peaudière, était vaisseau de tête dans l'ordre de bataille. Il attaque la *Princesse-Emilie*, vaisseau de tête ennemi, l'accroche d'un grappin, et y fait pleuvoir une telle quantité de grenades que les Hollandais abandonnent le château d'avant. Mais l'*Oudenarde* et l'*Oost-Stellingwerf*, qui suivent, canonnent le *Fortuné* ; un de leurs boulets coupe par le milieu la chaîne de son grappin ; le hollandais, délivré, déborde incontinent et fait vent arrière. S'apercevant que ses camarades tiennent le vent pour ensuite revirer sur l'arrière-garde française et voler au secours de leur amiral aux prises avec Jean Bart, il tient le vent, lui aussi. Le *Fortuné*, placé à ce moment entre l'*Oudenarde* et l'*Oost-Stellingwerf*, lâche sa bordée au premier, à demi-portée de pistolet : les voiles sur le mât, les agrès hachés, dans le désordre le plus complet, l'*Oudenarde* reste en arrière. Bord à bord avec le second, le *Fortuné* lui envoie sa deuxième bordée. Sans s'amuser à les poursuivre, La Peaudière double le *Stadenland* entre les deux abordages du chevalier de Saint-Pol, ne réussit pas à l'aborder, bien qu'il l'élonge vergue à vergue, parce que lui-même est trop désarmé, mais, ses canons rechargés, lui envoie une bordée, bord à bord. Il arrive alors sur un autre vaisseau hollandais qui le canonait, et le désarme si bien que l'autre reste un long moment sans pouvoir faire un mouvement.

— Je l'aurais pris, dit La Peaudière, si j'avais eu le moindre vaisseau au vent à moi.

Salaberry de Benneville, qui commande l'*Adroit*, s'est adressé au *Zeep-Zeep* qui lui revient d'après l'ordre. A peine l'a-t-il abordé que ses officiers, le lieutenant de Fricambault, l'enseigne de Gabaret, MM. de Montalembert et de Brême, s'y campent d'un bond et entament la lutte avec ardeur. Le *Zeep-Zeep* ne tire plus guère et se rend, quand les cordages par lesquels l'*Adroit* le tenait viennent à manquer. L'équipage ennemi s'était retranché sous un gaillard. Le lieutenant de Fricambault veut l'y forcer, et est tué. L'enseigne de Gabaret reçoit une blessure ; certain qu'on ne lui fera aucun quartier s'il se laisse prendre, il se précipite à la mer et se sauve à la nage. Salaberry, sous la menace de la *Princesse-Emilie*, débarrassée du *Fortuné*, et qui arrive sur lui vent arrière dans l'intention de l'aborder, reprend quinze des meilleurs hommes de son équipage parmi ceux qui avaient sauté sur le *Zeep-Zeep*, pour mieux résister au nouvel assaillant. La Peaudière a vu la menace et, de sa bordée bien ajustée, désarme la *Princesse-Emilie*. L'*Adroit*, délivré de crainte grâce à cette heureuse intervention, revient sur le *Zeep-Zeep* et s'en empare définitivement.

Le *Comte*, sous d'Oroigne, a abordé l'*Oudenarde*. Il s'apprête à l'amariner, quand l'*Oost-Stellingwerf* lui lâche vergue à vergue la bordée de ses canons de tribord et le désarme de toutes ses voiles d'arrière. D'Oroigne riposte par un tel feu de son canon de bâbord et de sa mousqueterie, que l'*Oost-Stellingwerf*, au lieu de lui passer au vent pour revirer ensuite sur le vaisseau de Jean Bart comme il en avait l'intention, est obligé d'arriver. Quant à l'*Oudenarde*, profitant de la situation de son capteur que le délabrement de ses voiles a mis dans l'impossibilité de manœuvrer, il reprend courage et manœuvre à son tour pour se tirer de ses griffes, sans que d'Oroigne puisse l'en empêcher. Encore faut-il que le *Comte* riposte de son mieux à deux des hollandais qui depuis un moment le canonent à portée de pistolet.

Enfin le *Jersey*, du capitaine de Pontac, s'efforce sans succès d'aborder la *Ville-de-Flessingue*, qui réussit à l'éviter.

A ce moment du combat, le vaisseau-amiral, le *Prince-de-Frise*, vient de se rendre. Aucun de ses camarades ne put venir à son secours, empêchés par les lieutenants de Jean Bart et grâce à la rapidité de l'action de Jean Bart lui-même. Le sort du combat est décidé. Les Hollandais s'avouent battus. Les cinq vaisseaux de leur escadre qui ne sont pas pris se sauvent à la débandade. Le *Jersey*, le *Comte*, l'*Adroit* et le *Portefaix* se lancent à la chasse des fuyards. Le *Maure*, le *Fortuné*, le *Mignon* sont trop délabrés pour pouvoir participer à la poursuite. De plus, Jean Bart estime plus urgent de ramasser les cent vingt navires de blé. Il arrête la chasse. Il reprend toute la flotte marchande ce jour même, à l'exception d'un écossais qui s'est sauvé et que la Biche rejoint et ramène le lendemain.

Les vaisseaux endommagés se raccommoient sur place par leurs propres moyens, dans la hâte de remettre à la voile au plus tôt. Ils sont en état le lendemain. L'escadre du Nord rentre à Dunkerque le 3 juillet avec ses trois prises de guerre et trente des navires de blé. Le reste défile en vue du port, traverse le Détroit, et arrive heureusement à Dieppe et au Havre, sauf un léger accroc : les deux vaisseaux de guerre danois et le suédois qui laissèrent prendre la flotte par Hidde de Vries, puis reprendre par Jean Bart sans s'émouvoir autrement et en demeurant paisibles spectateurs de l'action, continuent leur escorte après que l'escadre du Nord les a quittés. Ils la continuent avec le même détachement des intérêts qui leur sont confiés : à la traversée du Pas de Calais, un vaisseau anglais de quarante canons leur enlève sans opposition quatre navires de Stettin. Pour avoir l'air d'esquisser un semblant de résistance, d'ail-leurs purement morale, le vaisseau suédois les accompagne jusqu'en Angleterre, sous prétexte d'y porter sa réclamation. Agacé, Pontchartrain demande à l'ambassadeur, M. de Bonrepos :

— Quels ordres a-t-il donc reçus ? Si ce n'est pas pour empêcher les navires d'être pris, son escorte est inutile !

Les cinq vaisseaux hollandais échappés aux serres de Jean Bart se réfugient au Texel dans le plus grand désordre. Pour la première fois, leur Amirauté, si fière de sa prééminence sur mer, enregistre la perte d'un pavillon-amiral. Sur son ordre, les capitaines passent en jugement. La populace assaille deux d'entre eux dans la rue et les lapide. Ils se réfugient dans un cabaret, où ils se retranchent et subissent un siège en règle. L'affaire prend les proportions d'une véritable sédition. Il faut l'intervention de la troupe pour les dégager. Un autre se sauve en Angleterre, rentre en Hollande, est jeté en prison, et s'évade. Il se vante d'avoir bravement combattu Jean Bart deux ans auparavant, grâce à quoi il bénéficie d'un acquittement sous caution. Quant aux autres, ils sont destitués, condamnés à la prison, à mille ducats d'amende chacun, et aux frais du procès.

La fureur des ennemis se mesure encore à ceci : à Londres, on apprend qu'un capitaine anglais, nommé Kiggin, envoyé avec six vaisseaux pour se réunir à trois vaisseaux hollandais, passa à proximité du lieu du combat et se garda d'y participer. A son retour en Angleterre, celui-là aussi passe en jugement.

Quant aux vainqueurs, ils débarquent sur le quai de Dunkerque aux acclamations de la population, et pénètrent triomphalement dans la ville par cette porte du Nord qui, lors de la démolition des fortifications, fut transportée dans la cour de

l'Hôtel de Ville où l'on peut toujours la voir. Leurs vaisseaux, terriblement maltraités, ne peuvent plus tenir la mer. Ils remettent aux mains de l'Amirauté quatre cent quarante-cinq prisonniers, plus quatorze officiers-majors. Les prisons, déjà bondées, n'en peuvent recevoir que trente et un ; on en évacue deux cent quatre-vingt-quinze sur Calais. On en soigne cent vingt-neuf, blessés, à l'hôpital, puis, comme ils commencent à y répandre l'infection, on les installe [presque aussi bien](#) dans des granges. Tous les officiers sont blessés, et l'amiral si grièvement qu'il ne réchappera pas. Les chirurgiens l'amputent d'un bras. Il avoue galamment :

— Je n'ai jamais été à une si belle fête, ni vu des hommes se battre avec tant d'ardeur et faire un si grand carnage.

Il ne tarit pas d'éloges sur le compte de Jean Bart et écrit en Hollande : [La consolation que j'ai est d'avoir été vaincu par des héros.](#)

Le roi trouve bon que l'intendant Patoulet fasse prendre soin des autres officiers hollandais blessés, et qu'il leur témoigne même son chagrin d'être obligé de les retenir en prison, une fois guéris ; il leur expliquera qu'il ne peut se dispenser d'en agir ainsi à leur égard, pour obliger l'Amirauté d'Amsterdam à relâcher un certain nombre de Français prisonniers qu'elle détient, contrairement à la convention conclue avec elle et signée par elle.

Le jour où l'escadre rentrait au port, l'intendant s'en revenait de Boulogne, et, en cours de route, s'étant arrêté à Gravelines, un sien neveu, qu'il avait placé sur le Maure en qualité de commissaire à la suite, accourut au grand galop lui annoncer la victoire. Il le réexpédie aussitôt au ministre de la Marine pour lui en faire un récit complet. [Y ayant été présent, il en fera mieux le détail de bouche.](#) Quant à lui, pressé d'aller aux informations, il se hâte vers Dunkerque.

Le lendemain, au cours d'un rapport à Pontchartrain, il écrit : [Vous avez à présent, monseigneur, lieu d'être content de M. Bart. Tous les officiers que j'ai vus de son escadre sont très satisfaits de sa bonne manœuvre et de son courage.](#) Voici la réponse du ministre : [J'ai appris avec beaucoup de plaisir la nouvelle que votre neveu m'a apportée de la rencontre que M. Bart a faite. Il est certain que cette affaire est heureuse, mais il y a aussi beaucoup de bonne conduite et de valeur dans ce que ledit sieur Bart a fait, et, s'il avait pris le parti de mener lui-même au Havre les vaisseaux qu'il y a laissé aller, il n'y aurait rien à désirer à cette action.](#)

Cette restriction, assez inopportune en vérité, a le don de provoquer un sursaut d'indignation chez Patoulet, peu suspect de partialité en faveur de Jean Bart. Mais il a sous les yeux les prisonniers et les blessés qui suffiraient à donner une idée de l'ardeur et des difficultés de la lutte, si l'état pitoyable des vaisseaux de l'escadre n'en fournissait une preuve plus flagrante encore. Sachant qu'en même temps le ministre talonne Jean Bart pour qu'il remette en mer le plus tôt possible, — car les ennemis, le sachant de retour, vont évidemment poster des vaisseaux pour lui fermer la sortie de la rade, — Patoulet, avec une franchise et une bravoure qui l'honorent, prend sa plume d'oie la plus ferme, la trempe dans sa meilleure encre, et riposte :

Je prends la liberté de vous dire qu'on ne doit point accuser M. Bart d'avoir manqué de mener lui-même au Havre les vaisseaux qu'il y a laissé aller, parce que son vaisseau ni les autres de son escadre n'étaient plus en état de naviguer, presque tous leurs mâts étant coupés. Il faut lui rendre cette

justice, et que son action est telle que peut-être n'en trouvera-t-on jamais une semblable par toutes ses circonstances, lesquelles mériteraient, ce me semble, monseigneur, que vous fissiez quelque chose pour lui et pour les officiers qui l'ont si bien secondé. Je ne saurais vous expliquer avec quelle valeur et quelle bonne conduite cette action a été exécutée. Six vaisseaux moins forts que huit des ennemis ont eu l'audace de les attaquer ; ils en ont pris trois, et trois autres auraient probablement été pris s'ils n'avaient évité l'abordage et pris la fuite après s'être débarrassés de nos vaisseaux qui les avaient abordés. Vous me permettez, monseigneur, de vous dire que cette action est grande, et qu'il semble qu'elle diminuerait une partie de son éclat, si le roi ne faisait quelque chose d'extraordinaire pour la récompenser.

C'est qu'en effet Jean Bart vient de sauver la France de la famine. Instantanément, le prix du blé tombe de trente à trois livres le boisseau. Un retentissement immense, une allégresse générale dans toutes les provinces du royaume saluent la victoire. Dangeau note sur son *Journal* : **Cette action est très glorieuse pour Bart, très utile à l'Etat et a fait grand plaisir au roi.** Que fera Louis XIV ?

A peine le Maure a-t-il touché le quai que Jean Bart expédie son fils à Versailles pour déposer aux pieds de Louis XIV le pavillon amiral du Prince-de-Frise et lui remettre un premier et bref rapport de son action. Le jeune homme brûle les étapes et arrive bon premier, devançant le neveu de Patoulet. Botté et couvert de poussière, le voilà d'un bond dans le cabinet de Pontchartrain, auquel il remet le rapport rédigé par son père. Le ministre ne lui laisse pas le temps de se débarrasser de la poussière de la route ni de changer de costume. Il le fait monter dans son carrosse et, fouette cocher ! en route pour Saint-Germain-en-Laye, où le roi se trouve ce jour-là. Introduit devant Sa Majesté, François Bart dépose à ses pieds le pavillon conquis sur l'ennemi, glorieux trophée qui bientôt se balancera aux voûtes de Notre-Dame de Paris.

L'audience terminée, le garde de la marine se retire. Botté et peu accoutumé à évoluer sur un parquet frotté, il glisse et tombe. Louis XIV pousse un cri et fait un mouvement comme pour l'aider à se relever. Mais le jeune Bart se remet sur ses pieds aussi promptement qu'il est tombé. Et le roi de rire et de dire :

— On voit bien que messieurs Bart sont meilleurs marins qu'écuyers !

La nouvelle de l'arrivée du messenger se répand immédiatement dans toute la Cour, mettant tous les courtisans en émoi. La princesse de Conti veut entendre de sa bouche les détails de l'action, et se le fait présenter. Lorsqu'il a fini son récit, elle tire une fleur d'un bouquet qu'elle tenait à la main et la lui tend en disant :

— Monsieur, présentez cette fleur à monsieur votre père, et dites-lui de ma part de la mettre à sa couronne de lauriers.

C'était Vénus qui couronnait Mars. La princesse de Conti était la plus belle femme de son temps : Jean Bart était l'homme le plus courageux que l'on connût alors.

Quelques jours plus tard, un nouveau courrier se présente de sa part au ministre : son beau-frère Vandermersch, qui participa à l'expédition et apporte un second rapport plus détaillé que le premier. Pontchartrain, toujours pointilleux, estime que le premier suffisait. Sans doute regrette-t-il la dépense.

Et maintenant, voici venir les grâces du roi. Il adresse des lettres exprimant sa satisfaction aux capitaines de l'escadre et aux officiers qu'on lui signala comme s'étant particulièrement distingués. Il nomme enseignes de vaisseau François Bart, qui monta à l'abordage avec son père et ne le quitta pas durant tout le combat, et le petit garde Dailly de Saint-Vidal, qui se battit si bravement en combat singulier avec un officier hollandais et en sortit sérieusement blessé. Il décerne une médaille d'or au Provençal, contremaître du Maure, qui décrocha le pavillon-amiral et l'enseigne de poupe du Prince-de-Frise ; ce brave guérit rapidement de ses blessures ; l'intendant le convoquera à l'hôtel de la Marine et lui remettra solennellement cette médaille d'or que le ministre vient d'expédier.

Quant à Jean Bart, il a reçu de Pontchartrain la demande fort administrative d'un *cursum vitae*, un résumé des exploits qu'il accomplit jusqu'à ce jour, et quelques renseignements sur ses ascendants. Il dicte à un secrétaire une note qui, pour la partie généalogique tout au moins, ne va pas sans quelque fantaisie.

M. de La Hestroye, lieutenant enquêteur, reçoit les dépositions de personnes en relations connues avec Jean Bart et citées comme témoins : Gervais Desvignes, curé de Saint-Eloi ; Nicolas Cornelissen, marchand et bourgeois ; Pierre Davery, échevin ; Nicolas Taverne, bourgeois et armateur ; Jean François, marchand et bourgeois, et il envoie son rapport à Versailles.

C'est le prélude de la magnifique récompense que Louis XIV réserve à Jean Bart, ce quelque chose d'extraordinaire, réclamé par l'intendant. Elle mesure l'importance du service rendu au pays : le roi lui accorde des lettres de noblesse.

Le grand bailli Faulconnier, le vieil historien de Dunkerque, les agrmente de ce commentaire sentencieux : Il est bien glorieux de commencer celle de sa famille par un grand nombre de services éclatants et par de belles actions : celle-ci fut si agréable à toute la France, où elle remit l'abondance, que l'on y frappa une médaille pour en conserver la mémoire. On y voit, au bord de la mer, la proue d'un vaisseau et, sur le rivage, la déesse Cérès, qui tient des épis de blé. La légende : *Annona augusta*, et l'exergue : *Fugatis aut captis Batavorum navibus MDCXCIV* signifient : la France pourvue de blé par les soins du roi, après la défaite d'une escadre hollandaise, 1694. Traduction sans doute un peu libre, mais l'intention est bonne.

Jean Bart ne signe plus : Jan Bart, mais le chevalier Bart.

Et Pontchartrain, qui ne veut pas le laisser s'endormir sur ses lauriers, termine par ces mots la lettre d'envoi qui accompagne les glorieux parchemins : *Cependant, vous devez compter qu'en continuant à bien servir vous n'en demeurerez pas là.*

Jean Bart y compte bien.

CHAPITRE VIII

JEAN BART ET LES MACHINES INFERNALES

Jean Bart n'est pas plus tôt de retour à Dunkerque que courrier sur courrier lui apportent des lettres du ministre, le pressant, le talonnant au nom du roi. On sait à Versailles combien ses vaisseaux furent endommagés par le combat du Texel : qu'il fasse la plus grande diligence possible, qu'il veille à ce que l'on travaille jour et nuit pour les raccommoder, les réparer, les nettoyer et les mettre en état de reprendre la mer dans le plus bref délai. Les objectifs ne manquent pas. Les services qu'il peut rendre au roi se multiplient sous la plume de Pontchartrain.

Voici d'abord une dépêche de l'ambassadeur de Suède : elle informe que cent cinquante navires hollandais sortiront incessamment de la mer Baltique sous l'escorte de six frégates de trente à trente-huit canons. Presque tous sont chargés de grains. Si Jean Bart s'en emparait, il rendrait un service au moins aussi grand que lorsqu'il reprit la flotte enlevée par l'amiral Hidde de Vries, le plus grand que le roi puisse attendre d'un homme placé dans sa situation, et il y acquerrait une nouvelle gloire. Mais, pour cela, il n'a pas une minute à perdre.

D'autre part, on a des nouvelles sûres de la flotte hollandaise des Indes. Elle arrivera dans le courant du mois d'août. Qu'il prenne ses mesures pour la rencontrer. Puis, un navire anglais de quarante-six canons, la Réserve, est en route pour débarquer à Leith le chevalier Macpherson, un partisan déterminé du roi Jacques ; les Anglais comptent le mettre à la torture pour découvrir le nom de ses complices ; ensuite, ils l'exécuteront. Que Jean Bart s'efforce d'arrêter la Réserve et de sauver le malheureux Macpherson.

Avis lui est donné que plusieurs vaisseaux français vont charger des grains dans la Baltique ; ils reviendront par le nord de l'Ecosse : en s'approchant de temps à autre de l'entrée de cette mer au cours de sa croisière, il se mettrait à portée de les secourir en cas de besoin. On lui envoie encore la liste des vaisseaux de Hambourg prêts à sortir de l'Elbe, les uns à destination d'Arkhangel, les autres à destination de Lisbonne et Cadix, chacun de ces convois escorté par un vaisseau de soixante canons.

Autre chose : quand Jean Bart aura descendu ses vaisseaux du port à la rade, il serait très agréable au roi qu'il tentât un coup de main sur trois corsaires d'Ostende qui, embusqués à proximité, raflent au fur et à mesure qu'elles arrivent au port les prises faites en pleine mer par les corsaires de Dunkerque, et envoyées par eux avec un équipage de prise qui ne peut jamais être bien nombreux. A la vérité, les ports des Pays-Bas espagnols ne manifestent aucun enthousiasme pour la guerre de course. On ne compte pas dix corsaires

d'Ostende en mer d'un bout de l'année à l'autre, et la moitié à peine vaut quelque chose. Mais ils ont la chance de bénéficier d'une situation extrêmement favorable pour nuire aux Dunkerquois. Ils osent des coups de surprise jusque sur les bâtiments mouillés en rade. Depuis le début de la guerre, le tort qu'ils causent à la marine dunkerquoise se chiffre par deux millions de livres.

Voici plus grave : l'Amirauté britannique a lancé aux trousses de Jean Bart sur les mers du Nord quinze frégates, renforcées des huit vaisseaux hollandais de l'amiral Van der Gøes.

Jean Bart vient de descendre ses vaisseaux du port à la rade. Il fulmine contre l'Amirauté de Dunkerque qui sottement délivre des expéditions à des navires à destination d'Ostende : bon moyen d'éventer ses projets, car ces navires ne manqueront pas de renseigner l'ennemi sur ses faits et gestes.

L'événement prouve qu'il n'a pas tort. Il a décidé d'appareiller le 3 août : le 2 au soir, dix vaisseaux hollandais et six du contre-amiral Thomas Hopson surgissent en vue du port. Depuis plusieurs jours, ils croisaient au large des bancs de Flandre où, dès le 25 juillet, le bourgmestre de Nieuport informa Hopson que Jean Bart comptait profiter du premier vent favorable pour mettre à la voile. Et comme par surcroît il le fournit abondamment de pilotes des bancs, Hopson poste parfaitement ses unités de manière à bloquer étroitement la rade. Rien ne peut sortir du port sans qu'il s'en aperçoive. Pontchartrain presse quand même Jean Bart de mettre en mer.

Les capitaines de ses vaisseaux ne partagent pas l'avis de leur chef, qui ne craint pas une attaque de l'ennemi contre son escadre mouillée en rade. Il réunit son conseil. La majorité opine pour la rentrée des vaisseaux dans le port. L'insistance de Jean Bart obtient que jusqu'à la prochaine maline on ne les rentre qu'entre les jetées. Mais le nombre des vaisseaux de blocus augmente de jour en jour : il faut bien se ranger à l'avis de la majorité. A Versailles, Pontchartrain souhaite maintenant savoir l'escadre en sûreté, à l'abri des bombes, dans le Bassin du Roi.

L'amiral Hopson ne jouit pas d'une situation particulièrement enviable. D'abord, les carènes des vaisseaux hollandais, ses alliés, ne furent pas nettoyées, si bien qu'ils marchent à une allure de tortue. Combien incapables de courir après Jean Bart, s'il lui prenait fantaisie de s'envoler ! Si vingt corsaires gagnèrent le large avant l'établissement du blocus, les autres passent à travers ses lignes comme ils veulent ; ils enlèvent même au passage le lieutenant du *Portland*, vaisseau destiné à recevoir le pavillon-amiral ! Et qu'apprend Jean Bart ? Grâce à une nouvelle inconséquence de l'Amirauté de Dunkerque, un navire de Dantzic reçoit l'autorisation de sortir ; à son bord, deux Anglais s'empressent d'informer leurs compatriotes que l'escadre de Dunkerque est équipée au double du chiffre normal. Or, Hopson manque de monde. Voilà qui le dissuade d'attaquer ; il craint de l'être lui-même. Pour comble, le temps se gâte et complique la tâche déjà très rude des vaisseaux de blocus. Leur mouillage était dangereux : il devient intenable ; ils perdent des câbles et des ancres.

— M. Bart se moque de nous, dit Hopson. Il n'appareillera que lorsque nous serons réduits en miettes par l'ouragan.

Il espère être relevé de sa pénible faction. Bien au contraire, on l'incorpore à l'escadre de sir Cloudesley Shovel, renforcée de tous les bâtiments disponibles, y compris l'escadre hollandaise. Le blocus est maintenu, tandis que les forces placées sous le commandement de Shovel se concentrent et s'organisent à la

rade des Dunes. Aux gros vaisseaux, on adjoint cette fois des frégates, des galiotes à bombes, des machines infernales inventées par un ingénieur hollandais nommé Meesters.

Shovel a ordre de faire l'impossible pour empêcher Jean Bart de sortir. L'Amirauté britannique va plus loin : elle adopte un plan d'attaque contre Dunkerque que lui propose l'ingénieur Meesters, plan classique d'ailleurs : tandis que les gros vaisseaux encercleront la rade, des frégates et des brûlots, en plus ou moins grand nombre suivant la nécessité, ne tirant pas plus de quinze pieds, soutenus par les machines infernales et le plus grand nombre possible de petits bâtiments commandés chacun par un officier, entreront dans la rade par la passe de l'ouest et ressortiront par celle de l'est, après avoir au passage canonné et détruit les forts qui défendent le port, notamment ceux des têtes des jetées. Cette opération accomplie, on procédera au bombardement du port et de la ville. Un corps de troupes sera tenu prêt à occuper les forts.

L'amiral Shovel passe à l'exécution. Le 20 septembre au matin, vingt-deux vaisseaux anglais, autant de frégates, de galiotes à bombes et les machines de Meesters mouillent à la fosse de Mardyck. Quatorze vaisseaux hollandais s'installent à la passe nord. Au total, près de soixante bâtiments menacent la ville.

L'événement ne surprend personne. Depuis trois semaines, l'intendant de la Marine Patoulet est informé par une dépêche de son ministre que les Anglais vont attaquer Dunkerque avec des machines, comme ils l'ont déjà fait à Saint-Malo et à Dieppe. Depuis longtemps, Jean Bart, qui va jouer dans l'affaire un rôle de premier plan, guette journallement du haut de la Tour les moindres mouvements des ennemis. Il a détaché en mer une barque-longue sous le capitaine Cochart et, dès le 2 septembre, il connaît exactement le nombre des ennemis auxquels on aura affaire. Il suit du regard leurs allées et venues aux Dunes et vers Gravelines, leurs stations parmi les bancs, leurs entrées et leurs sorties d'Ostende.

On possède donc tous les éléments nécessaires pour prendre les mesures de défense en connaissance de cause. Pontchartrain envoie son fils, Jérôme Phélypeaux, les organiser avec le concours du commandant de La Neufville. Quelle chance d'avoir sous la main Bart, ses officiers et ses équipages ! On les répartit dans les forts et les batteries : de La Peaudière au Risban, de Pontac au château de la tête de l'ouest, d'Oroigne au château de la tête de l'est, de Rochemaure au fort de Revers. Le chevalier de Saint-Pol surveille avec des canons les abords de la jetée de l'ouest, où on a coulé des bâtiments maçonnés qui gêneront l'approche des machines infernales. La Neufville établit sur l'estran une batterie de trente pièces pour tirer sur les galiotes à bombes. On ferme l'entrée du chenal avec des estacades. On remonte les derniers navires restés contre la jetée est. On réquisitionne tous les capitaines corsaires appartenant à des armateurs particuliers, pour concourir à la défense ; ils sont une soixantaine demeurés au port.

Quant à Jean Bart, on lui réserve la mission la plus périlleuse ; il l'accepte avec enthousiasme : avec six barques longues et onze chaloupes, il détournera les machines infernales en action, lancées contre les jetées, et enlèvera les galiotes à bombes.

Le jour où l'attaque paraît imminente, les princes du sang accourent de l'armée de Flandre où ils font la campagne. Ils suivent en cela leur penchant naturel qui fait dire au maréchal de Villeroi :

Il est bien difficile de veiller à leur sûreté. Du reste, leur inclination se conforme au désir de Louis XIV. Ils sont cinq, jeunes, brillants, empanachés, ardents, suivis d'une cour nombreuse, non moins brillante, non moins empanachée : le duc du Maine, l'amiral de France comte de Toulouse, le duc de Chartres, M. le Duc, et le prince de Conti. L'intendant de Flandre, Desmadris, les accompagne. Dans la ville en rumeur, le grand bailli héréditaire Pierre Faulconnier et messieurs du Magistrat se mettent en quatre pour recevoir dignement ces hôtes illustres, et pour loger le supplément de troupes annoncé par Villeroi, car le commandant de La Neufville se plaignait de n'avoir à sa disposition dans la place que cinq bataillons assez mauvais. Tous méritent ce certificat de bravoure que Villeroi leur décerne dans une de ses lettres au roi : **Il faut dire à la louange de messieurs les Bourgeois qu'il n'y en a pas un seul qui témoigne la moindre inquiétude.**

Le 22 septembre, à six heures du matin, le maréchal arrive en chaise roulante ; à neuf heures, quatre cents mousquetaires et les régiments de dragons d'Aspheld et de Silly le suivent ; puis, à trois heures après midi, six compagnies de grenadiers. Accompagné de Jean Bart et du commandant de La Neufville, il inspecte les travaux et se fait rendre compte des dispositions prises. Il se félicite d'un phénomène assez rare : la Marine et la Guerre collaborent avec le seul souci du bien du service, et dans l'oubli des démêlés passés. Il approuve les bonnes et sages précautions envisagées par La Neufville. Une seule critique, de la part de Jean Bart, qui juge peu nécessaires, parce que trop éloignées, les batteries que l'on établit sur l'estran du côté de Furnes pour tirer sur les galiotes à bombes. **C'est un homme qu'on peut bien croire en fait de marine,** remarque Villeroi.

La tournée d'inspection terminée, le maréchal s'installe avec le duc du Maine et le comte de Toulouse au haut de la tour du Risban, aux premières loges pour voir ce qui va se passer.

Le vent et la marée deviennent contraires aux opérations de l'ennemi durant toute la matinée. A midi et demi, tandis que leurs gros vaisseaux restent au mouillage, six galiotes à bombes, cinq machines infernales, quatre frégates de trente à quarante canons, trois yachts, plusieurs petits bâtiments et des chaloupes armées mettent à la voile par un vent de nord-nord-ouest. Le tout se range en assez bon ordre face aux deux forts des têtes des jetées, hors de la portée du canon.

Vers trois heures seulement, les machines infernales se décident à approcher. L'une d'elles pique droit sur l'entrée du chenal, vent arrière. Elle contient quatre-vingt-dix barils de poudre. Sous la menace des chaloupes de Jean Bart et le feu des forts de Bonne-Espérance et du Château-Vert, ceux qui la montent y mettent le feu et se sauvent dans leur chaloupe. A moins d'une portée de mousquet du fort de Bonne-Espérance, elle explose sans causer le moindre dommage. Les chaloupes de la défense recueillent sur l'eau un petit étendard, qu'elle avait arboré et qui continuait à flotter.

Une deuxième machine s'approche à son tour. Celle-ci n'est chargée que de dix barils de poudre. Le canon des forts tonne. Jean Bart lance ses chaloupes. L'équipage de la machine prend peur. Il y met le feu beaucoup trop tôt. Elle saute presque aussitôt, sans que ceux qui la montent aient le temps de se sauver.

Entre temps, la frégate du roi la *Railleuse*, en fin de croisière en course, rentre à la vue de l'ennemi ; audacieusement, elle traverse ses lignes en lui tirant plusieurs fois la bordée de ses canons.

Et c'est tout. La nuit vient. Les petits bâtiments ennemis entrés en rade en ressortent, et se replient sur leurs vaisseaux restés au mouillage. Jean Bart, avec dix chaloupes armées, monte durant la nuit une garde dangereuse à l'entrée du chenal. Il détache deux chaloupes en sentinelle à une portée de mousquet en avant, pour le prévenir en cas d'alerte, et lui donner le temps de sortir et de courir à l'ennemi.

Le lendemain 23, il ne se passe rien. Le 24 au matin, le temps superbe engage les princes à faire une promenade en rade. Ils prennent place dans quatre barques-longues du roi. Jean Bart, avec la *Railleuse* et douze chaloupes, les escorte pour leur éviter tout méchef le cas échéant.

Le maréchal de Villeroi conte au roi un épisode de la nuit du 24 au 25 :

Jacob Bart, frère du capitaine Bart, qui était en course avec trois frégates, a passé miraculeusement cette nuit au travers de l'armée des ennemis avec trois prises qu'il avait jointes, mais, malheureusement, à la pointe du jour la marée lui ayant manqué et s'étant vu au milieu de l'armée des ennemis, ses trois prises ont rangé la côte le plus près qu'elles ont pu pour essayer de se sauver, et comme la mer se retirait elles ont échoué ; les ennemis ont envoyé des chaloupes qui les ont brûlées ; les trois frégates sont rentrées heureusement dans le port. Le pauvre M. Bart perd deux mille écus aux bâtiments qui ont été brûlés, dont je suis bien fâché, car, en vérité, Sire, c'est un bon sujet et qui sert bien Votre Majesté. Je l'ai chargé de veiller soigneusement de fermer l'entrée du chenal toutes les nuits comme je l'ai marqué à Votre Majesté, afin d'éviter toute surprise.

Le 25, neuf vaisseaux, une flûte et une quinzaine de barques se détachent de la flotte de blocus, entrent dans la rade à deux heures après midi et en ressortent à sept heures, sans avoir rien entrepris, que des sondages. Ce jour-là, M. Le Duc et le prince de Conti, sûrs qu'il ne se passera plus rien, s'en retournent à Courtrai, et le duc de Chartres à Furnes.

Le 26, au matin, l'amiral Shovel, qui n'a lancé qu'une bombe contre la ville le premier jour et sans aucun succès, considère sa tentative comme manquée ; il lève l'ancre et regagne la rade des Dunes. Le duc du Maine et le comte de Toulouse s'en vont à Ypres, et dans la soirée le maréchal de Villeroi reprend le chemin du camp de Wormseele, où il rejoindra son armée.

La sortie de Dunkerque est donc libre. Jean Bart prendra-t-il la mer ? Le roi commence par s'en remettre à lui : voici passées les occasions favorables qu'il aurait pu rencontrer en mer ; les mauvais temps, les longues nuits l'empêcheront de rien faire de considérable. S'il ne s'agissait pas de lui, le roi ordonnerait le désarmement de l'escadre, mais la confiance qu'il inspire permet d'espérer qu'il trouvera le moyen de rendre utile la course qu'il va entreprendre. Toutefois, puisqu'il veut partir, qu'il se hâte.

Alors, Pontchartrain recommence à le pousser l'épée dans les reins : M. de Bonrepos signale plusieurs flottes hollandaises de grains sorties du Sund ; il n'indique pas la force des vaisseaux d'escorte ; peu importe ! M. Bart saura bien comment se comporter s'il les rencontre. Malheureusement, les vents contraires ne cessent de souffler, et le mois d'octobre passe. Le roi professe toujours la meilleure opinion sur Jean Bart. Il déclare :

— Je serais mieux servi dans le port de Dunkerque si tout le monde agissait avec autant de zèle que M. Bart.

N'empêche qu'il s'impatiente. Les équipages en font autant : la désertion s'y met ; ils s'engagent à bord des corsaires ; on en sera quitte pour condamner aux galères les déserteurs qu'on reprendra. Avec tous ces retards, l'escadre va manquer une flotte qui sort de l'Elbe avec une cargaison valant six millions de livres. Quel coup de fortune si elle s'en emparait ! Rien à craindre de l'amiral Shovel : son gouvernement lui a donné l'ordre d'éviter Jean Bart pour ne s'occuper qu'à convoier les flottes marchandes anglaises et hollandaises de la mer du Nord. N'a-t-on pas dit au roi que Jean Bart n'a pas profité d'un vent favorable parce que cet heureux phénomène se produisit un vendredi ? A la vérité, Pontchartrain, qui se fait l'écho de ce bruit, proteste que le roi n'en a rien cru... et c'est heureux pour la perspicacité du roi, car c'est un 13 que l'escadre appareille.

Du coup, Guillaume d'Orange, embarqué à Orange-Polder et prêt à traverser la mer pour se rendre en Angleterre, n'ose plus partir. Il lance contre Jean Bart l'escadre du marquis de Carmarthen, dont il attendra le retour avec la certitude que tout danger est écarté, pour risquer le passage.

Tandis que Carmarthen cherche l'escadre de Dunkerque sur les côtes de Hollande, elle file sur Yarmouth et de là sur Vleker, dépistant habilement l'amiral anglais. Vingt-six navires de blé attendent son escorte pour aller en France. Un agent de Hollande profite des circonstances pour intriguer contre les Français, embrouiller conventions et articles de traités, et décider le roi Charles à agir sur les maîtres des navires pour leur faire rebrousser chemin ou les empêcher de partir. Dix-sept seulement se rangent sous l'escorte de Jean Bart.

D'urgence, il faut partir. L'état des équipages l'impose. La mauvaise nourriture, l'insuffisance des rations, les fatigues ont fâcheusement influé sur leur santé. Deux cents hommes ont disparu ; la maladie en immobilise près de quatre cents. Jean Bart promet l'amnistie aux Français passés à l'étranger et qui se décideraient à combler les vides ; la promesse ne suffit pas à en attirer le nombre voulu. Les vêtements des soldats tombent en loques. Et l'amiral Shovel quitte la rade des Dunes avec dix-huit vaisseaux pour barrer à l'escadre le chemin du retour : il en connaît les moindres gestes ; de ce port neutre de Vleker, les renseignements lui arrivent en abondance.

Jean Bart donne l'ordre d'appareillage le 28 décembre 1694. La présence des navires marchands, l'affaiblissement de ses équipages ralentissent et embarrassent singulièrement sa marche. Parvenu à hauteur du Texel, il se rapproche de la côte de Hollande. Au large de Flessingue, il découvre des vaisseaux ennemis deux fois plus forts que lui. Sa situation est critique : comment se tirer de là ? Il ne peut opposer qu'une faible résistance. Sûrement, la flotte marchande sera prise, et les vaisseaux d'escorte courent le même risque.

Le génie de Jean Bart lui inspire une de ces résolutions audacieuses que seul un marin de sa trempe pouvait concevoir et exécuter. Au lieu de continuer sa route, il vire de bord et met le cap droit sur Flessingue, comme s'il voulait y entrer. La ruse réussit à merveille : l'ennemi, voyant la direction que prend la flotte, s' imagine avoir affaire à des Hollandais et ne poursuit pas.

Maintenant, la difficulté commence. Il faut redresser la marche, naviguer à couvert des bancs, et pour cela ranger la côte de si près que souvent les fonds n'atteignent pas treize brasses. Jean Bart réussit ce tour de force, rendu plus difficile encore les deux derniers jours par une brume dans laquelle il faut se frayer la route. **Tout autre officier que lui**, écrit l'intendant, **et qui n'aurait pas autant de connaissance de cette mer ne se serait point encore si bien tiré d'affaire**. Pendant ce temps, l'amiral Shovel le cherche d'un autre côté : il lui fausse compagnie au retour comme à l'amiral Carmarthen à l'aller.

Le 2 janvier 1695, l'escadre au complet, seize navires portant trente mille setiers de blé, et un dix-septième chargé de planches, entrent heureusement au port de Dunkerque. Lorsqu'il a veillé au transport des malades à l'hôpital, à l'enquête sur les plaintes formulées par les équipages, qui prétendent qu'on diminue leurs rations, rhabillé de neuf les soldats, radoubé, caréné et remis en état les vaisseaux, Jean Bart n'a pas volé le congé que le roi lui octroie.

Pendant qu'il se repose, les affaires se gâtent en Hollande. L'émeute commence à gronder. Cette guerre interminable ruine le commerce. Le fardeau des impôts écrase la nation. En Angleterre, Jean Bart prend peu à peu figure légendaire ; on dit de lui : **Le pirate de Dunkerque**, et nul ne s'y trompe. Le bruit court qu'il recevra le commandement d'une flotte uniquement composée de corsaires. Et l'on se prépare à accomplir un gros effort pour s'en débarrasser.

En France, on n'ignore pas les énormes préparatifs que font les ennemis ; le roi prend des mesures en conséquence. Le commandement de la Marine, depuis Dunkerque jusqu'à Boulogne, est confié à un chef d'escadre, le comte de Relingue. Comme l'escadre du Nord ne prendra pas la mer cette saison, il en exerce les équipages à tirer le canon des forts. Pour diminuer les dangers d'incendie, il donne l'ordre de remonter jusque dans les canaux intérieurs les nombreux bâtiments qui s'entassent dans le port. Il lance douze chaloupes neuves, sûr de les utiliser. Et il envoie en mer des barques d'avis chargées d'épier les mouvements des flottes ennemies et de lui en rendre compte.

Joris van Crombrughe, ce corsaire flamand que Jean Bart apprécie tout particulièrement, signale au début de juillet 1695 trente-deux vaisseaux anglais à la rade des Dunes et cinquante-huit autres passant de la Manche dans la mer du Nord. C'est la menace contre Dunkerque qui se précise. L'amiral lord Berkeley, placé à la tête de ces forces considérables, reçoit de plus des frégates et les galiotes à bombes radoubées, ainsi que les machines de Meesters. Onze vaisseaux hollandais de cinquante à quatre-vingt-quatre canons le renforcent. Le 4 août, il mouille à la fosse de Mardyck. Le 10, toutes ses forces réunies, il commande à cent quatorze unités navales.

Le comte de Relingue place Jean Bart au fort de Bonne-Espérance et met sous ses ordres la troupe des bélandriers, avec la mission de fermer l'entrée du port. Le chevalier de Saint-Clair commande au fort Vert, le chevalier de Ferrières à vingt-quatre pièces de canon mises en batterie sur un ponton ancré à l'entrée des jetées. Un corps de cavalerie protège la batterie de l'estran. Quant aux chaloupes chargées de renouveler la manœuvre accomplie l'an dernier par celles

de Jean Bart, elles sont au nombre de dix-huit sous le chevalier de Montgon et le marquis de Chateaurenault. Dernières mesures de précaution : on gare hors de la portée des bombes les matières combustibles, — brai, goudron et paille, — et on engage les habitants à tenir pleines d'eau devant leur porte des cuves et des barriques.

Le 11 août, lord Berkeley pénètre dans la rade. De neuf heures du matin à trois heures après midi, il lance douze cents bombes contre les forts et les chaloupes dont la ligne s'oppose à une ligne parallèle de chaloupes anglaises et hollandaises, derrière laquelle cinq frégates forment une deuxième ligne, et vingt bombardes une troisième, le reste demeurant en réserve. Un engagement avec les chaloupes françaises ne produit aucun résultat.

En deux fois, les Anglais lancent contre les jetées quatre machines de Meesters qui, cette fois, dégagent une fumée intense pour masquer leurs mouvements. Les officiers de nos chaloupes, en particulier de Court de La Bruyère, obligent l'ennemi à mettre le feu beaucoup trop tôt aux brûlots et aux machines ; ils les accrochent avec un splendide courage, et les contraignent à s'échouer sur la grève de chaque côté du chenal, où ces engins ne causent aucun dégât.

Le jusant forçant plusieurs bâtiments à courir des bordées devant les forts, Jean Bart et de Saint-Clair prennent si justement leur temps, que leur feu oblige à s'échouer sur le banc de Brack une frégate de vingt-huit canons, trois galiotes et un petit bâtiment. La frégate sera prise d'assaut par les chaloupes du chevalier de Saint-Pol, de Chateaurenault et de Court de La Bruyère, sous le feu du canon de trois frégates hollandaises tirant à demi-portée ; ils feront l'équipage prisonnier et incendieront le navire.

L'attaque des chaloupes a coûté la vie à un homme. Le tintamarre des douze cents bombes aboutit à tuer dans le Risban, là même où l'année précédente le maréchal de Villeroi et deux des princes s'étaient installés pour assister à l'action, un officier de terre venu en spectateur ; il y eut aussi un plancher crevé, en tout pour deux cents livres de dégâts.

Lord Berkeley n'a plus qu'à se retirer. L'énorme dépense de l'expédition est en pure perte. Les lords Justices enquêtent. Les capitaines des galiotes hollandaises passent en jugement.

Bien que la voie soit libre, on ne réarme pas l'escadre du Nord, mais une meute de corsaires s'élance vers le large et écume impunément les mers.

Tandis que l'émeute fait rage à Amsterdam et que la populace pille et brûle les maisons des bourgmestres, Louis XIV accorde à Jean Bart, plus en faveur que jamais, un congé de trois mois pour venir à Versailles lui faire sa cour. Le congé expiré, Bart n'est pas plus tôt de retour à Dunkerque que le roi lui signe un brevet de pension de deux mille livres et, bien que François Bart n'ait que dix-neuf ans d'âge et deux ans seulement de grade d'enseigne, il le nomme lieutenant de vaisseau le 1er janvier 1696.

CHAPITRE IX

UNE RUDE CAMPAGNE DANS LE NORD

Les vitres tremblent ; quelques-unes se brisent : par trois fois, tous les canons de la ville ont tonné. Puis, par trois fois, c'est le tour des canons des forts. Leurs décharges saluent un roi en exil. Jacques II Stuart arrive de Saint-Germain-en-Laye, où Louis XIV lui offre une hospitalité royale. Sous la conduite de M. de Gabaret, lieutenant général des armées navales du roi, accompagné du maréchal de Boufflers et d'une suite où se détache la haute stature de Jean Bart, le roi Jacques inspecte rapidement les quais et les nouveaux aménagements du port.

Une expédition n'attend plus que le signal du départ pour replacer le roi déchu sur le trône de ses pères. Boufflers organisa le corps de débarquement ; cent cinquante bateaux pêcheurs et bâtiments de charge réquisitionnés pour le transporter traverseront la mer, sous la garde d'une escadre venue de Brest et rangée sous les ordres de Gabaret. Jean Bart dirigea l'armement de sept vaisseaux : le *Portefaix*, le *Bienvenu*, le *Milford*, le *Jersey*, le *Prince-de-Frise*, le *Zerickzee*, le *Stadenland* : cinq sur sept sont de récents trophées. Gabaret reçut l'autorisation de réquisitionner, le cas échéant, tous les navires corsaires, avec faculté de les faire commander par des officiers du roi.

L'inspection de ces forces par le roi Jacques a lieu le 12 mars 1696, le jour même de son arrivée. Le lieutenant général de Gabaret décide le départ pour le lendemain matin. On ferma le port pour éviter les fuites de l'année précédente. Le secret sera-t-il mieux gardé pour cela ? De part et d'autre, les espions pullulent. La preuve : à l'heure dite, vingt-cinq vaisseaux de guerre ennemis se présentent au rendez-vous devant la rade pour empêcher l'expédition de mettre à la voile. D'autres vaisseaux anglais se concentrent aux Dunes. Une forte escadre sort de la Tamise. Et les forces navales hollandaises croisent sur la mer du Nord.

Que faire ? Gabaret réunit un conseil de guerre. Le ministre lui a recommandé d'y faire entrer Jean Bart et les capitaines qui connaissent bien le port et ses parages. Jean Bart et le maréchal de Boufflers tombent d'accord ; une seule décision s'impose : remonter dans le port les vaisseaux mouillés en rade.

Le roi Jacques comprend que c'en est fait de ses vastes espoirs et de ses beaux projets. Il reprend tristement le chemin de Saint-Germain-en-Laye. Toujours exactement renseignés, les vaisseaux ennemis, sitôt son départ, regagnent la rade des Dunes.

Au tour de Jean Bart d'entrer en scène. Le roi fait armer pour lui sept vaisseaux et frégates d'une homogénéité parfaite et d'une rare finesse de voiles. Les

constructeurs de Dunkerque sont passés maîtres en la matière. Tout ce que le commandant de la nouvelle escadre demande, on le lui accorde : d'abord son corsaire préféré, Joris van Crombrugge, excellent marin et connaissant parfaitement la langue de Norvège ; il servira sur le vaisseau même de Jean Bart. Puis deux gentilshommes anglais, Selby et Trogmorton, dont on éprouva l'utilité pendant la précédente campagne. Et le beau-frère Vandermersch, autorisé à servir en qualité d'enseigne sur le *Mignon*.

En retour, le roi compte que Bart se distinguera. Je suis persuadé, lui écrit Pontchartrain, que vous répondrez à la bonne opinion que le roi a eue de vous quand Sa Majesté vous a donné le commandement de son escadre de Dunkerque, et que vous ferez un si bon usage de ce commandement que vous engagerez Sa Majesté à vous faire de nouvelles grâces.

D'autre part, on place auprès de lui un personnage pour lequel il éprouve une sympathie de plus en plus médiocre : le commissaire ordonnateur Vergier.

Avant tout un épicurien, ami de la bonne chère. Il passe la nuit à table. Le matin, on ne peut le tirer de son lit ; à onze heures, il y est encore. A-t-on besoin de lui ? Il faut se donner toutes les peines du monde pour le rencontrer. Voilà qui n'avance pas les affaires dont il est chargé et ne convient guère à Jean Bart, toujours actif, précis, consciencieux, et à cheval sur les règlements. Quand il travaille, Vergier travaille bien. Il approfondit les questions et les traite avec intelligence. Il possède l'anglais en perfection. Par ailleurs, de l'esprit, de l'érudition, un grand charme dans la conversation. Il dépense l'argent fastueusement. Dans le service, dur, impérieux, insultant ; il se plaît à semer la discorde autour de lui.

D'où sort-il ? Dans son entourage, on n'en sait rien au juste. En fait, fils d'un cordonnier de Lyon, bachelier en Sorbonne et petit collet, précepteur dans la famille d'Hervart, où il reste comme ami. Il y connaît La Fontaine, familier de la maison. Il modèle son épicurisme sur celui du fabuliste et compose, lui aussi, de petits vers, avec plus de facilité et le génie en moins. Par les d'Hervart, il entre dans les bonnes grâces de l'ambassadeur, M. de Bonrepos. Il l'accompagne dans sa mission à Londres. Au retour, Bonrepos obtient pour lui un poste d'écrivain principal dans l'administration de la Marine, en 1688.

Commissaire ordinaire en 1690 à Brest, puis à Rochefort, Vergier gagne la faveur du fils du ministre, Jérôme Phelypeaux, futur ministre lui-même, et qui faisait alors l'apprentissage de ses hautes fonctions. Vergier lui écrit de ce ton : On nous faisait espérer depuis longtemps, monseigneur, que nous aurions l'honneur de vous voir cet été dans ce port, et il y a bien de la cruauté à vous d'avoir trompé nos espérances. Toutes les dames de ce pays, tant vieilles que jeunes, tant laides que belles — car nous en avons de toutes les façons, mais beaucoup plus des premières que des secondes —, aiguisaient soigneusement leurs charmes pour vous plaire. Regards, grimaces de toutes sortes étaient tous les jours étudiés au miroir pour mieux vous toucher, et tout cela temps perdu pour elles : vous remettez la partie à une autre année.

Amabilité pour amabilité : l'apprenti ministre ne demeure pas en reste avec le poète. S'il m'était aussi facile de trouver le temps de vous écrire qu'il vous est aisé de faire de bons vers, vous auriez déjà reçu plusieurs de mes lettres pour vous marquer combien j'ai été charmé de tout ce que vous m'aviez envoyé ; nous n'avons assurément personne dans la marine qui puisse vous disputer le titre de prince de la Poésie maritime, et peut-être même que plusieurs messieurs

de l'Académie française auraient peine à vous le disputer. Ce qu'il y a de plus beau en vous, c'est que vous regardez ce talent comme un amusement d'esprit, et pour faire voir que vous êtes capable de plusieurs choses ; mais faites quelquefois réflexion que la poésie et la folie ne sont pas beaucoup éloignées l'une de l'autre, et que peut-être toute votre sagesse ne serait pas assez forte pour vous servir de contre-poison ; jusqu'à présent, vous n'en avez pas besoin, mais prenez garde aux suites.

En avril 1695, Vergier monte en grade et passe commissaire ordonnateur à Dunkerque. Après le bombardement, le comte de Relingue éprouve des craintes pour le port de Calais et s'y transporte, emmenant les commissaires Lempereur et Vergier. Et le prince de la poésie maritime rime son expédition :

Deux héros affamés de gloire
Volent au secours de Calais :
L'un est armé d'une écritoire,
L'autre a taillé sa plume exprès.
Ce sont deux fameux commissaires,
Gens pleins de valeur et de soin :
Tous deux sont ici nécessaires
Pour supputer les coups de loin.

L'épicurien ne trouve pas à Dunkerque un logement à sa guise. Jérôme Phelypeaux s'occupe de le lui procurer. *En attendant, lui dit-il, je vous conseille, lorsque vous voudrez prendre l'air et rêver à quelque pièce de poésie, de vous promener le long des jetées, surtout quand les vents d'ouest régneront dans la Manche.*

En vue de l'expédition d'Angleterre, Pontchartrain jeta les yeux sur Vergier pour servir à la suite de l'escadre. Son unique occupation devait consister à s'informer exactement de la santé de Jacques II, à pénétrer les sentiments les plus secrets du roi et de lord Middleton, son ministre, à prendre connaissance de toutes les nouvelles d'Angleterre qui leur parviendraient, et à les expédier à Versailles par le courrier même de Jacques II.

L'expédition manque ; le ministre affecte Vergier en la même qualité à celle qu'entreprend Jean Bart. L'escadre fine de voiles fera sans doute des prises importantes : le commissaire se transportera sur chacune, posera ses scellés sur les écoutilles, coffres et armoires, et demandera au commandant les ordres nécessaires pour empêcher tout pillage. S'il s'en produit, le roi s'en prendra à lui. En cas qu'il ne puisse les empêcher, il en dressera procès-verbal. Aux instructions officielles, Jérôme Phelypeaux ajoute les siennes : que le poète utilise ses loisirs durant la campagne *à s'égayer à faire quelquefois des ouvrages d'esprit*, qu'il prie l'auteur de lui communiquer.

En vérité, l'escadre est la plus belle, la plus homogène, la plus rapide que Jean Bart ait encore commandée. Elle comprend le *Maure*, de cinquante-quatre canons, qu'il monte en personne ; le *Jersey*, de quarante canons, capitaine d'Oroigne ; l'*Adroit*, de quarante-quatre canons, capitaine Hurault de La Villeluisant ; le *Mignon*, de quarante-quatre canons, capitaine de Saint-Pol Hécourt ; l'*Alcyon*, de trente-huit canons, capitaine de Saint-Pierre ; le *Comte*, de quarante canons, capitaine de Salaberry de Benneville ; le *Milford*, de trente-six canons, capitaine de Court de La Bruyère : enfin un brûlot, le *Tigre*, capitaine de La Pomarède, revenu depuis six mois des prisons de Plymouth.

Le roi laisse ses coudées franches au commandant : Je vous fais cette lettre pour vous dire que prenant une entière confiance en votre fidélité, votre capacité et votre affection pour mon service, je vous laisse la liberté d'employer les vaisseaux qui composent l'escadre de la manière que vous le jugerez à propos pour interrompre le commerce de mes ennemis et faire une plus grande diversion de leurs forces de mer. Vous aurez dans la course que vous devez faire de grands objets dont le succès peut porter des coups très sensibles à mes ennemis. Après avoir énuméré les diverses flottes qu'il a chance de rencontrer et lui avoir donné la liberté de brûler les prises qu'il ne jugera pas à propos de ramener, le roi conclut : Je ne vous ferai pas cette lettre plus longue, me remettant à ce que vous jugerez à propos de faire pour l'emploi des vaisseaux que vous commandez, et ne doutant pas que vous ne répondiez à ma confiance et à la bonne opinion que j'ai eue de vous. Il ne me reste qu'à prier Dieu qu'il vous ait, monsieur Bart, en sa sainte garde.

Quoi de plus délicatement flatteur ? Quoi de plus excitant pour l'amour-propre de celui qui reçoit de Louis XIV une lettre conçue en de pareils termes ? Un trait s'y ajoute. Lors de son dernier séjour à Versailles, le roi dit à Bart :

— Monsieur Bart, vous n'avez pas été aussi heureux cette campagne que les précédentes.

Ce trait l'a piqué au vif. Il fera l'impossible pour prendre sa revanche et justifier la confiance qu'on lui témoigne. D'ailleurs, Pontchartrain déclare :

— Je suis persuadé qu'il réussira, car, outre qu'il est très capable, il est aussi fort heureux.

En tous cas, il fait le nécessaire pour aider à la fortune.

Il invente des prétextes pour retenir les neutres suspects de transmettre des renseignements aux vaisseaux du blocus. Il veille à ce que l'on réunisse en Norvège des vivres pour son escadre, dont le salut peut dépendre du ravitaillement qu'il s'y procurera lorsqu'il y relâchera. Pour que l'intendant Céberet, successeur de Patoulet, sache où lui adresser tous avis utiles, il lui remet un mémoire des croisières qu'il projette. On a récemment surpris le secret des signaux que se font entre eux les corsaires de Flessingue ; il reçoit une copie de ce code. De Dunkerque, de Boulogne et de Calais, partent chaque jour des bâtiments légers ; ils vont à la découverte ; on centralise leurs rapports aux mains de Jean Bart. Les vingt-deux vaisseaux anglais du contre-amiral Bembow et quinze vaisseaux hollandais détachés de l'escadre de l'amiral van Zyll sont mouillés hors des bancs et guettent sa sortie : il déclare ne pas s'en embarrasser. Tous les officiers de l'escadre ont une très grande confiance en leur commandant et s'assurent que s'il entreprend de passer, qu'il le fera. Enfin les autorités de terre et de mer prennent des mesures exceptionnelles pour assurer la rapidité de l'embarquement de ses équipages au grand complet, car c'est toujours une question, l'heure venue, que de décider les marins à rallier le bord.

La tradition est là : avant le départ, on fait foyus. Ainsi appelle-t-on la ripaille des matelots au moment de prendre la mer. Près de trois mille hommes dépensent d'un seul coup et jusqu'au dernier sou les avances qu'ils viennent de toucher. Ils parcourent les rues par bandes, bras dessus, bras dessous, équipés de neuf, riant et brailant, sonnante de la trompe, battant du tambour, brandissant des drapeaux, des banderoles, des flots de rubans. Ils encadrent les soldats de terre destinés uniquement à combattre à bord des vaisseaux, et qui butent en marchant, les jambes prises dans les lourdes bottes de mer qu'on leur a

distribuées et dont ils n'ont pas l'habitude. Ils envahissent les tavernes et les mauvais lieux, qui regorgent de monde et retentissent de cris, de chants, de jurons. La bière coule à flots. Une rumeur énorme emplit la ville, court par les rues et les ruelles, tourbillonne sur la grand'place, grimpe à l'assaut des clochers et des tours, accompagne le vent qui fait virer les girouettes, glisse à la surface des canaux, dévale vers le port, et meurt au loin sur la vaste plaine flamande ou sur les flots de la mer du Nord.

Du haut de la Tour, le guetteur lance ses appels dans son porte-voix : nul ne l'écoute. Le clinqueur qui [clingue](#) avec un marteau d'ivoire sur un plat de cuivre à tous les carrefours pour sonner le ralliement n'a pas plus de succès. Nul ne se presse d'obtempérer. Quelques-uns, des malins, se cachent jusqu'au départ des vaisseaux, une fois leurs avances gaspillées, pour se faire embaucher par un autre capitaine et en toucher de nouvelles sans avoir pris la mer.

Ils n'ont pas beau jeu, cette fois. Car voici la nouveauté : la troupe perquisitionne dans les cabarets et dans toute maison suspecte de recéler des marins de l'escadre. Le comte Du Châtelet-Lomont, commandant militaire, frappe de vingt livres d'amende quiconque dissimulera chez soi un matelot français, c'est-à-dire soumis aux classes, car à Dunkerque il existe une écume venue de tous les ports du monde qui s'ajoute aux matelots flamands du cru, indisciplinés de nature, et que l'on désigne en bloc sous la dénomination d'[étrangers](#). On ne les soumet pas à l'inscription maritime. Le ferait-on ? Ils s'envoleraient vers d'autres cieux. Or, on a un intérêt majeur à les garder pour l'équipement des corsaires armés par des particuliers. Pour garnir les vaisseaux du roi, Colbert implanta jadis dans le pays des gens de mer picards : ils ne suffisent pas ; il faut encore recruter des inscrits dans les autres ports du royaume. De là l'amende prescrite par le commandant militaire, qui se complète par l'ordre de condamner à servir sur les gardes-côtes avec une solde diminuée ceux qui n'auront pas rejoint le bord en temps utile.

Au début de mai, les vaisseaux de l'escadre descendent en rade. Un petit canot venu du large s'approche à un mille de distance ; l'amiral Bembow en personne le monte, pour être plus sûr de les reconnaître exactement. A la direction du vent, à la hauteur de la marée, il estime que l'escadre sortira par la passe du nord. Il y concentre tous les vaisseaux dont il dispose ; il ne lui en reste plus pour garder les passes de l'ouest et de l'est. Le temps, fort beau et clair ce jour-là, 16 mai 1696, se gâte le lendemain. Un brouillard s'élève. Par mesure de précaution, Bembow détache un navire qui surveillera la passe de l'ouest. Personne ne lui signale rien. Le 18, il envoie une découverte aux nouvelles : elle trouve le nid vide et la rade déserte. L'escadre du nord s'est envolée pendant la nuit.

A dix heures du soir, Jean Bart, [bien content de commander une si belle escadre](#), mit à la voile, les hommes qui servent les pièces tenant le boutefeu allumé à la main. Le maréchal de Villeroi, le cœur serré, assiste au départ du bout de la jetée. Il voit la silhouette des vaisseaux se fondre dans la nuit.

Puisque la passe du nord est gardée et celle de l'ouest surveillée, Jean Bart n'hésite pas à filer le long du rivage pour sortir par la passe de l'est. Bembow est joué. Au jour, il peut courir s'il a des jambes : l'escadre française a pris une telle avance qu'il ne songe même pas à la rattraper. Comme de coutume, elle entraîne dans son sillage une volée de corsaires, Gaspard Bart, commandant la *Revanche* et Jacob Rogier, commandant la *Fouine*, donneront bientôt de ses

nouvelles, et d'autres, qui auront pris part à l'action et débarqueront des blessés, les capitaines Charles Baeteman, Nicolas Kieken, Jean Saes et Pierre Glasson.

En haute mer, Jean Bart rencontre des danois et des suédois. Ils lui signalent deux grosses flottes hollandaises prêtes à partir ou déjà en route, l'une de la Baltique, l'autre du Vlie. En conséquence, il établit sa croisière tantôt entre le Vlie et le sud du Dogger-Bank, tantôt entre le nord du Dogger-Bank et le cap Derneus, qui forme l'extrémité méridionale de la Norvège. Puis, les deux flottes signalées devant nécessairement passer entre le Dogger-Bank et le Vlie, l'une à l'arrivée et l'autre au départ, il s'en tient définitivement à cette dernière croisière.

Le 12 juin, deux des corsaires qui l'accompagnent, Jean Saus et Pierre Glasson, commandant les barques-longues le *Saint-Jean* et les *Deux-Frères*, partent en reconnaissance. Le 17, vers sept heures du soir, on aperçoit à six lieues de l'escadre, qui est elle-même à six lieues à l'ouest du Vlie, un grand nombre de voiles. Serait-ce la flotte attendue de la Baltique ? Oui, déclarent quatre navires danois venant de Norvège et qui l'ont doublée. Elle compte, disent-ils, quatre-vingts bâtiments marchands escortés par trois vaisseaux anglais de cinquante à soixante canons, et deux hollandais de trente à quarante.

Vers minuit, Jean Saus et Pierre Glasson rallient l'escadre. Ils annoncent qu'après avoir découvert la flotte hollandaise de la Baltique, ils l'ont gardée de près depuis cinq jours, la harcelant dans l'espoir de lui enlever quelque prise, mais ils n'y réussirent pas, les navires menacés se réfugiant aussitôt auprès des vaisseaux de guerre. Ils rectifient les chiffres précédemment indiqués par les danois : la flotte compte cent douze navires marchands, l'escorte cinq vaisseaux hollandais de vingt-quatre à quarante-quatre canons. A cette heure, elle n'est plus qu'à trois lieues de l'escadre.

Jean Bart réunit son conseil de guerre. Ses capitaines adoptent d'enthousiasme le plan qu'il leur propose : au lieu de s'amuser à une canonnade qui donnerait aux marchands le temps de se sauver, on ira droit aux vaisseaux de guerre, et on les abordera vigoureusement. Le *Milford*, le *Tigre* et les corsaires profiteront du combat qui occupera les vaisseaux d'escorte pour entrer dans la flotte, rançonner et amariner le plus de navires qu'ils pourront, et couper leurs manœuvres pour les mettre dans l'impossibilité de s'enfuir.

A la pointe du jour, Jean Bart reconnaît la marche de la flotte hollandaise. Elle a commis l'erreur de prendre les vaisseaux français pour des anglais ou des hollandais, et porte droit dessus parce que sa route l'y oblige pour entrer dans la Meuse. Jean Bart court deux bordées pour lui gagner le vent, fait le signal d'abordage et arrive vent arrière. Le *Jersey* tient la tête, suivi de l'*Alcyon*, du *Maure*, du *Mignon*, de l'*Adroit*, du *Comte* et du *Milford*. Les ennemis se tiennent étroitement serrés dans l'ordre de bataille suivant : le *Comte-de-Solms*, trente-huit canons ; le *Waldam*, trente-huit canons ; la *Maison-de-Ville-de-Harlem*, quarante-quatre canons ; le *Den-Arent*, vingt-quatre canons ; le *Sæstdyk*, quarante-quatre canons. Le pavillon du chef d'escadre Rutgert Bucking flotte au mât de la *Maison-de-Ville-de-Harlem*.

Au passage, le *Maure* envoie la bordée de ses canons et la décharge d'une mousqueterie bien nourrie au *Den-Arent*, le plus faible des hollandais, et lui tue son capitaine, Halewyn ; le *Milford* n'aura plus ensuite que la peine d'amariner ce navire. Puis, se faisant précéder d'une autre bordée, le *Maure* vient à l'abordage de la *Maison-de-Ville-de-Harlem*. Le volontaire anglais Trogmorton y prend pied

le premier. Le chef d'escadre Rutgert Bucking résiste avec opiniâtreté, mais il est tué, et à neuf heures son vaisseau se rend. L'attaque coûte la vie au capitaine en second du *Maure*, le chevalier de Kergrais.

Le *Jersey* s'empare vivement du *Comte-de-Solms* ; il perd à l'abordage le capitaine de frégate de Bouchard ; le capitaine ennemi, Anthony Manart, grièvement blessé, se rend. Blessé aussi le capitaine Sweers, du *Waldam*, pris par l'*Alcyon*, qui perd le sous-brigadier Fremet, des gardes de la marine. Quant au *Mignon*, il prolonge le *Søestdyk*, mais reçoit une magistrale bordée qui coupe ses manœuvres et brise sa barre de gouvernail. Il s'ensuit pendant une heure, et vergue à vergue, une canonnade réciproque. Le premier, le hollandais réussit à ralinguer ses voiles. Il en profite pour gagner au vent, mais de si près que son beaupré s'engage dans l'arrière de son adversaire. Le *Mignon* saisit son avantage, et lui lâche une bordée [si à propos](#) que le *Søestdyk*, complètement désarmé, comptant trente-quatre tués et dix-huit blessés, ne peut plus qu'amener son pavillon.

Pendant l'action, les corsaires donnent dans la flotte marchande. Charles Baeteman fait quatre prises ; Jean Saus, trois prises et trois rançons de douze à dix-neuf cents florins ; Pierre Glasson, trois prises et deux rançons de cinq à six mille livres de Hollande ; et Nicolas Kieken, une prise qui sera reprise et ne parviendra pas à Dunkerque.

A leur tour, les vaisseaux de l'escadre font amener les marchands à coups de canon. Ils mettent leurs chaloupes à la mer pour les amariner ainsi que les vaisseaux de guerre.

Or, au début du combat, on avait signalé à Jean Bart une flotte marchande beaucoup plus nombreuse que celle qu'il attaquait : la flotte du *Vlie*, qu'il guettait aussi bien que celle de la Baltique. Au bruit du canon, elle disparaît, mais à sa place surgit la puissante escorte dont l'Amirauté de Hollande la gratifia : treize vaisseaux de guerre et un brûlot, sous les ordres du commandeur Arnold Manart. Cette escadre toute fraîche, et trois fois plus forte que la française, arrive dessus vent arrière.

Dans cette situation critique, Jean Bart déploie le sang-froid le plus lucide et le plus courageux. Il donne l'ordre de mettre en panne. Il retire de ses prises les équipages qu'il vient d'y établir. L'incident permet à une soixantaine de navires hollandais de s'échapper, mais il incendie le reste. Il encloue les canons et mouille les poudres du *Den-Arent*, qu'il charge de douze cents prisonniers, lesquels lui promettent de renvoyer la frégate à Dunkerque quand elle les aura débarqués à Amsterdam. Pour s'assurer de leur parole, il garde tous les officiers-majors et deux cent trente blessés.

Au début du combat, le commandeur Arnold Manart était éloigné de trois lieues de l'escadre française. En ce moment, il n'en est plus qu'à une demi-lieue et commet la faute de mettre en panne pour tenir conseil. A la vue des flammes qui montent, il fait servir et recommence sa chasse.

Alors, Jean Bart exécute une manœuvre d'une audace et d'une précision admirables. [L'histoire de la marine](#), écrira l'excellent historien d'Hamécourt, [fournit peu d'exemples d'une manœuvre aussi fière et aussi hardie](#). Il attend froidement que les vaisseaux de guerre incendiés par son ordre soient consumés ; il attend que l'escadre qui le poursuit soit à deux portées de canon seulement de la sienne, pour se décider à faire servir à son tour et à s'éloigner, laissant la

mer couverte de quarante bâtiments en feu. Mais tandis que les ennemis cinglent, toutes voiles dehors, il ose se retirer sur ses deux huniers seulement !

La chasse dure toute la nuit. A l'aube, sur les quatorze unités de l'escadre de Manart, on n'en aperçoit plus que trois à l'horizon. A six heures du matin, on n'en distingue plus une seule.

A cette occasion, l'intendant Céberet écrira justement à son ministre, en employant des termes dont la mesure accentue la force : **Mondit sieur Bart me paraît fort sûr dans sa connaissance et entreprend plus hardiment qu'un autre dans ce qu'il sait.** Pontchartrain et Colbert de Croissy communiquent au roi la nouvelle du combat le 25 juin ; Louis XIV témoigne une telle joie de cette affaire que Dangeau en note l'expression sur son journal.

En Hollande, la populace s'en prend à Guillaume d'Orange et réclame la paix à grands cris. L'épouvante règne sur la mer du Nord. Les pêcheurs ne s'y aventurent plus et abandonnent leur pêche, tant qu'ils savent l'escadre de Dunkerque tenant le large.

Elle recommence à croiser entre le cap Derneus et la pointe nord du Dogger-Bank. Quatre bâtiments danois en route pour l'Angleterre, arraisonnés par elle, la débarrassent de la plupart de ses prisonniers qu'ils embarquent. Malgré cet allègement, Jean Bart ne pourra plus garder bien longtemps ces parages ; l'eau va lui manquer, la fièvre et le scorbut lui couchent cent quatre-vingts hommes. Une relâche s'impose. L'escadre entre au port de Conkalf le 3 juillet.

On installe une partie des malades dans des maisons particulières ; on dresse des tentes pour abriter les autres. On débarque le reste des prisonniers ; quelques-uns, Dunkerquois ou Italiens retenus de force par les Hollandais, demandent à servir sous les ordres de Jean Bart. Les équipages s'activent aux réparations dont les vaisseaux ont grand besoin. On y charge les vivres qu'avant le départ de Dunkerque l'ordre fut donné de réunir et de préparer.

Après le combat du 18 juin, Jean Saus et Pierre Glasson conduisirent leurs prises à Dunkerque. Ils n'entrèrent pas en relâche et continuèrent leur course. Ils viennent de faire deux nouvelles prises, quand un violent coup de vent les oblige à fuir devant lui et à se réfugier à Conkalf. Les autorités du port, en manière de bienvenue, envoient des garnisaires occuper leurs prises. Quelque temps auparavant, un corsaire de Dunkerque, qui reçut le même traitement, s'éclipsa avec sa prise, les garnisaires compris. Les Danois usent de représailles et suscitent aux navires français toutes les difficultés imaginables. Saus et Glasson profitent de la présence de Jean Bart pour lui faire leur rapport. Il intervient énergiquement en leur faveur, et se démène si bien qu'il obtient la levée des garnisaires et l'autorisation pour les deux corsaires de s'en aller avec leurs prises. Il ne peut empêcher la malveillance d'un pilote danois d'en échouer une et prête les chaloupes de l'escadre pour procéder au renflouement. Il leur a confié, pour la rapporter en France, la relation de son combat.

A peine sont-ils partis qu'arrive la *Railleuse*, du capitaine Jamain. De gros vaisseaux de guerre anglais ont également relâché à Conkalf. Cette fois, c'est eux qui menacent la frégate française de mauvais traitements ; ils menacent même de s'en prendre à Jean Bart, qui défend son compatriote, et à son escadre. A vrai dire, ils trouvent à qui parler. Cependant, bien que le roi de Danemark ait donné des ordres pour le respect de la neutralité entre les belligérants dans les ports de sa domination, Louis XIV sait ce qu'en vaut l'aune lorsqu'il s'agit de ses sujets, et s'inquiète de la situation de l'escadre. Il faudra

pour le rassurer la nouvelle que Jean Bart, **attentif et prompt à profiter du premier vent propre pour sortir**, a repris la mer.

Il s'établit entre les îles Shetland et le cap de Stade, à l'affût de la flotte des baleiniers revenant du Groenland, et de la flotte de Moscovie. De nouveau, les vents soufflent en tempête. Il dérive à la cape jusqu'au 64e degré de latitude nord. Il subit encore quatre coups de vent extrêmement violents ; le *Maure*, le *Mignon*, l'*Alcyon* et le *Comte* reçoivent des avaries graves. Pour comble de malheur, un navire suédois arraisonné par Jean Bart, qui lui laissa continuer sa route, signale à la flotte de Moscovie le danger qui la menace, et cette flotte règle sa marche de telle sorte que l'escadre la manque de quelques heures. Les vivres diminuent. Qu'un accident, des vents contraires ou la rencontre d'une force ennemie, retarde le retour, et l'on risquerait d'en manquer. La sagesse conseille de rendre le bord.

Le commissaire Vergier opine en ce sens. Pour un épicurien de sa trempe, la vie manque de charmes parmi ces combats et ces tempêtes. Il aime la bonne chère et en est réduit à de la viande mal cuite, à du biscuit où les vers ont fait leur apparition ; l'eau qu'on lui donne à boire se gâte et d'innombrables animalcules la polluent. Son caractère, habituellement rugueux dans le service, n'en reçoit aucun adoucissement. Il remarque que le suif destiné aux sondages fond avec une rapidité déconcertante. Il en présente l'observation à Jean Bart, qui lui explique la nécessité de sonder fréquemment en ces parages remplis d'écueils, et, pour lui permettre de s'en rendre compte de visu, promet de le faire avertir chaque fois qu'on jettera la sonde. Vergier s'éloigne sur cette assurance. Et Jean Bart donne l'ordre de répéter fréquemment l'opération la nuit suivante. Vergier, réveillé à tout bout de champ, finit par s'impatienter et s'écrie, furieux :

— Qu'on sonde tant qu'on voudra, et qu'on me laisse dormir !

Les officiers de mer, leur commandant tout le premier, s'ébaudissent fort de cette déconvenue de l'officier de plume.

Il se console avec sa muse, suit le conseil de Jérôme Phelypeaux, et chante ses déboires sur le même ton que jadis le poète Eustache Deschamps dans une circonstance semblable :

Quant au succès de notre longue course,
Longue en effet, puisque si près de l'Ourse
Avons couru, qu'avec frémissements
Nous entendions ses affreux hurlements,
Pas ne saurions en dire chose aucune
Sinon que vents sans cesse courroucés,
Flots en fureur jusqu'aux cieux élancés
Du sein profond du féroce Neptune
Ont rudement nos vaisseaux éprouvés.
Car, au surplus, depuis longtemps savez
Que cinq mois a qu'en la plaine liquide,
Contre la gent chez qui le Rhin rapide
Finit son cours, tant avons bataillé,
Par feu, par fer tant avons travaillé,
Que des deux parts plusieurs sont morts aux peines,
Et sont gisants aux ventres des baleines.

Puis, dans l'élan d'une méditation philosophique, il consigne cette réminiscence classique :

Raison avait le délicat Horace
Quand il disait qu'en guise de cuirasse
Devait avoir sur le cœur triple acier
Cil qui tenta de siller le premier
Le sein des mers sur un vaisseau fragile.

Hélas ! Les regrets sont superflus ! Ils s'aggravent des retards imprévus apportés au retour. Le 1er septembre, Jean Bart, crainte d'être affalé à la côte par la dérive, prend le parti de mouiller à seize lieues nord-ouest du Texel. Une voie d'eau inquiétante se déclare à bord du *Tigre* ; l'équipage ne suffit pas à la manœuvre des pompes ; on prélève quatre hommes sur chacun des autres vaisseaux pour le renforcer. Le lendemain, au petit jour, une flotte paraît à sept lieues au vent : treize vaisseaux de guerre s'en détachent et fondent sur Jean Bart vent arrière. Comment résister à une force pareille ? Il n'y faut même pas songer. Il donne l'ordre d'appareiller, et se retire. Repris dans une nouvelle tornade, rejeté au nord, nulle autre ressource que de se réfugier à Conkalf encore une fois.

Il raccommode ses vaisseaux, se rafraîchit et reprend la mer vingt jours plus tard, le 24 septembre. Et le problème se pose : comment traverser la mer du Nord couverte d'escadres lancées à ses trousses ? Le 28, huit vaisseaux hollandais de cinquante à soixante-dix canons manœuvrent pour lui couper la route du nord-est, et quatre vaisseaux anglais pour lui couper celle du nord-ouest. Il leur échappe. Le lendemain, le contre-amiral Bembow lui appuie une chasse terrible avec deux escadres de quatorze et de six gros vaisseaux ; il s'efforce de l'envelopper et, à un moment, le serre de si près que ses deux vaisseaux de tête ouvrent le feu sur le *Comte* et sur le *Mignon*. Par bonheur, Bembow ordonne une fausse manœuvre. Jean Bart en profite. La nuit tombante achève de le tirer d'affaire. Il fait le signal de revirer et exécute le mouvement : ses capitaines ne l'aperçoivent pas. Séparé des autres, le *Maure*, le 30 au matin, donne en plein dans sept vaisseaux anglais en croisière au nord de Dunkerque. Quatre le joignent d'assez près. Il leur glisse entre les mains. Trois persistent à le poursuivre, et ne l'abandonnent qu'en vue de terre.

A une heure, il mouille heureusement devant Dunkerque. Les autres vaisseaux de l'escadre rendent le bord le même jour : [de sorte, écrit Céberet, que tout est, Dieu merci, revenu à bon port, malgré les fourmilières de vaisseaux ennemis au travers desquels il a fallu passer.](#) Que d'adresse et de bonheur pour les éviter !

L'escadre débarque deux cents malades, preuve de la rudesse de la campagne.

Vergier pousse, en vers, un grand soupir de soulagement :

Puisqu'enfin nous voici de retour dans le port,
Et que je me vois, grâce au sort,
Sauvé des vents, des flots, champs féconds où moissonne
A pleines mains l'avidie mort,
Et, qui plus est, de l'ennui qu'en personne,
J'ai tête à tête, au fond du nord,
Entretenu cinq mois sur un fragile bord,
Au dieu des vents et des tempêtes,
Au terrible Neptune, aux fougueux Aquilons,
Rendons grâce et leur immolons
Leur victime chérie et vouée à leurs fêtes.

Il se console à table des privations qu'il endura. Il conserve cependant quelque rancœur de ses rapports avec Jean Bart, sur qui son caractère et ses procédés ont produit une impression fâcheuse. Jean Bart lui-même ne brille pas par l'aménité de son caractère, et il apparaît certain dès maintenant qu'il ne manquera pas la première occasion de causer des désagréments au prince des poètes de la Marine.

Si l'on résume les résultats pratiques de la campagne, on constate qu'avec son escadre légère, Jean Bart a pris ou détruit cinq vaisseaux de guerre ennemis, brûlé quarante bâtiments marchands et fait douze cents prisonniers. Les pêcheurs de harengs ne se risquèrent à sortir qu'en nombre infime et sous l'escorte de vingt vaisseaux de guerre. Recevant la nouvelle qu'il tenait la mer, une grande flotte de Moscovie escortée de huit vaisseaux n'osa pas terminer son voyage et rebroussa chemin. La grande flotte de la Baltique n'accomplit qu'un seul voyage au lieu de trois ou quatre qu'elle fait habituellement, et encore elle ne s'y décida qu'avec le convoi d'une puissante escorte. La flotte des Indes, au lieu de suivre sa route normale, alla reconnaître les Orcades et les côtes d'Ecosse avant de rendre le bord aux Pays-Bas ; elle échappa de peu. Pendant cinq mois, les ennemis durent entretenir sur la mer du Nord cinquante-deux vaisseaux de guerre répartis en trois escadres. Jean Bart en traversa vingt-deux anglais pour sortir de Dunkerque et trente-trois hollandais pour y rentrer. Grâce à lui, qui détourna sur son escadre tout l'effort militaire des alliés, les corsaires de Dunkerque, suivant leur tactique traditionnelle, se groupèrent au hasard des rencontres en escadres volantes, jusqu'à quinze de compagnie, et ravagèrent impunément les Mers Etroites.

Les marins et les marchands de Hollande, consternés, s'en prennent à l'Amirauté d'Amsterdam qui, à son tour, s'en prend à Guillaume d'Orange et à Heinsius. Ils paient les denrées du Nord à des prix exorbitants. Plus haut que jamais, le peuple réclame la paix.

Son escadre désarmée, Jean Bart assure l'intérim du commandant de la Marine, le chef d'escadre comte de Relingue, absent.

Et le 1er avril 1697, Louis XIV appose sa haute signature au bas d'un parchemin sur lequel on lit :

Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre, à tous ceux qui verront ces présentes lettres, salut. Notre cher et bien aimé le sieur chevalier Bart, capitaine de vaisseau, nous a rendu pendant plusieurs années des services importants, et les prises qu'il a faites sur nos ennemis avec tant de valeur et de bonne conduite ont été si utiles au bien de l'Etat pendant la cherté des vivres, qu'après lui avoir donné plusieurs commandements d'escadres de nos vaisseaux dans les mers du Nord, dont il s'est acquitté avantageusement pour la gloire de nos armes, il est juste de joindre aux fonctions de chef d'escadre qu'il a si bien remplies la qualité et les avantages qui en dépendent. A ces causes et autres nous mouvants, nous avons icelui sieur chevalier Bart commis, ordonné et établi, et par ces présentes signées de notre main commettons, ordonnons et établissons, chef d'escadre de la Province de Flandres à la place du sieur marquis de Langeron que nous avons fait lieutenant général.

Le Magistrat de Dunkerque, grand bailli et échevins, ne manquent pas à la tradition que l'on observe en pareil cas depuis un temps immémorial : en grande cérémonie, dans la salle des fêtes de l'Hôtel de Ville, ces messieurs présentent à Jean Bart, enfant de la Cité, les vins d'honneur de la Ville.

CHAPITRE X

LE VOYAGE DE POLOGNE

Sa Majesté connaît par expérience fondée sur plusieurs actions éclatantes combien l'escadre qu'elle envoie tous les ans dans le Nord a contribué jusqu'ici au bien de son service et à la gloire de ses armes. Ainsi on est persuadé que son dessein est de continuer cette année un armement dont elle connaît toute l'utilité, et de fortifier cette escadre même jusqu'au nombre de douze frégates, afin que par cette augmentation elle soit en état de tenter plusieurs entreprises et de profiter utilement de plusieurs conjonctures favorables qu'elle a été obligée de laisser échapper les années précédentes.

Cependant, il est vrai de dire que lorsque cette escadre, en évitant adroitement les occasions trop inégales, s'est contentée de tenir la mer dans une espèce d'inaction, elle n'en a pas moins été utile à Sa Majesté, car les victoires les plus éclatantes ne sont pas toujours les plus heureuses, et il est souvent plus utile de répandre l'alarme parmi les ennemis que de chercher à les combattre.

Et cette conclusion, après l'énumération des résultats obtenus par l'escadre du Nord pendant la campagne de 1696 :

Si cette escadre se trouve composée de douze vaisseaux, elle sera en état de tout entreprendre et de causer une diversion d'autant plus nécessaire que Sa Majesté, n'ayant point ailleurs d'armée navale, elle ne saurait trop attirer les forces des ennemis dans le Nord, où elle n'a rien à appréhender ni pour le commerce ni pour les côtes de France. D'ailleurs elle assurera par là les armements des particuliers de Dunkerque, et bien que celui-ci Lui soit à charge, il pourra faire des prises beaucoup au delà de ce qu'il aura coûté.

Ce projet pour la campagne de 1697 est le fruit de la collaboration de Jean Bart et de l'intendant Céberet.

On en tient compte à la Cour. Des ordres arrivent pour l'armement sinon des douze unités demandées, au moins de dix vaisseaux et frégates : le *Maure*, le *Stadenland*, le *Mignon*, le *Jersey*, le *Comte*, le *Milford*, l'*Alcyon*, l'*Adroit*, les *Jeux* et le *Tigre*. Afin d'éviter les désertions et les retards au moment de

l'embarquement des équipages, on imagine un procédé radical : on lève des matelots à Dieppe et à Fécamp ; sous la garde de deux archers envoyés par l'intendant de Dunkerque, on charge leurs hardes sur des charrettes ; les charrettes se mettent en route, suivies par les propriétaires des hardes qu'elles transportent. A l'arrivée à Dunkerque, on entrepose le tout sur le vaisseau ancré au milieu du port et battant pavillon de l'amiral de France, que l'on appelle le vaisseau-amiral et qui sert à la police du port. Un lieutenant et un enseigne, désignés par Jean Bart, assurent la garde de ce personnel, que, le moment venu, on répartira à bord des vaisseaux de l'escadre.

L'opération s'accomplit au mois de juin. Elle provoque des plaintes de la part du chef d'escadre : il estime que la qualité des hommes n'est pas fameuse, surtout de ceux qui lui furent attribués pour le *Maure*, qu'il commandera. Il réclame le changement de vingt-cinq de ces hommes qui ne valent littéralement rien. Il affirme que, si on voulait bien s'en donner la peine, on pourrait trouver en vingt-quatre heures deux à trois cents bons matelots français dans la ville.

On dissimule le commissaire Vergier. Les rancunes de la dernière campagne portent leur fruit.

— Il me paraît, explique l'intendant, que le fondement de la plainte de M. Bart vient moins de la mauvaise qualité de son équipage que de quelque petit chagrin qu'il a contre M. Vergier, et qu'il voudrait bien faire embarquer avec lui pour ne lui pas rendre la campagne agréable.

— Le roi, réplique le ministre, ne veut point exposer le sieur Vergier au mécontentement que ledit sieur Bart prétend avoir de lui, et veut encore moins que ledit sieur Vergier se venge du chagrin qu'il peut avoir contre ledit sieur Bart aux dépens de son service, et c'est à quoi il faut que vous remédiez.

L'intendant reçoit l'ordre d'améliorer l'équipage du *Maure*, et Vergier le reproche suivant :

— Vous auriez dû traiter M. Bart mieux que les autres, parce qu'il convient au service du Roi qu'un commandant soit toujours le mieux armé, vu que dans les occasions c'est à lui qu'on s'attache le plus.

Quant à Jean Bart, le ministre l'engage à se défaire de la prévention que les commissaires ont voulu le traiter plus mal que les autres. On renforce son équipage de douze matelots choisis, douze **bons hommes**, ce qui le calme. On y ajoute le capitaine de brûlot Dhaene, un corsaire flamand affecté au *Mignon* ; on n'en pouvait tirer aucun service sur ce navire, à cause de son ignorance du français. C'est un bon officier, que Jean Bart est heureux d'avoir auprès de lui. On lui donne encore Strickland et Trogmorton, ces deux gentilshommes anglais qui servirent déjà sous ses ordres en qualité de volontaires, et enfin son beau-frère Vandermersch.

Mais alors les autres capitaines, qui n'avaient rien dit jusque-là, se plaignent à leur tour. Leur chef appuie leurs réclamations. On changera donc les hommes des équipages qu'il ne trouve pas bons. **Il est très important que M. Bart soit bien armé** insiste le ministre. Céberet fait de son mieux, et enfin Jean Bart se déclare satisfait.

Il ne sera plus question de Vergier. Jérôme Phelypeaux, devenu ministre à son tour et succédant à son père, recevra tant de plaintes sur son mauvais caractère dans le service qu'il devra le changer de poste. Puis Vergier se retirera à Paris. Il fréquentera la société de son choix. Il s'appliquera à faire bonne chère et à

composer d'aimables petits vers, jusqu'à cette nuit fatale où, sortant de la rue du Croissant, au coin de la rue Colbert, il tombera victime d'un crime crapuleux, assassiné par des escarpes.

Certes, il est plus que jamais de la première importance que Jean Bart soit bien armé ! Rarement les Anglo-hollandais se préparèrent à pareil effort pour le combattre.

D'ordinaire, on procède à l'envoi des vivres et des munitions nécessaires à l'escadre, et que l'on ne peut se procurer sur place, en empruntant la voie de mer ; cette année, il n'y faut plus songer : en mai, le *Fanfaron*, qui apportait de Rochefort des canons de vingt-quatre, est enlevé par l'ennemi ; deux autres frégates tentent le voyage avec un chargement analogue et subissent le même sort. Dans ces conditions, et pour être sûr qu'il arrive à bon port, on achemine prudemment par la voie de terre le vin du Bordelais destiné aux équipages.

L'escadre entre à peine en armement que déjà l'amiral anglais de Beaumont garde la rade avec neuf vaisseaux et deux brûlots. Le 15 juillet, un petit canot opère une reconnaissance jusque devant les jetées : à ce trait, on le devinerait monté par l'amiral Bembow en personne, qui, en effet, renforce de ses quinze vaisseaux les forces de blocus.

Jean Bart ne s'en soucie guère. Il sait par où passer pour leur échapper. Sa seule appréhension est de voir la mer gardée par des vaisseaux mouillés à hauteur de Nieuport et d'Ostende. Il envoie des pêcheurs à la découverte dans cette direction. Ils lui rapportent que l'événement qu'il redoutait le plus s'est produit : non seulement sept vaisseaux jettent l'ancre à l'endroit même où il compte passer, mais encore d'autres sont mouillés de distance en distance le long de la côte de Hollande. Par surcroît, onze des meilleurs voiliers de la flotte anglaise ne cessent de croiser sur ce parcours.

Tous les jours, et plutôt deux fois qu'une, Jean Bart, soucieux, escalade l'escalier de la Tour de Saint-Eloi. De la plate-forme, il observe les mouvements des ennemis. Cette fois, il constate et il avoue l'impossibilité de sortir.

— A moins, dit-il, que le roi ne veuille risquer de perdre ses vaisseaux.

Il le sait : les escadres ennemies ont ordre de les détruire partout où on pourra les surprendre, sauf sous les forts de Suède et de Norvège. Et voici encore, le 30 juillet, quinze vaisseaux hollandais de l'amiral Van der Gœs qui viennent rendre le blocus plus étroit et plus infranchissable. Avec cela, instruits par l'expérience des années précédentes, ils accomplissent précisément la meilleure manœuvre pour le gêner : vingt-quatre anglais, bons voiliers, mouillent à cinq lieues du port ; les hollandais, plus pesants, mouillent de manière à lui couper le chemin dès le départ.

Il apprend maintenant quelle lourde responsabilité pèsera sur ses épaules. Les événements de Pologne tendent à persuader le roi que l'on veut y donner la couronne à François-Louis de Bourbon, prince de Conti. Louis XIV décide que Conti acceptera, et désigne l'escadre du Nord pour le transporter à destination avec sa suite. Plus que jamais Jean Bart se désespère de ne pouvoir sortir : s'il livre combat, l'affaire tournera infailliblement à son désavantage.

Comment faire ? Il s'avise de désarmer les plus gros de ses vaisseaux, le *Maure*, le *Stadenland*, le *Mignon*, les *Jeux* et le brûlot qui ne peut lui être d'aucune utilité. Le bruit s'en répandra inmanquablement en Hollande, et il espère que l'ennemi se relâchera quelque peu de ses précautions. Les vaisseaux qu'il

conserve, les plus légers, allégés encore d'une partie de leurs vivres, lui assurent la facilité de sortir à toute marée, en passant par-dessus les bancs. Ce sont le *Jersey*, le *Comte*, l'*Alcyon*, le *Milford* et la *Railleuse*. L'intendant Céberet souligne la sagesse de ces mesures : **Il ne peut réussir que par industrie, savoir-faire et légèreté des vaisseaux**. Trois de plus ou de moins ne le mettraient pas en état de résister par la force, Pontchartrain à son tour approuve ces résolutions.

Le 26 août, Jean Bart se déclare en état de prendre la mer. Le temps a travaillé pour lui. Bembow s'use à la rude faction qu'il monte. Ses vaisseaux retournent l'un après l'autre aux Dunes pour faire de l'eau. Ils se salissent : les herbes s'attachent et poussent sur leurs carènes, leur enlevant de la vitesse. Les jours diminuent de longueur : deux heures de nuit supplémentaires permettent à Jean Bart de gagner dix à douze lieues d'avance.

Il calcule son temps avec précision, il envisage toutes les éventualités, et la lettre qu'il expédie à Pontchartrain le 2 septembre montre avec quelle sûreté et quelle exactitude il lui faut exécuter sa manœuvre. **Monseigneur, je viens de recevoir tout présentement le courrier que vous me faites l'honneur de m'envoyer. Je suis en état de partir depuis le 26 août, comme j'ai eu l'honneur de vous marquer par ma lettre du 14. Le vent a toujours été bon depuis ledit temps et continue encore. Il aurait été à souhaiter que j'eusse pu mettre à la voile il y a trois ou quatre jours, parce qu'en ce temps-là, la marée venait de meilleure heure, et que mercredi, qui est le jour que Monseigneur le prince de Conti doit arriver ici, elle viendra à deux heures après minuit. Ainsi, Monseigneur, je tâcherai de partir à onze heures du soir si le vent m'est favorable, afin d'avoir trois heures d'avance avant la haute marée, et gagner par là trois heures de nuit, parce que les ennemis sont toujours placés aux mêmes endroits. Si, comme je viens, Monseigneur, d'avoir l'honneur de vous dire, le vent m'est favorable, j'espère passer, du moins il ne manquera pas à mes soins, car je ferai tout mon possible pour réussir et mériter en quelque manière l'honneur que le Roi me fait. Si Monseigneur le prince de Conti pouvait être ici mercredi à six ou sept heures du soir, je pourrais encore mieux prendre mes mesures.** » Il calcule encore qu'il lui faut deux heures pour sortir ses vaisseaux des jetées et les mener en rade : en le faisant au moment de la marée précédant celle où il appareillera, il gagnera ces deux heures, seul moyen d'avoir assez de nuit pour passer et doubler les vaisseaux ennemis avant le jour.

Un brouhaha aux portes et dans la ville : les gens de la suite du prince, avec leurs voitures et leurs bagages, bavards et bruyants. Tandis que Céberet prend ses précautions pour que l'arrivée du prince passe inaperçue, et compte aller au-devant de lui hors la ville en manière de promenade pour éviter les consignes de portes, ces gens éventent sottement le secret du départ. Si Céberet n'arrêtait tous les courriers pour la Flandre et la Hollande, il en résulterait peut-être de graves inconvénients. Heureusement, la nouvelle ne filtre pas.

Conti quitte Paris le 3 septembre. Il dépasse en cours de route deux fourgons expédiés sous la conduite de deux gentilshommes, et qui contiennent un million et demi en espèces d'or et en pierreries. Cette somme s'ajoute aux deux millions de livres en lettres de change que le prince emporte avec soi. L'un des fourgons se rompit à Luzarches ; on le raccommode, mais soixante-sept louis d'or disparaissent. Cet accident provoqua le retard. Quant au fourgon contenant le lit de camp du prince, on ignore ce qu'il est devenu.

A deux heures après-midi, le surlendemain, Jean Bart fait passer ses vaisseaux du port à la rade. L'intendant le voit extrêmement inquiet. Il avait raison d'écrire

: Il ne peut réussir que par son industrie, son savoir-faire et la légèreté de ses vaisseaux. A trois heures, Conti arrive. Céberet le conduit à l'Hôtel de la Marine, maison du roi, où il l'hébergera le temps de son séjour. Pas de réceptions, pas de cérémonies, la consigne en est venue de Versailles, quoique le comte de Relingue ait reçu l'ordre de se présenter pour saluer Son Altesse Royale.

Sitôt les vaisseaux en rade, on y embarque les soixante-dix personnes de la suite du prince ; toutes sont installées à huit heures du soir, sauf deux gentilshommes demeurés à terre avec lui. On compte sur l'arrivée des fourgons d'or et de pierreries dans la nuit. Quant au lit de camp, Céberet prête le sien pour remplacer l'absent.

Jean Bart tient en mains la lettre contenant les instructions du roi : partir le plus tôt possible et obéir au prince en toutes choses. Dans la soirée, il vient à l'Hôtel de la Marine saluer son illustre passager et se mettre d'accord avec lui sur les mesures à prendre.

Le vent s'est élevé dans l'après-midi. Ce soir, il souffle en tempête, coupant les communications avec les vaisseaux en rade. Il aurait rendu le départ impossible si on l'avait fixé à cette nuit. Et maintenant Jean Bart affirme qu'il appareillera le lendemain soir et se montre sûr de passer.

— Si je puis avoir seulement deux portées de canon devant les ennemis, dit-il, je me moquerai d'eux.

Le peintre Hyacinthe Rigaud est venu à Dunkerque broser l'étude qui lui permettra de peindre le portrait du prince de Conti. Il exécute en outre une excellente étude de Jean Bart, laquelle existe toujours, très poussée, très vivante, qu'il utilisera pour le portrait officiel du chef d'escadre, en perruque et en cuirasse, avec sa croix de Saint-Louis et ses armoiries. Ce portrait, le seul exact, a malheureusement disparu ; il en subsiste une bonne gravure exécutée au XVIIIe siècle d'après l'original. La fantaisie des peintres se donne carrière dans les autres.

La tempête se calme. A la fin de la journée du 6 septembre, le vent passe au sud-ouest. Sans perdre une minute, Jean Bart en avertit le prince, qui s'embarque à huit heures du soir dans une chaloupe. Elle le mène à son vaisseau. A minuit, l'escadre met à la voile. Trois corvettes l'accompagnent, la *Volage*, la *Flèche* et la *Nymphe*, commandées par de Nogaret, Du Barailh et d'Aulnay d'Illiers, et réclamées par le prince pour les renvoyer successivement en cours de route avec des nouvelles sûres qu'elles rapporteront en France de sa part.

Avant l'embarquement, Jean Bart confia à Céberet qu'il comptait se diriger sur l'Angleterre pour se mettre hors des vues, puis passer au nord des ennemis qui le guettent. Une fois en mer, il prend conseil du temps et de l'occasion, et se décide pour la route du nord-est. Bembow s'est persuadé qu'il sortira par la passe de l'est. Encore un coup, l'amiral anglais se trompe dans ses pronostics. Lorsque le jour se lève, il distingue à cinq lieues de lui cinq voiles qu'il reconnaît bien. Vite ! Le signal de chasse ! Sa meute s'élançe. A quatre heures, il s'avoue l'inutilité de la poursuite, qu'il arrête pour retourner sur ses pas et réoccuper ses positions de blocus ; en présence du mauvais temps persistant, il les abandonnera définitivement le lendemain. Quatre de ses vaisseaux s'entêtent pendant deux heures encore dans l'espoir de gagner de vitesse la légère et rapide escadre : leur acharnement reste vain.

Et ce même jour, d'Aulnay d'Illiers rentre au port avec sa corvette ; l'intendant pousse un soupir de soulagement en apprenant que l'escadre n'a plus rien à craindre de la multitude de vaisseaux échelonnés le long de sa route pour l'empêcher de passer. Il en expédie la bonne nouvelle à Versailles.

Tout danger n'est pas écarté cependant. Entre la Meuse et les côtes d'Angleterre, l'escadre passe à deux lieues au-dessous du vent de dix vaisseaux de guerre mouillés là, dans l'expectative. Force redoutable ! Que vont-ils faire ? Certes, ils ne vont pas lever leurs ancres ; l'opération prendrait trop de temps. Des haches ! Que l'on coupe les câbles. Hélas ! La force du vent les contraignit à en mettre un si grand nombre dehors qu'ils n'en viennent pas à bout en temps utile. Lorsqu'ils appareillent, il y a beau temps que l'escadre est hors de portée et leur fait la nique.

Parmi les personnages de la suite du prince figure un diplomate de carrière, teinté de lettres, qui sera par la suite ambassadeur extraordinaire au congrès de Ryswick et membre de l'Académie française, François de Callières. Cette rencontre lui donna le frisson. Elle lui suggère une question qu'il se pose d'abord à lui-même, puis à Jean Bart :

— N'y a-t-il pas à craindre d'être attaqués par quelques vaisseaux ennemis supérieurs aux vôtres ?

— Non, répond Jean Bart de son air le plus naturel. Si je me voyais, après un long combat, prêt à succomber, je saurais bien éviter de tomber aux mains de l'ennemi : je mettrais le feu aux poudres et ferais sauter mon vaisseau avec toute sa charge.

Cela dit d'un ton si assuré que Callières, [nourri dans les emplois paisibles du cabinet](#), pâlit d'effroi. A cette vue, Conti, habitué aux périls de la guerre et brave comme tous les princes du sang, part d'un joyeux éclat de rire, qui gagne Jean Bart, lequel s'esclaffe à son tour.

La navigation se poursuit sans autre incident. Un jour de [vents assez frais](#), le prince se sent incommodé du mal de mer. A la Cour, on se demande si la nourriture [à la manière flamande](#) dont le commandant le régale n'y est pas pour quelque chose.

La corvette la *Flèche* se sépare, emportant un paquet de lettres. Par malheur, elle s'ouvre par l'avant sur le Dogger-Bank ; elle se réfugie dans la Meuse, fort mal en point ; une frégate anglaise s'en empare. Son capitaine, Du Barailh, au moment de la capture, jette à la mer les papiers dont il est porteur, et l'ennemi n'en connaîtra rien. La troisième corvette, la *Volage*, a plus de chance. Le 10 septembre, à dix lieues du cap Derneus, elle quitte l'escadre et, cinq jours après, elle peut annoncer à Dunkerque que les vaisseaux sont entrés dans le Sund.

Le château royal de Kronenborg dresse ses tours et ses courtines crénelées sur la rive danoise du détroit. Du haut de ses terrasses, on jouit d'une vue magnifique sur cette eau que sillonnent les navires venant de la Baltique ou s'y rendant ; tous suivent cet étroit passage et y apportent un mouvement, une animation extraordinaires. Sur les bords, pendant la belle saison, la verdure abonde ; des arbres penchent leur feuillage sur les reflets miroitants de l'eau. La côte scandinave borne l'horizon, estompée par des brumes légères.

Le 13 septembre, à la fin de l'après-midi, le temps est clair et serein, le ciel pur ; l'approche du couchant l'inonde de couleurs tendres. Le roi de Danemark, installé sur la terrasse d'un bastion du château donnant du côté de la mer, assiste au

défilé de l'escadre. Par convenance diplomatique, il garde l'incognito. La reine, les princesses et une cour nombreuse l'entourent. D'autres garnissent les tours et les remparts, et la population se presse aux bords du Sund sur une lieue de longueur. A une distance qui n'excède pas la longueur de la cour du château de Versailles, on distingue sur son vaisseau le prince courant à l'aventure, en route pour tenter la fortune, et, à ses côtés, le héros dont les exploits prennent déjà dans l'imagination des peuples un caractère fabuleux.

Les vaisseaux, brillamment pavés, saluent de leur canon ces hauts personnages. Après les saluts réglementaires, le prince de Conti, ayant pris conseil de l'ambassadeur, M. de Bonrepos, qui est venu à bord et se tient à ses côtés, et de Jean Bart, ordonne quinze coups de canon en l'honneur de la reine, à quoi le château répond de neuf coups. Le maître d'hôtel du roi a envoyé de la glace et deux bateaux chargés de rafraîchissements.

Par une coïncidence singulière, une flotte hollandaise de deux cents voiles, escortée par cinq vaisseaux de guerre, sort de la Baltique au même moment. L'escadre de Jean Bart les traverse juste devant le château de Kronenborg. Le spectacle est un des plus beaux qui se puissent voir. Le roi de Danemark ne s'en lasse pas, et reste à le contempler pendant les quatre heures que dure le défilé.

A hauteur de Copenhague, des vents contraires empêchent l'escadre d'avancer. Il lui faut attendre jusqu'au 18 pour aller de l'avant, encore les vents, tout en perdant de leur force, en conservent-ils assez pour ralentir sa marche. Elle ne peut progresser qu'en louvoyant, et n'atteint le port de sa destination que neuf jours plus tard. Sitôt devant le château de Dantzic, Jean Bart échange avec lui les saluts réglementaires.

Le prince de Conti trouve une situation fort différente de celle qu'on lui avait laissé prévoir. Certes, des évêques et des grands seigneurs polonais lui présentent leurs hommages. Mais, à y regarder de près, fort généreux de promesses illusoires et de résolutions qu'ils n'exécutent pas, ils ne montrent d'empressement réel qu'à lui soutirer de l'argent.

Très clairement, par contre, la population témoigne de son hostilité. La ville n'a envoyé personne le saluer. Seule, l'énergie que déploie Jean Bart sauve le prince, et les vaisseaux, d'une situation difficile. Comme on insulte ses bâtiments, comme on maltraite un de ses écrivains, comme on suscite difficulté sur difficulté au ravitaillement, comme on jette à l'eau un de ses officiers que l'on oblige à courir ensuite dans les rues de la ville avec des mousquetaires à ses trousses, avec sa décision et son sang-froid coutumiers, il saisit en rade sept navires dantzicois : mesure radicale qui calme les manifestations hostiles.

Bientôt le prince se rend compte de l'inutilité de son effort. Jean Bart lui fait craindre d'être retenu par les glaces. Il se résigne au retour, d'autant plus volontiers qu'il aurait préféré ne pas quitter Versailles. Son séjour à Dantzic a duré six semaines. Jean Bart donne l'ordre d'appareiller, emmenant les navires dont il s'est emparé ; le prince les laissera en dépôt entre les mains du roi de Danemark. Son vaisseau ayant touché sur un banc près de Copenhague, il débarque, couche à terre et rend au roi une visite incognito. Il se rembarque le 19 novembre.

Nul incident, mais un mauvais temps incessant. Pressé de reprendre pied sur le plancher des vaches, Conti n'attend pas le terme du voyage : l'*Alcyon* le débarque à Ostende le 10 décembre, à l'entrée de la nuit. Il prend la poste pour

Dunkerque où, le temps que l'on change les chevaux, il dîne. Le surlendemain, il est de retour à Paris.

Le guetteur de la Tour signale l'un après l'autre les vaisseaux de l'escadre qui rendent successivement le bord. Pendant leur absence, les puissances belligérantes ont signé les traités de Ryswick. Jean Bart procède au désarmement **avec ordre et diligence**, et l'achève le 30 décembre. Il reçoit alors un congé de deux mois et une gratification de douze mille livres pour l'indemniser des dépenses que lui valut la présence du prince de Conti à son bord. Le prince lui fait présent de son portrait **enrichi de diamants brillants**, un bijou que les héritiers de Jean Bart vendront la coquette somme de 37.716 livres. Enfin le roi lui témoigne sa satisfaction pour la manière dont en tous points il s'acquitta de sa mission, et particulièrement pour la conduite qu'il suivit dans le port de Dantzig, lequel tombera bientôt **dans la disgrâce du roi**, en attendant d'être considéré comme **port ennemi**.

CHAPITRE XI

LES LOISIRS DU TEMPS DE PAIX

Rue de Bar, aujourd'hui rue Royer n° 6, un hôtel de belle apparence, tout neuf, avec ses communs et ses dégagements. Le jeune marin qui, une trentaine d'années plus tôt, léger d'argent mais riche d'espérance, d'intelligence et de courage, faisait ses premières armes dans la guerre de course, arbore aujourd'hui la cornette de chef d'escadre des armées navales du roi sur le vaisseau qu'il monte, a le droit de clouer à son grand mât une énorme croix de Saint-Louis en fer, et timbre des armoiries dont le roi le gratifia, la riche vaisselle d'argent qui luit sur ses dressoirs. Un beau miroir à cadre de bronze, de grands portraits du maître de céans, de sa femme et de ses enfants, ornent les murs des pièces que garnit un mobilier cossu, où se remarque une curieuse horloge dont la boîte est peinte de paysages et de marines. Des plaques d'or garnissent le livre d'heures de Mme Bart et celui de son mari. Un cocher soigne les chevaux de son écurie et conduit le carrosse de sa remise. Servi par trois valets et par trois servantes, M. le chevalier Bart habite cette demeure qu'il fit élever sur des terrains achetés de ses deniers. Elle est digne de son rang et du commandement qu'il exerce sur le port de Dunkerque et la région maritime environnante. Il y vit en famille avec sa femme, deux garçons et trois filles, survivants des dix enfants qu'elle lui donna, et aussi, seul survivant des trois enfants qu'il eut de son premier mariage, son aîné, François Bart, jeune lieutenant de vaisseau et futur vice-amiral de France, dans les moments où il n'est pas affecté au port de Rochefort ou bien ne navigue pas, et en attendant qu'il occupe une maison pour son propre compte.

M. Bart a perdu son frère aîné, Cornil, qui ne commanda qu'une croisière en course et, le reste du temps, des navires de commerce. Il vient de perdre son cadet, Jacques, qui commença par servir sous ses ordres comme lieutenant, fut pendant trente ans l'un des plus vigoureux capitaines de corsaires de ce port, se joignit au chef d'escadre au cours de plusieurs combats, et disparut en octobre 1697 avec sa frégate qui périt corps et biens dans une tourmente. Son troisième frère, Gaspard, tient la mer depuis 1688 ; d'une infatigable activité, d'une grande bravoure, d'une force musculaire telle qu'il casse un jour deux sabres sur le dos de ses hommes qui veulent monter à l'abordage d'un paquebot par le beaupré malgré sa défense, il a réalisé une fortune ; il l'augmentera considérablement en se transformant en armateur, sera membre de la Chambre de Commerce, créée en 1700 par Louis XIV, et pourra de ses deniers assurer la paye des équipages des galères de Dunkerque lorsque les caisses du roi seront vides. Le dernier frère, Gaspard-François, que l'on appelle couramment le petit Bart, ne navigue pas en course et se fait armateur d'emblée.

Après les frères, les cousins : André Bart, militaire dans l'âme, toujours prêt à aborder les navires ennemis qui montrent des canons à leurs sabords et à en

tuer le capitaine de sa main ; le roi le nommera capitaine de brûlot. Pierre Bart, l'aîné, qui se bat sur mer pendant trente ans, enlève quantité de navires armés, reçoit des blessures et cesse définitivement de naviguer à la fin de cette dernière guerre. Son fils, Pierre Bart le jeune, moins brillant, ne commande une course que pour se faire prendre et, par la suite, témoigne un goût trop prononcé pour le genièvre. Jean-Baptiste Bart, armateur depuis 1688, arme presque tous les corsaires montés par André, Gaspard, Jacques et Pierre Bart. François Bart, après six campagnes sur des corsaires comme quartier-maître, combat dans les rangs de l'armée de terre, chef de poste aux sièges de Douai, Le Quesnoy et Bouchain, et demandera la demi-solde après avoir reçu un éclat de bombe dans le jarret droit. Et encore un jeune pilote, Jean, filleul du chef d'escadre, qui, en 1692, échoua maladroitement sur les bancs de Flandre la Serpente, capitaine le fameux Doublet ; Pontchartrain parlait de le pendre, mais lui pardonna en considération des services de son parrain et de l'intervention favorable de Doublet. Enfin, un troisième, Pierre Bart, un savant celui-ci, mathématicien et professeur d'hydrographie, dont tous les intendants qui se succèdent à Dunkerque font l'éloge et qui forme d'excellents élèves ; le roi pensionnera sa veuve et ses enfants.

Cette génération des Bart reste digne des précédentes ; pendant trois cents ans, cette famille illustre l'histoire maritime de son pays, depuis le XVII^e jusque dans la première moitié du XIX^e siècle. Elle perpétuera la même tradition de courage à travers les guerres du règne de Louis XV et jusque sous celui du roi Louis-Philippe.

Très près de Jean Bart, il ne faut pas oublier François Vandermersch, frère utérin de sa seconde femme. Jeune homme, Vandermersch s'est attaché à sa fortune. Volontaire sous ses ordres directs depuis 1688, il sert avec le grade d'enseigne sur le *Mignon* en 1695. Dans la guerre de la succession d'Espagne, il commandera un navire en course, puis servira brillamment dans la marine royale. **C'est, dit un intendant, un jeune homme de très bonne réputation, bon matelot, brave soldat, et fort aimé des équipages de ce pays-ci.** Jean Bart lui témoigne de l'affection et marie avantageusement deux de ses sœurs.

On est quelque peu surpris de rencontrer dans une famille composée de tant de vaillants guerriers un bon et pacifique curé, Nicolas Bart. Il est de deux ans le cadet de Jean, qui l'aime beaucoup. Il dessert la cure de Drincham. Parfois, l'illustre marin s'invite chez le modeste pasteur ; mais comme il amène avec lui sa nombreuse famille, il prend la dépense à sa charge, pour ne pas obérer le budget de son hôte. Tous deux devisent joyeusement à table, la chope de bière en main et la longue pipe de terre aux lèvres, tandis que les enfants s'ébattent dans le jardin du presbytère.

Hors ces excursions dans le voisinage, M. le chevalier Bart ne quitte Dunkerque que pour se rendre à Versailles, où le roi l'autorise à lui venir faire sa cour durant le temps de ses congés.

Dans le service, le Jean Bart familial et paternel disparaît. Là, il se croit toujours en temps de guerre. Il commande ferme. Il exige une obéissance rigoureuse. Il est à cheval sur les règlements. On ne peut lui dénier un fort mauvais caractère. Certes, il déploie une louable activité et mérite les félicitations que lui adresse le ministre pour les mesures qu'il prend, qu'il s'agisse de l'instruction des officiers, de la sécurité des vaisseaux et des magasins, du nettoyage de la rade dont le fond se hérissé dangereusement des ancrs qu'on y abandonna, ou de l'installation sur les vaisseaux en radoub des haubans à la manière hollandaise,

qu'il préconise. Il s'occupe avec zèle des moindres détails de son service, depuis le jugement des déserteurs jusqu'à l'habillement des hommes. Ses mesures sont approuvées et il en est souvent félicité. Mais son manque d'aménité, bien que membre de la confrérie de Notre-Dame du Saint-Scapulaire et de Saint-Joseph, provoque à tout bout de champ de ces [histoires](#) que les administrations ont en horreur, et qu'elles recommandent à leurs fonctionnaires d'éviter au-delà du possible.

Si, pour une fois, il apaise un différend surgi pour une question de chasse entre les officiers de marine et le lieutenant de Roi à Bergues, et s'il mérite, de ce chef, les remerciements de Pontchartrain, il suscite au lieutenant général de l'Amirauté de Dunkerque une telle série de difficultés que Jérôme Phelypeaux intervient : [Rien n'est plus contraire aux intentions de Sa Majesté et au bien de son service](#) ; qu'il évite [ces sortes de disputes](#) avec le plus de soin et de sagesse qu'il pourra.

Autre histoire avec le capitaine de port, qu'il [accable de paroles fort dures](#) parce que cet officier s'oppose à l'entrée d'un vaisseau. Jean Bart passe outre, et le vaisseau démolit la jetée.

Il se montre extraordinairement jaloux de son autorité, quitte à empiéter à l'occasion sur celle des autres. Il exige d'être informé aussitôt après le commandant de place de tous les vaisseaux qui entrent au port. On le sait de ce chef si pointilleux en haut lieu que lorsque le chevalier de La Pailleterie s'installe à Dunkerque avec les six galères qu'il commande, et quoique le corps des galères soit entièrement indépendant, on lui recommande de prendre le mot du commandant de la Marine et d'éviter avec soin les contestations.

Des orages éclatent entre ce commandant et le lieutenant de Roi. Ce dernier, remarque l'intendant Barentin, commence toujours par s'emporter avec une extrême vivacité, après quoi il convient généralement qu'il eut tort. M. Bart, au contraire, [tâche de mettre la raison de son côté en gardant plus de modération dans ses paroles](#). L'accès qu'il se vante d'avoir auprès du roi, et qui est réel, le rend aussi peu traitable pour ceux qui servent sous ses ordres que pour ceux qui n'y servent pas.

Un jour de tempête, un archer de la Marine veut forcer des matelots à s'embarquer dans une chaloupe pour secourir un navire en perdition, alors qu'une autre chaloupe, voulant tenter ce sauvetage, vient de chavirer avec les cinq hommes qui la montent, et qui se noient. Jean Bart s'étonne qu'on ait voulu forcer des hommes à tenter une chose impraticable. Il estime que lui seul pouvait dire si la sortie était possible. L'archer dépendait de l'intendant de la Marine ; de là, entre ce fonctionnaire et Jean Bart, un conflit que le ministre a toutes les peines du monde à apaiser.

Même à propos d'un léger sujet de plainte, il s'en prend à l'intendant de la province, au représentant direct de l'autorité royale. Il monte contre lui une cabale : il interdit aux officiers de marine de l'aller voir. Cette fois, il se met en posture désavantageuse. Il s'attire du ministre un blâme sévère. Sans la considération de ses services, le roi lui eût infligé des marques de son mécontentement. Mme Bart intervient : faut-il que son mari fasse des avances à l'intendant ? Non, on ne le lui demande pas. Qu'il agisse comme bon lui semblera en ce qui le concerne personnellement, mais qu'il laisse les officiers de marine aller chez l'intendant comme précédemment. Lorsque c'est chose faite, l'intendant, galamment, prend l'initiative d'une démarche amicale, et la réconciliation s'ensuit.

En temps de guerre, parmi les officiers de marine, c'est à qui servira sous les ordres de Jean Bart. Il n'a qu'à choisir pour avoir les lieutenants qui lui conviennent le mieux. Dans l'action, il peut compter sur eux. Ils adoptent unanimement ses décisions, attentifs à lui obéir ponctuellement. Aujourd'hui, en temps de paix, la situation se retourne. Voici par exemple M. de Paule, commandant de compagnie. Il apporte de la négligence dans le service. Jean Bart relève ses fautes. M. de Paule tourne en dérision les observations qu'il reçoit. Rencontre-t-il sur son chemin le commandant de la Marine ? Il affecte de lui tourner le dos. Il reçoit du ministre une mercuriale sévère. Mais un fait n'est que trop certain : les officiers de marine fuient le service de Dunkerque.

Pontchartrain ne sait comment s'y prendre pour prier Jean Bart d'atténuer les rigueurs de la discipline qu'il impose à ses sous-ordres. Il imagine un biais. Il profite d'un séjour de Mme Bart à la Cour ; il la prie de vive voix d'intervenir auprès de son mari, de lui expliquer la nécessité d'arrondir certains angles et de verser quelques gouttes d'huile dans les rouages.

Là-dessus, tempête ! Jean Bart s'imagine avoir perdu la confiance du ministre et la faveur de Louis XIV. Pourtant, il a toujours agi pour le bien du service, dans l'intérêt du Roi et de l'Etat ! Au désespoir, il écrit au ministre une lettre qui permet à Pontchartrain de mettre les choses au point, afin d'apaiser cette grosse émotion : *Je ne sais sur quoi vous avez pu vous imaginer que je ne prenais pas de confiance en vous. Si vous vouliez faire attention aux commandements de confiance que j'ai demandés au Roi pour vous en toutes occasions, vous penseriez autrement. Cependant, je vous prie de croire qu'en continuant de bien servir le Roi, vous me trouverez toujours disposé à vous procurer de nouvelles grâces de Sa Majesté ! Vous auriez dû regarder comme une marque d'amitié pour vous ce que j'ai dit à Mme Bart, étant bien aise que vous connaissiez les choses qui ont pu éloigner de vous les officiers qui ont servi sous vos ordres, parce que je suis persuadé que votre intention n'est pas de leur donner du dégoût en leur faisant faire le service avec toute l'exactitude que les ordonnances le demandent. Au surplus, je vous prie de vous défaire de la prévention où vous êtes que je ne suis pas porté à vous faire plaisir, et d'être persuadé du contraire.*

Comment n'être pas calmé, et convaincu, par une lettre aussi bienveillante ? Elle apaise la susceptibilité et les appréhensions de Jean Bart.

Les événements vont donner à son activité l'aliment qui lui convient le mieux.

CHAPITRE XII

LA MORT DE JEAN BART

La mort du roi d'Espagne Charles II, survenue le 1er novembre 1700 et prévue depuis longtemps, ouvre la succession au trône autour de laquelle la lutte va s'engager.

On désire que les Anglais ne croient pas que nous croyons à la guerre, et on s'y prépare. Aussi paraît-il infiniment probable que l'armement d'une escadre de quatre vaisseaux dont Jean Bart est chargé n'est pas, comme on le laisse croire, uniquement dirigé contre les pirates de Salé qui recommencent à faire parler d'eux. Cette escadre comprendra le *Maure*, que commande le marquis de Blénac, l'*Adroit*, du chevalier de Saint-Pol, l'*Alcyon*, du comte de Bussy, et l'*Amphitrite* qui n'est pas achevé. Jean Bart, qui le montera, en surveille la construction. On projette de renforcer ces vaisseaux de deux autres, le *Triton* et le *Hazardeux*, ce dernier sur le point de sortir des chantiers de Lorient.

Cette fois, les Pays-Bas espagnols nous sont alliés. Anvers, et surtout Nieuport et Ostende, serviront de point d'appui ou de refuge à nos corsaires, ce qui constitue pour eux un précieux avantage, tandis que ceux d'Ostende n'auront plus de raison d'enlever en vue du port et sans grande peine les prises qui arriveront à Dunkerque. Jean Bart va inspecter les ports de Nieuport et d'Ostende pour se rendre compte des changements qu'on y apporta depuis la dernière fois qu'il les visita. Il emmène le chevalier de Saint-Pol et un groupe d'officiers et de pilotes. Il leur enseigne l'entrée de ces deux ports. Il lève un plan de celui d'Ostende et se convainc que les galères du chevalier de La Pailleterie y trouveront un excellent abri le cas échéant. Les gouverneurs de ces places lui rendent mille honnêtetés ainsi qu'à sa suite, et il revient enchanté de son expédition sous tous les rapports.

Dès son retour, il met ses équipages sur pied de guerre. Au port et le long de la côte, c'est l'habituel branle-bas : le guetteur de la Tour reçoit les consignés du temps de guerre ; on rétablit celui du cap Blanc-Nez. On met en état de défense les forts des têtes des jetées. On se précautionne de correspondants en Hollande, et on se préoccupe des moyens de recevoir rapidement et sûrement leurs correspondances.

Jean Bart envoie en mer des barques d'avis avec ordre de naviguer continuellement. Des vaisseaux hollandais passent en vue de Dunkerque, se rendant à la rade des Dunes pour se joindre aux anglais concentrés là : le capitaine Jamain, sur la corvette la *Rusée*, part à la découverte ; il surveille les mouvements de ces vaisseaux ; il ne borne pas son exploration à la rade des Dunes : il l'étend aux parages de l'île de Wight et des îles anglo-normandes, et même jusqu'à l'ouvert de la Manche. D'autre part, le capitaine Joris van Crombrughe, sur la corvette la *Hautaine*, va dénombrer les vaisseaux de guerre

en rade de Flessingue, remonte jusqu'aux Orcades et aux Shetland, et pousse même jusqu'à l'île Jan Mayen et à l'Islande. Jean Bart munit ces deux capitaines d'ordres apparents et d'ordres secrets ; il les nantit de commissions de l'amiral de France, pour leur donner l'apparence d'armateurs particuliers, ce qui leur permettra de donner sans inconvénients le salut aux vaisseaux de guerre anglais qui l'exigeraient.

Car le cabinet de Versailles se garde d'entamer les hostilités et ne répond pas aux provocations. Une frégate anglaise a déjà canonné un pêcheur d'Ostende ; d'autres opèrent effrontément des sondages dans la rade de Mardyck, et l'une d'elles ose envoyer sa chaloupe à Dunkerque même. Sur quoi, pour compléter les informations rapportées par Van Crombrugghe, Jean Bart expédie en Hollande par la voie de terre un émissaire qui a mission de recueillir les renseignements les plus précis sur ce qui se passe à Flessingue. Il s'occupe de faire passer des chaloupes à Anvers sous le comte de Mornay, et il surveille la mise en chantier de trois demi-galères destinées à la défense de l'embouchure de l'Escaut.

Il combine le plan de la campagne qu'il fera dans le Nord avec les quatre vaisseaux armés à Dunkerque. Afin d'éviter les risques du passage par les Mers Etroites, il préfère que le *Hazardeux* et le *Triton*, que doit lui amener le marquis de Chateaumorant, prennent leur route par le Nord-Ecosse et se rendent à un lieu de rendez-vous qu'il leur assigne en Norvège.

Les hommes d'imagination consignent sur le papier le résultat de leurs cogitations, et envoient au ministre mémoires et projets concernant les entreprises à faire contre l'ennemi. Le baron de Pointis, célèbre pour avoir dirigé contre Carthagène en Amérique, avec l'aide des flibustiers de l'île de la Tortue, une expédition demeurée fameuse, expose à Pontchartrain les moyens qu'il envisage pour attaquer Flessingue et bombarder Amsterdam ; afin d'avoir les coudées franches, il faudrait attirer en mer l'escadre de Flessingue : nul n'y serait plus propre que Jean Bart avec ses quatre vaisseaux, et cette combinaison offrirait encore l'avantage d'éviter les difficultés de préséance entre lui et Pointis. Le ministre ne s'arrête pas à ce projet, et fait bien. Lorsque, par la suite, Pointis remplacera Jean Bart à Dunkerque, il n'y fera rien qui vaille, et il faudra lui donner un successeur.

Par contre, un armateur dunkerquois, nommé Pletz, grand faiseur de projets en tout temps, en a élaboré un qui, cette fois, paraît mériter de retenir l'attention. Jean Bart l'emporte à Ostende pour en conférer avec le maréchal de Boufflers, commandant l'armée de Flandre. Il étudie sur place les mesures à adopter pour mettre Ostende à l'abri d'un bombardement.

En réfléchissant aux positions respectives des vaisseaux anglais et hollandais et de ceux du roi sur les différentes mers du globe, et à l'utilité que l'on pourrait tirer des galères de Dunkerque, Pontchartrain, à son tour, conçoit un plan d'opérations qu'il envoie à Jean Bart en le priant de l'examiner. **Vous êtes plus capable qu'un autre d'en juger par la connaissance que vous avez des bancs et des courants de cette mer, et de surmonter les obstacles qui peuvent s'y rencontrer.**

Et Jean Bart d'étudier un plan d'attaque contre les vaisseaux mouillés en rade de Flessingue, suivie de la rupture des digues et du ravage des îles de la Zélande.

Depuis le printemps de l'année 1701, il est prêt à mettre à la voile avec son escadre. Le roi n'attend, pour lui donner l'ordre de partir, que la rupture avec les

Anglo-hollandais. Elle ne se produit pas au cours de l'été. Quand vient l'automne, elle ne paraît plus imminente. L'ordre du 12 octobre qui vient de Versailles prescrit le désarmement des vaisseaux.

Mais, de toute évidence, la partie est simplement remise.

En cette fin d'année, Louis XIV destine à Jean Bart un magnifique vaisseau de soixante-dix canons, le *Fendant*, dont les chantiers du Havre achèvent la construction. Il veut que ce vaisseau soit exactement conforme aux désirs et aux besoins de son futur commandant, ne lui laisse pas le loisir d'attendre l'expiration d'un congé qu'il lui accorda en novembre, et l'envoie au Havre l'examiner sur place. A la fin de décembre, Jean Bart inspecte le *Fendant* et indique les augmentations et les dispositifs qu'il préconise. Tandis qu'il regagne Dunkerque, on les exécute. A la fin de janvier 1702, Pontchartrain lui demande d'indiquer la date à laquelle il faudra faire passer ce vaisseau du Havre à Dunkerque, en même temps que les précautions à prendre pour effectuer sûrement la traversée.

Il est d'autant plus nécessaire d'y songer que tous les ports d'Angleterre regorgent de navires de guerre prêts à mettre à la voile au premier signal. Les hostilités peuvent éclater d'un moment à l'autre.

Avant de répondre, Jean Bart envoie encore deux pilotes en Hollande, en quête de renseignements.

Enfin, le *Fendant* arrive heureusement en rade de Dunkerque le 4 avril. Il y reste huit jours exposé à de très grands coups de vent ; bien mouillé, il les essuie sans broncher. A la manière dont il entre au port, les officiers déclarent à l'unanimité que le roi n'a pas de vaisseau qui gouverne mieux que celui-là.

Dès le lendemain de son arrivée, l'escadre du Nord est ainsi constituée : le *Fendant*, commandant le chevalier Bart, chef d'escadre ; le *Maure*, sous le chevalier de Courbon Saint-Léger, capitaine de vaisseau ; l'*Amphitrite*, sous le chevalier de Saint-Pol-Hécourt, capitaine de vaisseau ; l'*Adroit*, sous le marquis de Gabaret, capitaine de vaisseau ; le *Milford*, sous le chevalier de Marège, capitaine de frégate ; le brûlot le *Tigre*, sous le chevalier de Beaujeu, lieutenant de vaisseau.

Le *Fendant* est entré dans les jetées le 12 avril. Jean Bart se dépense sans compter, enthousiaste de ce beau navire, fier de la belle escadre et des officiers de choix placés sous ses ordres, plein d'ardeur à la pensée des perspectives qui s'ouvrent devant sa valeur et son ambition pour cette nouvelle campagne. La veille, il s'est senti attaqué d'une fièvre que l'on croit d'abord intermittente et légère, mais qui, subitement, s'aggrave, devient au bout de trois jours continue, violente et dangereuse au point que le 15 on lui administre le Saint-Sacrement.

Pontchartrain, aussitôt informé, s'inquiète. Il prie Mme Bart de charger quelqu'un de le tenir, jour par jour, au courant de la marche de la maladie.

Les médecins ne désespèrent pas. Le 25, une crise plus faible que les précédentes se produit. Elle leur donne bon espoir et ils pensent sauver le malade. Rien n'y fait : le lendemain soir, il entre en agonie, et le 27 avril 1702, à l'âge de cinquante-deux ans, entre quatre et cinq heures de l'après-midi, Jean Bart, terrassé en quelques jours par une pleurésie, rend le dernier soupir.

Le 30, de l'hôtel de la rue de Bar, le corps est conduit en grande pompe à l'église Saint-Eloi. L'intendant de la Marine, les officiers d'Amirauté, le grand bailli

Faulconnier et le Magistrat de Dunkerque en corps, les officiers des troupes de terre, les compagnons d'armes du héros disparu, ces vaillants officiers qu'il a formés, ce brave et noble chevalier de Saint-Pol qui signe l'acte de décès avec François Bart, Gaspard Bart et le curé Desvignes, jeune héros lui aussi, déjà marqué par la mort qu'il trouvera dans un combat et qui rejoindra son maître dans la gloire, lui font cortège. En dépit de la pluie, une foule immense suit le cercueil. Le canon tonne. Des décharges de mousqueterie crépitent. Le glas funèbre tinte lentement et, lugubre, pleure sur la ville en deuil. Le prêtre, [pasteur titulaire et en chef](#), à la tête de son clergé au grand complet, célèbre le service solennel de la cloche Jésus. Les dernières prières sont dites sur le corps descendu dans une fosse creusée à la place d'honneur, dans le sanctuaire du chœur, au pied du maître-autel.

Le roi continue à Mme Bart et à ses enfants la pension de deux mille livres qu'il faisait au chef d'escadre. François Bart en reçoit une de trois cents livres, et Pontchartrain lui écrit : [Je vous ferai dans la suite tous les autres plaisirs qui dépendront de moi](#). Il tiendra parole.

Cette mort est un véritable deuil public. [C'était un bon sujet, et c'est une perte pour la marine](#), dit Pontchartrain à l'intendant Barentin. M. de Boursin envoie de Dunkerque à M. de Villermont une longue lettre à ce propos et conclut : [On peut dire que c'est une perte irréparable pour la France](#). Le grand bailli Faulconnier écrit dans son histoire : [Le roi savait bien qu'il ne retrouverait qu'avec peine un officier de sa capacité pour remplir un poste aussi difficile que celui de ce port](#).

Quant au duc de Saint-Simon, il inscrit cette mention décevante sur le feuillet de ses *Mémoires* où il note les événements du jour : [Le roi fit une perte en la mort du célèbre Jean Bart, qui a si longtemps et si glorieusement fait parler de lui à la mer qu'il n'est pas besoin que je le fasse connaître](#).

Les Anglais et les Hollandais poussent un cri de joie. Celui qui terrorisait leurs gens de mer et leur infligeait des désastres qui provoquaient des émeutes parmi la populace de leurs grandes villes, celui que les boulets épargnèrent en cent combats meurtriers disparaissait subitement, vaincu par un accident stupide, un coup de froid, en pleine force, en pleine activité, en pleine possession de son génie, au moment où il se préparait à rendre à la marine française démunie les plus signalés services, au moment où les ressources de la France s'épuisaient et où elle allait avoir le plus besoin de serviteurs de cette trempe.

La fortune commençait à se montrer infidèle au grand roi¹.

¹ Le 20 décembre 1928, au cours d'une fouille pratiquée à l'église Saint-Éloi, le docteur L. Lemaire retrouva en place le squelette de Jean Bart dont les pieds touchaient les fondations de l'ancien autel, démoli depuis. Lors des exhumations du XVIII^e siècle, le corps du grand marin avait été respecté. Il mesurait 1m. 88. La denture était très défectueuse. Le squelette fut remis dans un double cercueil et replacé à l'endroit où on l'avait découvert.

CHAPITRE XIII

DANS LA GLOIRE

Il y est entré de son vivant. De son vivant, ses exploits fabuleux ont revêtu un caractère légendaire. Quoi d'étonnant à cela ? Quel aspect ne devait pas prendre dans l'imagination de tout un peuple la figure de celui qui, par un combat d'une heure comme par un coup de baguette magique, empêcha un peuple de mourir de faim ? La poésie populaire s'en empare. A sa mort, paraît une longue élogie en vers flamands ; elle rappelle ses exploits, elle vante son courage, elle exalte ses qualités d'homme privé.

Au même moment, l'historien Faulconnier, qui le connut personnellement de très près, trace de lui ce portrait : Il avait beaucoup de bon sens, l'esprit net et solide, une valeur ferme et toujours égale. Il était sobre, vigilant et intrépide ; aussi prompt à prendre son parti que de sang-froid à donner des ordres dans le combat, où on l'a toujours vu avec cette présence d'esprit si rare et si nécessaire en de semblables occasions. Il savait parfaitement son métier, et il l'a fait avec tant de désintéressement, d'approbation et de gloire, qu'il n'a dû sa fortune et son élévation qu'à sa capacité et à sa valeur. En bref, le type du héros sans peur et sans reproche. Pas un mot de trop, pas de littérature, mais tous les traits fixés d'une main ferme, en une phrase sobre, par un esprit lucide. L'exactitude, la vérité même, et un magnifique éloge.

Puis, un silence de trente ans. Au vrai, on n'entend pas les histoires qui se disent le soir, au coin du feu, les contes qui se débitent entre marins, les anecdotes que les beaux esprits peu à peu façonnent et enjolivent à leur manière : elles mettront un demi-siècle à passer dans les gazettes, les almanachs et les recueils, avant de franchir une autre étape, qui les introduira dans des ouvrages à prétentions biographiques plus sérieuses.

Forbin, sur ses vieux jours, publie ses *Mémoires*. Il y modèle, de son ancien compagnon d'armes, une image que déforment des traits caricaturaux, des erreurs systématiques. Il s'agit d'obscurcir le mérite d'un rival, de se mettre soi-même en valeur. Et Forbin de lécher son ours, — l'ours de Versailles, — d'accentuer des défauts, d'amoindrir des qualités, de rogner sur les exploits, de distiller le ridicule. Au moment où le livre paraît, Jean Bart n'est plus là, comme Du, Guay-Trouin qui remet vivement les choses au point en ce qui le touchait directement, pour se défendre.

Le temps s'écoule. Depuis la disparition du grand marin, quatre-vingts années ont passé. Les biographies éclosent. Leurs auteurs prennent de toutes mains. Ils faussent, ils travestissent les faits avec sérénité. Ils veulent piquer la curiosité du public. Ils n'ont guère de critique, et leurs lecteurs encore moins. Pourquoi, dès lors, se contraindre, pourquoi se gêner ? Ce matelot devenu chef d'escadre, comment se comporte-t-il à la Cour ? Parbleu ! Cela ne fait pas de doute, et un

amusant contraste paraît tout indiqué : comme un grossier personnage. Il fume sa pipe dans les appartements du roi. Il se présente devant Louis XIV en un costume idéal de nouveau riche, drap d'or doublé de drap d'argent [jusqu'à la culotte](#), imagine l'abbé Ladvocat dans son *Dictionnaire historique* édité en 1760, oubliant qu'à cette époque les officiers de marine se présentent à l'audience du roi en justaucorps bleu brodé, c'est-à-dire en tenue. Il range les courtisans sur une ligne et les bouscule à coups de coudes et de poings pour leur montrer comment il passe au travers des ennemis : on imagine quelque duc et pair traité de la sorte ! Il répond naïvement au roi qui lui dit :

— Jean Bart, je vous ai fait chef d'escadre.

— Vous avez bien fait, Sire.

Le roi aurait répondu aux railleurs :

— Vous vous trompez, Messieurs : cette réponse est celle d'un homme qui sent ce qu'il vaut et qui compte m'en donner bientôt de nouvelles preuves.

La réponse royale est bien composée, d'un style qui rappelle exactement celui des lettres apocryphes de Mme de Pompadour, notamment de celle où elle parle de la mort du corsaire Thurot.

Mais le roi disait toujours : [Monsieur Bart](#) ; et M. Bart, qui d'ailleurs s'exprimait difficilement en français, s'appliquait à faire scrupuleusement sa cour, jaloux de la faveur du monarque dont il respectait la majesté et redoutait la disgrâce.

A Bergen, il se serait laissé mener comme un dindon sur un navire ennemi dont le capitaine veut le garder prisonnier. Voici comment il se tire d'affaire : par un hasard admirable, un tonneau de poudre se trouve sur le pont, au lieu d'être à sa place, dans la Sainte-Barbe. Jean Bart menace de mettre le feu avec sa pipe à cette poudre enfermée dans le baril ! Ses hommes le délivrent en prenant le navire ennemi à l'abordage, et cela dans un port neutre où la moindre infraction à la neutralité suscitait des échanges de dépêches interminables entre les diplomates. Par un inexplicable phénomène, cet enlèvement de vive force d'un vaisseau de guerre n'a pas laissé l'ombre d'une trace dans les archives des chancelleries.

On pourrait multiplier les exemples.

L'un des biographes de Jean Bart lit dans le *Parnasse français* de 1755 l'épisode du voyage en Pologne où Jean Bart fait une si grande peur à l'académicien Callières. Il reproduit l'anecdote en 1780. Comme à cette époque il est de mode de discréditer les princes de la Maison royale, il n'est plus question de Callières dans son récit : c'est au prince de Conti que Jean Bart apprend non pas qu'il ferait sauter éventuellement son vaisseau, mais bien qu'il avait installé son fils dans la Sainte-Barbe tandis qu'on défilait devant les vaisseaux anglais qui ne parvenaient pas à couper leurs câbles, avec ordre de faire sauter le bâtiment en cas de prise ; et c'est le prince de Conti qui frémit de peur rétrospective à cette terrible nouvelle. Conti, l'élève favori du Grand Condé, en qui, au fort de la bataille, ses soldats disaient qu'était passée l'âme du vainqueur de Rocroy.

Avec la Révolution, Jean Bart connaît une vogue extraordinaire, mais un Jean Bart où l'original se serait difficilement reconnu. Cette fois, les partis politiques s'en font un drapeau. On ne voit plus en lui que l'homme du peuple, brutal et mal embouché, qui dit leur fait au roi et aux aristocrates, sans s'appesantir sur ce que précisément le roi en fit un chef d'escadre et un aristocrate.

Bien que les purs lui reprochent d'être allé à Versailles saluer le tyran, le Père Duchesne l'adopte. Il devient une entité révolutionnaire, un personnage symbolique de la Révolution, de même que cinquante ans plus tard M. Prudomme deviendra le type et le symbole de la bourgeoisie.

Une imprimerie se fonde, dont les colophons portent : *De l'imprimerie de Jean Bart, qui n'est pas un jean-foutre, non*. Il en sort une nuée de journaux et de pamphlets dont les titres sont trop suggestifs pour n'en pas énumérer un certain nombre : *Je m'en fous, ou pensées de Jean Bart sur les affaires d'Etat ; Je m'en fous et contre-fous, par le frère Jean, cousin de Jean Bart ; Je m'en fous, ou Jean Bart appareillant la corvette l'Egalité, journal bougrement patriotique*, lequel avec le Père Duchesne, est la feuille qui remua le plus le peuple pendant les trois premières années de la Révolution ; *Jean Bart à ses concitoyens, les vrais sans-culottes de France ; Je m'en fous, ou pensées de Jean Bart sur les affaires du temps ; Jean Bart, ou suite de je m'en fous ; Sacré gâchis de Jean Bart avec le père Duchesne ; Catéchisme de Jean Bart, ou suite de Il n'est pas possible d'en rire ; Le réveil de Jean Bart ; Le Jean Bart moderne ; Lettre de Jean Bart apportée à M. Duperron ; Le grand manifeste de Jean Bart ; Jean Bart à la piste de tous les sacrés groupes de factieux ; Grand jugement rendu par Jean Bart contre J.-F. Maury et Cazalis ; Jean Bart politico-bougritico-patriote ; Les étouffements de Jean Bart ; L'appel des dames de la Halle, par Jean Bart ; Les deux trompettes de Jean Bart ; La rage et le désespoir du père Jean Bart ; Jean Bart, grand maître des cérémonies pour la proclamation de l'évêque de Paris ; La grosse joye de Jean Bart ; Le thermomètre de Jean Bart ; La lanterne magique de Jean Bart ; La générale de Jean Bart ; La ronde-major de Jean Bart dans toutes les casernes de ses frères d'armes de Paris ; Jean Bart haranguant le peuple ; La conspiration fantastique dévoilée par Jean Bart ; Arrestation de Jean Bart à Marseille, etc.*

Pas de doute : on discerne clairement à qui et à quoi le nom de Jean Bart a servi. Le chef d'escadre de Louis XIV s'est mué en un farouche sans-culotte. L'imagerie suit le mouvement. Elle le représente en carmagnole, avec une énorme cocarde tricolore à son chapeau et cette légende : *Je suis marin, foutre, Français pour la vie, et je m'appelle JEAN BART*. Il illustre dans le même style les enseignes des boutiques.

Cette métamorphose a du moins un avantage : aux plus mauvais jours de la Terreur, lorsque la foule envahit l'hôtel de ville de Dunkerque et fait un feu de joie des portraits des tyrans qu'elle y trouve et de celui du traître Calonne, ceux de Jean Bart et de son fils échappent à l'autodafé. Et la ville maintient les pensions qu'elle servait aux descendants de la famille Bart.

Sous l'empire, Napoléon donne le nom de Jean Bart à l'une des deux écoles de Marine qu'il crée en septembre 1810, et les Dunkerquois lui élèvent un buste sur la place de l'Egalité : deux hommages dignes de lui, comme son nom donné, à toutes les époques, à un grand nombre de bâtiments de mer.

Mais, lorsque sévit le romantisme, la pire des mésaventures advient à la mémoire de Jean Bart : Eugène Sue s'en empare. Non seulement il réédite en les aggravant les anecdotes intempestives publiées au siècle précédent, mais encore il en ajoute, qu'il tire de son cru. Son imagination de feuilletoniste ne demeure jamais à court.

Il existe dans la première Loi de la mer, dans les Jugements d'Oléron, un certain nombre d'articles qu'il suffit de transposer dramatiquement pour obtenir un de

ces récits terrifiants dont les lecteurs de romans populaires se délectaient. Eugène Sue n'a garde de négliger un pareil élément de pathétique ; mais tout est faux dans son récit : les faits, les personnages, les noms dont il les affuble, et même les sources où il prétend avoir puisé des renseignements. Si la Révolution fit de Jean Bart un sans-culotte, Eugène Sue le transforme en une sorte de Fra Diavolo de la mer. L'imagerie d'Epinal contribue à populariser ces sottises. Obéissant à la loi du moindre effort, mus par le même désir de flatter la clientèle des romans-feuilletons, la plupart des écrivains qui depuis lors parlèrent de Jean Bart basèrent leur récit sur celui d'Eugène Sue. On pourrait multiplier les exemples et prendre ces auteurs de fables en flagrant délit d'inexactitude.

Ainsi le fier chef d'escadre de Louis XIV fut-il mué en un personnage d'opéra-comique. Plus poétique s'avéra la légende populaire qui évoquait son navire de feu errant, vaisseau fantôme, sur le théâtre de ses anciens exploits, tandis que les flammes serpentaient autour de lui et dessinaient l'ombre de sa forte stature aux regards apeurés des pêcheurs de la côte flamande.

Il faut rendre à ce grand marin la popularité de bon aloi dont il jouit de son vivant. Certes, l'histoire de France est riche en grands hommes et en nobles exemples : ce n'est pas une raison pour défigurer et pour falsifier le souvenir de l'un des plus purs et des plus grands serviteurs de ce pays. Sa figure historique, dans sa grandeur, est la plus noble et la plus belle. Pour notre honneur, maintenons-le dans l'intégrité de sa gloire : elle peut supporter l'éclatante lumière de la vérité, elle y brille d'un nouveau lustre, elle y paraît plus radieuse encore.

FIN DE L'OUVRAGE

OFFICIERS-MAJORS DES ESCADRES DE JEAN BART

JUIN 1691

L'Alcyon	BART, capitaine de vaisseau, commandant l'escadre. D'AULNAY-D'ILLIERS, lieutenant., capitaine de brûlot.
Le Comte	Chevalier DE VEZINS, enseigne. Chevalier DE FORBIN, capitaine de vaisseau. DE TERSAC-SAUJON, lieutenant. Baron DACY, lieutenant en second. DE L'AUBE, enseigne. DE MONTROZIER, enseigne,
L'Hercule	LANGUILLET, capitaine de frégate légère. DROUART, lieutenant. DESCOGNÉES, enseigne. DE MARSAC, enseigne en second.
Les Jeux	DE MONTSÉGUR, capitaine de frégate légère. X..., servant de lieutenant. X..., servant d'enseigne.
Le Tigre	DE MAISONNETTE, lieutenant de vaisseau, capitaine. D'ESPINVILLE, enseigne servant de lieutenant. JAMAIN, enseigne.
L'Aurore	Chevalier DE MONTAULT, lieutenant de vaisseau, capitaine. GODEMART, enseigne servant de lieutenant. DE BERCY, enseigne.
La Railleuse	JOLIBERTGAY, capitaine de brûlot. X..., servant de lieutenant.
La Sorcière brûlot	REY, capitaine de brûlot.

AOÛT 1692

Le Comte	BART, capitaine de vaisseau, commandant l'escadre. DE SIGLAS, lieutenant. THÉROULDE DE BELLEFOSSE, enseigne. DE CHEMIRÉ, enseigne. BERLEMONT, officier flamand. BART fils, garde-marine servant d'enseigne.
----------	--

L'Alcyon	Chevalier DE SAINT-CLAIR, capitaine. D'AULNAY D'ILLIERS, lieutenant. DE LA MARC ROUGEMONT, enseigne. Chevalier DE FONTENAZ, enseigne en second.
L'Hercule	DE MAISONNETTE, lieutenant de vaisseau, capitaine. DU BOCAGE, lieutenant de frégate légère, servant d'enseigne. DE JONCOUR, enseigne. DELILLE, garde-marine servant d'enseigne. LOUIS BOMMELAER, officier flamand.
Le Tigre	PERRIER, lieutenant de port, capitaine. DU CONSEIL, enseigne servant de lieutenant. DE GOUJON, enseigne. D'HERBAULT DE CHARTIGNY, enseigne en second. DELAUNAY, garde-marine servant d'enseigne.

MARS 1693

L'Alcyon	BART, capitaine. DU MAISONNETTE, lieutenant. D'AULNAY-D'ILLIERS, lieutenant en second. Chevalier DE FERRIÈRE, enseigne. DE LA MARC ROUGEMONT, enseigne en second. THEROULDE DE BELLEFOSSE, autre enseigne. DE LA BERGERIE, autre enseigne. DE MERVAL, autre enseigne.
L'Hercule	Chevalier DE SAINT-CLAIR, capitaine. DE LA ROQUE, capitaine de frégate légère. DE SIGLAS, lieutenant. DU CONSEIL, enseigne servant de lieutenant. DE GOUJON, enseigne. DESCHAPELLES, enseigne en second. DE BAUTRU CHEVELLES, autre enseigne.
La Vedette	GODEMART, enseigne de vaisseau.
L'Emeraude	JAMAIN, enseigne de vaisseau.
La Prompte	BEAUJEU, enseigne de vaisseau.
La Flèche	DE GAUD, enseigne de vaisseau.
La Trompette	LAMBERT, sous-lieutenant d'artillerie.
La Commode	DE LAUNAY, lieutenant de frégate.
La Volage	JOORIS VAN CROMBRUGGHE, lieutenant de frégate.
La Farouche	DOMAIN, lieutenant de frégate.
La Biche	DUMESNIL DE CHAMBLAYE, aide d'artillerie.
La Choquante	DEYGA, sous-brigadier des gardes de Rochefort.
La Fine	DE CLAYRAC, sous-brigadier des gardes de Rochefort.
La Rusée	MONASSE.

MAI 1694

- Le Maure
BART, capitaine, commandant l'escadre.
DE SÈVE, capitaine de frégate légère.
DE COURT DE LA BRUYÈRE, lieutenant de vaisseau et capitaine de compagnie.
DE FONTENAY, lieutenant en second.
DU CONSEIL, enseigne.
DE BOUCHAULT, enseigne en second et lieutenant de La Bruyère.
DE LA BERGERIE, enseigne.
JOORIS VAN CROMBRUGGHE, lieutenant de frégate légère.
BART, garde-marine.
- Le Fortuné
LA PEAUDIÈRE, capitaine.
DE LA FLOUTIÈRE, lieutenant de vaisseau.
DHAENE, capitaine de brûlot.
D'OSMONT, enseigne de vaisseau et lieutenant de Fricambault.
D'ARNONSE, enseigne en second et lieutenant de Fricambault.
DE RAVENEL, enseigne de vaisseau et lieutenant du chevalier de Fontenay.
- Le Gersey
DE PONTAC, capitaine.
DE VILLEMARCEAU, lieutenant.
THÉROULDE DE BELLEFOSSE, enseigne.
Chevalier DE GABARET, enseigne en second.
DE BARAILH, enseigne, et enseigne de Dufretoy.
DAILLY DE SAINT-VIDAL, enseigne ayant soin du détachement de Damesnil-Roland.
- Le Comte
D'ORVIGNE, capitaine.
DE TERSAC-SAUJON, lieutenant.
DE BERCY, enseigne, et lieutenant de Clanleu.
DU MOULIN HENRIETTE, enseigne en second ayant soin des soldats des compagnies de Camilly, Clanleu, Joncoux et de Moyencourt.
DE BOISGUIGNEN, enseigne ayant soin de la compagnie de Vence.
- Le Mignon
Chevalier DE SAINT-POL-HÉCOURT, capitaine.
Chevalier DE MARCILLY, lieutenant.
DE MAISOGNE DE LA SABLIERE, enseigne de vaisseau et enseigne de La Bruyère.
DE BERY, enseigne en second, et lieutenant de Pontmarrois.
DE CHASSEFER, lieutenant de frégate légère, et enseigne de Bonvraye.

L'Adroit DE SALABERRY DE BENNEVILLE, capitaine de frégate légère.
DE FRICAMBAULT, lieutenant de vaisseau et capitaine de compagnie.
DE BRESME, enseigne.
DE MONTALEMBERT, enseigne en second.
DE GONRARF, enseigne.

MARS 1696

Le Maure BART, capitaine.
Chevalier DE LUINES, capitaine en second.
DE LA PEYDIÈRE, lieutenant de vaisseau capitaine de compagnie.
DU CONSEIL, lieutenant en second.
BART, autre lieutenant.
DE LA THOMELLE, enseigne.
Chevalier DE LA PEYDIÈRE, enseigne en second et lieutenant de la compagnie de La Peydière.
DE BUSCA, autre enseigne.
D'ESTAPPES, garde-marine.
VAN CROMBRUGGHE.

Le Gersey D'ORVIGNE, capitaine.
BOSCHARD DE SARRON, capitaine de frégate.
Chevalier DE SIGONGNE, lieutenant de vaisseau.
Chevalier DE FERCOURT, lieutenant en second et capitaine de compagnie.
THÉROULDE DE BELLEFOSSE, enseigne.
DAILLY DE SAINT-VIDAL, enseigne en second.

L'Adroit HURAUULT DE LA VILLELUISANT, capitaine.
Vicomte DE LA ROUGÈRE, lieutenant de vaisseau, capitaine de compagnie.
DE BEAUJEU, lieutenant en second.
D'OSMONT, enseigne de vaisseau et lieutenant de La Rongère.
VAILLANT, lieutenant de frégate.

Le Mignon Chevalier DE SAINT-POL-HÉCOURT, capitaine.
Marquis DU RIVAU, capitaine de frégate.
Chevalier DE THIERSANVILLE, lieutenant de vaisseau et capitaine de compagnie.
DE LA CHESNAUX. DE BARAILH, enseigne en second et lieutenant de Fercourt.

Le Milford DE COURT DE LA BRUYÈRE, capitaine.
DE VIEUXCHAMPS, lieutenant.
DE GABARET DE LAMOTTE, capitaine de brûlot.
D'HAIRE, enseigne de vaisseau et de La Peydière.
Du TOUCHET, enseigne en second.

Le Tigre brûlot DE LA POMARÈDE, capitaine de brûlot.
VERGIER, commissaire.

MAI 1697

Le Maure	Le chevalier BART, chef d'escadre.
Le Stadenlande	D'OROIGNE, capitaine de vaisseau.
Le Mignon	DE LA TURGIS, capitaine.
Le Gersey	DE SAINT-POL-HÉCOURT, capitaine.
Le Comte	Le chevalier DE SAINT-PIERRE, capitaine.
Le Milford	Le comte DE FERRIÈRE,
L'Alcyon	DE COURT DE LA BRUYÈRE, capitaine.
L'Adroit	DE SALABERRY DE BENNEVILLE, capitaine (chevalier de Marège, capitaine de frégate, en septembre).
Les Jeux	DE BUSSY, capitaine de vaisseau.
Le Tigre brûlot	COCHART, capitaine de brûlot.