

ECOLE DE GUERRE



PROMOTION *VERDUN*

2015 -2016

La bataille des Cardinaux (20 novembre 1759) : défaite navale française, victoire stratégique anglaise.

Histoire du commandement à l'époque moderne : Organisation et hiérarchies, transmission des ordres, style et modes d'exercice de l'autorité.

Administrateur principal des affaires maritimes

Sous la direction de

Olivier Chaline

Professeur à l'université de Paris IV - Sorbonne



La bataille des Cardinaux, Nicolas Pocock, 1812. (National Maritime Museum)

*« Si j'avais su l'état de notre marine, peut-être que je n'aurais pas eu le courage de
présenter un projet d'expédition. »*

Choiseul, Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, 1759

Résumé

La bataille des Cardinaux s'inscrit dans le projet d'invasion de l'Angleterre par l'armée de Louis XV. Ce projet est organisé en trois phases dont l'une consiste à récupérer un corps expéditionnaire à Vannes et Auray pour le débarquer en Ecosse.

Ce corps expéditionnaire doit être escorté par la flotte du Ponant commandée par le Maréchal de Conflans. Celui-ci profite d'une accalmie à l'issue d'une tempête pour sortir de la rade de Brest tandis que son ennemi, l'amiral Hawke, faisait relâche en Angleterre pour se protéger du mauvais temps. Plus aguerri que la flotte française, le Western Squadron la rejoint au sud de Belle-Ile, le 20 novembre 1759.

Le maréchal de Conflans, connaissant la suprématie des Anglais et souhaitant éviter l'affrontement, décide de se mettre à la tête de sa ligne pour entrer dans la Baie de Quiberon. Il espère ainsi échapper à la flotte de Hawke. Malheureusement, la flotte anglaise ayant rejoint l'arrière garde française en profite pour passer le plateau rocheux des Cardinaux. La bataille se déroule dans des conditions météorologiques difficiles.

A l'issue de la bataille, le maréchal de Conflans se trouve isolé de sa flotte et dans la quasi impossibilité de continuer le combat. Une partie de sa flotte se trouve à l'entrée de l'estuaire de la Vilaine et l'autre, à proximité de l'estuaire de la Charente.

La bataille des Cardinaux est une défaite navale française, toutefois la flotte n'est pas écrasée mais dispersée. Le blocus maritime exercé par les Anglais au large du Morbihan et de Rochefort la réduit à l'impuissance pour plusieurs mois.

La victoire anglaise est plus une victoire stratégique qu'une grande victoire navale. Elle anéantit le projet d'invasion et renforce la suprématie de la flotte anglaise sur les océans achevant de lui donner une complète liberté d'action, notamment en Amérique du Nord.

Summary

The French project is to invade Britain with an expeditionary corps, based in the Morbihan.

Admiral Conflans, commanding the French Brest fleet, had tried to escape while the British fleet under Hawke was scattered to avoid storm. Hawke was quickly able to rally his forces and Conflans retreated into the rocky water of Quiberon Bay where he hoped he might be safe. A gale was blowing as ships sailed in.

As a result, by the end of the day, 11 French ships out of 21 were captured, destroyed or driven into the river Vilaine or into the river Charente. It would take months to extricate French vessels.

It was not a great naval defeat but a strategic victory because French sea power was crushed more comprehensively than ever before.

There was no longer any threat that they might invade Britain, and the British conquests overseas were secure in particular in the North of America.

Introduction **Page 6**

Avant-propos : **Page 8**

- Le contexte historique
- Le projet

Chapitre 1 : La mission confiée au maréchal de France Conflans **Page 10**

1.1. : La lettre de mission du Roi

1.2. : L'ordre du jour du maréchal de Conflans avant la sortie de l'escadre du Ponant.

Chapitre 2: Le combat **Page 12**

2.1. : Les usages tactiques en vigueur

2.2. : Le déroulement de la bataille

2.3. : Influence des conditions environnementales lors de la bataille

Chapitre 3 : Analyse de la journée du 20 novembre 1759 : deux manœuvres totalement différentes **Page 17**

3.1.: Le respect de la mission par le maréchal de Conflans

3.2.: L'idée de manœuvre du maréchal de Conflans

3.3. : La tactique de l'amiral Hawke

Chapitre 4 : Les responsabilités **Page 20**

4.1.: Les responsabilités du maréchal de Conflans

4.2.: Les relations entre le maréchal de Conflans et ses capitaines

Conclusion **Page 23**

Annexe :

Annexe : conditions environnementales (heures de lever et coucher du soleil, heures des marées au Croisic, coefficient de marée)

Introduction :

La bataille des cardinaux constitue une défaite pour la marine française et met fin au projet français de débarquement en Grande-Bretagne. Elle montre à la fois la supériorité de la flotte anglaise et la faiblesse de la marine de Louis XV.

Le maréchal de Conflans qui était chargé d'escorter le corps expéditionnaire français vers l'Ecosse est désigné comme le grand responsable de cette défaite. Il tombe dans le mépris populaire comme d'ailleurs celui de la Cour. Personne à Versailles n'a envie de le recevoir. Pourquoi ?

Il semble qu'il n'a d'ailleurs pas compris les reproches qui lui ont été faits par la suite. Il a, selon lui, suivi les instructions données par Versailles.

Le maréchal de Conflans est un officier de marine ayant une vraie expérience de la mer et de la guerre navale.

Comment cet homme expérimenté, Chevalier de Saint-Louis, maréchal de France, en est-il arrivé à perdre le contrôle de sa flotte ?

Pour réponse à cette question, il convient d'apprécier l'attitude du maréchal de Conflans en fonction des instructions qui lui avaient été données par le Roi et par le Secrétaire d'État de la Marine : s'en est-il écarté ?

Ensuite, elle peut être envisagée en fonction des usages tactiques alors en vigueur : est-il normal que le commandant de l'armée navale prenne la tête de la ligne lorsqu'il doit la conduire ?

Enfin, que peut-on dire du fonctionnement de la chaîne hiérarchique dans l'armée navale ? Ce qui pose la question des rapports entre Conflans et ses chefs d'escadre ainsi que celle, technique, de la transmission des ordres (code de signaux, visibilité).

Le mini-mémoire tentera d'apporter des réponses à ces questions en analysant les causes d'une telle défaite et sur les responsabilités du maréchal de Conflans.

Ces tentatives de réponses se heurtent toutefois à un problème de temps qui n'a pas permis d'exploiter toutes les possibilités offertes par les fonds de la Marine des archives nationales

notamment la sous-série Marine B/4. Néanmoins, le fonds documentaire réuni m'a semblé suffisant pour aborder ce sujet.

Avant-propos :

Le contexte historique

Le traité d'Aix-la-Chapelle, qui a mis fin à la guerre de succession d'Autriche en 1748, n'a établi en Europe qu'une paix précaire.

Dans les colonies, les frictions s'intensifient entre les Français et les Anglais. En Orient, les deux compagnies des Indes s'affrontent depuis 1751. En Amérique du Nord, les colons anglais de la Nouvelle-Angleterre redoutent les Français du Canada. Et dans l'Atlantique, les Anglais ont commencé à attaquer des navires français. Au début de l'année 1756, les grandes puissances concluent entre elles des alliances nouvelles. La Prusse de Frédéric II et l'Angleterre de Georges II scellent leur union par le traité de Westminster (16 janvier 1756). Pour faire face à ce bloc, la France de Louis XV et l'Autriche de Marie-Thérèse se rapprochent et signent un traité d'alliance à Versailles le 1^{er} mai. De son côté, l'Autriche conclut d'autres accords avec la Saxe, la Suède et la Russie.

Dès le mois de mai 1756, l'Angleterre déclare la guerre à la France pour retrouver son hégémonie maritime et coloniale. Au mois d'Aout, la Prusse agresse la Saxe. Par le jeu des alliances nouvelles, une guerre européenne se déclare et va durer sept ans. Elle verra le triomphe des Prussiens et des Anglais.

Le projet d'invasion de l'Angleterre :

Au cours de l'année de 1758, la suprématie de la marine anglaise est indéniable. L'Angleterre est le véritable ennemi de la France, avant même le début des hostilités en Amérique du Nord en 1754-1755. La question est de savoir quel sera le meilleur point d'application de l'effort contre elle : théâtre germanique avec l'Électorat de Hanovre ou bien Amérique du Nord ? A mesure que le conflit prend mauvaise tournure pour la France, soit à partir de 1758, il s'agit de choisir entre une stratégie indirecte, théâtre germanique ou une stratégie directe, débarquement dans les Iles britanniques.

C'est au début de l'année 1759 que le projet d'un débarquement en Angleterre voit le jour. L'idée est d'apporter la guerre sur le sol anglais pour les forcer à faire la paix.

Le projet d'invasion comprend trois parties :

- L'essentiel des forces française part d'Ostende (aux Pays-Bas autrichiens) pour être débarquées à proximité de Londres ;
- Un deuxième corps expéditionnaire fait diversion en débarquant en Ecosse et en attaquant l'Angleterre par le Nord ;
- Une division navale, commandée par le corsaire Thurot, doit débarquer quelques forces en Irlande.

La mission du maréchal de Conflans est d'embarquer le corps expéditionnaire en baie de Quiberon pour le débarquer en Ecosse.

Chapitre 1 : la mission confiée au maréchal de France Conflans

1.1. La lettre de mission du Roi

Depuis le début du projet, le maréchal de Conflans s'oppose au duc d'Aiguillon qui doit conduire les opérations terrestres. Il accuse ce dernier de vouloir organiser l'opération navale. Il est vrai que le ministre de la guerre Belle-Isle a pris la direction de l'opération et exerce un véritable ascendant sur son collègue de la marine Berryer.

Le duc d'Aiguillon souhaite une escorte légère du convoi transportant le corps expéditionnaire, commandée par Bigot de Morogues, et une opération de diversion conduite par le maréchal de Conflans. Ce dernier n'est pas favorable à une division de l'escadre qui le confinerait dans un rôle marginal, il veut escorter le convoi du corps expéditionnaire avec l'escadre entière.

Dans un premier temps, le roi s'irrite de l'attitude du maréchal de Conflans et lui écrit le 26 août 1759 qu'un détachement de l'escadre du Ponant, placé sous le commandement de Bigot de Morogues, doit se rendre en baie de Quiberon et l'escorter vers l'Ecosse.

La lettre du roi reste sans effet sur le maréchal de Conflans qui propose au ministre de la marine une autre solution le 3 octobre 1759. Le plan proposé consiste à aller combattre l'escadre anglaise devant Brest si ces forces ne sont pas supérieures en nombre, de se rendre sur Belle-Ile afin de détruire les navires anglais patrouillant dans ce secteur et de récupérer en baie de Quiberon le corps expéditionnaire.

Pour différentes raisons notamment pour ne pas retarder le projet, Louis XV accepte ces propositions et donne carte blanche au maréchal de Conflans « [...] *Je vous prescris seulement de ne point perdre de vue que le point principal de toutes vos opérations présentes doit être la plus grande sûreté de la flotte du Morbihan ; et j'envisage comme tendant essentiellement à cet objet important la sortie que vous avez projetée pour chercher les vaisseaux ennemis qui sont sur la côte et vous emparer ou détruire ceux que vous rencontrerez.*[...] » (lettre royale du 14 octobre 1759)

Le maréchal de Conflans est satisfait de ces nouvelles instructions. Il émet cependant rapidement des doutes sur sa capacité à combattre l'escadre de l'amiral anglais Hawke. Il

l'écrit au duc d'Aiguillon¹ et au ministre Berryer² et propose une nouvelle option qui consiste à éviter l'affrontement.

Lorsqu'il va quitter Brest le 14 novembre 1759 avec vingt et un vaisseaux, le maréchal de Conflans a la volonté d'éviter le combat avec l'escadre anglaise de l'amiral Hawke qui a établi un blocus devant Brest. Il souhaite de ne s'attaquer qu'à une flotte inférieure numériquement à la sienne, il sait qu'une force légère ennemie croise devant les côtes du sud de la Bretagne, et de rallier directement la baie de Quiberon.

1.2. L'ordre du jour du maréchal de Conflans avant la sortie de l'escadre du Ponant.

Dans son ordre du jour, le maréchal adopte pourtant une posture offensive et ne fait pas ressentir ses doutes. Étonnamment, il n'exprime pas sa volonté d'éviter le combat : « [...] nous devons nous flatter de rencontrer les anglais réunis ou dispersés. Si nous les trouvons dans ce dernier cas, chaque affaire que nous aurons successivement avec chaque peloton doit être bientôt et heureusement terminée. [...] ».

Il exprime ensuite son intention de prendre l'avantage du vent sur l'ennemi pour le combattre le plus près possible et de garder toujours le contact. Il envisage même le cas où la flotte ennemie essaie de se retirer ou plie. Dans ce cas, la flotte française poursuivra vivement la flotte anglaise.

Le maréchal de Conflans n'indique ni les situations dans lesquelles la flotte française serait en situation numérique inférieure ou perdrait l'avantage sur l'ennemi, ni celui du combat en eaux resserrées.

Ces instructions sont destinées aux chefs d'escadre qui en donnent connaissance aux commandants.

¹ Archives Nationales Marine B⁴ 86 f° 203

² Archives Nationales Marine B⁴ 87 f° 246

Chapitre 2 : le combat

2.1. Les usages tactiques en vigueur

Lors d'un combat naval, les navires sont rangés en file pour établir une « ligne de combat ». Cette tactique vaut pour l'ensemble des marines. Traditionnellement, les adversaires manœuvrent pour obtenir l'avantage du vent ce qui permet de gagner plus de manœuvrabilité. La flotte au vent engage alors le combat.

La formation en ligne offre l'avantage de permettre la transmission des ordres de l'amiral à l'ensemble de l'armée navale divisée en escadres et subdivisée en divisions. Une ligne comprend généralement trois escadres :

- La première escadre qui constitue le « corps de bataille » comprend le navire amiral ;
- La deuxième escadre constitue l'avant-garde de l'escadre ;
- La troisième escadre constitue l'arrière-garde de l'escadre.

Le navire amiral se situe au milieu du dispositif pour permettre la transmission des signaux à l'ensemble de l'escadre. L'amiral transmet donc un signal aux chefs de divisions qui le répercutent aux commandants de chaque navire. La ligne peut ainsi être contrôlée. Bien évidemment, lorsque la ligne est trop étendue ou que les conditions de visibilité sont médiocres ou mauvaises, le signal est difficilement visible et ne peut donc être exécuté. L'amiral peut perdre alors le contrôle de son escadre. Des frégates peuvent aussi porter les ordres ou les répéter.

Pour remédier à ces inconvénients, la solution consiste, pour l'amiral Hawke, à donner de l'autonomie aux commandants mais dans un cadre préalablement établi par lui.

Lorsque le combat est engagé, l'environnement immédiat des navires est obscurci en quelques minutes par la fumée provoquée par les tirs d'artillerie ou les incendies. La compréhension des signaux en est d'autant plus difficile.

Si la ligne qui est au vent manœuvre plus facilement que la ligne sous le vent, elle ne peut pas dans le mauvais temps, se servir de sa batterie basse par risque d'une entrée d'eau par les sabords du fait de la gîte provoqué par le vent.

2.2. Le déroulement de la bataille

Le maréchal de Conflans se trouve dans le sud de Belle-Ile à l'aube du 20 novembre 1759. Il distingue bientôt sur son avant la division du commodore Duff qui est chargé de patrouiller dans le secteur de la Baie de Quiberon. Il décide de la prendre en chasse. Peu de temps après et alors que le vent est de plus en plus violent, les vigies françaises aperçoivent sur leur arrière et encore très éloignée, l'escadre de l'amiral Hawke. Le maréchal de Conflans ne s'attend pas à la voir aussitôt dans ce secteur. Elle avait appareillé d'Angleterre le jour où le maréchal de Conflans avait quitté Brest, soit le 14 novembre 1759.

Il décide de faire lever la chasse à la division de Duff et de faire route pour rejoindre la baie de Quiberon. Il prend la tête de la ligne de file et laisse les autres vaisseaux de son corps de bataille au milieu de la ligne. Vers deux heures trente de l'après-midi, le vaisseau sur lequel est le maréchal de Conflans, le *Soleil Royal*, double la barre rocheuse des Cardinaux. Le *Soleil Royal* fait alors route au Nord en direction du fond de la baie.

Vers trois heures, l'arrière-garde française est rejointe par la ligne ennemie et se retrouve sous un feu nourri. Pendant que la ligne anglaise commence à remonter la ligne française, le maréchal de Conflans vire de bord pour se mettre au milieu de la ligne. Il ordonne également à ceux qui le suivent d'en faire autant. Malheureusement, un changement de direction du vent va déstabiliser la manœuvre française. Le mouvement de l'escadre française se fait dans la confusion et plusieurs abordages se produisent. Plusieurs vaisseaux manquent à virer. Une partie de l'escadre se retrouve au Nord de l'Ile Dumet.

Les flottes anglaises et françaises se trouvent emmêlées. Il n'y a plus de manœuvres dirigées, la bataille va durer trois heures. A la tombée de la nuit, le maréchal de Conflans veut profiter du peu de clarté qu'il reste pour sortir de la baie de Quiberon. Le *Soleil Royal* est malheureusement abordé par deux vaisseaux français et se retrouve sous le vent du Four. La nuit est tombée, elle met fin au combat naval. Il n'est plus possible de se repérer, le maréchal de Conflans prend alors la décision de venir chercher un mouillage dans la baie du Croisic.

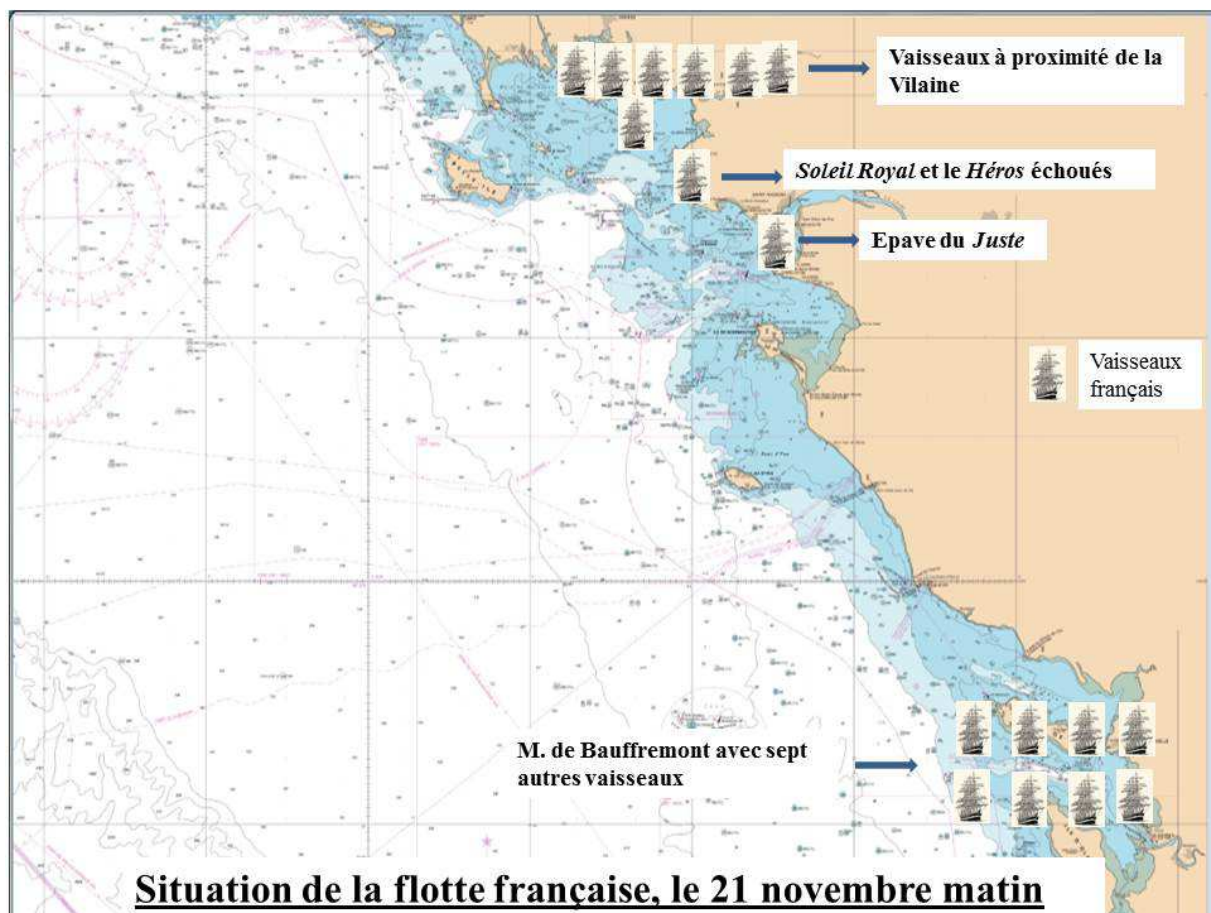
Il ne le sait pas encore mais il mouille à proximité d'une partie de l'escadre anglaise. Le lendemain, il s'aperçoit de l'absence de sa flotte. Voulant éviter que le *Soleil Royal* tombe aux mains des Anglais, le maréchal de Conflans le fait échouer à proximité du port du Croisic avec un autre vaisseau le *Héros*.

La situation au matin du 21 novembre est la suivante :

- Sept vaisseaux se trouvent à l'estuaire de la Vilaine ;
- Neuf vaisseaux ont réussi à sortir de la baie de Quiberon pour rejoindre Rochefort ;
- Cinq vaisseaux ne sont plus en état de navigabilité ;
- Un vaisseau a été capturé.

Le bilan humain est très lourd pour les français, le chiffre de 2 500 morts³ est considéré comme réaliste.

Du côté anglais, le bilan est moins lourd et ne semble pas dépasser 200 à 300 victimes⁴.



2.3. Influence des conditions environnementales lors de la bataille

Le « cafouillage » de la bataille ne peut pas se comprendre si les conditions environnementales du 20 novembre 1759 ne sont pas connues.

Le vent est très fort (force 8) et de secteur ouest-nord-ouest en début d'après-midi et vire au nord-nord-ouest à partir de 15 heures. Les rafales sous les grains sont encore plus violentes et

³ Guy Le Moing, *La bataille des « Cardinaux »* : (20 novembre 1759), Paris, Economica, 2003, 180 p., p113

⁴ Le Moing, *op.cit.*, p.114

réduisent considérablement la visibilité. Elle sera d'autant plus réduite avec la fumée due aux tirs d'artillerie.

La baie de Quiberon présente de nombreux dangers à la navigation avec des zones de hauts fonds et des plateaux rocheux. Par forts coups de vent, l'état de la mer est amplifiée par ces obstacles et produit des déferlantes.

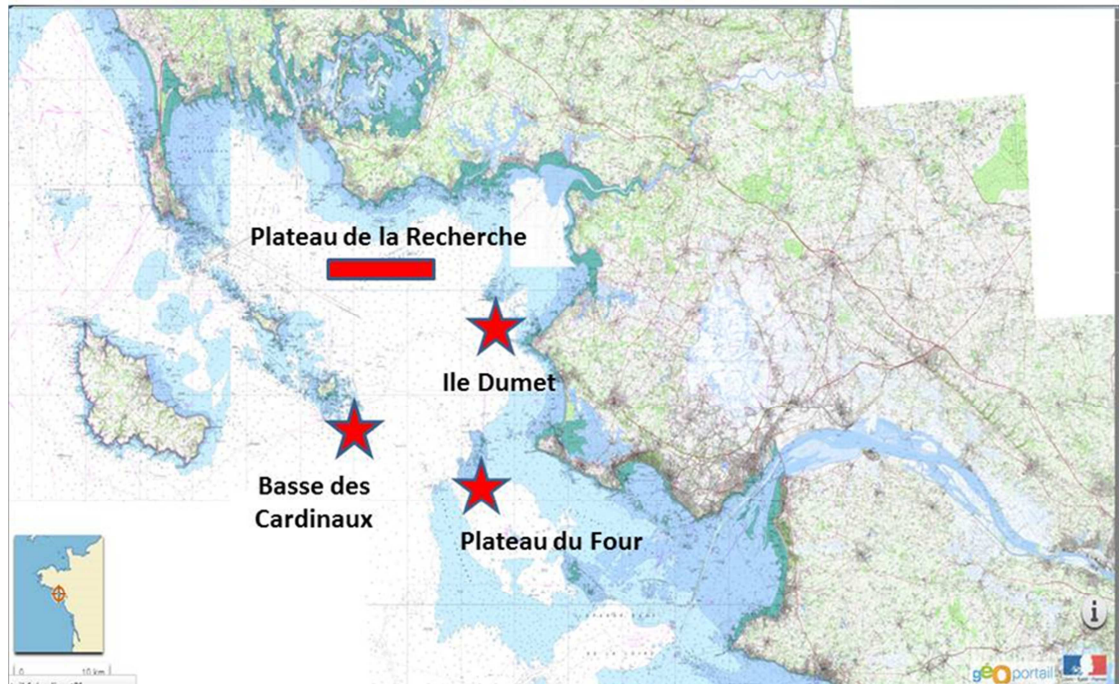
En temps normal, la navigation dans la baie doit donc se faire sous une vigilance continue. Dans les conditions rencontrées le jour de la bataille, il n'est pas étonnant que des abordages se soient produits, les vaisseaux ne souhaitant pas s'éloigner des eaux saines. De plus, la violence du vent rend difficile la manœuvre des voiliers. Un des vaisseaux de Conflans s'est même mis à culer à la suite d'un changement de bord.

Les marins ont rencontrées des conditions vraiment difficiles pour des navires à voile. Il n'est pas exclu que si l'escadre du maréchal Conflans n'était pas prise en chasse, elle aurait attendu une accalmie pour rentrer dans la baie.

La flotte de Conflans n'était pas préparée pour naviguer par ce temps dans une baie comme celle de Quiberon.

La marée montante associée à une surcote de la hauteur d'eau liée à la pression atmosphérique basse a certainement permis le passage de certains vaisseaux dans l'embouchure de La Vilaine plus qu'au coefficient de marée qui était un coefficient moyen (coefficient de 81).

**Baie de Quiberon
(Principaux dangers à la navigation)**



Chapitre 3 : analyse de la journée du 20 novembre 1759 : deux manœuvres totalement différentes

3.1: le respect de la mission par le maréchal de Conflans

Pour le roi, le point principal de la mission est la protection de la flotte du Morbihan. Il précise même au maréchal de Conflans, que toutes attaques de la flotte ennemie ne doivent être lancées que si elles contribuent à réaliser la sûreté de la flotte du Morbihan.

Les instructions de Louis XV sont claires : il n'est pas question d'envisager le combat sans supériorité numérique. La priorité est le convoi qui attend dans le Morbihan, il s'agit avant tout d'une mission d'escorte.

Au départ de Brest, le maréchal de Conflans ne cherche plus le combat naval, il en a d'ailleurs informé le duc d'Aiguillon et le ministre de la marine Berryer. Conscient de la faiblesse de son escadre, il fait route directement sur la baie de Quiberon.

En refusant le combat, il ne faillit pas à l'esprit de la mission qui lui est assignée.

Il faut souligner également que l'escadre anglaise est numériquement supérieure (27 vaisseaux contre 21) mais l'inégalité provient surtout de la puissance de feu anglaise (2 050 pièces d'artillerie contre 1 574) et de l'aguerrissement des équipages. Jusque début novembre, la flotte de Brest n'est pas en état de sortir, faute d'équipages à peu près fournis.

Toute sa manœuvre consiste à dérober son escadre à l'ennemi pour prendre en charge le corps expéditionnaire.

3.2 : l'idée de manœuvre du maréchal de Conflans

En apercevant la flotte de l'amiral Hawke, le maréchal de Conflans choisit de ne pas aller à la rencontre de son adversaire mais de faire route au plus vite vers la baie de Quiberon. Il choisit alors de se mettre à la tête de la ligne pour marquer la route, un ou plusieurs pilotes sont à bord du Soleil-Royal. Son idée est certainement de faire rentrer son escadre en Baie de Quiberon avant que l'escadre de Hawke ne puisse rejoindre son arrière-garde. Il est fort peu probable que compte tenu de l'absence de pilote sur le navire de l'amiral Hawke, celui-ci décide de rentrer dans la baie de Quiberon. Les cartes anglaises sont naturellement moins précises que les cartes françaises. De plus, les conditions de vent rendent très difficile la navigation dans ce secteur.

La survie de l'escadre de Conflans tient donc au passage du dernier vaisseau français aux abords des Cardinaux avant tout engagement par les poursuivants.

C'est probablement pour cette raison qu'il se met à la pointe de la ligne, il ne souhaite pas perdre de temps avec la transmission de signaux qui aurait été nécessaire s'il était resté au milieu de sa ligne.

Il mise tout sur cette option et fait le pari que l'amiral Hawke ne rentrera pas sans pilote et dans ces conditions météorologiques. Mais encore faut-il avoir doublé les Cardinaux à temps.

Le fait de se mettre en tête de ligne est donc un choix tactique au détriment de la place en milieu de ligne conformément à la tactique en vigueur. Cette décision cristallise souvent les reproches faits au maréchal de Conflans.

Il est nécessaire de rappeler que le maréchal de Conflans est un marin expérimenté qui totalise 53 ans dans la marine dans des postes majoritairement embarqués. C'est donc en connaissance de cause qu'il prend cette option. Il faut également souligné que le maréchal de Conflans est l'un des rares amiraux, parmi ceux nommés entre 1715 et 1789, à avoir commandé à la mer et sans doute le seul à avoir capturé un vaisseau ennemi.

Henri Rivière⁵ a d'ailleurs écrit : « *Si sa manœuvre eût été couronnée de succès, on l'eût célébrée comme la plus savante et la plus habile retraite.* »

Malheureusement, l'avant-garde de l'escadre de Hawke rejoint l'arrière-garde française avant le passage des Cardinaux, cette dernière marque donc la route à toute l'escadre anglaise et lui permet d'entrer dans la baie.

3.3.: la tactique de l'amiral Hawke

La mission confiée à l'amiral Hawke ne souffre pas d'ambiguïté, il s'agit de « *tout mettre en œuvre pour déjouer tout projet ennemi d'invasion du Royaume, pour protéger le commerce des sujets du Roi et pour ennuyer et contrarier l'ennemi par tous les moyens possibles* ».

Il s'agit donc d'une mission d'une importance vitale pour l'Angleterre. L'amiral Hawke est lui aussi un marin expérimenté qui force le respect par son énergie et son courage. Il a une vision très offensive de la tactique navale, il a d'ailleurs modifié les *Fighting Instructions*

⁵ Henri Rivière, *La marine française sous le règne de Louis XV*, p.240

dans ce sens. Comme l'indique Olivier Chaline⁶, « *Il ne s'agit plus dès lors de former ou de maintenir une ligne de bataille contre l'adversaire mais de détruire celui-ci.* ».

Il a su communiquer son esprit offensif à ses capitaines en leur laissant une marge d'initiative importante.

C'est dans cet esprit qu'au matin du 20 novembre, lorsqu'il aperçoit l'escadre du maréchal Conflans, l'amiral Hawke transmet immédiatement le signal de se placer en ligne de bataille.

Lorsqu'il s'aperçoit que l'escadre française ne cherche pas le combat mais à faire route le plus vite possible vers la baie de Quiberon, l'amiral Hawke ordonne aux sept navires les plus proches de la prendre en chasse et de se placer en ligne de bataille sur son avant. Il constitue ainsi une ligne de bataille de chasse en avant de sa propre ligne, cette tactique est déjà l'idée de ce qui deviendra l'Advanced Squadron. L'objectif est de ne pas perdre de temps et de faire stopper la fuite de l'escadre française pour entamer le combat. A ce stade, il n'a peut-être pas la volonté de rentrer dans la baie de Quiberon.

La première ligne de bataille anglaise réussit à rattraper l'arrière-garde du maréchal de Conflans lorsque celui-ci double les cardinaux. Les derniers vaisseaux français ouvrent la route à l'escadre de Hawke. L'amiral Hawke aurait alors prononcé la fameuse phrase : « *Là où il y a un passage pour l'ennemi, il y a un passage pour moi.* »

Le *Royal George*, le navire amiral anglais, remonte la ligne et dépasse ses navires qui sont en prise avec l'arrière garde française. Les vaisseaux anglais remontent la ligne française par les deux bords ce qui permet aux navires anglais sous le vent d'utiliser les batteries basses ce qui leur donnent une puissance de feu supérieure.

⁶ Olivier CHALINE (université Paris IV-Sorbonne), « *Quiberon Bay, 20 novembre 1759 : la bataille des Cardinaux, victoire anglaise* », Cahiers de Guérande, n°53, 2011, p. 17-29.

Chapitre 4 : les responsabilités

4.1 : les responsabilités du maréchal de Conflans

Le maréchal de Conflans ne s'est pas écarté de l'esprit formulé dans la lettre de mission du Roi ni des instructions du ministre de la marine Berryer.

Il est reproché au maréchal de Conflans de s'être enfoncé dans la baie de Quiberon alors que son arrière-garde n'a pas encore passé les Cardinaux et qu'elle se trouve attaquée par l'ennemi. Il connaît l'état réel de ses équipages et se trouvant en infériorité numérique, il n'a pas d'autre option que d'éviter le combat pour remplir sa mission.

Son erreur est de ne pas avoir pris en compte le caractère très offensif de l'amiral Hawke. Au moment où l'escadre anglaise rejoint l'arrière-garde française, il est quasi-certain que les Anglais ne vont pas stopper leur offensive et s'arrêter à l'entrée de la baie de Quiberon. L'amiral Hawke profite pleinement de cet avantage qui lui permet de rentrer dans la baie sans pilote. Sa volonté est ferme, il veut anéantir l'escadre française. L'arrière-garde française se retrouve abandonnée pendant une heure et demie.

Le reproche principal qui peut être fait au maréchal de Conflans est de ne pas avoir distingué le cas où la flotte ennemie se trouve en supériorité numérique de celui où elle est numériquement égale ou inférieure.

En revanche, il est difficile de le rendre responsable de l'état de sa flotte. Le manque de sortie en mer et l'absence de gens de mer qualifiés ne lui ont pas permis d'affronter la flotte anglaise. Il est donc difficile dans ces conditions de lui reprocher un manque de combativité. Le maréchal de Conflans fait au contraire preuve de lucidité sur les possibilités de sa flotte.

4.2 : les relations entre le maréchal de Conflans et ses capitaines

Après avoir rendu dans un premier temps hommage à ses capitaines, le maréchal de Conflans critiqué porte un jugement sévère sur certains d'entre eux (surtout ceux qui sont partis vers Rochefort, sans l'en aviser).

Il reproche aux capitaines de son arrière-garde de ne pas avoir forcé d'allure pour le suivre et aux capitaines de tête de l'avoir abandonné après le premier virement de bord effectué dans le fond de la baie. C'est en partie vrai pour les vaisseaux qui sont partis vers la Vilaine. Il est probable que ce sont ceux qui ont manqué à virer.

Il reproche également à M. de Bauffremont de ne pas avoir obéi à ses signaux et d'avoir fait route sur Rochefort avec sa division. M. de Bauffremont répondra, en réponse à ces accusations, qu'il avait perdu de vue le *Soleil Royal* dans l'obscurité et que la plupart des vaisseaux sont arrivés avant lui en rade de l'Île d'Aix. La réaction de M. de Bauffremont est saine d'un point de vue nautique et même tactique, d'ailleurs le maréchal de Conflans, lui-même a essayé de sortir de la baie avant qu'il ne soit pris par la nuit empêchant toute sortie. Il est néanmoins étonnant qu'un chef de division laisse ainsi son chef d'escadre.

La transmission des ordres dans l'escadre française a fait défaut, plusieurs capitaines et même M. de Bauffremont, chef d'escadre, n'ont pas (ou non pas voulu) voir les signaux transmis par le général de l'armée navale.

La visibilité réduite sous les grains, les fumées des canons et la nuit tombante sont en partie responsables de ce fait.

Pourtant la transmission des signaux est considérée comme un point fort de la flotte française, cette supériorité est d'ailleurs reconnue par l'amirauté anglaise.⁷

Au matin du 21 novembre 1759, le maréchal de Conflans se trouve isolé et dans l'impossibilité, de facto, de continuer le combat.

L'instabilité de ces décisions n'est-elle pas à l'origine de cette situation ou ne montre-t-elle pas une absence d'esprit de cohésion dans l'escadre française ?

Le cas de M. Bigot de Morogues illustre assez bien un certain état d'esprit chez les officiers de l'escadre du Ponant.

Dans le projet initial d'invasion, il n'est prévu qu'une escorte légère de quelques vaisseaux qui serait commandée par Bigot de Morogues. Le reste de l'escadre de Brest doit faire diversion. Bigot de Morogues se trouve donc au cœur du projet et en liaison avec le duc d'Aiguillon et Versailles. Le maréchal de Conflans est tenu à l'écart du projet par les principaux protagonistes.

Bigot de Morogues écrit⁸ même au duc d'Aiguillon en parlant de son général, le maréchal de Conflans : « [...] *Je ne lui ai rien dit de l'autre projet parce que je crains son indiscretion. La chose d'ailleurs ne le regarde pas...* » .

⁷Michel DEPEYRE : *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1680 à 1815*, 1999, Paris, Economica, page 6.

Cette phrase étonnante montre bien le peu d'estime que porte Bigot de Morogues à son supérieur.

Lors de la bataille, Bigot de Morogues appartient à la troisième escadre et commande le vaisseau le *Magnifique*. Ce navire fait route vers Rochefort dans la nuit du 20 au 21 novembre 1759.

Bigot de Morogues a certainement été marqué par cette bataille. Homme intelligent, fondateur en 1752 de l'académie de marine, il se sert de cette épreuve pour écrire un traité de navigation⁹ dont la plus grande partie est consacrée au code des signaux.

Il est, avec le Père Paul Hoste, sous Louis XIV, et Jacques Bourdé de Villehuet, son contemporain direct l'un des fondateurs de la pensée tactique et stratégique navale.

⁸ Archives Nationales Marine B⁴ 87 f°55

⁹ Bigot de Morogues, *Tactique navale ou Traité des Evolutions et de des Signaux*, Paris, 1763.

Conclusion

La bataille des Cardinaux constitue une défaite navale limitée pour la France, l'escadre du maréchal Conflans se trouve dispersée, affaiblie mais n'est pas anéantie même si les pertes sont significatives. Elle est néanmoins humiliée et inopérante pour plusieurs années du fait du blocus de la flotte anglaise devant la baie de Quiberon et l'estuaire de La Charente qui rend toute tentative de sortie difficile. Cette défaite porte un coup moral chez les marins français qui mettront du temps à reprendre confiance.

Défaite navale limitée pour les Français, la bataille n'est donc pas une victoire navale totale pour les Anglais. Elle constitue surtout pour eux une victoire stratégique qui met fin au projet français de débarquement en Ecosse et en Angleterre. La victoire assure aux Anglais la suprématie sur la mer qui leur permet d'opérer librement dans leurs colonies et d'apporter notamment un soutien aux opérations conduites en Amérique du Nord. La suite est connue, la France perd une grande partie de ses Colonies. Lorsque la flotte de Brest appareille, elle croise un navire anglais rapatriant des prisonniers de Québec.

Il est difficile de pouvoir accuser le seul maréchal de Conflans de ce désastre. Il a une part de responsabilité dans la défaite, son option tactique n'a en définitive pas été la bonne. Malheur au vaincu !

Qui pouvait imaginer l'ampleur de la prise de risque (réussie) de l'amiral Hawke ? Compte tenu des conditions météorologiques ce jour-là et de l'absence de pilote, l'amiral aurait pu tout perdre.

La mission confiée au maréchal de Conflans était impossible face à une escadre anglaise aguerrie. La flotte du maréchal de Conflans souffrait de multiples faiblesses : manque d'entraînement (elle est restée en rade trois ans sans naviguer), marins professionnels trop peu nombreux, déséquilibre dans la puissance de feu (à la fois le nombre de canons et la capacité à les mettre en œuvre)... Tous ces éléments étaient, en partie, connus de Versailles. Le maréchal de Conflans ne sera d'ailleurs pas jugé, la cour de Versailles ne souhaitant certainement pas voir ses propres responsabilités évoquées lors d'un procès.

Il est difficile de ne pas faire l'analogie avec la bataille de la Hougue, la mission confiée au vice-amiral de Tourville est sensiblement la même que celle du maréchal de Conflans. Le *Soleil-Royal* finira également échoué sur une plage ce qui mettra fin au projet de débarquement d'un corps expéditionnaire en Angleterre.

Les deux hommes ne bénéficient pas de la même réputation, le maréchal de Conflans est tombé dans le mépris populaire tandis que le vice-amiral de Tourville figure parmi les grands marins français.

Il serait donc intéressant de comparer le contexte qui entoure ces deux batailles (instructions du Roi, état de la flotte, armement, composition des équipages...), s'agit-il uniquement d'une question de commandement et d'honneur ?

L'extrait de l'instruction royale au vice-amiral de Tourville donne une première piste de réflexion : « [...] En cas qu'il les rencontre en allant à la Hougue, Sa Majesté veut qu'il les combatte en quelque nombre qu'ils soient [...] »

Sources :

Archives Nationales, fonds Marine Ancien, sous série B⁴ campagnes :

- AN Marine B⁴ 86, 87 et surtout 88 : ordres, signaux et instructions.

Bibliographie :

- Guy Le Moing, *La bataille des « Cardinaux » : (20 novembre 1759)*, Paris, Economica, 2003, 180 p.
- Pierre de La Condamine, *Le combat des cardinaux*, La Turballe, Éditions du Bateau qui vire, rééd. Alizés - L'Esprit large, février 2004 (1^{re} éd. 1982), 110 p.
- Jonathan R. Dull, *La Guerre de Sept Ans. Histoire navale, diplomatique et politique*, trad. fr. Bécherel, Les Perséides, 2009.
- Daniel Baugh, *The Global Seven Years War, 1754-1763*, Harlow, Longman, 2011, p. 431-443.
- Olivier CHALINE, « Quiberon Bay, 20 novembre 1759 : la bataille des Cardinaux, victoire anglaise », *Cahiers de Guérande*, n°53, 2011, p. 17-29.
- Olivier CHALINE, « *La bataille des Cardinaux : défaite française, défaite bretonne ?* », *Cahiers de Guérande*, n°53, 2011, p. 69-79.
- Michel DEPEYRE : *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1680 à 1815*, 1999, Economica

Annexe

Journée du 21 novembre 1759

Heures de lever et de coucher du soleil

Source : *Almanach Royal de 1759*

	Lever	Coucher
20 novembre 1759	07h33	16h27
21 novembre 1759	07h34	16h26
22 novembre 1759	07h35	16h24

Heures des marées au Croisic

Source : *Service hydrographique et océanographique de la Marine(Shom)*

	Pleines mers		Basses mers	
20 novembre 1759	03h31	14h47	10h04	22h18
20 novembre 1759	04h02	16h17	10h36	22h49
20 novembre 1759	04h33	16h48	11h09	

Coefficient de marée : le coefficient est de 81

Source : *Service hydrographique et océanographique de la Marine(Shom)*

Ce coefficient n'est pas un coefficient de vive-eau, il n'y a donc pas eu de grandes marées ce jour-là.

La demande a été faite auprès du SHOM, ci-dessous le courriel de réponse :

« Bonjour,

Votre demande a été enregistrée sous le n° 672 BP (référence à rappeler dans toute correspondance).

Suite à nos recherches, **le coefficient de marée était de "81"** dans la Baie de Quiberon.

Bonne continuation

Cordialement

Bureau Prestations et services hors catalogue »