

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES

REVUE  
MARITIME  
ET  
COLONIALE

TOME DIX-HUITIÈME  
**SEPTEMBRE 1866**

69<sup>e</sup> LIVRAISON

PARIS

**PAUL DUPONT**  
ÉDITEUR DU *Bulletin officiel*  
ET DE *L'Annuaire de la Marine*  
Rue de Grenelle-Saint-Honoré, 43

**CHALLAMEL AINÉ**  
LIBRAIRE COMMISSIONNAIRE  
POUR LA MARINE ET LES COLONIES  
Rue des Boulangers-Saint-Victor, 50

# LES BOUVET.

---

## VOYAGES ET COMBATS.

---

A LA MÉMOIRE DU COLONEL PIERRE BOUVET.

---

A l'embouchure de la Rance, se trouvent deux villes, sœurs par le sang, les aspirations et les mœurs ; elles ne sont séparées l'une de l'autre que par l'étroit goulet formant l'entrée de la petite baie qui leur sert de port. A l'époque où commence notre récit, le môle et les beaux quais dont jouit aujourd'hui leur commerce n'étaient pas encore construits ; ce qui n'empêchait pas leurs navires de rapporter de la Chine et de l'Inde, du Chili et du Pérou, des richesses qui leur permirent de faire l'aumône de quelques millions au roi-soleil, et, en toute occasion, de se faire redouter des ennemis de la France.

Saint-Malo, bâti sur un rocher, relié à la terre ferme par une étroite chaussée, est la première des deux villes que l'on rencontre en venant du large. Avec son clocher à jour, avec ses hautes murailles et ses maisons de granit, noircies par le temps, avec les tours de son château, construit par la duchesse Anne de Bretagne, et la couronne de forts dont l'entoura Vauban, la glorieuse cité

porte bien dans sa physionomie la double empreinte de son origine religieuse et guerrière. Le caractère à la fois grave, ardent et inquiet des habitants, est en parfaite harmonie avec cet aspect austère. Les vaillants guerriers et les braves marins, leurs ancêtres, qui se choisirent pour seigneurs les successeurs des évêques d'Aleth, et qui surent repousser, pendant plusieurs siècles, les attaques des Normands, et les entreprises que la haine et la jalousie des Anglais leur suscitèrent, reconnaîtraient encore aisément leurs fils. En face, de l'autre côté du goulet, est Saint-Servan, l'antique Aleth, qui, devenue presque déserte vers le milieu du douzième siècle, donna naissance à Saint-Malo. Au commencement du dix-huitième siècle, la population de cette dernière ville, trop resserrée entre ses murailles, se reporta vers Saint-Servan, qui retrouva une importance depuis longtemps perdue. Cette émigration a continué, et, chaque année, la sœur aînée voit à son tour sa population s'accroître au détriment de sa cadette. Il ne reste presque plus rien aujourd'hui de l'ancienne cité d'Aleth. La ville moderne, très-étendue pour le chiffre de sa population, est ornée de jardins qui lui donnent, avec ses maisons blanches, un air presque coquet.

Des migrations successives de la population de ces deux petites villes autour du même bassin, il est résulté qu'avec des noms différents, elles n'en forment pour ainsi dire qu'une seule. Saint-Servan n'a été, du reste, pendant quelque temps, qu'un faubourg de Saint-Malo, et ce n'est qu'en 1790, qu'il recouvra sa complète autonomie. Aussi tous les chroniqueurs qui ont écrit sur l'une de ces deux villes, ont-ils, en même temps, fait l'histoire de l'autre. Nous ne faisons donc que suivre l'exemple de nos devanciers, en donnant une origine commune aux grands hommes qui les illustrèrent. Tout se tient dans la vie : les grandes actions engendrent les grandes actions et les expliquent. L'exemple a une immense influence sur la destinée des hommes, et les Bouvet ont pour ancêtres directs et naturels tous ceux qui, comme eux et avant eux, s'immortalisèrent par leur bravoure, et les services rendus à la patrie commune. Ce n'est pas le seul récit des exploits de leurs concitoyens qui dut frapper l'imagination de nos héros : longtemps avant que le premier d'entre eux ne vint au monde, des hommes distingués rendaient célèbre le nom de la famille. Quoi qu'il en soit, il est certain que le milieu dans lequel ils grandirent dut avoir une large part d'influence sur leur vocation.

La renommée des marins malouins est très-ancienne. Dès

l'an 1234, ils s'acquirent, dans la guerre contre les Anglais, le titre de *troupes légères de la mer*. En 1655, Louis XIV rendit un témoignage éclatant de leur valeur, en ordonnant que, selon la coutume, ils formassent seuls l'équipage du vaisseau-amiral de la flotte. Cette distinction n'était que justice : les corsaires maulouins étaient depuis longtemps les intrépides tirailleurs de la grande armée navale. Citons quelques-uns des plus célèbres d'entre eux. Voici, en première ligne, dans l'ordre chronologique, Jacques Cartier, le *découvreur* du Canada ; — Pierre Porcon de la Barbinais, le Régulus français ; — Jocet, qui, comme Primauquet et plus tard Bisson, préféra faire sauter son bâtiment plutôt que de se rendre à l'injuste agression de marins espagnols, qui l'attaquèrent en pleine paix ; — Pierre Legout, qui dispersa, après lui avoir enlevé trois bâtiments de force supérieure au sien <sup>1</sup>, une flotte anglaise de quatorze voiles, au Nord de la baie de Bentry ; — Alain Porée, auquel Louis XIV envoya son portrait enrichi de diamants et une épée d'honneur, pour le récompenser de ses beaux faits d'armes ; — Duguay-Trouin, le vainqueur de Rio-Janeiro, qui, de simple capitaine de corsaire <sup>1</sup>, devint lieutenant-général des armées navales ; — Dufresne des Saudrais, Moreau Maupertuis <sup>2</sup>, Gardin de la Chesnais, les Le Fer de Beauvais et de la Bellière, qui méritèrent, comme leur contemporain Duguay-Trouin, des lettres de noblesse que leur conféra Louis XIV. Rendons aussi hommage à Julien Tréhouart ; à Étienne Bourdas ; à Mahé de la Bourdonnais, le fondateur des belles colonies de l'Île-de-France et de Bourbon, le vainqueur de Madras et de l'amiral Peyton ; au chevalier Grout de Saint-Georges ; à Robert Surcouf, le fameux corsaire, le plus populaire des marins de la République et de l'Empire ; à François Le Même ; à Pradère-Niquet ; à Emmanuel Leroux, le héros du combat du *Renard* et de l'*Alphéa*, l'un des plus acharnés des annales maritimes ; à Jacques Le Bon, le vaillant capitaine du *Bougainville* et de la *Sorcière* ; à Pierre Dupont, à Jean-Marie Cochet <sup>3</sup>, à Louis Quo-

---

<sup>1</sup> Le corsaire le *Grenédan*, de 28 canons : Duguay-Trouin était volontaire à bord.

<sup>2</sup> Père de l'astronome. Repose à Saint-Roch avec son fils dans le mausolée élevé à la mémoire de l'illustre savant.

<sup>3</sup> Fait prisonnier par la frégate la *Danaé*, qui croisait au large de l'île d'Ouessant, sous le commandement de lord Porby, Cochet fomenta une révolte à bord, et, aidé de prisonniers français, il parvint à s'emparer de la frégate, qu'il dirigea sur Brest. C'est donc à tort que l'auteur des *Scènes de la vie maritime*, sur la foi d'un historien anglais, prétend que le mou-

niam <sup>1</sup> ; tous marins distingués, qui se signalèrent dans maintes rencontres par leur audacieuse bravoure. N'oublions pas non plus le brave contre-amiral Protet, frappé à mort dans la dernière guerre de Chine, à l'assaut de Nè-Kiao, en 1862, et le vice-amiral Tréhouart, le vainqueur d'Obligado, aujourd'hui sénateur.

C'est au milieu de tous ces valeureux hommes, leurs prédécesseurs ou leurs contemporains, que débutèrent la plupart de nos héros, et que naquirent et vécurent les Pierre Bouvet, auxquels nous nous proposons de consacrer plus particulièrement cette étude.

Nous aurions pu ajouter bien des noms à ceux que nous avons cités, et après les marins, seraient venus naturellement les savants, les penseurs, les littérateurs et les poètes. Notre cadre est trop étroit pour contenir toute cette grande famille. Nous cédon cependant au plaisir de nommer le Père Nepveu, un ascétique, dont les ouvrages sont toujours goûtés des personnes pieuses; Maupertuis, l'Alexandre de Humboldt du dix-huitième siècle; Broussais, le médecin philosophe; Châteaubriand, le chantre harmonieux de *René* et d'*Atala*, — pour ne choisir que deux perles fines dans un riche écrin; — Lamennais, l'illustre penseur; Pierre

vement qui éclata dans l'équipage fut l'œuvre d'un matelot révolté. Le Premier Consul fit mander Cochet à Paris, le félicita, et l'autorisa à entourer son chiffre d'une couronne de roses et de lauriers : de roses, pour rappeler sa jeunesse (il n'avait pas vingt ans), de lauriers, pour rappeler sa victoire. Le conseil municipal de Saint-Servan, voulant perpétuer le souvenir de cet acte de courage, vota, dans sa séance du 26 mars 1800, une inscription commémorative de la prise de la *Danaé*. Devenu capitaine, Cochet fit de nombreuses captures sur les Anglais, et soutint, en 1804, avec son corsaire le *Dinannais*, un engagement sérieux contre le *Duc d'York*, grand paquebot anglais, armé en guerre, qu'il amarina dans les eaux de Lisbonne et qu'il conduisit à Vigo.

<sup>1</sup> Avec la *Représaille*, le *Brave* et le *Napoléon*, Quoniam enleva aux ennemis 19 bâtiments, jaugeant 5,470 tonneaux et portant 150 pièces de canon; au nombre de ces bâtiments se trouvaient plusieurs gros corsaires et le navire de guerre le *King's Georges*. Après avoir fait de nouvelles prises avec le *Glaneur*, il fut tué, en 1807, dans un combat de nuit contre la corvette le *Scorpion*, de la marine royale britannique. Remarquons, en passant, que, dans *Les Corsaires français*, M. Napoléon Gallois a confondu, en une biographie écourtée, sous la rubrique *Frédéric Quoniam*, des faits se rattachant à la vie des deux frères Quoniam.

L'auteur de cette notice, petit-neveu de M. Cochet par son aïeule paternelle, est, par sa mère, petit-fils de M. Louis Quoniam.

— M. Fabre possède et conserve religieusement l'épée que le commandant du *King's Georges*, blessé mortellement dans le combat, rendit à son valeureux grand-père (*Note de la Rédaction*).

Boursaint, un directeur du ministère de la marine, qui a plus fait pour le département que bien des ministres, et un artiste distingué de nos jours, Louis Duveau, le peintre des Bretons. Nous voulons nous borner à une simple notice et nous avons choisi les Bouvet pour le sujet de notre étude : sujet vaste, qui demanderait une plume plus exercée que la nôtre. Cependant, filleul du dernier contre-amiral de ce nom, nous avons pensé qu'il nous était plus permis qu'à bien d'autres de lui rendre un témoignage de respectueuse admiration.

Depuis deux siècles, les générations se succèdent dans cette famille, apportant toujours un nouveau contingent à nos gloires navales. Trois branches s'y distinguent principalement : les Bouvet de Lozier, les Bouvet de Précourt, les Bouvet de Maisonneuve ou les Pierre Bouvet. Nous traiterons de chacune d'elles en particulier. Nous nous trouverons parfois en désaccord avec les écrivains qui ont abordé, avant nous, l'histoire des événements que nous racontons. Grâce à de patientes recherches, rendues plus faciles par l'obligeance de MM. les conservateurs des archives de la marine, nous croyons être arrivé à une plus sévère exactitude ; car c'est aux sources mêmes que nous avons puisé la plupart de nos renseignements.

### **Les Bouvet de Lozier.**

#### **I.**

Les Bouvet paraissent descendre d'une ancienne famille de robe et d'épée. En 1773, maître Pelé, avocat, ayant pour client Jean-Baptiste-Charles Bouvet de Lozier, dans une requête au roi, s'exprimait ainsi :

« Suivant une généalogie trouvée dans les papiers de son père, décédé avocat aux conseils de Sa Majesté, le suppliant est originaire de Bretagne et de la famille des anciens Bouvet, très-connus dans l'histoire de cette province, dont l'un a été au treizième siècle chancelier, un autre chevalier, un troisième vice-amiral, et nombre d'autres ont pris les armes pour la défense de leurs ducs souverains et ont combattu, en maintes occasions, à côté des seigneurs de Rohan, de la Tremouille et de Rieux. »

Ces assertions sont appuyées plus tard du témoignage de l'abbé Manet. Suivant cet écrivain, en effet, les Bouvet seraient origi-

naires de Pleudihen <sup>1</sup>. Or, non loin de ce bourg, étaient situés dans la Haute-Bretagne, les fiefs des seigneurs sous la bannière desquels se distinguèrent autrefois les auteurs de la famille.

*Jean-Baptiste-Charles* Bouvet de Lozier, plus connu sous le nom de Lozier-Bouvet, naquit en 1706, et resta orphelin dès sa septième année. Il fut, ainsi que son frère, qui devint, par la suite, avocat honoraire aux conseils du roi, envoyé de bonne heure au collège à Paris, où il fit de brillantes études.

Laissons-le nous dire lui-même comment lui vint sa vocation pour la marine, et le désir d'entreprendre un voyage dont nous aurons tout à l'heure à raconter les péripéties :

« Ma première année de philosophie, ayant vu une mappemonde, je fus frappé de ce vuide immense autour du pôle austral, que les géographes remplissent de *terres inconnues*, et je fus saisi d'abord du dessein de les découvrir; je ne pensai plus qu'à aller à la mer : on m'envoya l'année suivante à Saint-Malo, où j'ai fait mes premières navigations <sup>2</sup>. »

C'était en 1722. Il y avait déjà neuf ans qu'il naviguait sur les bâtiments de ce port, lorsqu'il entra, en 1731, au service de la Compagnie des Indes. Toujours animé du même désir, il sollicita, longtemps avant de l'obtenir, une expédition à la recherche de la terre que *Gonneville* avait abordée en 1504, et que l'on croyait située vers le 44° degré de latitude méridionale, et entre le 18° et le 19° degré de longitude occidentale. La Compagnie, dans l'espoir de procurer un nouvel entrepôt à son commerce, céda enfin à ses instances.

Le 19 juillet 1738, deux petites frégates, l'*Aigle* et la *Marie*, partirent de Lorient et cinglèrent vers la côte du Brésil; elles arrivèrent à l'île Sainte-Catherine le 11 octobre, et y séjournèrent jusqu'au 13 novembre. Ce jour-là, elles reprirent la mer et firent voile vers le Sud-Est. Dès le 26, elles commencèrent à trouver une brume si épaisse que, pour ne point se séparer, elles furent obligées de tirer jour et nuit le canon. Il leur fallait changer de voile, quelquefois de route, et il était à craindre qu'elles ne s'abordassent dans ces différentes manœuvres. Il y avait un autre danger, plus redoutable encore, et commun à tous les navigateurs qui osent s'aventurer sur des mers inconnues : elles pouvaient rencontrer des récifs non indiqués sur les cartes. « Il

<sup>1</sup> *Les Malouins célèbres*, 1 vol. in-12.

<sup>2</sup> Lettre à M. de Boyne, ministre de la marine, datée de Vauréal, près Pontoise, le 19 septembre 1773.

n'y avait pas de temps à perdre, dit Bouvet dans son rapport aux directeurs de la Compagnie des Indes ; nous continuâmes donc notre route ; je passai de l'avant avec l'*Aigle* et j'ordonnai à la *Marie* de me suivre. Depuis, nous avons toujours conservé cet ordre de marche ; ainsi personne ne courait de plus grands périls que ceux auxquels j'étais exposé le premier. »

Le 5 décembre, le temps devint affreux. Le soir, sur les dix heures, on fut obligé de mettre à la cape ; la brume était si épaisse que l'on entendait de l'*Aigle* l'équipage de la *Marie* manœuvrer, sans pouvoir distinguer cette frégate. Le 6, la grêle tomba en abondance, et le feu Saint-Elme, comme pour mettre à une dernière épreuve l'imagination superstitieuse des matelots, se joua une partie de la nuit au bout des vergues et à l'extrémité des mâts.

La mer était couverte de goëmons, ce qui fit penser qu'une terre n'était pas très-éloignée. Ces présomptions augmentèrent encore, lorsque, les jours suivants, on observa le passage de quelques oiseaux qu'aux battements des ailes on reconnut pour être des poules mauves. Alors, par mesure de prudence, Bouvet fit mettre en travers toutes les nuits : l'*Aigle* forçait de voiles quand le temps le permettait, et sondait en attendant sa conserve.

Le 8 et le 9, le temps fut beau ; on vit le soleil pour la première fois depuis quinze jours : les matelots en profitèrent pour faire sécher leurs hardes, qui commençaient à pourrir. Le brouillard revint le lendemain. On continua néanmoins à faire route au Sud, augmentant ou diminuant de voiles, suivant qu'il était plus ou moins intense : « On eût attendu en vain un temps clair dans ces parages ; s'y arrêter davantage aurait été moins assurer sa navigation qu'en prolonger les dangers. »

Le 15 décembre, étant par les 48° 50' de latitude Sud,—la latitude de Paris au Nord, —et par les 7° de longitude est (méridien de Ténériffe), on aperçut, vers les cinq à six heures du matin, une énorme glace, puis plusieurs autres entourées d'un grand nombre de glaçons de différentes grosseurs. La frégate la *Marie* fit signal de danger et changea ses amures. Bouvet, vivement contrarié de cette manœuvre, qui pouvait diminuer la confiance des équipages, força de voiles à bord de l'*Aigle*, et, en passant le long de la *Marie*, fit connaître son intention de continuer la route au Sud ; pour rassurer les esprits, il dit que la rencontre des glaces devait être considérée comme un heureux présage, puisqu'elles étaient un indice certain de terre. Ces glaces pou-

vaient avoir de deux à trois cents pieds de hauteur sur deux à trois lieues de tour. On fit plusieurs fois huit lieues pour en atteindre qui étaient en vue. Elles revêtaient toutes sortes de figures, d'îles, de forteresses, de bâtiments ; elles prêtaient à tous les mirages, et les effets fantastiques que produisaient ces masses flottantes et diaphanes, auraient été bien plus pittoresques encore, si le soleil les avait éclairées de ses rayons. La mer était sillonnée de baleines, de plongeurs, de pingouins, d'albatros au vol lourd et puissant. On sonda sans trouver fond. On fit route tout le jour à travers les glaces, arrivant pour l'une, venant du lof pour l'autre. Le soir, on mit à la cape, dans l'endroit que l'on crut le plus avantageux pour les éviter. Le temps continuait à être couvert ; la neige ne cessait de tomber que pour faire place à la grêle ; le froid était excessif.

« Depuis que nous étions dans ces parages, continue Bouvet, que nous suivons dans sa narration, nous avons pu supposer tous les dangers des mers connues : nous étions certains maintenant d'en être environnés de toutes parts. Les glaces sont, en effet, autant d'écueils flottants, plus à craindre que la terre, car si l'on avait le malheur de se perdre en les abordant, il n'y aurait aucun espoir de salut. Les glaçons sont encore plus dangereux que les glaces, parce qu'étant à fleur d'eau, et confondus avec la lame dès que la mer est agitée, on ne les voit que difficilement. » Le 16, dans l'après-midi, les glaces devinrent si nombreuses et si serrées, que, du Sud où elles couraient, les frégates furent obligées d'arriver à l'Est pour trouver un passage. Le 19, Bouvet fit mettre une embarcation à la mer, et se rendit à bord de la *Marie* pour encourager, par sa présence et ses paroles, l'équipage à la patience. Les deux frégates continuèrent à faire route au Sud, autant que les vents et les glaces le leur permirent.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1739, à trois heures et demie de l'après-midi, le temps étant un peu plus clair, le premier pilote de l'*Aigle*, en vigie au haut des mâts, signala une terre fort haute, que le brouillard avait seul empêché d'apercevoir plus tôt. Elle parut couverte de neige et cernée de grosses glaces, à sept ou huit lieues tout au tour. On aurait dit « autant d'îles. » Son étendue était de quatre à cinq lieues du Nord au Sud ; on lui donna, en l'honneur de la fête du jour, le nom de *cap de la Circoncision*.

Cette terre fut estimée, d'après les cartes de Piétergos, dont se servait Bouvet, être par les 54° de latitude Sud et les 26° à 27° de

longitude Est du méridien de Ténériffe, ou entre les 5° 30' et 6° 30' est du méridien de Paris <sup>1</sup>.

Les frégates, étant sous le vent du cap, louvoyèrent pour s'en approcher : la brume devint si épaisse qu'elles ne purent continuer cette route. Bouvet donna vingt piastres au premier pilote, et lut à son équipage l'article des instructions de la Compagnie qui promettait des gratifications aux matelots et de l'avancement aux officiers. Le 2, on chanta un *Te Deum* en action de grâces. Le temps continua à être brumeux. Bouvet passa à bord de la *Marie*, et lut, comme il l'avait fait la veille à bord de l'*Aigle*, l'article des instructions qui accordait des récompenses ; il employa toute son éloquence à relever les courages abattus. « Le 3, on regagna ce qu'on avait perdu les jours précédents ; et, vers les quatre heures de l'après-midi, le temps étant moins couvert, on vit distinctement la terre : la côte, escarpée dans toute son étendue, formait plusieurs enfoncements ; le haut des montagnes était couvert de neige ; les versants paraissaient boisés. » La brume, les courants et les vents contraires, les forcèrent encore à s'éloigner. Le 6, à onze heures du matin, dans une éclaircie, on aperçut, à un quart de lieue sur l'avant des frégates, d'énormes glaces sur lesquelles les deux navires se seraient indubitablement brisés s'ils avaient continué la même route pendant quelques minutes <sup>2</sup>. Comme on virait de bord pour s'éloigner, il s'éleva de la côte, en quantité prodigieuse, des oiseaux blancs de la grosseur d'un pigeon, qui vinrent voltiger au-dessus des deux bâtiments. On voyait passer le long des frégates, des plongeurs, des pingouins, des corfous sauteurs

---

<sup>1</sup> Suivant les dernières cartes publiées, les îles *Bouvet* sont situées par 54° 30' Sud et 4° Est. L'île la plus au nord du groupe, surmontée d'un cratère volcanique, a pris le nom de *Thomson*, d'un des derniers navigateurs qui l'a visitée. L'île *Thomson* n'est, à proprement parler, qu'un gros îlot, ainsi, du reste, que les autres petites îles qui environnent l'île principale du groupe.

On n'a pas craint de publier dernièrement encore que Bouvet s'était trompé de plus de 20° dans l'estimation longitudinale du cap de la *Circumcision*. On n'a pas pris garde qu'il avait déterminé la position de cette terre d'après le méridien de Ténériffe, et non d'après le méridien de Paris. Lorsque l'état du ciel lui permit de faire des observations astronomiques, il reconnut, dans son estimation première, une légère différence ; mais comment admettre, d'ailleurs, qu'un officier signalé dans une apostille de la matricule des capitaines de la Compagnie des Indes, comme *un des plus habiles navigateurs de son époque*, se soit trompé, en déterminant la position d'une terre, de plus de vingt degrés !

<sup>2</sup> Journal de bord de la frégate la *Marie*.

nageant avec la rapidité du marsouin; et, çà et là, surgir à la surface des eaux, la tête ronde des loups marins, regardant d'un air calme et grave.

Les jours suivants, quelques rares éclaircies vinrent rendre un peu d'espoir, et l'on se prépara à envoyer les chaloupes à la côte; mais à peine avait-on orienté les voiles pour s'en approcher, que le brouillard reprenait plus intense. Ces contrariétés sans nombre finirent par décourager des équipages harassés et épuisés de fatigue. La saison s'avavançait sans s'adoucir; tous les matelots tombaient malades; ceux que la force de l'âge et une vigoureuse constitution soutenaient encore, faisaient seuls la manœuvre: les autres ne paraissaient plus sur le pont. Bouvet dut renoncer à aborder une terre d'un accès si difficile, et d'ailleurs trop méridionale pour être de quelque utilité à la navigation des Indes. Il eut donc le regret de ne pouvoir s'assurer, comme il le désirait, si le cap qu'il venait de découvrir appartenait à une île ou à un continent. Il prit le parti de s'élever au Nord-Est, à la recherche de terres qui pourraient mieux remplir l'objet de sa mission; et, le 12, les frégates s'éloignèrent de ces parages inhospitaliers. Elles remontèrent par les 51° à 52° de latitude, et coururent à l'est jusqu'au 25 janvier. Étant par les 32° de longitude orientale, elles virent avec joie la dernière glace disparaître à l'horizon.

Bouvet se décida à ne pas pousser plus avant ses recherches. Il passa à bord de la *Marie*, et expédia l'*Aigle* à l'Ile-de-France. Il arriva le 28 février au cap de Bonne-Espérance. Ses premiers soins furent pour ses malades: il loua pour eux une maison, et fut assez heureux pour les voir se rétablir promptement.

Nous voudrions citer toute entière la digne et longue lettre par laquelle il expose aux directeurs de la Compagnie les fatigues de ses équipages, et réclame, en termes touchants, non pour lui, mais pour ses compagnons, les récompenses promises. Résumons du moins, avec lui, les souffrances surmontées: « Nous avons fait douze à quinze cents lieues dans une mer inconnue. Nous avons eu, pendant soixante-dix jours, une brume presque continuelle. Nous avons été pendant quarante jours parmi les glaces: nous y avons eu de la grêle et de la neige presque tous les jours. Plusieurs fois nos ponts et nos agrès en ont été tout couverts. Nos haubans et nos manœuvres ont été glacés. Le 10 janvier, nous ne pûmes amener notre petit hunier. Le froid était excessif pour des gens qui venaient des pays chauds et qui étaient mal vêtus. Plusieurs avaient des engelures aux pieds et

aux mains. Il fallait pourtant manœuvrer continuellement, mettre en travers, appareiller et sonder au moins une fois le jour. Un matelot de l'*Aigle*, venant d'envoyer la vergue du petit perroquet en bas, est tombé gelé dans la hune de misaine. Il fallut le descendre avec un cartahu, et l'on eut quelque peine à le réchauffer. J'en ai vu d'autres à qui les larmes tombaient des yeux, en halant la ligne de sonde. Nous étions pourtant dans la belle saison, et j'étais attentif à apporter à leur peine tout l'adoucissement qui dépendait de moi.

« Les périls n'ont pas été moindres que les souffrances : pendant plus de deux mois que nous avons été dans ces parages inconnus, il n'y a presque point eu de jours, et, dans plusieurs de ces jours presque point d'heures, quelquefois de minutes, où nous n'ayons couru, en même temps, quelques-uns des dangers dont j'ai parlé ; et je dois reconnaître que la divine Providence nous a protégés dans ce voyage d'une façon toute particulière. »

Pour peindre d'une manière saisissante à nos lecteurs, les périls auxquels venaient d'échapper si heureusement l'intrépide marin et ses dignes compagnons, nous ne pouvons mieux faire que d'emprunter l'émouvante page qui suit à un intéressant ouvrage publié récemment, dans lequel l'auteur, M. Lucien Du Bois, raconte avec talent les derniers efforts tentés par de généreux investigateurs, pour surprendre leurs énigmes aux Sphinx de la nature, à l'Océan brûlant de l'Afrique centrale et à l'Océan glacial des pôles.

« Milton a placé la mort à la porte de l'enfer. La mort est là aussi, qui plane invisible, et dispute les abords de son empire à l'audacieux qui veut en forcer l'entrée : mort d'autant plus cruelle, que l'énergie morale et les forces physiques de l'homme sont plus impuissantes à la combattre, et qu'elle a reçu de la nature, pour frapper ses victimes, des armes plus invincibles. En vain, l'*icc-master* (pilote des glaces) surveille, du haut de son observatoire, la marche de ces masses redoutables : trop souvent les précautions sont vaines, et un seul instant suffit pour consommer la perte du plus fort navire. Au rapport de Scoresby, un seul été vit ainsi disparaître plus de trente vaisseaux. « J'en ai vu un, raconte le célèbre baleinier, qui, écrasé entre deux murs de glace, disparut instamment dans leur choc formidable. Seule, la pointe du grand mât resta debout au-dessus de ce tombeau flottant, comme un funèbre signal. Un autre se dressa sur sa poupe comme un cheval cabré. Deux autres beaux trois-mâts

ont été, sous mes yeux, percés d'outre en outre par des glaçons aigus de plus de cents pieds de long <sup>1</sup>. »

Quinze ans s'étaient à peine écoulés qu'on traitait de chimère la découverte de Bouvet, et qu'il avait à répondre à un mémoire de Maupertuis <sup>2</sup>, dans lequel son illustre contradicteur cherchait à en démontrer l'invraisemblance. Cependant cette terre a été reconnue depuis pour faire partie d'un groupe de petites îles qui, du milieu des glaces de l'Océan austral, rappellent aujourd'hui par leur nom celui qui le premier en révéla l'existence.

Nous avons nommé la Compagnie des Indes. Avant de poursuivre l'histoire des faits particuliers à notre héros, disons quelques mots des puissantes compagnies qui se disputèrent si longtemps l'empire de l'extrême Orient, et dont les luttes vont se trouver bien souvent mêlées à nos récits.

## II.

A la fin du quinzième siècle, s'immortalisent comme à l'envi, Barthélemy Diaz, Christophe Colomb et Vasco de Gama. A la suite de ce dernier, les Portugais s'élancent dans l'Inde, y deviennent maîtres de pays immenses, et jouissent seuls pendant près d'un siècle de tout le commerce de ces riches contrées. Les Hollandais, attirés par la fortune des premiers envahisseurs, y pénètrent à leur tour, et une guerre acharnée éclate entre les anciens et les nouveaux dominateurs. Ceux-ci étendent leur pouvoir sur les Moluques, le Japon, Ceylan, le cap de Bonne-Espérance et l'île de Java. L'avenir leur réservait de redoutables concurrents : quelques marchands de Londres forment, en 1600, une association, laquelle, encouragée par la reine Elisabeth et soutenue par ses successeurs, devient avec le temps cette riche et puissante compagnie qui, naguère encore, étendait son crédit sur une partie de l'Asie, et qui, en 1858, léguait à la couronne d'Angleterre cent trente-deux millions de sujets et quarante-huit millions de vassaux.

Dès l'an 1601, sous le règne de Henri IV, quelques marchands s'étaient associés pour envoyer, sous la conduite des capitaines malouins Frotet de la Bardelière et Grout du Closneuf, deux na-

---

<sup>1</sup> *Le Pôle et l'Équateur*, page 21.

<sup>2</sup> *Lettre sur le progrès des sciences*.

vires dans les mers de l'Inde ; mais toutes nos relations se bornèrent, pendant longtemps, à quelques expéditions particulières. Cependant nos marins avaient rencontré, sur leur route, Madagascar, y avaient relâché à diverses reprises, et avaient fait de sa fertilité les rapports les plus élogieux. En 1642, une Compagnie se forma, sous les auspices du cardinal de Richelieu, pour la colonisation de cette île, si importante par son étendue, et la richesse de ses produits. François Pronis y débarqua à la tête de quelques Français ; son intelligence n'était pas à la hauteur de sa charge : il fut remplacé par Etienne de Flacourt. Celui-ci fit plusieurs expéditions aux Indes, et prit, en 1649, possession de l'île de Bourbon, que les Portugais avaient découverte en 1545. Malgré les efforts du nouveau gouverneur, la colonie périssait toujours, faute de secours suffisants. La Compagnie, à bout de ressources, céda, en 1656, au maréchal de La Meilleraie, l'entière propriété de son établissement, qui fut alors géré par un officier nommé Champmargou, agissant au nom et au profit du maréchal. Telle était la situation, lorsque Colbert entreprit de restaurer l'ancienne Compagnie.

Par édit du mois d'août 1664, le monopole du commerce de l'Inde fut concédé à une société qui, formée au capital de quinze millions de livres, acheta les droits des héritiers de La Meilleraie. La baie du Blavet, située sur la côte de Bretagne, fut allouée à la nouvelle Compagnie, et, en quelques années, le port et la ville de Lorient prirent naissance. Les matériaux nécessaires à la construction, à l'armement et à l'équipement des vaisseaux y furent admis en franchise. Une prime d'exportation de cinquante livres par tonneau, pour les marchandises portées aux Indes, et une prime d'importation de soixante-quinze livres par tonneau, pour les marchandises apportées en France, furent accordées à la Compagnie, que le gouvernement s'engagea, en outre, à soutenir dans toutes les guerres qu'elle entreprendrait. Les titres, grades et honneurs, réservés au service du roi, purent être acquis au service de la Compagnie. Malgré tous ces avantages, cette association ne prospéra pas. Le marquis de Mondevergue, nommé gouverneur des îles Dauphine (Madagascar) et Bourbon, n'y montra pas une énergie suffisante pour assurer l'exécution des sages règlements de Colbert. Il fut rappelé en France, et mourut dans une prison d'État. En 1669, une escadre de dix vaisseaux vint mouiller à Fort-Dauphin. Le nouveau gouverneur prit le titre de vice-roi, se brouilla avec un chef puissant du voisinage, et remit à la voile avec l'escadre,

laissant à Champmargou le soin de continuer la guerre, qu'il avait si imprudemment provoquée. Champmargou fut tué, et les colons furent massacrés par les indigènes. L'escadre se rendit à l'île Ceylan pour y soutenir les efforts d'un agent nommé Caron, qui avait conseillé d'asseoir un établissement sur la baie de Trinquemalé, où les Hollandais s'étaient déjà installés. Caron s'empara de Trinquemalé ; mais les Hollandais ne tardèrent pas à l'en déloger : il gagna alors la côte de Coromandel, et enleva d'assaut, en 1672, la ville de Saint-Thomé, dont les Hollandais avaient eux-mêmes chassé les Portugais douze ans auparavant. Les Français, attaqués par des forces supérieures, furent obligés d'abandonner leur conquête. En 1683, François Martin, autre agent de la Compagnie, recueillit les débris des colonies de Trinquemalé et de Saint-Thomé, et en peupla Pondichéry, petite bourgade sur la côte de Coromandel, qu'il venait d'acheter au radjah du pays. Pondichéry se transforma promptement en une ville importante, et devint le centre des opérations de la Compagnie française des Indes orientales, qui possédait, en outre, dans le Bengale, Chandernagor, que lui avait cédé, en 1668, l'empereur Aureng-Zeyb.

La société était obérée, et tout annonçait sa dissolution comme devant être prochaine, quand Law lui donna une prospérité qu'elle n'avait point encore connue. Le célèbre économiste écossais, après avoir étudié le système de Patterson, l'inventeur du bank-note, fut autorisé par le Régent, en 1716, à établir, à Paris, une banque d'émission de billets à vue et au porteur, qui eut un succès assez rapide. Il obtint alors le privilège du commerce de la Louisiane, et forma, au capital de cent millions, une nouvelle société par actions, sous le nom de *Compagnie du Mississippi et des Indes*, où vinrent se fusionner successivement toutes les autres compagnies coloniales. La Compagnie des Indes orientales y fut elle-même rattachée par édit du mois de mai 1719. Le succès de Law ne dura pas longtemps. Réduit à prendre la fuite, il laissa, comme on sait, derrière lui, les finances de l'Etat, dont il avait été nommé contrôleur général, et ses actionnaires à moitié ruinés. Cependant l'impulsion donnée par les capitaux dont avait disposé la société avait produit quelques heureux résultats. Bourbon avait acquis par la culture du caféier une réelle importance, et le capitaine Garnier de Fougerei avait pu déposer à l'Île-de-France, en 1721, les premiers éléments de colonisation. Riche en grande partie des dépouilles de ceux que le système de Law avait ruinés, possédant de vastes territoires

en plein rapport, comblée de faveurs et de privilèges, propriétaire d'un port de construction et de commerce, la Compagnie des Indes semblait appelée à un brillant avenir, que le défaut de prévoyance des ministres de Louis XV laissa crouler, et dont la ruine fut consommée par la perte de nos plus belles colonies. En attendant ce triste dénouement, la Compagnie agrandit ses possessions asiatiques, en 1727, par la prise de Mahé, sur la côte de Malabar, et, en 1739, par l'acquisition de Karikal, petite ville à l'embouchure de Cavéry, à une trentaine de lieues de Pondichéry, au sud de la côte de Coromandel.

A cette époque, deux hommes éminents rivalisaient de généreux efforts : l'un, Dupleix, gouverneur général des possessions françaises de l'Hindoustan, pour soumettre cette vaste péninsule, en profitant des divisions des soubabs et des nababs de l'empire des Mongols ; l'autre, La Bourdonnais, pour assurer un avenir prospère aux îles de France et de Bourbon : tout naissait ou se transformait sous leur puissante initiative. Les affaires de la Compagnie n'avaient jamais été si florissantes, quand la guerre avec l'Angleterre, longtemps retardée par la politique pusillanime du cardinal de Fleury, vint à être ouvertement déclarée.

Le cabinet de Versailles, voulant sauvegarder les intérêts du commerce, convint d'un traité de neutralité en faveur des deux Compagnies, et La Bourdonnais eut le regret de ne pouvoir obtenir les vaisseaux qu'il sollicitait pour surprendre le commerce anglais. Il retourna à l'Île-de-France, prévoyant trop bien ce qu'il adviendrait de la neutralité. Les Anglais eurent bientôt, en effet, dans l'Inde une escadre qui s'empara de tous les bâtiments de la Compagnie française qu'elle put atteindre, sous le prétexte spécieux que le traité n'engageait que les navires du commerce des deux nations. En 1746, le vaisseau l'*Achille*, de 74 canons, amena à Port-Louis un convoi de bâtiments de transport. La Bourdonnais arma aussitôt tous ces navires en guerre, fit voile pour la côte de Coromandel à la recherche de l'amiral Peyton, l'atteignit à la hauteur de Négapatam, le força à la fuite, assiégea Madras, et réduisit cette capitale des possessions anglaises à capituler. Alors la jalousie de Dupleix se fit jour. Comme gouverneur général des établissements français de l'Hindoustan, il attaqua la validité du traité signé par son collègue. La Bourdonnais chercha en vain à adoucir les âpretés de l'orgueil blessé. Pendant qu'il négociait inutilement, une tempête survint, jeta à la côte une partie de son escadre, et le réduisit à regagner l'Île-de-France, où il y fut reçu, à son arrivée, par M. David, le succes-

seur qui lui avait été donné pendant son absence. Dupleix, resté seul, battit le nabab de Karnatic, qui réclamait impérieusement Madras, et déclara non avenue la clause du traité signé avec les Anglais, relative à la faculté laissée à ceux-ci du rachat de leur ville, en payant une forte rançon au profit de la Compagnie. Il tourna ensuite ses armes contre Goudelour et mit le siège devant le fort Saint-David, qui en protégeait la rade ; il espérait pouvoir s'en rendre maître avant les renforts que l'ennemi attendait d'Angleterre, mais son espoir fut déçu.

Pendant que l'intrépide La Bõurdonnais improvisait une escadre, et se couvrait de gloire à Négapatam et à Madras, la Compagnie, qui ignorait encore les succès de ce brave marin, sollicitait du gouvernement la cession de trois vaisseaux de guerre pour protéger son commerce. Le chevalier Grout de Saint-Georges, dont le pavillon flottait sur l'*Invincible*, eut le commandement en chef de l'expédition. Bouvet de Lozier, qui montait le vaisseau le *Lys*, en reçut du roi, avec le brevet de capitaine de frégate, le commandement en second. La division de Saint-Georges, composée de trois vaisseaux, l'*Invincible*, de 74 canons, le *Lys*, de 64, le *Jason*, de 50 ; de quatre frégates de 80 à 36 canons, la *Légère*, la *Chimène*, l'*Apollon* et le *Philibert* ; de quatre bâtiments légers, portant de 18 à 22 canons, ayant sous sa protection sept bâtiments de transport, partit de Lorient le 27 mars 1747. Le lendemain matin, les équipages furent réveillés aux ordres de branle-bas de combat : cinq vaisseaux anglais manœuvraient pour s'approcher. Saint-Georges rallia sa flotte et mit en panne pour attendre l'ennemi ; la ligne de bataille fut formée par les trois vaisseaux de guerre et les bâtiments de la Compagnie dans les intervalles. Les Anglais, après avoir pris connaissance des forces françaises, s'éloignèrent sous toutes voiles. Sur le soir, le vent tomba ; la nuit fut calme ; mais, sur les dix heures et demie du matin, la brise reprit tout à coup et avec violence ; tout, dans l'aspect du ciel, présagea une tempête ; à une heure, elle éclata avec furie. La *Légère*, surprise par l'ouragan, s'abîma dans les flots pour ne plus se relever. Sa carène seule surnageait, et l'escadre eut la douleur de voir périr, sans pouvoir leur porter secours, les hommes qui montaient cette frégate. Cependant dix-huit de ces malheureux purent être sauvés par l'*Invincible* et le *Jason*. La tempête dura onze jours ; la division fut complètement dispersée ; la plupart des bâtiments firent de graves avaries et relâchèrent où ils purent ; à Belle-Isle, à Nantes, à l'île d'Aix : Le *Lys* et deux

vaisseaux de la Compagnie, armés en flûte, le *Fulvy* et l'*Aimable*, tinrent seuls la mer, et gagnèrent l'île de Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil, rendez-vous assigné en cas de dispersion. Chemin faisant, Bouvet rencontra, en vue de Madère, un brigantin anglais qu'il amarina, et qu'il vendit à Sainte-Catherine, au profit de la Compagnie.

Saint-Georges rallia, à l'île d'Aix, ceux des bâtiments de sa division qui avaient relâché. Il y trouva le marquis de La Jonquière, qui se préparait à escorter, avec deux vaisseaux et deux frégates, un nombreux convoi à destination du Canada. Les vents contraires retinrent Saint-Georges au mouillage jusqu'au 10 mai; ce jour-là, il vint à la rade avec La Jonquière, et fit route en compagnie de ce chef d'escadre. Le 14, ils étaient à environ quatorze lieues du cap Ortégal, où ils devaient se séparer, quand les vigies signalèrent une flotte venant à leur rencontre. C'était l'escadre de l'amiral Anson, forte de quatorze vaisseaux de ligne, d'une frégate, d'un senau et d'un brûlot : les deux commandants français n'hésitèrent pas, pour sauver leurs convois, à accepter le combat inégal que leur offrait l'ennemi. Après des prodiges de valeur de la part des Français, la victoire resta au nombre; mais, dans cette journée, la gloire fut pour les vaincus, qui résistèrent jusqu'à la dernière extrémité, et de la façon la plus héroïque, à des forces d'une incontestable supériorité : aux 944 bouches à feu de gros calibre des quatorze vaisseaux anglais, les frégates et les quatre vaisseaux français n'eurent à opposer que 436 canons d'un calibre moindre. Ce fut là que Saint-Georges, manquant de projectiles, fit charger avec son artillerie. Le brave Malouin ne se rendit qu'à la dernière extrémité : l'*Invincible* avait perdu tous ses mâts, et menaçait d'engloutir les survivants du terrible combat qu'il venait de soutenir.

Bouvet de Lozier resta quelques semaines à l'île de Sainte-Catherine; ne recevant aucune nouvelle de Saint-Georges, il reprit la mer le 9 août, et cingla vers l'île-de-France, où il jeta l'ancre le 12 octobre suivant. Sur la rade de Port-Louis, arrivèrent successivement, de la côte de Malabar, pour se faire carener, plusieurs bâtiments de la Compagnie et deux vaisseaux du roi. Ce ne fut que le 25 février 1748, que le vaisseau le *Lyon* apporta d'Europe la triste nouvelle de la destruction de l'escadre de Saint-Georges.

L'amiral Griffin, qui avait succédé à Peyton dans le commandement de l'escadre anglaise, régnait en maître absolu dans les mers de l'Inde, depuis le départ de La Bourdonnais. Dupleix de-

mandait du secours avec instance : M. David , le nouveau gouverneur de l'île-de-France, fit tous ses efforts pour lui en envoyer. Les derniers travaux, pour mettre les vaisseaux qui se trouvaient dans le port en état de reprendre la mer, furent poussés avec la plus grande activité. La prise de Saint-Georges donnait à Bouvet le commandement en chef de l'expédition. Trois vaisseaux du roi, le *Lys*, de 64 canons, l'*Apollon*, de 50, l'*Anglesea*, de 48 ; trois de la compagnie, le *Centaure*, de 70, le *Moras*, et le *Brillant*, de 44 ; une corvette, la *Cybèle*, de 18, furent réunis sous ses ordres. L'escadre se rendit à Foulpointe, sur la côte de Madagascar, pour y prendre des vivres, et y attendre la *Princesse-Amélie*, transport de 600 tonneaux, dont le chargement n'était pas encore entièrement terminé. Soixante mille marcs d'argent furent embarqués sur les vaisseaux. Au moment de son départ de Foulpointe, Bouvet reçut une lettre de M. David : ce fonctionnaire lui donnait avis qu'il avait appris par le vaisseau l'*Hercule*, arrivé de Lorient, que l'amiral Boscawen avait dû quitter l'Angleterre avec six ou huit vaisseaux, plusieurs transports et trois à quatre mille hommes de troupes de débarquement, destinés aux Indes. Il était urgent de porter secours à Dupleix, avant la jonction des escadres des amiraux Boscawen et Griffin. Les capitaines furent appelés en conseil à bord du *Lys*, et il fut décidé, à l'unanimité, que, pour abrégé la route, au lieu de prendre au Nord des îles Maldives, on passerait entre ces îles, par le canal des Neuf-Degrés.

Tous les bâtiments étant réunis, on mit sous voiles le 24 mai 1748. Le 4 juin, par un beau temps, sans doute dans une fausse manœuvre, la *Princesse-Amélie* cassa son petit mât de hune. Bouvet utilisa les deux jours que demanda la réparation de cet accident, pour exercer ses équipages. À la pointe du jour, le 5, sur un signal du vaisseau le *Lys*, l'escadre se rangea en ligne sur l'air de vent où elle courait. Elle passa ensuite à l'ordre de bataille tribord, puis revira par la queue et mit en ordre de bataille bâbord. A trois heures de l'après-midi, étant à plus de deux lieues de la *Princesse-Amélie*, les vaisseaux arrivèrent sur elle, en forçant de voiles, pour la rejoindre avant la nuit. Le 6, ils reprirent leurs évolutions, et ce ne fut qu'à la nuit tombante que, la *Princesse-Amélie* étant remâtée, ils laissèrent de nouveau porter pour leur destination. Le 15, on aperçut la pointe Sud de l'île Ceylan ; le 18, le vaisseau le *Brillant* eut ordre de chasser, et amarina, par le travers de Batacolo, un bot hollandais, la *Cornélie-Madeleine*, de 60 tonneaux environ, chargé de

poudre, de caisses d'armes et de coffres de médicaments, pour l'armée anglaise. Le 20, à onze heures du matin, l'escadre eut connaissance de la côte de Cōromandel, et entra dans le détroit de Palk; longeant la côte, elle passa successivement en vue de Négapatam, de Karikal et de Tranquebar; à six heures, elle jeta l'ancre sous Cabritpatnam, afin de ne pas dépasser de nuit Goudelour, où Bouvet espérait trouver l'escadre de l'amiral Griffin.

La mer était couverte de bateaux, de radeaux indiens, de chelingues et de catimarons. On arrêta l'un de ces derniers, et, un moment après, il en vint un autre, avec un papier en plusieurs langues, s'informer selon l'usage de la côte, de la part du gouverneur de Tranquebar, de la nationalité de l'escadre. On interrogea les hommes de ces embarcations; mais tout ce qu'on en put tirer fut que, par l'équipage d'une chelingue, venue depuis environ quinze jours de Goudelour à Tranquebar, ils avaient entendu dire qu'il y avait en rade de Goudelour dix vaisseaux de guerre, dont six plus gros que les autres. Au jour, ordre d'appareiller et de passer en poupe du vaisseau-commandant fut donné à l'escadre. Bouvet annonça à ses capitaines que, d'après les gens des catimarons, il y avait à Goudelour quatre frégates et six vaisseaux de guerre. « C'est bien! répondit le brave de La Portebarré, un Malouin, commandant l'*Apollon*, nous ayons chacun le nôtre; les frégates iront par-dessus le marché! » Tous les capitaines firent des réponses empreintes de la même décision; les officiers et les équipages se montraient pleins d'ardeur. « Nous mimés en ligne, et nous fimes route tous bien préparés au combat <sup>1</sup>. »

A deux heures de l'après-midi, la corvette la *Cybèle*, envoyée pour reconnaître les forces de l'ennemi, rapporta qu'il y avait, en rade de Goudelour, vingt-cinq navires anglais, dont dix à douze vaisseaux de guerre. A trois heures et demie, on put, des vaisseaux de la petite escadre française, qui continuait à longer la côte, compter distinctement les douze vaisseaux de l'amiral Griffin, mouillés sur deux lignes, formant un angle obtus, en avant des navires marchands, placés sous leur protection. Les vents étaient à l'Est, et l'escadre faisait route en dépendant sur l'ennemi, le cap au N.-N.-O. Vers les quatre à cinq heures du soir, lorsqu'elle n'en fut plus qu'à une lieue et demie environ elle prit les

---

<sup>1</sup> Lettre de Bouvet au comte de Maurepas, datée de la rade de Port-Louis, à bord du *Lys*, le 10 octobre 1748. (*Archives de la Marine.*)

amures à tribord, afin de se conserver l'avantage du vent : le *Centaure* avait à la remorque le bot hollandais, et le *Lys*, les deux catamarons. Mais les dispositions intérieures de Bouvet étaient déjà changées : la vue de forces si supérieures l'avait fait réfléchir que, devant les éventualités d'un combat inégal, il était de son devoir d'assurer, avant tout, le but de sa mission. Pondichéry, à quatre lieues seulement, était trop près pour que l'ennemi y laissât faire tranquillement le déchargement de la *Princesse-Amélie* et de l'argent embarqué sur les vaisseaux. Il résolut d'aller à Madras, dont on n'était éloigné que de vingt-huit lieues ; pour cela, il fallait, selon son expression, « amuser l'ennemi. » Pour rendre la manœuvre plus facile, il passa du centre en tête de l'escadre, serra le vent en ligne de bataille et revira par la contre-marche. Persuadé que l'escadre française ne manœuvrait ainsi que pour se conserver l'avantage du vent, l'ennemi l'observait indécis, déployant et serrant tour à tour ses voiles. Comme le soleil empourprait l'horizon de ses derniers rayons, Bouvet fit signal de fausse route, pour la nuit fermée ; et, afin de s'assurer de l'exécution de cet ordre important, il envoya la *Cybèle* le répéter, de vive voix, à chaque capitaine. A sept heures et demie, l'escadre arriva lof pour lof, le cap au N.-E., et rangea l'ennemi d'assez près pour voir ses feux à la lueur des éclairs. Poussée par un vent favorable, elle fit bonne route toute la nuit. Le lendemain, à deux heures de l'après-midi, elle mouillait en rade de Madras, assez au large pour pouvoir appareiller promptement ; si l'ennemi se présentait : Bouvet étant bien résolu à ne combattre qu'à la voile. C'était chez lui, en effet, un principe arrêté, que, dans la plupart des cas, la protection des forteresses devient inutile aux vaisseaux mouillés sous leur canon : inutile, disait-il, si l'ennemi attaque à l'abordage ; inutile encore, s'il combat de loin des vaisseaux mouillés à demi-portée du canon de terre, l'agresseur n'ayant qu'à se tenir au large pour paralyser l'action des forts.

Il envoya aussitôt l'argent à terre, fit mettre sous les batteries de la place, et le plus près possible, la *Princesse-Amélie* et la prise hollandaise. Sur l'avis reçu, à Madagascar, de l'envoi de nouvelles forces anglaises dans l'Inde, il prit sur lui de débarquer quatre cents soldats ou volontaires de l'escadre, pour renforcer les garnisons de nos comptoirs ; et, à dix heures et demie du soir, il remit à la voile pour l'Île-de-France, où il arriva, le 25 juillet, après une navigation des plus heureuses. « Nous pour-

rions dire avec les Israélites de la mer Rouge, écrivait-il au ministre, que nous avons été portés comme sur les ailes des aigles. »

L'amiral Griffin se hâta, dans la nuit du 21 au 22, de ranger ses vaisseaux en bataille devant Pondichéry, dans l'intention d'en disputer l'entrée aux nôtres. Au jour, ne voyant plus les Français, il expédia ses frégates à la découverte, et remonta lui-même la côte jusqu'à Madras, où il se présenta le 23, à dix heures du matin, et fut fort étonné de n'y pas trouver notre escadre. Il envoya à Paliacate, place voisine, demander des nouvelles; il prit le large, fit plusieurs manœuvres qui témoignaient de son inquiétude et de son indécision; il expédia deux corvettes à Balassor, à l'embouchure du Gange, avertir Golgotha, principal établissement des Anglais sur ce fleuve, de se tenir en garde contre une escadre française.

En vingt-quatre heures, les matières d'or et d'argent furent portées hors de la place. Les volontaires de l'escadre, sous la conduite du capitaine Brenier, furent chargés d'en assurer le transport de Madras à Pondichéry. On releva les anciennes fortifications de cette dernière ville, et l'on en construisit de nouvelles; on prit à la solde de la Compagnie tout ce qu'on trouva de soldats dans le pays; on fit de grandes dépenses, mais on fut bientôt en mesure de parer à toutes les éventualités. Dans la petite colonie française, qui s'était formée à Madras, à la suite de La Bourdonnais victorieux, on conçut de graves inquiétudes sur le sort de Bouvet, parce qu'on ne croyait pas qu'il fût possible, dans cette saison, de gagner de ces parages l'île-de-France. On était alors dans l'usage d'attendre, pour revenir de la côte de Coromandel, la mousson du Nord-Est, qui ne commence à souffler qu'à la fin de septembre. Le capitaine Bouvet indiqua ainsi le premier, pour revenir de l'Inde, une voie nouvelle, que, vingt ans plus tard, en 1767, le chevalier Grenier, commandant la corvette l'*Heure-du-Berger*, eut mission d'expérimenter, et reconnut, non-seulement praticable, mais encore abrégée. Elle ne fut pas toutefois adoptée sans contestation; le célèbre Kerguelen, en 1771, soutenait encore, contre l'évidence, qu'elle était plus longue que l'ancienne; aujourd'hui la question est depuis longtemps vidée; on n'en suit plus d'autre. ✕

L'amiral Griffin, désespéré de n'avoir pu joindre la petite escadre française, qui, par la disproportion des forces, lui promettait une victoire aisée, retourna à sa station. Les secours qu'avait reçus Dupleix, empêchèrent Pondichéry, et peut-être

tous nos établissements de l'Inde, de succomber sous les efforts de l'amiral Boscawen, arrivé d'Europe, peu de temps après, avec six vaisseaux de ligne, deux galiotes à bombes, vingt bâtiments de transport et trois à quatre mille hommes de débarquement. Cette expédition força promptement le petit corps de troupes qui assiégeait le fort Saint-David à se replier sur Pondichéry. Les Anglais les y poursuivirent : arrêtés par les fortifications de la ville, ils en formèrent le siège. Le feu fut ouvert contre la place le 30 août, et dura jusqu'au 6 octobre ; ce jour-là, les assiégeants renoncèrent à leur entreprise et regagnèrent leurs vaisseaux. Avant son arrivée dans l'Inde, Boscawen avait essayé en vain d'une descente à l'Île-de-France. Le gouverneur, M. David, informé de ses projets, avait fait établir à la hâte, sur tous les points accessibles de la côte, des fortifications en terre et en fascines, protégées par de l'artillerie, qui suffirent pour l'arrêter : doublement blessé dans son amour-propre, Boscawen se plaignit amèrement de ce que Griffin avait laissé passer l'escadre française, et lui attribua hautement l'insuccès de son entreprise. L'amirauté anglaise suspendit l'amiral Griffin. Bouvet fut nommé, le 2 juillet 1749, chevalier de Saint-Louis ; mais l'ordre ne lui fut conféré que dans le mois de janvier suivant, par le mestre-de-camp de dragons Cormier de la Courneuve, lieutenant pour le roi de la ville et du château de Foix et gouverneur de l'hôtel royal des Invalides : le cumul était alors permis.

Dans l'intervalle qui sépare sa rentrée en France de son expédition aux Indes, Bouvet se joignit à l'escadre de M. de Kersaint et retourna à la côte de Coromandel avec ce chef de division. Lorsqu'ils arrivèrent à Madras, la nouvelle de la cessation des hostilités venait d'y être apportée par la frégate la *Favorite*. Le traité d'Aix-la-Chapelle, conclu le 18 octobre 1748, avait rétabli la paix en Europe ; ce que les Anglais n'avaient pu obtenir par leurs amiraux, ils l'obtinrent par leurs diplomates : Madras leur fut restitué, au grand déplaisir de Dupleix, le vaillant défenseur de nos comptoirs de l'Inde.

### III.

Le 12 mars 1750, Bouvet de Lozier fut nommé gouverneur particulier et président du conseil de Bourbon. Ses lettres de provision, signées par le roi, lui donnaient, en cas de mort ou

d'absence du gouverneur général, le commandement des deux îles et la présidence du conseil supérieur de l'Île-de-France. A son arrivée à Paris, de retour de ses deux dernières expéditions, qui lui avaient fait le plus grand honneur, Bouvet fut recherché par les directeurs de la Compagnie ; l'un d'eux, M. David, lui donna sa fille en mariage : M. David était un homme généralement estimé, auquel le roi venait d'accorder des lettres de noblesse, à l'occasion des sages dispositions prises par son fils, pour repousser, comme nous l'avons vu, l'attaque projetée par l'amiral Boscawen. Le nouveau gouverneur de Bourbon prit passage, avec sa femme, sur le vaisseau l'*Auguste*, qui se rendait à l'Île-de-France. Le 15 août 1750, ils arrivèrent dans cette colonie, et y séjournèrent pendant deux mois. Ce temps passé en famille dut leur paraître court : madame Bouvet retrouvait un frère qu'elle n'avait point vu depuis plusieurs années. Et quel spectacle que celui de cette société naissante, où le Mandingue, l'Ashanti et le Malgache, à demi-sauvages, se pliaient à un travail quotidien et régulier, sous la volonté supérieure de l'Européen ! Tous ces types, en costume et sans costume, fournissaient à l'esprit le plus distrait ample matière à observation. L'île, aux mille senteurs, aux fleurs écarlates, aux forêts vierges, à l'éternel été, servait de décor à cette scène. Les hommes des climats les plus opposés semblaient s'y être donné rendez-vous ; de même les arbres et les plantes : à côté du palmier, du cocotier, du manguier, du dattier, du bananier, du cotonnier, du caféier, du cannellier, verdissaient l'oranger, le citronnier, l'amandier, le mûrier, le châtaignier, le pommier, le poirier, le pêcher, l'abricotier, le figuier ; les fruits et les fleurs de l'Europe s'y mêlaient aux fruits et aux fleurs de l'Afrique, de l'Inde et de la Chine. Les champs de blé et d'avoine côtoyaient les champs de riz et de maïs. Les scarabées d'or, les papillons, les souï-mangas aux reflets changeants, voltigeaient sur les fleurs, dont l'éclat était effacé par celui de leurs ailes. Les thons, les dorades et les bonites, en quête de leur proie, les istiophores à la voile déployée, les balistes aux couleurs métalliques, passaient à la surface des eaux tranquilles ; les tortues, abritées sous leurs carapaces, dormaient au soleil sur les grèves. L'Africain chantait, dans une langue inconnue, la vie libre du désert. Le Malgache méditait la fuite, et le retour dans la patrie voisine. L'Européen, lui, trafiquait du labeur et de l'amour de l'esclave, vendant à l'encan le produit de son travail et le produit de sa couche. Les sombres images du drame humain contrastaient étrangement

parfois avec les riantes images de la nature : celle-ci avait aussi ses tempêtes et elles étaient terribles. Comme les plantes importées de régions plus douces, l'homme, sous ce soleil ardent, trouvait une vigueur qu'il n'avait point connue. Les jeunes créoles étaient grands et robustes ; ils n'avaient pas moins de cinq pieds six pouces et beaucoup avaient six pieds ; les jeunes filles étaient également grandes et bien faites ; les femmes, fécondes, et les enfants alertes. Épuisée, à la longue, par les excitations d'un soleil trop chaud, la race créole primitive, au dire de quelques-uns, tendrait aujourd'hui à disparaître, sans le sang généreux qu'y versent les unions fréquentes avec des Européens. La belle race, la grande race d'autrefois, n'est plus ; mais les vieillards aiment à en rappeler le souvenir. Nos voyageurs avaient donc eu le temps d'apprendre à connaître les hommes et les choses qu'ils allaient retrouver à Bourbon, quand ils débarquèrent dans cette colonie, le 25 octobre, six mois après leur départ de France.

Bourbon, comme sa sœur voisine, doit son origine à des soulèvements sous-marins et à des éruptions volcaniques. Ce travail de la nature continue par l'activité non éteinte d'un volcan qui vomit et roule jusqu'à la mer tout un fleuve de matière enflammée. L'île, de forme arrondie, couronnée par le pic des Neiges, serait un vaste et magnifique amphithéâtre, si les Salazes ne la séparaient par une chaîne de montagnes courant irrégulièrement du Sud-Est au Nord. La côte n'offre aucun abri aux navigateurs : Saint-Paul, seul, possède un mouillage, qui mérite réellement le nom de rade ; et encore cette rade est-elle ouverte à tous les vents de la partie du Nord-Ouest. Les cultures s'étendaient déjà, en 1750, jusqu'à la zone des bois, qui, large et verte ceinture, contourne les sommets dénudés des montagnes. De ces sommets partent de profondes ravines, qui servent à l'encaissement des eaux des sources supérieures. Les bords de ces cours d'eau, taillés à pic dans le basalte, présentent, en quelques endroits, un aspect aride et désolé ; ailleurs, au contraire, où les pluies ont déposé quelque terre végétale, une vaste draperie de verdure en tapisse les remparts, et le palmier planté là, on ne sait par qui, étend sa large chevelure au-dessus des lianes entrelacées. Souvent s'échappe aussi du rocher une cascade, dont l'eau reproduit dans sa chute toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Dans la saison des pluies et des ouragans, ces rivières, changées en véritables torrents, charient, au fond du gouffre, avec un épouvantable fracas, les roches détachées de la mon-

tagne et les arbres déracinés par la tempête. Rien de grand comme ces émouvantes convulsions de la nature, où la mer, la foudre, le torrent, le volcan, l'ouragan, mêlent leurs voix mugissantes, et poussent jusqu'au ciel un immense cri de colère et de douleur.

A son arrivée, Bouvet voulut se rendre compte de l'état de la colonie ; il en visita les différents quartiers ou paroisses, qui étaient au nombre de huit, et que desservaient des prêtres de la congrégation de Saint-Lazare. L'administration supérieure était dévolue à un conseil de six membres, choisis parmi les notables. Ce conseil, placé sous la présidence du gouverneur, rendait la justice au nom du roi. Il avait aussi la prérogative de faire parvenir directement à la Compagnie, quand il le jugeait convenable, l'expression des vœux et des besoins des colons. Ce qui frappa le plus Bouvet, ce fut la misère des habitants et l'état de sauvagerie où cette misère, le manque d'instruction et la difficulté des communications amenaient la génération élevée dans les habitations isolées. Il y avait là des maux de plus d'une espèce, auxquels il fallait remédier au plus tôt. Les lettres du gouverneur témoignent d'une touchante sollicitude à cet égard. Les mesures d'utilité publique se pressent dans les premières années de son administration. C'est d'abord un recensement général : trois mille blancs et douze mille noirs forment la population de l'île ; cette population y est en partie née, s'y est mariée, y a eu des enfants, et, dans la plupart des cas, aucun acte ne distingue entre eux l'enfant légitime et l'enfant naturel. Désormais, dans toutes les paroisses, seront ouverts des registres, où les naissances, les mariages et les décès seront régulièrement constatés. Le recensement a dévoilé l'étendue d'un autre mal : six cent quatre-vingt-deux jeunes garçons, au-dessous de quinze ans, grandissent sans aucune éducation et sans aucune instruction. Qui donnera à ces enfants, devenus des hommes, l'esprit de fraternité, qui fait l'esprit de nationalité ? Qui leur dira l'histoire de leurs ancêtres et le lien qui les unit à la métropole ? Qui leur donnera l'amour et du travail et du progrès et l'émulation qui en est l'aiguillon, s'ils vivent ainsi dans l'isolement ? Qui défendra la colonie, si elle est attaquée ? Sera-ce les deux compagnies d'infanterie, de cent hommes chacune, qui en composent toute la garnison ; et qui, divisées en petits détachements de quinze à seize hommes, suffisent à peine, en temps de paix, à assurer la tranquillité et la sûreté des différents quartiers ? A tous les points de vue, il faut une institution qui réunisse la

jeunesse, et lui donne l'esprit de fraternité et d'union. Pénétré de ces pensées, Bouvet écrit au ministre pour le prier d'intervenir auprès des directeurs de la Compagnie. Il obtient l'autorisation demandée. La première pierre du collège de Bourbon est posée le 4 janvier 1752. Les pères lazaristes seront chargés de l'instruction des enfants.

D'autres points, non moins importants, ont attiré l'attention du gouverneur. Tout semble à faire dans cette société ébauchée, en quelques années, par le génie de La Bourdonnais. Le commerce et l'agriculture réclament des communications faciles. Par les ordres de Bouvet, s'ouvrent deux voies nouvelles : l'une, doit se rendre de la rivière des Chèvres au quartier de Sainte-Suzanne ; l'autre, partira de Saint-Pierre, traversera la plaine des Cafres et aboutira à Saint-Benoît. Malgré les difficultés du travail, un an après, cette dernière route est livrée à la circulation. Mais, ce qui est la préoccupation constante de son esprit, ce sur quoi il revient sans cesse, c'est la misère publique. Il fait aux plus pauvres des distributions de vivres, et donne, à ceux qui en manquent, des graines pour ensemençer leurs terres. Ce ne sont là, toutefois, que des palliatifs : il faut un remède efficace, pour faire cesser au plus tôt cette affreuse misère. Bouvet n'hésite pas à affirmer que le mal réside dans la liberté d'importation. Sans fabrique, sans industrie, éloignée de plus de quatre mille lieues de son marché industriel, la colonie, dont les besoins outrepassent de beaucoup les envois qui lui sont faits, doit être protégée contre les abus qu'engendre cette situation. Pour que la liberté du commerce lui fût profitable, il faudrait que cette liberté eût lieu à la sortie comme à l'entrée des marchandises. Or, il est loin d'en être ainsi : la Compagnie s'est réservé le monopole de l'exportation ; en retour, elle devrait veiller à ce que ses magasins fussent pourvus, et à des prix modérés, des objets nécessaires à la consommation de l'habitant, dont elle a, seule, le droit d'acheter les produits. Si elle s'abstient de remplir ses obligations à cet égard, la concurrence étant insuffisante, et, par suite, les marchandises de l'Europe et de l'Inde hors de prix, le colon, malgré la fertilité du sol, ne pourra jamais s'acquitter des avances qui lui ont été faites : car le prix des denrées qu'il vend ne sera jamais en rapport avec celui des marchandises qu'il achète. Avec le régime de la liberté, les pacotilles, apportées par les officiers des vaisseaux, sont vendues, à l'encan et par petits lots, dans les deux principaux quartiers, Saint-Denis

et Saint-Paul. Le créole, timide, n'assiste pas à ces ventes : les marchandises sont achetées par des ouvriers et des soldats européens, qui les revendent avec 25 à 30 p. 0/0 de bénéfice. Avant d'être livrées aux consommateurs, elles passent en deux ou trois autres mains, augmentant chaque fois de 10 à 12 p. 0/0. Les revenus de la colonie peuvent être évalués à huit cent mille livres ; il faudrait annuellement pour six cent quatre-vingt-quinze mille livres de marchandises, tant de l'Europe que de l'Inde : il resterait donc cent cinq mille livres à l'habitant pour éteindre les obligations qu'il a contractées envers la Compagnie. Ainsi s'exprime Bouvet ; et, unissant la pratique à la théorie, il écrit à Dupleix de lui envoyer trente lascars et quatre péons de confiance, destinés à empêcher la descente de la pacotille, et à assurer, à qui de droit, le monopole du commerce. Ce n'est pas tout : pour qu'à l'avenir la colonie ait un commencement d'industrie qui lui permette de pourvoir d'elle-même à une partie de ses besoins, il demande des maçons, des tailleurs, des armuriers, des taillandiers et un horloger. Ces ouvriers lui sont expédiés, à l'exception cependant de l'horloger, qui lui est refusé, sous prétexte que la population n'est pas assez considérable pour occuper un ouvrier de l'espèce.

La culture n'était point seulement à Bourbon un moyen de subsistance pour les habitants, c'était la condition même de l'existence de la colonie. Dans le principe, Bourbon n'avait été qu'un point de relâche et de ravitaillement pour les vaisseaux qui allaient aux Indes ou qui en revenaient ; ces bâtiments y trouvaient en abondance l'eau, le bois, les bœufs et autres comestibles dont ils avaient besoin. La salubrité du climat en avait aussi fait un lieu de convalescence pour les fiévreux de Fort-Dauphin ; mais on ne commença à y prendre un intérêt réel que quand les Malgaches nous eurent chassés de leur île. Au nombre des arbres qui peuplaient la montagne, était le caféier ; le fruit, gros et long, à essence très-forte, parut de qualité inférieure aux premiers colons : ils en dédaignèrent la culture. L'aloès, des îles Socotora, fut la première production cultivée dans un but commercial. On importa de Moka, en 1715, quelques plants de caféier, qui donnèrent d'excellents résultats et changèrent complètement la face des choses. On fit venir des esclaves. Les forêts se défrichèrent, et l'on s'occupa de la division et de l'abornement des terres. L'échelonnement du sol, en donnant l'extrême chaud et l'extrême froid, suivant l'altitude, fit espérer au colon européen de réunir dans ses planta-

tions les arbres fruitiers de tous les climats. Des plants d'arbres et des graines de toute espèce furent expédiés de France et du cap de Bonne-Espérance, dans la colonie. Des perdrix rouges et grises y furent aussi apportées. Les descendantes de ces perdrix, réfugiées dans les hautes régions de l'île, servent encore aujourd'hui à défrayer le chasseur assez intrépide pour aller les y chercher.

A côté des cafeiriës s'élevèrent bientôt une sucrerie et une indigoterie. Les produits de la sucrerie, à l'époque dont nous nous occupons, ne suffisaient pas encore à la consommation des habitants. Les dépenses de premier établissement de l'indigoterie avaient été relativement élevées, et le propriétaire se vit, dans la suite, obligé d'abandonner une entreprise qui le ruinait. La culture du cannellier, du cotonnier et du mûrier blanc; l'éducation du ver à soie et la préparation de la soie, étaient aussi des branches d'industrie encouragées par le gouverneur. Ainsi s'exerçait l'activité de Bouvet sur tous les objets qui intéressaient l'avenir de la colonie. Il n'en négligeait aucun, et s'occupait avec la même sollicitude des besoins spirituels et des besoins matériels de ses administrés. Huit cents piastres et dix esclaves furent accordés par lui au curé de la paroisse de Saint-Louis pour la reconstruction de son église, qui tombait en ruines. L'initiative de toutes ces mesures lui était due, et il ne cessa de se montrer, pendant cette période si intéressante de sa vie, l'homme supérieur que nous connaissions déjà.

Au mois de décembre 1752, M. David ayant obtenu un congé pour rentrer en Europe, Bouvet remit au plus ancien conseiller, M. Brénier, le commandement de Bourbon, et passa à l'Île-de-France. La colonisation y était moins avancée qu'à Bourbon; mais des ports profonds et sûrs lui donnaient sur sa voisine un précieux avantage. Pendant la dernière guerre, La Bourdonnais et son successeur, M. David, avaient pu, à Port-Louis, préparer des escadres pour soutenir le commerce de la Compagnie. Frappé de la position de l'Île-de-France, à l'entrée de la mer des Indes, et des avantages qu'on en pouvait attendre, Bouvet, avant de quitter Paris, avait conseillé aux Directeurs d'y former un dépôt de cent bouches à feu et de munitions, afin que l'on pût toujours armer, aux premières nouvelles des hostilités, les bâtiments marchands de la Compagnie, qui ne manquaient jamais d'y faire escale, en allant aux Indes ou en revenant, et surprendre le commerce de l'ennemi dans ces parages lointains. Il leur avait aussi donné le conseil de faire construire un certain nombre de vais-

seaux de haut bord, qui pussent, à l'occasion, porter deux batteries et seconder efficacement les vaisseaux du roi. Les directeurs suivirent ce dernier avis avec empressement, plusieurs vaisseaux du rang indiqué furent mis sur les chantiers; mais, au lieu d'envoyer à Port-Louis cent pièces de canon pour les armements inopinés, ils décidèrent que tous les bâtiments du nouveau modèle porteraient, en temps de paix, leur batterie haute, préférant une perte constante de fret et une augmentation de risqués sans profit, à une perte éventuelle de quelques-uns de leurs vaisseaux, qui, surpris par la guerre, auraient pu être capturés sans coup férir. Les événements de la dernière guerre avaient démontré toute l'importance de la colonie au point de vue de la protection du commerce dans l'Inde. Il était facile, dès lors, de prévoir que les efforts de l'ennemi se tourneraient contre elle, et, bien que l'horizon politique fût calme, il était prudent de la fortifier. Son rivage, accessible en bien des endroits, ouvrait, de distance en distance des ports à l'ennemi. M. David avait, en 1751, signalé cette situation à la Compagnie. Quatre ans plus tard, Bouvet revint sur ce sujet : « Je ne mentionne que pour mémoire, écrivait-il aux Directeurs, les fortifications faites à la hâte, en terre et en fascines, pour repousser la descente de l'amiral Boscawen. Les lapidations et les pluies les ont tellement dégradées qu'il n'en reste presque plus de vestiges. Les deux batteries, anciennement élevées à l'entrée du port Nord-Ouest, ne le défendent presque pas ou très-mal, et la troisième, de dix pièces de canon, à laquelle on travaille depuis plus de deux ans, est entièrement inutile dans l'endroit où elle est placée. » La Compagnie, ainsi pressée, se décida à faire les dépenses nécessaires. Des ordres furent donnés pour que l'on conservât tout le long des côtes une lisière de bois, devant former, en cas d'attaque, une première ligne de défenses naturelles, et pour que les points du littoral susceptibles de favoriser une descente fussent protégés par de nouvelles batteries.

Malgré la supériorité qu'assuraient à l'Île-de-France, dans un avenir prochain, ses belles rades sûres et profondes, elle était, pour le présent, dans un état moins prospère que Bourbon, dont elle jalousait les beaux produits. Le navire qui y apportait la provision annuelle des marchandises de l'Europe, était obligé de demander au café de Bourbon une cargaison pour le retour. Des essais de plantation de mûrier blanc, de cotonnier et d'indigotier y avaient été tentés non sans succès; mais, à vrai dire, il n'y avait eu que les grains nourriciers à donner des résultats complètement satisfaisants : l'avoine, le blé, le maïs et le riz y ve-

naient à merveille, ainsi que toutes les graines et les légumes de l'Europe. La colonie nourrissait ses habitants ; mais, sans industrie et sans denrée d'échange, elle n'existait, en définitive, qu'aux dépens de la Compagnie, qui était obligée de pourvoir à tous les autres besoins des colons : de leur fournir les étoffes, les ustensiles de ménage, de table, de cuisine, les instruments et les outils pour le bâtiment et la culture ; les médicaments pour les malades. Bouvet sentait combien cette situation était précaire, et il ne le dissimulait pas aux directeurs. « La colonie ne peut se former, leur écrivait-il le 31 décembre 1753, si la Compagnie ne continue à lui faire des avances en noirs, en bestiaux, en outils ; si elle n'y fait passer des colons ; si elle ne lui procure quelque denrée de commerce, et si elle n'en encourage la culture. Si l'Île-de-France parvient à produire une denrée riche, dont le débouché soit certain, elle trouvera toujours, à Madagascar et autres lieux voisins, à suppléer à ce qui pourrait lui manquer en vivres, bestiaux, bois même ; à augmenter ses forces en noirs à proportion du progrès de sa culture ; mais, au contraire, sans objet de commerce, la plus grande abondance en vivres la laissera toujours dans un état de médiocrité qui ne peut répondre aux vues de la Compagnie. » Bouvet déterminait donc, avec un rare bon sens et une perspicacité non moins remarquable, les conditions présentes de succès et les conditions de l'existence future de la colonie. Aussi accueillait-il avec empressement les propositions qui lui étaient faites pour doter l'île de la denrée de commerce dont il était en quête. En avril 1753, un armateur du Bengale, M. Aubry, avait apporté quelques plants de muscadier. Cet armateur s'engageait à fournir les autres épices fines moyennant 60,000 piastres et l'ordre de Saint-Michel. Bouvet donna connaissance au ministre, par une dépêche chiffrée, de la proposition de M. Aubry : la plus grande discrétion était nécessaire, car les détenteurs des épices montaient bonne garde autour de leur trésor. L'année suivante, le célèbre Pierre Poivre, à son retour de Manille, d'où il rapportait également quelques plants de muscadier, obtint du gouverneur un petit navire de 160 tonneaux, la *Colombe*, pour aller, à travers mille dangers, à la conquête du giroflier. Les Hollandais, propriétaires des îles où croissait cette précieuse épice, avaient établi la peine de mort contre quiconque se permettrait l'extraction d'un seul plant. Et que l'on juge du degré de féroce sauvagerie auquel la cupidité peut pousser les hommes : ils avaient, dit-on, dressé et répandu de fausses cartes pour tromper les marins et les faire périr sur les écueils !

Mais tous ces dangers n'arrêtèrent pas l'intrépide voyageur : une tempête et le mauvais état de son bâtiment, après la tourmente, l'empêchèrent seuls d'aborder à Meado. Il relâcha à Timor, se lia avec un prince indien et le gouverneur hollandais, qui lui procurèrent quelques plants de muscadier et des baies de giroflie. Le 18 juin 1755, il remit au gouverneur de l'Île-de-France la richesse qu'il rapportait. Vers la même époque fut importé dans la colonie le mangoustan, dont le fruit est renommé pour l'un des plus beaux et des plus savoureux de l'Inde. Bouvet cherchait désormais au loin ce qu'il avait près de lui. M. de Beaulieu, habitant du quartier de Saint-Benoît, avait établi à Bourbon, en 1750, une sucrerie, qui avait eu le succès le plus complet. M. Vigouroux, autre créole de Bourbon, ayant reconnu à l'Île-de-France des terrains propres à la culture de la canne à sucre, demanda une concession de ces terrains. Ce fut le point de départ de la prospérité du pays : la canne à sucre était « la riche denrée » que cherchait Bouvet avec tant de persévérance, et qui devait ouvrir une ère nouvelle à la colonie.

L'abbé de Lacaille ayant été envoyé, en 1750, au cap de Bonne-Espérance, pour mesurer un arc du méridien, la longueur du pendule, et indiquer la position des étoiles et des constellations du ciel austral, fut chargé, dans le même temps, de dresser la carte de l'Île-de-France. Le célèbre mathématicien arriva dans la colonie en 1753, et détermina, par des calculs astronomiques, les principaux points de l'île, en moins de temps, nous apprend la correspondance de Bouvet, qu'il n'en aurait fallu à l'ingénieur géographe, envoyé par la Compagnie, pour mesurer une base, suivant ses instructions.

Un séjour de plusieurs années sous le climat brûlant des îles avait altéré la santé délicate de M<sup>me</sup> Bouvet, dont l'état de souffrance était augmenté par la perte récente d'un petit garçon. Plutôt que de se séparer de sa femme, Bouvet préféra demander à rentrer en France : M. Magon, l'un des directeurs de la Compagnie, fut désigné pour le remplacer. Le nouveau gouverneur arriva à Port-Louis au commencement du mois de décembre 1755. Le ministre, en annonçant à Bouvet son successeur, le pria, dans le cas où la santé de sa femme se serait améliorée, de reprendre le gouvernement de l'île de Bourbon, qui était rendu, en sa faveur, indépendant de celui de l'Île-de-France. Malgré les instances du ministre et celles de la Compagnie, Bouvet était décidé à partir avec sa famille, qui s'était accrue, dans les premières années de son mariage, de deux petites filles,

Marie-Antoinette et Ursule-Pauline, nées toutes deux à Saint-Denis, l'une en 1750 et l'autre en 1752. Il n'attendait qu'une occasion favorable pour rentrer en France, lorsqu'une députation des principaux habitants de Bourbon vint le supplier de reprendre les rênes du gouvernement de cette colonie. Il accéda aux vœux de ses anciens administrés : la santé de M<sup>me</sup> Bouvet semblait se consolider, et la guerre, qui avait éclaté avec l'Angleterre, rendait plus incertaine que jamais la route de l'Océan.

De retour à Bourbon, Bouvet s'occupa de mettre l'île en bon état de défense : il augmenta autant qu'il put les batteries des côtes, arma les habitants et les exerça à la manœuvre du fusil et du canon. Bien résolu, s'il était attaqué, à ne se rendre jamais, il fit construire des réduits en terre pour y mettre les femmes et les enfants à l'abri des bombes. Il était occupé de ces travaux, quand le chevalier de Soupire, commandant la première division de l'armée de Lally, arriva à Saint-Denis, en juillet 1757, et lui dit que l'opinion à l'Île-de-France le nommait au commandement de l'escadre destinée à porter à Pondichéry deux bataillons du régiment de Lorraine, un détachement du corps royal, la compagnie des volontaires des îles, l'argent et les munitions dont cette place avait le plus pressant besoin. La mission était délicate : on savait que les Anglais avaient une escadre dans l'Inde, sous les ordres des amiraux Watson et Pocock ; les nouvelles d'Europe leur en annonçaient une autre ; mais on ne connaissait ni la position ni la force de ces escadres. La nôtre était composée des vaisseaux le *Comte-de-Provence*, le *Duc-d'Orléans*, le *Saint-Louis*, le *Duc-de-Bourgogne*, le *Séchéelles*, le *Duc-de-Berry* ; de deux frégates la *Sylphide* et le *Bristol* ; d'une galiote à bombes et de trois bâtiments de transport. Bouvet quitta Bourbon en compagnie de M. de Soupire, et alla joindre l'escadre à Foulpointe. Il arbora son pavillon sur le vaisseau le *Comte-de-Provence*, capitaine de La Chaise, et prit la mer le 1<sup>er</sup> août. Le 22, on aperçut la côte de Malabar. Le lendemain, les frégates furent expédiées à Mahé pour y prendre langue. Le 27, elles rejoignirent l'armée, et rapportèrent qu'il était arrivé depuis peu, à Bombay, six bâtiments anglais, sans pouvoir dire si, dans ce nombre, il se trouvait des navires de guerre, et que, dans le Gange, il y avait une forte escadre de dix à douze vaisseaux de ligne, qui s'était emparée de notre établissement de Chandernagor, et devait profiter de la première mousson pour se rendre à la côte de Coromandel.

Le commandant en chef appela en conseil les capitaines de

l'escadre. On proposa de faire le débarquement à Mahé. Mais comment les troupes auraient-elles traversé la péninsule de l'Inde? Comment aurait-on transporté les munitions chargées sur les vaisseaux et les bâtiments de transport de la côte de Malabar à la côte de Coromandel? Cette manœuvre timide pouvait d'ailleurs porter atteinte à la réputation de nos armes. Bouvet rejeta cette proposition et continua sa route pour Pondichéry, où il remit, avant l'arrivée des Anglais, les troupes et les approvisionnements qu'il y apportait. Le 11 octobre, de retour de son expédition, il mouillait en rade de Port-Louis, où les vaisseaux de son escadre devaient séjourner jusqu'à l'arrivée du comte d'Acché, attendu incessamment d'Europe.

Ayant ainsi répondu à l'attente générale, Bouvet revint à Bourbon reprendre les soins de son administration. Le 11 décembre de la même année, il eut la douleur de voir mourir sa femme. A peine âgée de quarante ans, M<sup>me</sup> Bouvet succombait aux atteintes d'une maladie de langueur que rien n'avait pu guérir. Elle fut inhumée, dans le chœur de l'église paroissiale de Saint-Denis, avec toute la pompe que permettait de déployer la petite colonie. Bouvet resta à Bourbon jusqu'en 1763, donnant à ses administrés l'exemple des sacrifices qu'imposait la guerre. L'argent était rare dans la colonie, et il fallait payer comptant les dépenses d'approvisionnement et de ravitaillement des escadres. Il abandonna les six dernières années de ses appointements, et il ne lui était pas dû moins de 180,000 livres lorsqu'il effectua son retour en France. Cependant, aux termes de ses engagements, il avait le droit d'exiger d'être payé en piastres, et le change se maintint, pendant cette période, à un taux très-élevé. Il aurait pu facilement doubler, tripler, quadrupler même son capital; mais il mettait, et il mit toujours, au-dessus de ses intérêts privés, les intérêts généraux de l'État. Entraînés par son patriotisme, les habitants envoyaient leurs enfants dans l'Inde y soutenir l'honneur du pavillon: les volontaires de Bourbon se signalèrent entre tous, par leur bravoure et leur intrépidité.

Le roi, voulant récompenser ses services et le zèle éclairé dont il avait fait preuve dans sa longue carrière, lui conféra, par lettres patentes du mois de janvier 1774, la noblesse militaire, créée, par édit de novembre 1750, en faveur des officiers généraux des armées de terre et de mer. D'Hozier de Sérigny, le juge d'armes de la noblesse de France, composa des armoiries pour le nouvel anobli: un écu *de sinople à un bœuf passant d'or, au chef d'azur chargé d'un cœur aussi d'or, timbré d'un*

*casque de profil, orné de ses lambrequins d'azur, d'or et de sinople*, devint la marque distinctive de la famille Bouvet de Lozier <sup>1</sup>.

Dans l'extrême vieillesse, ce vaillant homme, ne pouvant prendre une part active à la guerre de l'Indépendance américaine, mit son expérience au service du ministre de la marine. M. de Sartine provoqua ses conseils : « J'espère, lui écrivait-il, le 30 septembre 1775, que la visite que je viens de faire dans quelques-uns de nos ports ne sera pas infructueuse. J'en ai retiré du moins cet avantage que je puis mieux apprécier les projets que l'on me présente; ainsi vous ne devez pas douter que je ne fasse un cas particulier de ceux qui me viendront de vous. » L'appel du ministre fut entendu: Bouvet l'entretint souvent; lorsque l'été, il était retiré dans sa terre de Vauréal, il lui adressait des avis, des réflexions sur les événements du jour, sur la marche de la guerre. La plus importante des lettres qui nous sont parvenues de cette correspondance est, sans contredit, celle qui amena l'expédition du bailli de Suffren dans l'Inde. Nous aurons occasion de la reproduire dans le cours de ce travail. A l'âge de quatre-vingts ans, son esprit actif s'occupait encore des intérêts de la marine. Le 8 juillet 1786, il attirait, dans un mémoire, l'attention du ministre sur l'importance commerciale du Sénégal et sur l'opportunité de fortifier les îles de Saint-Louis et de Gorée.

Bouvet avait épousé en secondes noces une demoiselle de Laumont, nièce du conseiller d'Etat de Fontanieu et petite-nièce du cardinal de Fleury, dont il eut deux garçons et une fille. Celle-ci fut mariée de bonne heure à M. d'Anglade, officier au régiment de Port-au-Prince. Les fils embrassèrent la carrière des armes. L'aîné, officier de Royal-Roussillon, fut une des premières victimes de nos guerres civiles; le jeune, auquel nous allons consacrer quelques pages, devint célèbre à plus d'un titre.

---

<sup>1</sup> Règlement d'armoiries du 16 mars 1774 (*Bibliothèque impériale. — Département des manuscrits*). Les anciens titres de noblesse de la famille Bouvet avaient été détruits dans le grand incendie de la ville de Rennes, en 1720. (*Dossier Bouvet de Lozier. — Archives de la Marine.*)

## IV.

Athanase-Hyacinthe Bouvet de Lozier naquit à Paris, le 20 juillet 1770. En 1787, il venait de perdre son père lorsqu'il entra comme cadet-gentilhomme au bataillon auxiliaire des troupes des colonies. L'année suivante, il fut nommé sous-lieutenant au régiment de la Martinique.

La crise politique qui changea la face du monde soulevait déjà les esprits. Les colons ne tardèrent pas à se révolter contre la métropole, et les noirs contre les colons. Bouvet se battit bravement contre les rebelles, et reçut, à la fin de la campagne, le brevet de lieutenant. Grâce à la fermeté du colonel Damas, la cause de l'ordre triompha bientôt. Il n'en était pas de même à Paris, où la tempête menaçait de tout emporter. Chaque lettre que recevait Bouvet, était un appel à se rallier aux défenseurs du trône. Il sollicita et obtint un congé, qui lui permit de rentrer en France vers le mois de mai 1791. Dans les mois suivants, le comte de Provence et le comte d'Artois étant à Coblenz, des officiers et des gentilshommes, de tout grade et de tout rang, vinrent se grouper autour d'eux. De ce nombre étaient le général marquis d'Anglade, son neveu, le capitaine d'Anglade et les deux beaux-frères de celui-ci. Athanase Bouvet fut incorporé dans l'infanterie noble de l'armée de Bourbon, compagnie de Conti, et fit avec ce prince la campagne qui allait s'ouvrir. Son frère, son beau-frère et le général d'Anglade, entrèrent dans l'armée de Condé. Les débuts de la guerre n'ayant pas répondu aux espérances des cours de Vienne et de Berlin, elles ne tardèrent pas à prescrire la dissolution des corps d'émigrés. L'armée de Condé, seule, fut conservée. Le général et le capitaine d'Anglade demeurèrent sous les drapeaux de ce prince. Le général y servait encore en 1801, lors de la paix d'Amiens. Le capitaine y trouva la mort au combat d'Ober-Kamlach, le 13 août 1796. Quant aux autres compagnons du marquis, l'un, l'aîné des Bouvet, était mort dès les premiers mois de 1792; l'autre, après la dissolution du corps de Bourbon, était passé en Angleterre, où se préparait une expédition pour laquelle le concours des officiers de nos anciens régiments coloniaux était recherché.

L'Assemblée nationale, touchée des convulsions de la malheureuse Saint-Domingue, y avait envoyé en vain, pour rétablir

l'ordre, trois commissaires civils, six mille hommes de troupes et de volontaires républicains. Les troupes avaient eu tour à tour à lutter contre les blancs, les noirs, les mulâtres et les Espagnols avec lesquels on était en hostilités ouvertes. Les commissaires à bout de ressources, finirent par proclamer l'affranchissement des esclaves. Cette mesure, à laquelle la nécessité avait fait aux colons une loi de souscrire, acheva de ruiner leur attachement à la mère-patrie. Les meneurs royalistes en profitèrent pour rappeler d'anciennes propositions faites au gouvernement anglais. Le moment était favorable à leur projet : le cabinet de Saint-James envoya de pleins pouvoirs au gouverneur de la Jamaïque, pour qu'il accédât aux propositions des colons. Le 13 septembre 1793, une sorte de traité fut signé. Le gouvernement anglais n'en avait pas attendu la conclusion définitive pour se préparer à en remplir les clauses. Il avait songé, dès le début des négociations, à utiliser les précieux auxiliaires que lui offraient les émigrés, rendus disponibles par le licenciement prononcé par les cours de Vienne et de Berlin. Lié d'amitié avec les frères Louis et Alphonse de Bruges, Bouvet passa avec eux en Angleterre, et fut nommé capitaine-lieutenant, puis capitaine-commandant, dans la légion que le comte Louis de Bruges était chargé d'organiser.

Le 30 mai 1794, une escadre jetait l'ancre sur la rade de Port-au-Prince. Les troupes, sous les ordres du général Forbes, se composaient, en majeure partie, d'anciens officiers de marine et des débris des bataillons coloniaux. Le débarquement eut lieu immédiatement, et Port-au-Prince fut livré aux royalistes. Le 5 juin, à cinq heures du soir, la légion Montalembert fit son entrée dans la ville. Le général Laveaux, gouverneur de la colonie, se retira à Port-de-Paix, qui fut fortifié de toutes parts. Il fit offrir le grade de général de brigade à Toussaint-Louverture, qui commandait, avec le titre de colonel, un corps auxiliaire des Espagnols. Toussaint accepta la proposition, et vint au secours du gouverneur. Sa défection entraîna celle de plusieurs autres bandes. Tout le Nord, à l'exception du môle Saint-Nicolas, dont les Anglo-royalistes demeurèrent maîtres, fut promptement réduit. Dans l'Ouest, Toussaint les poursuivit jusqu'aux sources de l'Artibonite, et les força à se jeter dans Saint-Marc.

Le roi d'Espagne, ayant fait, en juillet 1795, par le traité de Bâle cession pleine et entière à la République française de la partie espagnole de l'île, l'Angleterre voulut tenter un dernier effort pour s'en emparer. Une escadre vint, en décembre, bloquer la

ville de Léogane, tandis que trois mille hommes l'investissaient par terre ; mais cette double attaque demeura sans succès. La guerre, un instant suspendue, reprit dans les premiers mois de 1796. Bouvet avait été élevé au grade de lieutenant-colonel. Il occupait le quartier des Grands-Bois avec un détachement de royalistes et quelques troupes noires, lorsqu'il fut attaqué par Toussaint-Louverture, débouchant des sources de l'Artibonite sur le Mirbalais. La défection des noirs força Bouvet à se replier. Il effectua sa retraite en bon ordre. Le talent et la fermeté dont il fit preuve en cette circonstance le désignèrent au commandement d'un des régiments qui s'organisaient pour agir dans le Nord.

Réduits par la fièvre autant que par la guerre, les royalistes se virent impuissants à rien entreprendre de sérieux contre Toussaint, devenu général en chef de l'armée de Saint-Domingue. Ils repassèrent en Angleterre. Toussaint ne laissa bientôt plus à la France qu'un pouvoir nominal sur la colonie. Quelques années plus tard, l'issue malheureuse de l'expédition du général Leclerc nous forçait à abandonner définitivement la plus riche de nos possessions des Antilles.

Bouvet, colonel à vingt-six ans, officier intelligent et dévoué, ne pouvait désormais rester neutre dans la lutte désespérée que livraient les Bourbons à la Révolution. Son passé répondait de son avenir. Aussi, lorsque la trahison du directeur Barras rendit quelque espoir au parti royaliste, fut-il nommé par le comte d'Artois, prenant le titre de lieutenant-général du royaume, au commandement de la division des Andelys, comprise entre les rivières d'Epte, d'Andelle et de la Seine. Le 18 brumaire ayant mis fin au Directoire, Bouvet fut relevé de son mandat, et reçut, en récompense de son dévouement, le brevet de chevalier de l'ordre militaire de Saint-Louis. La paix d'Amiens arrêta, pour quelque temps, tout projet de la part des émigrés. En 1803, la guerre ayant éclaté de nouveau, le cabinet de Saint-James vint immédiatement en aide au comte d'Artois, que son entourage sollicitait de se mettre à la tête de quelque nouvelle entreprise. Il mit à la disposition des conspirateurs plusieurs navires, des armes et de l'argent. Ces subsides permirent à Georges Cadoudal, au marquis de Rivière, aux messieurs de Polignac, au général Pichegru et à leurs complices, de débarquer sur la côte de Normandie. Bouvet alla au-devant d'eux à la falaise de Béville, les reçut dans sa propriété de Vauréal, où habitait sa sœur, madame d'Anglade, prit part à leurs délibérations, et fut ainsi malheureu-

sement impliqué dans le procès qui suivit. Arrêté l'un des premiers, il offrit inutilement vingt-cinq louis pour son évasion et deux louis pour brûler quelques papiers. On voulut l'interroger, mais il refusa obstinément de répondre. Renfermé à la tour du Temple, il subit plusieurs autres interrogatoires avec la plus grande fermeté. Condamné à mort le 10 juin 1804, il ne dut la vie qu'à la clémence de l'Empereur, qui commua sa peine en détention perpétuelle, sur les instances de sa sœur, madame d'Anglade, que madame Murat lui avait présentée. Après huit ans de captivité au château de Bouillon, il parvint, en octobre 1812, avec le général espagnol Contréras, l'un de ses compagnons d'infortune, à tromper la vigilance de ses gardiens. Les deux fugitifs passèrent en Angleterre, où ils furent présentés à Louis XVIII. Bouvet séjourna quelque temps à la petite cour d'Hartwell, et revint en France en 1814.

Le retour des Bourbons avait rendu une patrie au proscrit. Il se demanda ce qu'il allait faire dans ce pays qui était le sien, et où il rentrait libre pour la première fois depuis son enfance. Il en était parti à dix-huit ans et il en avait quarante-quatre. Il n'y était revenu qu'à de longs intervalles, et pour tomber finalement sous le coup d'une condamnation judiciaire, juste punition de sa témérité. Il prit conseil de M. de Blacas, ministre de la maison du roi, qu'il avait connu dans l'exil. Sur la proposition du baron Mallouet, ministre de la marine, Louis XVIII le nomma au gouvernement de l'île de Bourbon, que son père avait occupé pendant quatorze ans. Le premier devoir du colonel Bouvet était de rallier les esprits à la monarchie. On pensa lui en faciliter la tâche en ajoutant aux insignes de chevalier de Saint-Louis celles de la Légion d'honneur, afin qu'il fût aux yeux de tous, non le représentant exclusif de l'ancien régime, mais le continuateur des anciennes traditions unies à l'esprit nouveau. Une faveur plus grande lui était réservée : la frégate qui l'emportait n'avait quitté le port de Rochefort que depuis peu de jours, lorsque, le 17 novembre 1814, le roi signa son brevet de maréchal de camp. En quelques mois, par un retour de la Fortune, fréquent dans la vie des hommes de parti, il avait été fait gouverneur de Bourbon, chevalier de la Légion d'honneur et maréchal de camp. Il arriva à destination le 2 avril 1815, et arbora dans la colonie le pavillon français, qui avait cessé d'y flotter depuis plusieurs années. La population créole reçut avec transport celui qui venait la délivrer du joug de l'étranger. Le général Bouvet donna tous ses soins à l'administration. Il créa des mi-

lices, procéda à l'installation des tribunaux, et, quelques jours après la remise de l'île par les commissaires anglais, chacun connaissait ses attributions.

Pendant ce temps, de graves événements se passaient en Europe. L'Empereur quittait l'île d'Elbe et rentrait à Paris. Le 16 juin, il battait les Prussiens à Ligny; mais le surlendemain, le sort des armes, qui si longtemps lui avait été favorable, trahissait sa cause à Waterloo. Quatre jours après, il abdiquait de nouveau. Tout cela se succéda avec une telle rapidité que, depuis plus de six semaines, Louis XVIII était de retour aux Tuileries, lorsque la nouvelle officielle de la rentrée de l'Empereur à Paris fut apportée à Bourbon. Dans ces conjonctures, le général Bouvet hâta son mariage, depuis quelque temps décidé, avec une jeune créole d'une beauté remarquable. Le 4 octobre 1815, il épousait, dans l'église du quartier de Sainte-Suzanne mademoiselle Céphide Dejean, issue d'une des familles les plus anciennes et les plus honorables de la colonie. Le lendemain, à la pointe du jour, on vint l'avertir qu'une flotte de six bâtiments apparaissait au vent de l'île. Il reconnut le pavillon anglais, et fut cruellement surpris, quand il reçut du gouverneur de Maurice, sir Farquhar, la sommation de remettre provisoirement l'île Bourbon sous la protection de sa majesté britannique. La proposition fut rejetée; les troupes de ligne et les milices furent rassemblées; des mesures énergiques furent prises: rien ne fut négligé pour se préparer à la défense. Cette attitude ferme et digne contint les Anglais: leurs opérations se bornèrent à un simple blocus, après trois sommations.

Bouvet envoya à Maurice le marquis de Parny, lieutenant-colonel, commandant de place à Saint-Paul. La réponse qui fut faite à cette tentative de conciliation ne fit que le confirmer dans l'attente d'une prochaine attaque. Le 13 octobre, il écrivit au ministre du roi, pour l'informer de l'état des choses. « Aujourd'hui, je suis en mesure, lui disait-il, de repousser la force que les Anglais peuvent m'opposer; je suis bien secondé; la guerre est populaire; royalistes et républicains n'ont plus qu'un même sentiment, celui de l'honneur national à venger. L'esprit des troupes est excellent; elles sont braves et bien commandées. J'ai organisé de nouveaux corps, et réuni toutes les troupes sur un même point. Je ne pourrais défendre efficacement une côte de cinquante lieues. J'ai fortifié Saint-Denis autant qu'il peut l'être. Chacun de nous fera son devoir. Chacun de nous a confiance en lui-même et en son voisin; forts de cette confiance,

forts de la justice de notre cause, nous attendons sans inquiétude ce qu'il plaira à Dieu d'ordonner <sup>1</sup>. »

Le 28 octobre, l'escadre anglaise se rapprocha de la côte; la garnison et les milices prirent les armes; mais, quel ne fut pas l'étonnement de la foule accourue sur la plage, quand un officier anglais descendit d'un canot, battant pavillon parlementaire, et annonça, de la part du commodore, la rentrée de Louis XVIII à Paris. Le commodore, accompagné d'un nombreux état-major, vint lui-même féliciter le gouverneur du rétablissement de la paix entre les deux nations, et l'appareil des combats fit place aux fêtes et aux réjouissances publiques. Lorsque la conduite du général fut connue, le ministre de la marine lui écrivit pour le féliciter. Bouvet trouva, en même temps que cette lettre, dans les paquets qui lui arrivaient de France, la croix d'officier de la Légion d'honneur, qui lui était adressée par ordre du roi. La fin de la dépêche du vicomte de Bouchage lui laissait pressentir une récompense plus éclatante. En effet, une ordonnance royale du 23 mai 1816 lui accorda le titre de *comte*, transmissible à sa descendance directe, légitime, de mâle en mâle, par ordre de primogéniture. Cette ordonnance fut confirmée par lettres patentes. Les armoiries octroyées à son père, en 1774, ne subirent, à cette occasion, qu'une légère modification. Le casque aux lambrequins d'azur, d'or et de sinople, qui timbraient l'écu, fut remplacé par une couronne de comte. « Bouvet et ses enfants, postérité et descendants, mâles et femelles, nés et à naître, en légitime mariage, furent autorisés à porter, en tous lieux, lesdites armoiries <sup>2</sup>. »

Dans les circonstances exceptionnelles que venait de traverser le général Bouvet, il avait été dans la nécessité de faire quelques actes de sévérité et de récompenser largement les hommes sur le dévouement desquels il pouvait le plus compter. Muni de pouvoirs discrétionnaires, il avait accordé, en quelques mois, trente-quatre brevets de grades militaires, vingt-deux croix de Saint-Louis et quarante-cinq croix de la Légion d'honneur. Les nominations de chevaliers furent ratifiées, mais plusieurs grades militaires ne furent pas confirmés, et quelques décisions rendues publiques furent rapportées. C'était créer à l'autorité coloniale une position fautive et inacceptable. Le gouverneur demanda

---

<sup>1</sup> Archives du Ministère de la marine.

<sup>2</sup> Lettres patentes du 28 décembre 1816. (Archives du bureau des titres. — Ministère de la Justice.)

aussitôt, et à plusieurs reprises, à rentrer en France. Son rappel fut enfin prononcé. Le 1<sup>er</sup> juillet 1817, il remit le commandement de la colonie à son successeur, M. Lafitte de Courteil. Deux mois après, il prit passage, avec sa famille, sur la flûte la *Normandie*. A la fin de décembre, il était retour à Paris. Le 19 août 1818, le général comte Bouvet de Lozier fut remis, sur sa demande, à la disposition du ministre de la guerre. Pendant la durée du ministère Decazes, il se retira à Vauréal, où il attendit que les événements lui permissent de reprendre du service. A la mort du duc de Berry, le comte d'Artois, le duc et la duchesse d'Angoulême profitèrent habilement de l'émotion du vieux roi pour le décider à se séparer de son ministre favori. Les royalistes étant rentrés aux affaires, Bouvet fut appelé au commandement de la subdivision d'Orléans. Il ne devait pas jouir longtemps de cette nouvelle faveur. Le 31 janvier 1825, il succomba aux suites d'un duel qu'il avait provoqué. Il fut enterré à Fontainebleau. Deux filles et un fils qu'il avait eus de son mariage avec mademoiselle Dejean, moururent jeunes et sans laisser de descendants. Telle est, en résumé, l'histoire de la branche des Bouvet de Lozier. Il nous reste à dire les héroïques combats livrés sur mer par les Bouvet de Précourt et les Pierre Bouvet

E. FABRE.

(*La suite prochainement.*)

---