Treffiagat – Brest

(via Yorktown)

Aventure de trois pêcheurs en amérique

Nicolas Stephant
septembre *2012*

Où Vincent le Compes et Jacques le Roux servent à nouveau le roi

Vincent Le Compes, fils de Corentin et Anne Le Sant, a vu le jour vers 1738 aux environs de Plomeur et de Treffiagat. Il avait déjà passé la quarantaine quand il fut à nouveau « levé » pour embarquer sur les vaisseaux du roi, le 25 février 1780. Il avait pourtant déjà navigué à quatre reprises dans la marine royale et la dernière fois à la fin de la désastreuse guerre de sept ans dont l'issue lui avait permis de rentrer chez lui en espérant que ce serait la dernière.
Pendant la guerre, en 1760, il avait disposé de juste assez de temps à terre pour épouser Barbe Tanniou mais il était sans doute déjà reparti, l'année suivante, à la naissance de son fils Vincent, car elle n'était pas encore terminée... Ce fils là maintenant avait 20 ans et il avait été pris, lui aussi, par la royale qui l'avait engagé à Brest pour devenir canonnier. Heureusement cette fois il était resté à Brest et seul son père devait retrouver les hamacs du pont avant. En cas de coup dur pour la famille, Vincent le jeune serait là... ce n'était peut-être pas plus mal.

Le 10 avril 1780 tout est prêt pour le départ. Les troupes terrestres sont embarquées à bord de la trentaine de transports que compte l'escadre ainsi qu'à bord de ses vaisseaux de ligne. Toute la place a été utilisée à fond au détriment du confort des hommes car il n'y a pas assez de transports pour toute la troupe. Le comte de Rochambeau doit laisser une partie de ses régiments à terre mais il préfère embarquer tout de suite plutôt que d'attendre encore. Il est vrai qu'il vient d'attendre de longs mois en vue d'envahir l'Angleterre et que le projet a finalement tourné court.

Vincent apprend bien vite la destination de l'énorme convoi, chargé de milliers d'hommes de troupe des meilleurs régiments de sa majesté Louis XVI, avec tout le matériel nécessaire pour une guerre à grande distance. Sa majesté veut porter la guerre avec l'Angleterre sur un autre théatre d'opération où elle espère faire basculer le sort des armes en sa faveur. Elle a d'abord pensé attaquer les îles brittaniques mais a dû renoncer devant la difficulté de la tâche. Alors le roi a prêté l'oreille aux exhortations du jeune marquis de Lafayette qui l'a convaincu qu'il fallait aider les autres ennemis de l'Angleterre afin d'affaiblir cette dernière et la pousser à la capitulation.
Et voilà pourquoi Vincent a été tiré de sa vie tranquille de pêcheur bigouden. Les projets du roi de france demandent des dizaines de navires de guerre et des milliers d'hommes pour les faire marcher. Le roi n'a pas de marins en permanence sous les armes ou très peu. Quand il lui en faut pour la guerre il considère que les pêcheurs du littoral sont parfaits pour ce rôle, et d'ailleurs, il tient soigneusement à jour des listes de tous les hommes travaillant à la mer sur toute la côte de son royaume afin de pouvoir les trouver le moment venu.

A bord, nul doute que les conditions de vie ont dû être fortement dégradées par cet entassement et que l'hygiène devait être très précaire. En temps ordinaire, sur un vaisseau de ligne, il y a juste assez de place pour coucher la moitié de l'équipage pendant que l'autre est à la manoeuvre...
Autant de lourds vaisseaux de transport sont des proies trop alléchantes pour les vaisseaux anglais qui sillonnent les côtes françaises et ce serait une perte énorme s'ils devaient être coulés ou pris. La mission prioritaire du contre-amiral De Ternay va donc être de protéger ses vaisseaux en cas d'attaque et surtout d'éviter la rencontre de l'ennemi jusqu'à ce que la troupe soit débarquée sur le sol américain. Car c'est là que l'on veut porter le fer, dans la colonie anglaise révoltée des amériques qui vient de proclamer son indépendance.

Le chevalier de Ternay et le comte de Rochambeau se tiennent sur le navire amiral, ***le duc de Bourgogne***, commandé par le chevalier Destouches. Vincent, lui aussi, est affecté sur ce vaisseau.
Il va vivre sur cette petite ville de bois capable de cracher des tonnes de fer par les bouches de ses 80 canons. Son rôle est celui d'un modeste matelot mais ils ne sont pas si nombreux à pouvoir manœuvrer le navire parmi les hommes qu'il transporte car beaucoup ne sont pas des marins. Ses compétences et celles de ses camarades matelots sont donc précieuses non seulement pour assurer la marche du navire mais aussi pour éviter sa perte lors des combats où la manœuvre est essentielle.

Parmi les 900 hommes d'équipage il en connait bien peu car ils viennent de toutes les villes et villages de la côte Basque aux Flandres mais il en est un qu'il connaît très bien ainsi que ceux de sa famille car il est de son village bigouden. Il s'agit de Jacques Le Roux qui a presque son âge à un ou deux ans près.
Lui aussi a déjà beaucoup donné au roi de france lors des précédentes campagnes et il est, comme lui, un ancien de la guerre de sept ans. Jacques est le fils de Vincent le Roux et de Catherine Le Brun mais il est aussi le petit-fils de Jeanne le Compes.
Les deux familles se connaissent bien. Depuis des générations, elles travaillent la terre des mêmes seigneurs, les sieurs Du Haffond dont le manoir se situe tout près des côtes dans le bourg de Treffiagat. Les alliances entre les le Compes et les le Roux sont nombreuses depuis aussi longtemps qu'on s'en souvienne et il y en aura d'autres. Le temps où madame de Lestriagad et ses filles témoignaient aux mariages et aux baptèmes de ses métayers est toutefois révolu car, au lieu de travailler la terre, nombreux ont été ceux de la génération de Jacques et Vincent à se tourner vers la mer, activité aussi dure mais plus rentable et hors de portée d'un quelconque seigneur. Ceux qui sont restés aux labours sont pourtant aussi à l'abri de la guerre et des levées de la marine...

Comme Vincent le Compes, Jacques le Roux s'est marié en 1760 entre deux campagnes de la royale, Jeanne Goyat n'a pas tardé à lui donner une fille Jeanne, née l'année suivante, comme le fils de Vincent. Personne ne peut dire si les deux amis ont évoqué un mariage entre leurs enfants lors de la longue navigation vers l'Amérique mais on sait que le mariage n'aura pas lieu. Vincent le Compes fils épousera pourtant bien une Jeanne le roux mais seulement en 1822 à l'âge de 61 ans après avoir perdu sa première femme. Et cette Jeanne le Roux ne sera pas la fille de Jacques !
Le mariage unissant les lignées des deux hommes aura cependant lieu à la génération suivante.
La fille de Jeanne le Roux, Anne Criquet, épousera Fiacre le Compes, le fils de Vincent le Compes *le jeune.* La petite-fille de ce couple, Anne-Noëlle le Compes, sera la grand-mère de Marie-Louise Coic femme d'Eugène Stephant.

Pour l'heure, Vincent le jeune est, lui aussi, une recrue de la royale. A force d'aider son père sur le bateau dès qu'il l'a pu, il a été, lui aussi, inscrit sur les listes du roi. Il avait d'ailleurs été attiré par la marine royale au point de se faire admettre à l'école des apprentis-canonniers. Vincent se souvenait très bien du 4 juin 1779 lorsqu'il avait accompagné son fils à Brest pour entrer à l'école.
A leur arrivée à Brest la ville était bourdonnante d'activité. Jamais on n'avait vu autant de navires en constructions ni autant sur la rade. Jamais non plus autant d'hommes de tous corps de métier dans les environs du port où l'on ne trouvait guère de place pour se loger.
Les marins et les soldats complétaient l'effervescence, la plupart devaient être désoeuvrés en attendant l'embarquement. Il n'y avait pas si longtemps, les matelots logeaient comme ils pouvaient et souvent dans des lieux de fortune aux abords du port ; mais depuis peu on n'a construit des casernements pour les loger. On était bien loin de Treffiagat.
Vincent avait dit au revoir à son père pour intégrer la 3e brigade de la 1e compagnie des apprentis canonniers où il était resté jusqu'alors bien que sa formation soit terminée depuis longtemps.
Malgré son inquiétude de le voir prendre un chemin menant à la guerre, Vincent était fier que les aptitudes de son fils aient été reconnues. Il fallait tout de même être intelligent pour apprendre ce métier là et le jeune Vincent était capable de déchiffrer des écritures ; c'est dire s'il pouvait manier

ces engins terrifiants qui pouvait aussi bien tuer ses servants que l'ennemi si on n'y prenaient pas garde.
Vincent était tout de même satisfait que son fils soit resté à Brest cette fois-ci. Quelle chose l'avait empêché de se faire embarquer comme canonnier dans cette escadre, il ne savait pas trop quoi... Sûrement ce n'était pas pour éviter d'envoyer en mer le fils et le père en même temps...

Après la désastreuse guerre de 7 ans entre la France et l'Angleterre, les français mirent tout en œuvre pour prendre leur revanche. Pour cela il fallut faire un effort immense pour vaincre les anglais sur mer, le terrain où ils régnaient sans partage.
Une des premières décisions du jeune roi Louis XVI à son avènement fut de nommer un ministre de la marine chargé de faire de la France la première puissance maritime. L'entreprise allait réussir au prix d'un intense travail et aussi de beaucoup d'argent ce qui n'arrangea pas les choses un peu plus tard...
Le résultat fut paradoxal, l'Angleterre perdit effectivement la guerre mais la France n'y gagna pas grand-chose.
Tous ces efforts profitèrent surtout à la toute jeune république américaine qui n'aurait pas réussi à se libérer du joug anglais sans l'intervention française. L'apogée de la flotte française fut en effet de courte durée, et, après cet intermède, l'Angleterre reprit sa domination comme jamais.
Louis XVI en voulant aider les insurgents voulait surtout contrarier les anglais mais il n'a pas mesuré les conséquences de la création d'une jeune république dans les esprits de certains de ses sujets.
Il est vrai qu'il se préoccupait rarement de cet aspect de la gestion d'un royaume, les sujets étaient là pour servir le roi ; par exemple, pour faire marcher ses navires dont il était si fier.

Un vaisseau de ligne coûtait une fortune et demandait une nuée d'hommes pour le faire avancer et combattre. Ces gens-là n'étaient pas souvent volontaires car le métier était terriblement dur et on n'était pas certain de revenir couler des jours paisibles.
La marine mit sur pied un système efficace pour recruter ses équipages. Elle établit des listes « d'inscrits » qui comprenaient tous les hommes vivant à moins de deux lieues de la mer sur toute la côte française. La plupart n'étaient pas des marins mais étaient réquisitionnés régulièrement pour garder les côtes et prévenir les incursions ennemis sur le territoire. Ceux-là servaient surtout de soldats en particulier de canonniers. Les autres étaient des pêcheurs et ils connaissaient la mer mieux que personne ; ils devinrent les matelots de la marine royale, contre leur gré, le plus souvent.

Les inscrits pouvaient être levés à tout moment à chacun son tour tout de même.
En temps de paix, c'était assez supportable, mais en temps de guerre et surtout lorsque la marine se voulait puissante, il fallait garnir des dizaines de vaisseaux de ligne en même temps. Le jeune roi Louis XVI avait besoin pour sa flotte de plus de marins que la côte ne pouvait en fournir et ce fut alors le tour de tout le monde à la fois, jeunes et vieux. Une fois l'équipage rassemblé, le vaisseau mettait à la voile et l'immense machine commençait à broyer les hommes pour en faire des marins aguerris.
A peine sorti du port, le travail d'entrainement commençait pour que tout le monde apprenne le métier ; la plupart des matelots n'y connaissaient pas grand chose et devaient apprendre sur le tas. Avant d'arriver sur la zone de bataille, certains seraient tombés à l'eau ou sur le pont.
Lorsque, comme c'était souvent le cas, la bataille se présentait dès la sortie du port, la manœuvre du vaisseau devenait compliquée pour le capitaine et les erreurs étaient nombreuses et souvent fatales. Parfois, on voyait un fier 74 canons périr à la côte et entrainer avec lui son équipage qui n'avait pas su l'empêcher de se jetter sur les récifs.

La première difficulté pour la flotte de de Ternay est de sortir de la rade, il faut absolument que le vent soit favorable sans quoi l'on risque une dispersion des vaisseaux de l'escadre qui la

rendrai fort vulnérable. L'inquiétude dans l'esprit des marins a dû commencer à se densifier lors de cette attente à bord des vaisseaux pleins à craquer, avec la terre natale à portée de main mais sans espoir de la fouler avant longtemps.

Le 15 avril l'escadre mouille dans la rade de Bertheaume mais elle reçoit l'ordre de rentrer le lendemain car les vents sautent brusquement à l'ouest. Tout retard de cet ordre est favorable à l'ennemi dont les espions ont dû l'avertir qu'une flotte sortait de Brest ; on sait que l'amiral de Graves et son escadre anglaise ne sont pas loin et qu'ils tenteront une interception s'ils le peuvent.

Le 2 mai à quatre heure du matin c'est le vrai départ qui est donné. A peine sorti du goulet, l'escadre met le cap au sud et traverse sans encombre le passage du Raz. Mais ces conditions de vent ne durent pas et il faut bientôt mettre à la cape dans le golfe de Gascogne ; c'est un nouveau délai et une nouvelle chance pour l'ennemi de trouver la proie la plus grasse qui soit.
Le vent ne s'oriente au nord-est que dans la journée du 15 mai et de Ternay en profite pour mettre les voiles sur l'Amérique par la route du sud, celle que l'amiral d'Estaing avait expérimenté avec succès avant lui pour commencer les hostilités dans le nouveau monde. Bien sûr ce n'est pas la route la plus directe mais la constance des alizés est un atout considérable et les vents seront à nouveau favorable, une fois en vue des côtes américaines, pour les remonter vers le nord.
La traversée est agréable... le temps est chaud.

Où l'on joue au chat et à la souris

Au début de juin, un brick anglais se jette dans l'escadre française et se fait arraisonner par la frégate *la surveillante*. Le danger anglais plane en permanence sur la flotte et il s'accentue avec le temps et la proximité des eaux américaines. Les jours suivants se passent en exercice pour adopter l'ordre de bataille puis reprendre l'ordre de marche. En cas de bataille, justement, il faudra rester groupé pour obéir au stratège, sur le vaisseau amiral, qui communiquera les ordres par signaux hissés en haut du mât. Si l'équipage manœuvre mal, si les vents sont compliqués, un vaisseau peut perdre l'escadre et se retrouver isolé face à une meute anglaise dont l'habileté à la mer n'est plus à démontrer. Sans parler des lourds transports de troupe qui ralentissent forcément les mouvements de l'ensemble.

L*a surveillante* fait une nouvelle prise d'un brick anglais de 12 canons peu avant les côtes américaines mais toujours pas d'ennemi sérieux à l'horizon.

Le 19 juin l'amiral cherche à aborder à Rhode Island mais les vents sont contraires et il doit gouverner au nord-ouest.
Le lendemain, les frégates en éclaireur signalent des voiles ennemies ; il s'agit de cinq vaisseaux de ligne et d'une frégate qui s'attaquent sans tarder au convoi de transports. ils n'ont apparemment pas évalué l'importance de l'escorte qui le protège.
Réalisant son erreur, l'ennemi réussit pourtant à prendre la fuite à temps, à l'exception d'un 74 canons, ***le Rubis***, qui s'est trop avancé. Il va essuyer le feu de toute la ligne française avant de réussir à s'échapper mais non sans répondre à son tour.
Vincent et Jacques vivent à nouveau un combat naval et ressentent cette excitation si particulière qui s'empare de l'équipage pendant presque deux heures sous les boulets de l'ennemi. Il y a deux morts sur ***le Duc de Bourgogne*** et plusieurs autres sont blessés. Il ne s'agit pourtant que d'une escarmouche et tous les deux savent bien qu'ils s'en tirent à bon compte.

De Ternay, en effet, a choisi la prudence et il laisse s'échapper les anglais malgré le danger de voir signaler sa position à l'ennemi. Il veut d'abord conduire son convoi à bon port et il devra faire face aux reproches cinglants de l'un de ses capitaines, le bouillant commandant du ***Jason*** *,* le sieur de la Clochetterie.
Il s'avérera plus tard que Cornwallis, commandant de l'escadre anglaise, fera jonction avec une autre escadre et la renforcera d'autant ce qui mettra en grave difficulté l'amiral français De Guichen qui devra lutter contre eux un peu plus tard avec sa flotte. De Ternay sera affecté par cette nouvelle qui attristera ses derniers jours.
Il doit maintenant gérer une situation délicate ; les vents sont capricieux et les courants contraires mais les quinze jours qui suivent sont plutôt calmes. De Ternay cherche à éviter l'interception, il pense que les anglais vont croiser dans les parages de New-York et il décide de se diriger vers la baie de Chesapeake.

Dans la journée du 4 juillet 1780 l'escadre se prépare à mouiller près du cap Henri lorsqu'on signale 18 vaisseaux de ligne à l'avant. L'amiral se prépare à prendre la fuite et envoi des signaux à son escadre pour lui indiquer les routes qu'il faudra prendre à la faveur de la nuit puis il commande de prendre l'ordre de bataille.

A nouveau l'angoisse précédant le combat s'insinue dans les esprits et celle-ci va durer toute la nuit où l'on reste « la mèche à la main ». Au matin, la tactique de l'amiral s'avère excellente, l'escadre ennemie a été évitée ; seules deux frégates anglaises croisent encore dans les parages. Les éclaireurs s'emparent d'un petit batiment grâce auquel on apprend la destination de l'escadre anglaise : New-York. De l'avis de la Clocheterrie, De Ternay est peut-être trop prudent mais nombreux doivent être les marins louant sa manière de conduire l'escadre à travers les mailles du filet anglais car elle est très économe du sang des équipages.

Le convoi continue sa route mais il est temps de trouver un point de débarquement car certains transports sont en mauvais état et ralentissent la marche de l'ensemble (certains sont même en remorque) et l'on commence à manquer d'eau. L'interception est maintenant une question de temps. On ne continuera pas à jouer au chat et à la souris avec les anglais encore très longtemps. La décision est prise de mettre le cap sur Rhodes Island avec l'espoir de réussir à faire entrer le convoi sous la protection du feu des vaisseaux de ligne. La fortune continue de sourire aux français sous la forme d'un temps brumeux agrémenté de vents faibles (mais contraires...) pendant quatre jours. Rien de mieux pour contrarier les anglais dans leur poursuite....

On trouve des pilotes américains pour diriger le convoi vers le mouillage de Rhodes Island et le 11 juillet, sous un soleil radieux, l'escadre toute entière, mouille à Rhodes Island en face de la ville de Newport. Nul doute que Jacques et Vincent ont apprécié ce nouveau contact avec la terre après 70 jours de navigation.
Le débarquement commence aussitôt. Informé, le général Washington, commandant en chef de l'armée américaine, prévient Rochambeau et de Ternay que les anglais embarquent des troupes à l'embouchure de l'Hudson sans doute pour essayer de contrarier le débarquement des français.
Il réussit pourtant à « persuader » les anglais de garder leurs troupes sur place en simulant une attaque sur leurs positions.

Quelques jours après l'arrivée des français, l'escadre anglaise d'Arbutnoth pointe son nez avec 11 vaisseaux et quelques frégates. Les français ont eu le temps de consolider la position avec des vaisseaux ancrés aux endroits stratégiques pour balayer de leur puissance de feu les points de passage. Des batteries côtières sont en place pour renforcer le dispositif. Les anglais n'osent s'y frotter et se contentent de mouiller à la pointe de Long Island.
De Ternay ne cherche pas le combat et c'est sa première véritable erreur car les navires en question ne sont en réalité que quelques frégates et des transports de troupes allant de Charlestown vers New-York.
De Ternay était peut-être déjà atteint de la maladie qui l'emportera quelques semaines après son arrivée en Amérique. Il n'a pas été le seul malade ; sur les 5000 hommes de l'escadre 800 sont malades, conséquences prévisibles des mauvaises conditions du voyage.

Le travail n'a pas dû manquer aux matelots pendant les jours qui ont suivi l'arrivée des français. Tout le monde a dû être mis à contribution pour les manœuvre nécessaires au débarquement du corps expéditionnaire et spécialement ceux capables de manœuvrer des chaloupes comme Vincent et Jacques. Il a fallu ensuite construire des baraquements, transporter des canons et les installer sur la côte et bien d'autres choses encore.
Jacques et Vincent savaient probablement à quoi s'en tenir sur les forces en présence et les enjeux de cette guerre, après tout ils naviguaient sur le navire amiral. Quelques américains ont fait le voyage avec eux et ils ont dû en croiser d'autres lors des opérations de débarquement. Evidemment, ils ne parlent pas anglais mais peut-être quelques rudiments. Par contre, il semble improbable qu'ils ne parlent pas encore français avec les longues années de service qu'ils ont derrière eux. Quelles réactions ont-ils eu au spectacle de ce nouveau monde et surtout quels sentiments au contact de ces insurgents qui rejettent le pouvoir d'un roi et prétendent se gouverner eux-mêmes avec un système de gouvernement totalement inconnu : la république.

Au moins ont-ils pris conscience que cela était possible...

La seule présence des français contraint les anglais à modifier leurs plans et ils concentrent désormais leurs troupes sur New-York pour être en mesure de répondre à une offensive franco-américaine. Leur second point de concentration est la Virginie qui est leur objectif du moment. Des troupes vont donc être soustraites à cette offensive pour répondre à la menace française.
Rochambeau a pu débattre avec Washington et Gilbert de Lafayette de leurs opérations et ils ont décidé d'attendre. La raison est simple, les anglais sont imbattables tant qu'ils peuvent embarquer sur les navires de leur flotte en cas de problème. La maîtrise de la mer leur permet de se projetter n'importe où sur la côte bien plus rapidement que les troupes à pied américaines et maintenant françaises qui ne peuvent donc les contrer efficacement.
Jacques Le Roux et Vincent Le Compes sont donc astreint à l'inaction pendant tout l'hiver sur le sol américain. Peut-être finalement ont-ils perfectionné leur anglais...

Où il n'est plus temps de laisser les anglais tirer les premiers

Depuis la mort de de Ternay c'est le chevalier Destouches, le commandant du ***Duc de Bourgogne***, qui a pris en main les destinées de l'escadre.
Il va tenter un coup audacieux visant à débarquer des soldats dans la baie de la Chesapeake pour agir de concert avec la division américaine de Lafayette et attaquer ensemble une position fortifiée anglaise. Ce même schéma sera repris plus tard, à plus grande échelle, avec l'ensemble de l'armée et de la flotte.
Le 8 mars au soir, il profite d'un vent frais de nord-ouest pour mettre à la voile avec 1200 hommes de troupe à son bord. La brume est censée cacher ses mouvements. L'entreprise ne peut réussir que s'il parvient à sortir de son mouillage sans se faire remarquer par l'ennemi et à prendre assez d'avance pour arriver bien avant lui dans la baie de Chesapeake. Mais l'amiral anglais Arbutnoth ne met qu'une journée à comprendre et parvient à le rattraper le 16. Une éclaircie révêle la présence des anglais alors que le vent saute dans une direction favorable à un mouvement offensif. Destouches, tout en comprenant qu'il ne pourra pas opérer le débarquement prévu, décide de saisir l'occasion et forme sa ligne de bataille. Les forces en présence sont à peu près égales, huit vaisseaux de ligne de part et d'autre avec l'avantage pour les anglais de disposer d'un vaisseau à trois ponts.
Les divers mouvements qui suivent causent des avaries légères à ***l'Ardent*** et à ***l'Eveillé*** qui cassent leurs vergues de grand hunier. Le premier répare en trois quarts d'heure et le second s'en passe.
A la fin des manœuvres les deux lignes de vaisseaux marchent dans le même sens et parallèlement séparées d'une portée de pistolet au niveau de l'avant et d'une distance plus vaste vers l'arrière.

Pour combattre un vaisseau de ligne il faut lui envoyer une grande quantité de boulets de canon. De tels mastodontes ne sont jamais coulés au premiers coups ni même au suivants ; ils ne coulent même pas très souvent car l'équipage abandonne le combat avant qu'ils ne soient totalement détruits ou bien ils leur reste encore assez de manoeuvrabilité pour prendre la fuite. Le problème, est qu'il n'est pas possible de lui envoyer des boulets sans en recevoir presque autant sauf lors de brefs instants où l'attaquant se trouve dans l'angle mort de son objectif.
Le combat naval, dans ces conditions, est une véritable boucherie ; chaque adversaire décharge ses canons le plus vite possible et le plus efficacement possible sur l'ennemi en tentant d'éviter les tirs. La fumée envahit les deux navires, le bruit des armes couvre les cris des mourants, la mitraille fauche les hommes sur le pont quand ils ne sont pas assommés par les mâts qui s'effondrent. Celui qui peut envoyer le plus de boulets gagne en payant le prix fort en destruction de son propre navire et en perte humaine à son bord.
La tactique la meilleure consiste à rechercher des combats inégaux à plusieurs contre un seul vaisseau et à essayer de fuir lorsque l'équilibre s'annonce défavorable. Les amiraux tentent de diriger leurs vaisseaux de manière à isoler les vaissseaux ennemis pour pouvoir les assaillir en nombre.

Le combat s'engage mollement à l'avant puisque du côté anglais le Royal Oak n'ose pas s'approcher trop près du ***Duc de Bourgogne*** et lui tire dessus de loin et que ***le London*** pourtant le seul gros vaisseau à trois ponts de la bataille se tient à distance du ***Neptune***.
Jacques le Roux et Vincent le Compes sont certainement dans la mâture prêts à réagir aux ordres de leur quartier-maître quoi qu'il arrive et quelque que soit les tirs essuyés par le vaisseau. Pas question de se mettre à l'abri ; il en d'ailleurs de même pour le capitaine qui reste immobile sur le pont même au plus fort du combat.

Le London trouve cependant un intervalle assez large entre ***l'Eveillé*** et ***le Romulus*** et il tente de s'interposer entre eux pour les isoler des autres vaisseaux et tenter de les prendre sous le feu de plusieurs vaisseaux ensembles. ***L'Eveillé*** va forcer ***le London*** à reprendre sa place avec une vergue de moins au prix d'une manœuvre follement téméraire. Le petit vaisseau de 64 canons va se planter à faible distance du grand trois ponts de 98 pièces pour le canonner et s'en sort indemne alors qu'il aurait logiquement dû être coulé à si faible portée.
Au bout d'une heure et demi de cannonade réciproque les dégâts sont plus importants côté anglais que français. Destouches manœuvre à nouveau et réussit à faire passer sa ligne en poupe des trois anglais de tête qui reçoivent les bordées françaises sans pouvoir répondre à cause de leur orientation. L'anglais ***le Robuste*** déjà touché sérieusement, ne peut plus manoeuvrer et doit se faire remorquer par une frégate.
Les Français reforment la ligne de bataille et attendent un nouveau passage des Anglais car ***le Conquérant*** est si sévèrement touché qu'il faudrait l'abandonner sur place si on voulait quitter les lieux. Mais les anglais, qui ont aussi du plomb dans l'aile, ne reviennent pas... Ils s'enfuient en marchant à faible vitesse. C'est toutefois trop rapide pour une poursuite avec les dégâts subis par ***le Conquérant*** et ***l'Ardent.***

Le résultat est un match nul... Trois anglais semblent sévèrement touchés par les tirs français qui ont privilégié le pont et la mâture de l'ennemi mais ceux-ci restent cependant dans la baie de Chesapeake alors que l'escadre française part se réfugier à Rhode Island après que les chefs de l'escadre en aient débattu à bord du ***duc de Bourgogne*** le lendemain. L'escadre est au mouillage le 26 après une bourrasque de neige qui manque de la jeter à la côte. Après le stress du combat, et la menace d'une fortune de mer, Jacques et Vincent on dû entendre avec joie le crissement de l'ancre que l'on jete.

Sur le ***Duc de Bourgogne***, on compte six tués et cinq blessés alors que ***le conquérant*** a subi les plus lourdes pertes avec 51 tués et 41 blessés. Au total 89 morts et 95 blessés.

Une nouvelle période de calme s'offre à nos deux pêcheurs qui attendent à Newport avec le reste de l'escadre, en soutien de l'armée de Rochambeau qui y stationne.

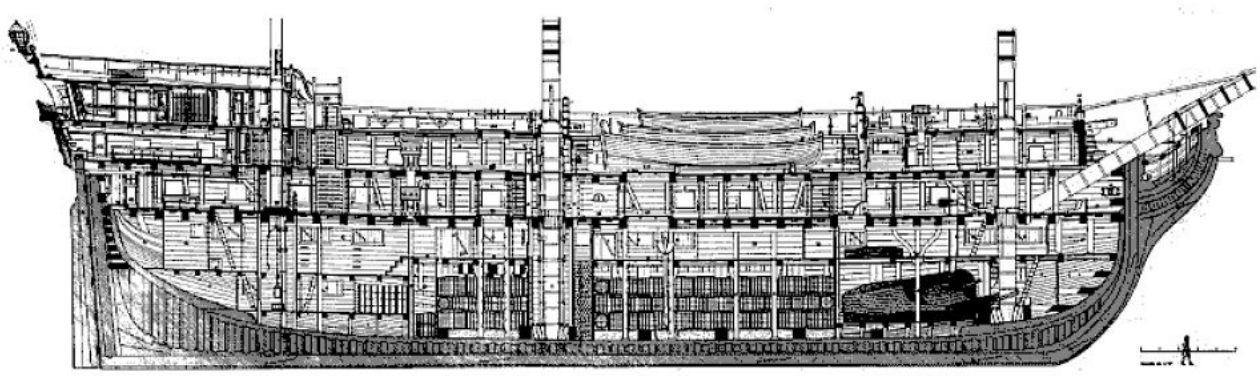
L'objectif des anglais est toujours d'attaquer la Virginie et Rochambeau pense y transporter des troupes mais il ne peut réaliser ce projet sans une force navale supérieure et il décide d'attendre l'arrivée des renforts, en l'espèce, la flotte de de Grasse, partie de Brest presque en même temps que les évènements de la Chesapeake bay.

Où les renforts se mettent en marche

Pendant ce temps à Brest, le 4 mars 1781, Vincent le Compes le jeune est enfin affecté comme canonnier sur ***le Magnanime*** avec une solde mensuelle de 18 livres. Gageons que c'est pour lui une grande nouvelle et qu'il attend avec impatience son premier vrai combat naval dans l'enthousiasme de ses vingt ans.

Le Magnanime est un vaisseau de ligne ainsi nommé parce qu'il combat dans la ligne de bataille avec les autres vaisseaux de sa sorte. C'est une arme redoutable capable d'encaisser les coups et surtout d'envoyer 410kg de boulets en fonte à chaque bordée !

Il arbore 74 canons capables d'envoyer pour les plus gros, des boulets de 36 livres. Les batteries sont réparties sur deux ponts étagés l'un au dessus de l'autre. ***Le Magnanime*** fait partie des plus gros navires de guerre de l'époque ne le cédant qu'aux grands vaisseaux à trois ponts capables d'aligner presque 100 canons. Autant dire que Vincent doit être subjugué par cette puissance et cette masse à bord de laquelle il aura l'air d'un insecte. Il sait maintenant que tous les entrainements subis pendant son apprentissage vont aboutir et qu'il va bientôt connaître l'expérience du feu. Il ne s'agira plus de tirer sur des cibles flottantes dans la rade, mais sur d'autres navires comme le sien capables de lui cracher au visage le feu et le fer.



Écorché d'un vaisseau de 74 canons (28 de 36 l. ; 30 de 18 l. ; 16 de 8 l.).

Il se doute bien que l'escadre va partir vers les côtes américaines et il pense très fort à son père parti depuis presque un an sur ***le Duc de Bourgogne*** le navire amiral de l'escadre de de Ternay qui était chargé de débarquer les troupes du comte de Rochambeau. Où pouvait-il être à présent et allait-il le retrouver ou même voler à son secours ? Il pense aussi à sa mère qui, après le départ de son mari, va voir aussi son fils prendre la direction du large.

Le 22 mars le grand vaisseau de guerre prend la mer mais personne à bord ne sait encore où l'on va y compris le capitaine. Il a reçu ordre d'appareiller avec l'escadre commandée par le lieutenant général des armées navales de Grasse mais celui-ci doit attendre d'être assez loin au large pour ouvrir l'enveloppe cachetée contenant ses instructions et sa destination. L'escadre est immense, la mer est couverte de vaisseaux. L'amiral de Grasse, à bord du ***ville de Paris***, commande 20 vaisseaux, trois frégates et 120 bâtiments de transport à bord desquels sont embarqués 3200 hommes de troupe.

En attendant les instructions, le capitaine de vaisseau Jean-Antoine Le Bègue de Germiny, commandant du ***Magnanime***, contemple son navire depuis le gaillard d'arrière en inspectant chaque détails visibles au long des 56 mètres de son pont.
Il y a sur ce vaisseau 911 hommes et il est seul responsable de toutes ses vies qu'il sait déjà ne pas pouvoir conserver toutes même sans combattre. Le vaisseau est dangereux en lui-même pour tous ceux qui l'arpentent quand il est en mer. Le commandant sait déjà qu'avant d'arriver de l'autre côté de l'Atlantique il aura perdu des hommes simplement par accident. Un geste de travers dans la mâture ou une vague un peu plus grosse avait vite fait d'emporter une vie sans parler des multiples aléas de ce genre de voyage en compagnie de plusieurs tonnes de fontes et de barils de poudre.
De Germiny éprouve une certaine tranquilité en partant combattre. Il a confiance en ses propres capacités et en celles de son navire mais il a surtout grande confiance envers l'amiral de Grasse qui commande l'escadre. C'est un chef conforme à ses vœux, qui saura mener les combats décisifs sans reculer devant la réputation de la marine anglaise. La seule inconnue, comme d'habitude, c'est l'équipage. Les marins les plus expérimentés sont déjà partis avec les escadres précédentes de de Ternay et d'Estaing et il y a beaucoup de jeunes gens sur son navire dont se seront les premières armes. Il veillera à ordonner tous les exercices possibles pendant la traversée pour voir comment marche cet équipage et pour l'aguerrir.

C'est vrai que Vincent n'est pas le premier à partir pour cette nouvelle guerre. Deux escadres sont déjà parti avant la sienne. La première, celle de l'amiral d'Estaing, n'a pas obtenu de résultats spectaculaires mais elle a tout de même prouvé qu'il était possible d'appuyer efficacement les efforts des insurgents contre l'occupant anglais. La seconde flotte est parti il n'y a pas longtemps avec pour mission essentielle de débarquer des troupes terrestres en amérique. Cette grande escadre transportait aussi le comte de Rochambeau qui commande les opérations à terre et jouera aussi un grand rôle dans la conception des opérations. C'est sur ***le duc de Bourgogne*** que Rochambeau a embarqué avec de Ternay le commandant de l'escadre et c'est aussi sur ce bateau que Vincent a vu s'embarquer son père, Vincent, et quelques autres de sa connaissance comme l'ami Jacques Le Roux.
En partant pour l'école des canonniers il n'aurait jamais cru que son père pouvait être « levé pour Brest » à nouveau et qu'il partirait en campagne avant lui ! Mais il y a tellement de navires que l'on recrute tout le monde...

Le premier objectif de la campagne est la Martinique qui est atteinte le 28 avril à la suite d'un voyage sans histoire. Port-Royal est justement assiégé par la flotte anglaise de l'amiral Hood qui cède le terrain à la vue de l'armada française, non sans envoyer ses boulets à la limite de la portée de tir.
Le combat s'engage de loin et Vincent Le Compes tire ses premiers boulets de canon sur un ennemi véritable. Le tir n'est pas facilité par la distance et les dégâts sont peu considérables de part et d'autre. Un mort et trois blessés tout de même sur ***le Magnanime*** pour 400 boulets tirés sur deux navires anglais.
Vincent est content de s'en être tiré. Il s'est donné à fond mais avec la prudence nécessaire au maniement des explosifs, pour servir sa pièce qui pèse environ 3 tonnes pour presque trois mètres de long. Il s'est attaché à intégrer l'équipe à laquelle il est affecté car les 10 hommes qui la composent doivent impérativement réussir à travailler ensemble pour tirer efficacement. Il en va de la survie du bateau...

L'issue du combat est suffisante pour tenir la flotte anglaise à l'écart et on peut mouiller à Port-Royal le 6 mai 1781. La guerre ne fait que commencer pour les marins de l'escadre et elle se poursuit rapidement par la conquête de l'île de Tobago. La technique d'assaut est très au point, il s'agit d'un débarquement de troupes appuyées par l'artillerie de la flotte. Vincent est une fois de plus aux premières loges mais il tire sur un ennemi qui ne riposte pas...ou peu. Le marquis de Bouillé, gouverneur des îles françaises, commande les troupes à terre (3000 hommes) qui investissent les places tenues par l'ennemi pendant qu'il est soumis au feu des vaisseaux de ligne français.
L'amiral anglais Rodney arrive en renfort mais juge probablement qu'il est trop tard car il décide de ne rien faire.

De retour à Port-Royal, on s'occupe alors d'escorter un gros convoi pour l'île espagnole de Saint-Domingue (5 juillet 1781). L'escadre est au mouillage du cap français, au nord-ouest de l'île, lorqu'elle est rejointe par une frégate envoyée de Newport par Rochambeau.

Venue de France, la frégate ***la Concorde*** avait d'abord touché terre à Newport pour débarquer le comte de Barras en remplacement du chevalier Destouches à la tête de l'escadre de de Ternay. En même temps, elle apportait la nouvelle que la France ne pouvait envoyer plus de soldats faute de moyens matériels et sans doute aussi faute de finances... La seule aide à espérer désormais viendra de la flotte de De Grasse dernière escadre partie de france vers le nouveau monde.
Rochambeau renvoi aussitôt ***la Concorde*** avec un message pour de Grasse ; Il lui demande instamment son aide et lui propose un plan. Enfermé dans Newport avec une garnison de 6000 hommes il court de graves dangers face à deux armées anglaises très puissantes cantonnées à New-York et à Yorktown. Ses effectifs sont insuffisants et il lui faut absolument un appui naval pour attaquer des anglais fortement soutenus par leur marine.

Où la bataille rassemble le père et le fils

Rochambeau suggère à De Grasse de coordonner une action conjuguée contre l'armée du sud (celle de Yorktown) en concentrant les vaisseaux dans la baie de la Chesapeake pour couper ainsi Yorktown de son appui par mer pendant que les deux armées de terre française et américaine tenteraient l'assaut de la citadelle.
Commence alors une extraordinaire opération stratégique de concentration des troupes de terre et de mer afin qu'elle attaquent ensemble le même objectif : Yorktown.
La surprise et la vitesse sont essentielles à la réussite de l'opération. Les anglais ne doivent comprendre que trop tard sinon ils disposeront du temps nécessaire pour renforcer leur dispositif. Outre cette coordination impliquant le déplacement simultané de deux armées et d'une flotte (les uns et les autres devant parcourir des centaines de kilomètres) il faut impérativement réussir un autre exploit : couper la flotte anglaise de ses soldats retranchés dans Yorktown. De Grasse doit donc interdire la baie de la Chesapeake à la flotte anglaise.

A la suite de l'appel de Rochambeau, de Grasse parvient à rassembler 3500 hommes de troupe pris à la Martinique en seulement 12 jours et il renvoi la frégate messagère pour confirmer son adhésion au plan ; il embarque de surcroît une forte artillerie.
Cette décision est de son seul fait car Versailles, même si ce n'était pas très clair, avait plutôt dans l'idée d'accroître ses possessions dans les Antilles que d'aider une autre nation à augmenter les siennes. De Grasse, on le verra plus tard, déteste laisser derrière lui des combattants de son bord tant qu'il peut les aider. Est-ce là ce qui a fait pencher la balance ? L'histoire est pleine de petits détails aux grandes conséquences. Vincent, lui, n'a pas de problème de choix et il n'a pas conscience de participer à un grand moment d'histoire.
Pour lui, le séjour à la Martinique a dû être porteur de repos quoiqu'il ait très bien pu être employé à d'autres tâches que celle d'un canonnier pendant les opérations d'embarquement des troupes à bord des vaisseaux. Cette fois, avec les troupes à bord, les navires sont emplis du maximum de monde et les conditions de vie se dégradent à nouveau...

Le 4 août, l'escadre repart. Il est impératif de garder le secret sur sa marche et sur sa destination aussi de Grasse choisi t-il une route peu empruntée, celle dite du « vieux canal (canal de Bahama). Peu de gros navires l'utilisent en raison des périls qu'elle présente mais l'escadre s'en tire sans dommage grâce aux qualités des marins qui la dirige. On débouque ensuite le canal de panama pour longer la côte américaine à faible distance des côtes de Georgie et des deux Carolines et la flotte arrive enfin devant le cap Henri à l'entrée de la baie de la Chesapeake d'où elle rejoint le mouillage de Lynnhaven.
C'est le point choisi par de Grasse pour profiter pleinement de la surprise sans laisser le temps à l'ennemi d'organiser une concentration de ses troupes. Il était impérieux que tous arrivent au même endroit en même temps et ceci en partant de points géographiquement très éloignés (les Antilles pour la flotte). Malgré cette difficulté tactique, l'opération est une réussite presque totale, la flotte et l'armée de terre se retrouve bien placés pour se jetter ensemble sur l'ennemi avant qu'il n'ait compris ce qui lui arrive.

Le contre-amiral Hood, quand à lui, arrive le même jour avec 14 vaisseaux de ligne devant Sandy Hook (environs de New-York).
Il a bien été faire un tour du côté de la Chesapeake mais il est arrivé avant les français alors qu'il les pourchassait. S'empêchant de penser que l'ennemi aurait pu trainer en route (alors que c'est

exactement ce qu'à fait de Grasse en passant par le vieux canal pour éviter de le rencontrer), Hood en conclut que les français sont partis à la conquête de New-York pour aider les troupes de Washington (qui y était il n'y a pas si longtemps).
Il laisse donc la Chesapeake libre et fonce vers New-York... Il ne comprend qu'une fois à New-York. Il foncera alors vers la Chesapeake pour y trouver les français dans la position de force que lui aurait dû occuper à leur place.

De Grasse entame aussitôt les opérations de débarquement des troupes du comte de Saint-Simon et l'urgence fait que tout le monde à bord doit y travailler pour assurer les navettes entre les navires et la terre. Il y a fort à parier que Vincent ne reste pas inactif.
S'il espérait apercevoir des voiles françaises dans la baie et, en particulier, le ***Duc de Bourgogne*** où se trouve son père il a dû être déçu car l'escadre du comte de Barras a quitté Newport pour amener à Rochambeau son artillerie de siège. Elle se trouve au large de la Chesapeake en attendant l'occasion de se faufiler dans la baie avec les dix transports affectés à ce précieux matériel.

En mer depuis le 25 août, Vincent l'ancien et Jacques le Roux jouent donc une nouvelle fois le rôle d'escorteur de transport. La mission de l'escadre s'insère dans le dispositif Rochambeau – de Grasse – Washington. Elle doit réussir elle aussi à coordonner son action avec les trois autres corps pour converger vers Yorktown et fournir à l'armée de terre l'instrument qui lui permettra d'enfoncer les défenses anglaises. Il n'est pas question de risquer la capture des transports par l'ennemi car il obtiendrait un avantage considérable en retournant leurs canons contre les alliés. Cette artillerie, en effet, est composée des nouveaux canons Gribeauval qui sont une merveille de précision et de rapidité de tir en même que d'une portée conséquente. Ce sont eux qui vont bientôt faire le bonheur d'un certain Bonaparte et des armées de la révolution et de l'empire. Ce sont eux, pour le présent, qui vont économiser suffisamment de temps et de vies humaines et permettre de prendre Yorktown avant l'arrivée des renforts.

Le 30 août 1781 la situation des français reste périlleuse car Rochambeau n'est pas encore arrivé de son périple à terre de 600km et le général Cornwallis dispose, non loin de là, de 17000 hommes qu'il pourraient très bien envoyer contre les 3500 hommes en cours de débarquement ce qui serait une catastrophe. Mais les anglais n'ont pas encore compris ce qui les attend...

Le 5 septembre, la flotte anglaise revient de son petit tour vers New-York. De Grasse n'a pas terminé son débarquement et 1500 de ses matelots y travaille encore à terre. Pourtant, il n'hésite pas et coupe ses câbles pour partir au devant de l'ennemi avant qu'il ne prenne position pour bloquer la baie. Où se trouve Vincent ? L'histoire ne dit pas s'il observe partir les navires depuis la terre où s'il se trouve à bord du ***Magnanime*** prêt à remplir son office de canonnier.

L'avant-garde, commandée par Bougainville, engage le combat avec l'ennemi et le maltraite assez durement dans un échange de tir relativement bref. L'essentiel du combat a lieu là et le ***Magnanime*** arrive après la bataille car il ne fait pas partie de l'avant-garde. Vincent n'a donc pas raté grand chose dans l'hypothèse où il aurait été laissé à terre....
La flotte anglaise aurait pu mieux faire. Ce jour là elle bredouille sa tactique ; des signaux sont incompris et les mouvements des navires sont incohérents. Le résultat est qu'elle a cinq navires hors de combat dont un devra être coulé dans la nuit pour éviter qu'il ne soit pris. Les français sont supérieurs en nombre, il ne reste plus qu'une seule solution.
Les anglais rompent le combat et s'éloignent ; ils doivent eux aussi penser que risquer un combat total serait payer trop cher devant la nécessité dans laquelle il se trouve de conserver une force navale capable de ravitailler leurs troupes à terre et de les appuyer dans les combats. Sans doute ont -ils compris que la flotte française coupait d'eux leurs hommes massés à Yorktown mais, à ce stade, ils ont encore le temps d'aviser au meilleur parti à suivre pour renverser la situation. Peut-être d'ailleurs ne mesurent-ils pas le péril s'ils n'ont pas connaissance des récents mouvements des armées de Rochambeau et de Washington. Ils rôdent encore au large jusqu'au 9 septembre mais de Grasse ne les lâchent pas et ils finissent par mettre le cap sur New-York pour réparer les dégats.

L'opération, en plus d'être un succès, a aussi permis au comte de Barras de passer dans la baie avec ses transports et les marins de de Grasse ont la surprise de voir au mouillage des vaisseaux qui n'y étaient pas lors de son départ précipité. Vincent l'ancien et Jacques le Roux n'ont pas chomé depuis quelques jours pour manoeuvrer le ***duc de Bourgogne*** car il a fallut surveiller de

près les mouvements ennemis et se faufiler derrière lui (peut-être même pendant le combat) en gardant un œil vigilant sur les lourds transports de l'artillerie. Belle satisfaction d'arriver à bon port sans annicroches ! Au passage, on a même croisé et capturé deux frégates anglaises aventurées dans la baie.
Vincent le jeune peut enfin voir le ***Duc de Bourgogne*** et ne peut qu'attendre une occasion de rendre visite à son père qui ne sait pas qu'il fait partie de l'expédition. Celui-ci, pour l'instant, s'interroge sur cette nouvelle flotte que tout le monde attend depuis si longtemps... Il se demande sans doute qui se trouve sur ces vaisseaux qui doivent avoir avalé une partie de la population des pêcheurs de treffiagat comme d'habitude. Jacques le Roux et lui tentent probablement de se renseigner dès qu'ils le peuvent. Vincent a peut-être le pressentiment qu'il va bientôt revoir son fils.
Les retrouvailles ont pu avoir lieu à ce moment-là mais ce n'est pas sûr car les permissions d'absence devaient être rares.

Où l'aventure rejoint la grande Histoire

Le combat naval a été bref et de faible intensité mais la flotte anglaise a du céder la place aux français qui coupent à présent la retraite aux troupes anglaises retranchées dans Yorktown.

Malgré tout Rochambeau est en retard, le 14 septembre, il n'est qu'à Annapolis, il faut accélérer son arrivée avant que les anglais ne puissent envoyer du renfort de New-York. Washington lui est déjà à Williamsburgh.
De grasse organise une flotille pour transporter les troupes par mer dans la baie, sur 200 kilomètres. Voilà de quoi occuper nos marins bigoudens bien qu'on ne sache pas très bien s'ils ont participé à cette opération.
De Grasse et Washington se rencontrent enfin le 17 septembre à bord du ***ville de Paris*** et coordonnent la suite des opérations.
Les 26 et 27 septembre 1781 voient se réunir les deux armées de Washington et de Rochambeau à Williamsburgh. Le rendez-vous de concentration des forces navales et terrestre est réussi ! Les anglais n'ont pas encore réagi....

Sans perdre un instant, l'armée se porte sur Yorktown pour l'investir pendant que la flotte coupe toute liaison entre cette forteresse anglaise et sa propre flotte qui ne peut lui apporter ni aide ni ravitaillement.
Pour faire bonne mesure, l'amiral décide de renforcer les troupes terrestres avec une partie de ses marins et il en débarque 2500 pour participer au siège. Là encore on ne sait pas si nos bigoudens sont de la fête mais il est raisonnable de penser que les gens nécessaires à la manœuvre des navires sont restés à bord. Etant donné qu'un certain nombre de soldats faisaient partie de l'équipage ordinaire d'un vaisseau de guerre de l'époque, il est même logique de penser que ce sont eux qui ont été détachés.

Les Compes père et fils et Jacques Le Roux ont compris que les jours suivants allaient être décisifs et ils sont bien placés pour savoir que même s'ils sont bloqués dans la baie par la flotte anglaise. Ils sont si fortement ancré dans les passages et si bien renforcés par les batteries côtières que les anglais ne peuvent les atteindre. Les marins anglais sont réduits au rôle de spectateurs et leurs compatriotes bloqués dans Yorktown.
Les forces combinées de Washington et de Rochambeau assiègent bientôt la place. Les anglais comprennent enfin l'étendue du problème et finissent aussi par comprendre qu'il n'y a pas de solution. Il est trop tard pour déloger la flotte française...

Nous sommes à la fin septembre, 11000 français et 3600 américains se jettent sur Yorktown. Les nouveaux canons Gribeauval et les pièces de fort calibre sont décisifs dans l'action. Les frégates anglaises dans le port de Yorktown sont incendiées avec les stocks de munitions qu'elles contiennent et les redoutes détruites par des feux conjugués de l'artillerie par terre et par mer.
Cornwallis, le général anglais n'a plus d'autre choix que de se rendre, à court de vivres et de munitions.Yorktown tombe après une vive résistance le 17 octobre 1781.
C'est le jour choisi par le général anglais Clinton pour faire partir de New-York un renfort de 7000 hommes. Il a fini par comprendre la tactique franco-américaine mais il est trop tard...

On ne le sait pas encore mais c'est la bataille décisive de la guerre d'indépendance américaine. L'Angleterre va bientôt abandonner la partie et laisser la nouvelle république vivre son

destin. Suite à ce désastre, et bien qu'il lui reste encore quelques villes, elle renonce à poursuivre la guerre et laisse les insurgents libres de choisir leur destin.
Lord North, à la nouvelle de la défaite s'exclame : » It's all over ». Son ministère tombe en mars 1782.
Sans la flotte française et sans le corps expéditionnaire de Rochambeau ce résultat n'aurait pas été possible.

Les Compes et Jacques Le Roux sont bien loin de penser que leur action sera inscrite dans la grande histoire et que leur nom sera scrupuleusement noté dans la liste des libérateurs.
L'auraient-ils su qu'ils n'y auraient sans doute pas pris garde....
Ils ont d'ailleurs d'autres soucis, la paix n'est pas encore signée et la guerre continue en particulier sur la mer où les forces navales ennemis sont quasiment intactes.
L'objectif des français va devenir plus pragmatique que celui de libérer une nation étrangère. Ils vont tenter maintenant d'obtenir des avantages pour eux mêmes ce qui leur permettra de rentabiliser un peu les sommes énormes englouties dans la construction de tant de navires et dans leur projection à l'autre bout du monde avec une armée à l'intérieur.

Vincent qui a peut-être eu la bonne fortune de retrouver son père et son camarade Jacques le Roux au détour d'un passage à terre et d'échanger des nouvelles avec eux, s'apprête à repartir car de Grasse ne reste pas longtemps inactif. Il laisse une petite escadre dans la baie de Chesapeake et reprend la mer avec le corps des soldats de la Martinique pour aller les débarquer dans les Antilles et tenter une opération conjointe avec les forces espagnoles.
Il s'agit cette fois de récupérer quelques possessions anglaises et de les rattacher à la couronne.
Cette fois ***le duc de Bourgogne*** ne profite pas du repos octroyés à ceux qui vont rester dans la baie de la Chesapeake, il fait désormais partie de la flotte de de Grasse qui a nommé de Coriolis d'Espinousse à son bord pour commander une des escadres. Il aurait été dommage de laisser un 80 canons tout neuf (ou presque..) et dont la coque est doublé en cuivre dans une zone qui va devenir très calme à l'issue de la bataille de Yorktown.
Père et fils vont désormais naviguer de concert.

Sur place, la guerre s'arrête de fait en attendant le début des négociations de paix. Une période de calme commence pour les soldats et les marins de l'escadre du comte de Barras qui sont restés avec eux.
Les bénéfices de tous les efforts consentis par la France sont énormes pour les américains mais presque nuls pour la France qui ne gagnent ni argent ni territoire en compensation des immenses dépenses qu'elle a engagé et des vies humaines qu'elle a perdu sur le sol du nouveau monde. L'objectif de Louis XVI n'était d'ailleurs pas de libérer l'Amérique mais d'affaiblir les anglais en aidant l'insurrection américaine. Les instructions du comte De Grasse sont claires : il doit à présent se tourner vers un but bien plus important pour la couronne.

Où l'on voit nos héros se tourner vers les Antilles

Du 1er au 3 novembre 1781 l'amiral français réembarque le corps expéditionnaire venu des Antilles et récupère ses marins.
Le 4 novembre 1781, de Grasse repart vers les Caraïbes avec les troupes du comte de Saint-Simon pour porter le fer dans les Antilles et tenter de prendre aux anglais leurs possessions dans cette région en collaboration avec les espagnols leurs alliés dans cette guerre avec l'Angleterre.

Le 25 novembre, l'escadre arrive à Port-royal. Repos pour tout le monde.... On va passer l'hiver au chaud. Finalement la guerre rapproche les deux Vincent qui se voyaient pourtant séparés pour longtemps lorsqu'ils ont quitté Brest....
La guerre n'est pourtant pas terminée sur mer et les anglais vont profiter de la trève hivernale pour réagir et reprendre leur suprématie maritime. Des deux côtés, les forces navales les plus importantes sont envoyées dans les Antilles. C'est là que la suite va se jouer.

Les anglais vont intensifier leur effort de construction navale et envoyer des vaisseaux neufs pour renforcer leurs escadres aux Antilles (avec beaucoup de trois-ponts) et ces navires vont profiter de deux innovations techniques. La plupart auront des coques doublées en cuivre qui vont accélérer la vitesse et ils seront bientôt tous équipés de caronade. Il s'agit d'une nouvelle forme d'artillerie à mitraille qui va cracher des charges balayant les ponts français. Ces canons courts seront montés sur les ponts des navires s'ajoutant aux canons déjà en action dans les ponts inférieurs et ils seront utilisés à courte distance. de Grasse et ses navires, Vincent et ***le Magnanime*** Jacques le Roux et Vincent le Compes l'ancien à bord ***du duc de Bourgogne***, vont être les premiers à essuyer les tirs de cette nouvelle arme.

Pour ajouter au déséquilibre qui se prépare, la flotte française de ravitaillement du comte de Guichen est interceptée par l'ennemi qui lui prend 15 transport et capture 1000 soldats français.

De Grasse dispose encore pour un moment de la supériorité numérique lorsqu'il reprend les opérations en janvier 1782. Il attaque l'île de Saint-Christophe de la même manière que celle de Tobago en y débarquant des troupes pour une attaque combinée par mer et par terre. Cette fois pourtant l'amiral Hood joue le trouble-fête en mouillant ses vaisseaux de manière à couper la flotte française de son corps expéditionnaire déjà débarqué. A t-il appris la leçon de la Chesapeake ? Peut-être !
L'escadre française attaque les anglais et déclenche la bataille de Saint-Christophe le 25 janvier 1782. Le ***Magnanime***, à l'avant-garde, s'en prend au ***Barfleur,*** de 98 canons à mi-distance de sa portée maximale. L'engagement se poursuit le lendemain au quart de portée. Vincent et ses camarades canonniers expédient encore 600 boulets sur l'ennemi. Peu de conviction tout de même dans ce combat à longue distance que les anglais vont interrompre avant de subir trop de mal. Sur le ***Magnanime*** on ne compte que quatre blessés ; de quoi rassurer les hommes sur la suite des opérations.
L'île est prise le 12 février 1782 mais l'histoire ne dit pas si nos bretons ont le temps de visiter les alentours. Connaissant de Grasse, il y a fort à parier qu'il ait sonné le départ à peine opérée la reddition de l'île... Il a fallu toutefois débarquer les troupes et les rembarquer y compris celles qui sont à bord du ***Magnanime*** qui transporte des hommes du régiment de Foix.
Sur sa lancée la flotte conquiert également Nevis et Montserrat.

Les vacances au soleil approchent tout de même pour les deux Vincent et Jacques le Roux car la flotte rallie la Martinique le 8 février 1782 où elle va stationner jusqu'en avril. Sans doute quelques navires ont pu être détachés pour des missions ponctuelles entretemps mais pas bien loin étant donné les risques de mauvaises rencontres.
De Grasse a encore 35 vaisseaux mais les anglais ne sont pas resté inactifs et il a perdu la supériorité numérique depuis l'arrivée des nouvelles unités anglaises sur la zone. Pourtant, il va devoir obéir aux ordres du ministre de la marine qui lui enjoint de partir à la conquête de la Jamaïque. Pour cela, il devra d'abord rallier Saint-Domingue pour joindre ses forces à celles des espagnols qui l'attendent avec 12 vaisseaux et 15000 hommes.

Fini les vacances pour Jacques Le Roux et les Compes père et fils qui doivent quand même se demander comment tout cela va finir. Pour compliquer la tâche de l'amiral qui doit déjà composer avec les avaries et le mauvais état du carénage de certains de ses navires qui ralentissent l'ensemble de la flotte, on lui demande de trainer derrière lui un convoi de lourds galions et navires de tous tonnages qui prendront ensuite la direction de Nantes et de Bordeaux. Le métier de négrier exposait tout de même à quelques dangers semble t-il.

En prenant la mer le 7 avril 1782 de Grasse ne semble pas avoir pris la mesure du nouveau rapport de forces et il affiche une confiance excessive se montrant prêt à attaquer l'ennemi en cas de rencontre. Le 9 avril, les anglais pointent leur nez. Il faut dire qu'ils n'attendaient que ça depuis un moment... Il s'agit d'une escadre de 12 navires commandée par Hood qui tente de cravater au passage ***le Zélé***, un vaisseau français commandé par un novice semblant passer son temps à entrer en collision avec les autres navires de l'escadre. De Grasse ne veut pas lâcher son navire et enclenche la riposte ; il décide d'engager le combat avec son avant-garde.

Vincent cette fois est aux premières loges. ***Le Magnanime*** est à l'avant garde et il tire 416 boulets ; à nouveau le bruit assourdissant du canon qui crache et le sursaut du navire qui gémit de douleur sous l'impact du recul des tonnes de fonte ; à nouveau la fumée et les cris des blessés. Mais cette fois, le grand vaisseau qui semblait si fort est touchée gravement. Il reçoit quinze boulets dans la coque et trois dans ses mâts, ses voiles sont mises en lambeaux et son grand mât de hune est brisé.
L'engagement est à mettre au crédit des français mais de Grasse laisse filer l'occasion de détruire l'escadre anglaise qui parvient à se défiler. Toujours le problème du choix entre la mission d'escorteur et celle de combattant. Chez les marins du ***Magnanime***, cependant, l'inquiétude s'empare des esprits. Le navire marche mal, les avaries le ralentissent et les réparations sont délicates à réaliser tout en restant au contact de l'escadre qui pousuit sa marche. Pour ne rien arranger, la coque envahie par les algues ralentit encore le navire. A cause de lui, toute la flotte est ralentie, cette vitesse réduite laisse peu d'espace à la stratégie, il sera difficile de manoeuvrer si les anglais reviennent.

Le 12 avril, l'escadre à dépassé *les Saintes* mais ***le Magnanime*** traine derrière en compagnie du ***Zélé*** qui s'est laissé distancer pour réparer son mât tombé. Ledit mât n'est pas tombé tout seul, dans la nuit du 11, le capitaine du ***Zélé*** est entré en collision avec ***le Jason*** qu'on a dû envoyer se faire réparer à Basse-Terre et la nuit suivante il a carrément tapé le navire amiral. Sans mât, le bâtiment doit se faire remorquer par une frégate ce qui, somme toute, vaut peut-être mieux pour tout le monde...
Et bien sûr les anglais reviennent. Comme les loups derrière un troupeau d'élans, ils s'approchent d'abord des isolés et ils sont bientôt sept à 3 miles du ***Magnanime*** et du ***Zélé***. Il est 15H. Deux heures plus tard, de Grasse ne se résoud pas à les perdre et donne l'ordre de laisser arriver pour diminuer la distance. Les anglais n'insistent pas et disparaissent de nouveau sous l'horizon. Bien sûr, toute la ligne de bataille anglaise ne tarde pas à réapparaitre et cette fois elle fonce sur les deux isolés qu'elle sépare du reste de l'escadre française.

C'est le 12 avril 1782 et c'est le jour d'une des nombreuses grandes victoires navales anglaises au dépens de la flotte française.

De Grasse fait marcher sa ligne de bataille vers celle des anglais avec l'avantage du vent ; c'est bien joué... ***le Magnanime***, attardé, reçoit des bordées de toute l'avant-garde anglaise.
De Grasse prend conscience qu'il s'éloigne de son convoi et ordonne de faire demi-tour contre le vent ; c'est moins bien trouvé... La ligne de bataille se rompt dans la difficulté de la manœuvre et l'avant-garde, qui n'a pas vu les signaux, poursuit sa route vent arrière.
Les anglais n'ont aucun mal à s'engouffrer dans les brèches.

Il est 10H et l'enfer se déchaine sur le navire de Vincent qui manœuvre trop mal pour échapper à son destin. A chacun de ses bords s'est positionné un gros vaisseau à trois ponts qui matraquent ensemble le pauvre ***Magnanime***. Il se défend avec énergie et ses canonniers font merveille. Ils vont envoyer 905 boulets sur l'ennemi.
Au bout d'une demi-heure, le capitaine Le Bègue s'en remet au ***Destin*** et lui demande des ordres. Celui-ci lui promet son appui et juge qu'il n'est pas nécessaire de rompre le combat. Quatre nouveaux vaisseaux anglais canonnent ***le Magnanime*** mais sans intervention du ***Destin***. A la fin de l'engagement, le capitaine, blessé, réussit à quitter la ligne de bataille on ne sait trop comment.
Le mât d'artimon est percé, celui de misaine tient à peine, le beaupré a reçu sept boulets et le grand mât a reçu un coup de plein fouet. Heureusement le vent n'est pas trop violent sinon tout était par terre. 91 hommes gémissent un peu partout sur la bateau, beaucoup mourront bientôt des suites de leurs blessures et 28 ont été tué. Si Vincent a été blessé, ce ne doit pas être trop grave, car il va continuer sa route avec le vaisseau.
La fuite est ponctuée par les tirs ennemis mais le capitaine interdit de répondre comme il en témoignera plus tard : « *Etant sans mouvement, je n'ay jamais pû rallier nos vaisseaux suivant l'ordre répété des chefs, cependant on tiroit toujours sur moy, mais d'un peu loin, et quoique les boulets me tuâssent du monde, j'empêchois de tirer pour ne pas attirer l'attention des ennemis, ce qui m'a réussi* [...]. »

La tactique permet en effet de sauver le navire et tout le monde n'aura pas cette chance. Ce jour là, les anglais prennent leur revanche sur l'affaire de la Chesapeake et montrent qu'ils sont toujours les meilleurs en pleine mer. A part ***le Magnanime***, 6 vaisseaux sont désemparés dont ***le ville de Paris***, le navire amiral, qui, lui, est capturé avec de Grasse. La catastrophe est énorme et restera dans l'histoire sous le nom de « batailles des Saintes ». Bien mal parti au départ, Vincent échappe à la mort, n'est pas estropié et n'est pas capturé par l'ennemi. Il est sauvé, mais pour combien de temps ?
Il connait maintenant la réalité de ce que peuvent faire les boulets qu'on lui demande de tirer.

Sur ***le duc de Bourgogne***, Vincent le Compes,l'ancien, et Jacques le Roux ne sont pas à la fête non plus. L'inquiétude a d'abord été vive lorqu'ils ont compris la situation du ***Magnanime*** et le grand danger couru par Vincent le jeune. Mais cette inquiétude a vite été oublié lorsqu'ils ont été pris dans la réalité du combat. A bord du navire, c'est désormais le capitaine de Champmartin qui

commande et il transporte également le chef de l'escadre bleue et blanche Charles Régis de Coriolis d'Espinouse. Est-ce celui-ci ou celui-là qui commande aux mouvements du vaisseau pendant le combat ? C'est en tout cas le chef d'escadre qui sera blâmé pour sa conduite ce jour-là devant le conseil de guerre rassemblé pour juger les officiers de la bataille des Saintes. On reprochera à Coriolis d'Espinouse de ne pas avoir fait tout ce qu'il fallait pour obéir aux ordres de l'amiral.

Il est possible que ***le duc de Bourgogne*** n'ait pas suivi tout de suite la manœuvre de demi-tour effectuée par de Grasse, si bien qu'il a « couru au vent » pendant un long moment. En voulant reprendre sa place dans le dispositif il a essuyé le feu simultané de plusieurs navires ennemis et c'est à ce moment que sa manœuvre est devenue incertaine. La panique a dû régner à bord.... le navire évite le ***Pluton*** mais pas ***le Bourgogne*** qu'il aborde. La confusion a dû régner sur le pont pendant de longues minutes à l'issue de cette phase catastrophique et les matelots en particulier (comme Vincent et Jacques) devaient être soumis à un stress intense. L'équipage parvient à reprendre le contrôle du navire et se dégage du ***Bourgogne*** (qui lui va se battre bravement aux côtés du ***ville de Paris***... et s'en sortir) mais les avaries sont sérieuses ; en particulier il y a danger de démater.... Le commandant signale alors cette avarie et donne l'ordre de marcher vent arrière sans attendre l'ennemi qui arrive et en laissant les autres navires s'en dépêtrer.

Mauvaise volonté du chef d'escadre ? Peut-être si l'on considère que certains officiers ne se reconnaissaient plus dans la tactique de leur chef. Le navire devait toutefois se trouver réellement en danger si sa capacité de manœuvre était atteinte (mais le danger était présent pour tout le monde). C'est le reproche que l'on fera ; dans une bataille, pendant que les autres se battent, il faut tout faire pour les aider au risque de perdre son mât. ***Le duc de Bourgogne*** court tout l'après-midi....
A 17H15, il retourne rallier **le *ville de Paris*** (qui se bat comme un lion désormais agonisant) mais il est encore à 15 milles une heure plus tard. Pendant cette phase « offensive » il passe calmement devant un trois ponts anglais si mal en point qu'il est remorqué par une frégate mais Coriolis d'Espinouse ne juge pas utile de lui envoyer le moindre boulet. Il devait être trop occupé à voler au secours de son chef...
Le soir il faudra lui envoyer la frégate ***Pluton*** pour le rallier.
Là encore, le résultat est heureux pour l'équipage car les pertes sont faibles et les vies humaines économisées nombreuses ; quelques morts cependant et des blessés aussi mais nos bigoudens sont passés au travers. Le lendemain, il y aura aussi des morts pendant la manœuvre ce qui montre tout de même l'état des corps et des esprits à bord après cet épisode mouvementé.

La flotte française compte 2000 morts, 7000 blessés, elle a perdu cinq vaisseaux capturés et 4000 hommes prisonniers acheminés vers la Jamaïque. Les anglais ont perdu 600 hommes.
Toutefois, le reste de la flotte peut s'échapper et Vaudreuil, qui a pris le commandement, parvient même à rallier Saint-Domingue avec le convoi tant les anglais sont encombrés par leurs propres avaries et leurs prises en si triste état que pas une seule n'arrivera au port.
Le Magnanime réussit à suivre, les hommes valides, comme probablement Vincent, ne manque pas d'occupations : il faut tout faire pour améliorer la marche du navire, participer à la manœuvre pour ceux qui le savent, déblayer les débris, réparer ce qui peut l'être, aider les blessés, mettre les morts à la mer et nettoyer le sang sur le pont...
Après cette défaite, la conquête de la Jamaïque est remise à plus tard...

Où les choses se terminent comme elles ont commencées

Les rescapés se rassemblent au cap français (Saint-Domingue) le 26 avril 1782. Vaudreuil a compris qu'il devait gagner en vitesse de manœuvre pour avoir une chance dans les combats et il décide de se séparer des moins rapides pour les renvoyer en France.
Le Magnanime fait partie de ceux-là avec les navires dont la coque n'est pas doublée en cuivre et sans doute aussi de ceux qui étaient trop abîmés pour marcher convenablement.
Probablement a t-il réparé d'abord au mieux ses avaries à Saint-Domingue avant de prendre la route de Brest de concert avec les autres « renvoyés ».

Le duc de Bourgogne, puissant navire dont la coque est doublée en cuivre, reste dans l'escadre et poursuit l'aventure.
Le père voit alors son fils reprendre la route de la maison pendant qu'il ne sait pas combien de temps encore il va devoir servir. Le fils n'éprouve pas la joie qu'il devrait en apprenant la bonne nouvelle et il doit laisser son père derrière lui dans un péril qu'il mesure désormais parfaitement. Jacques Le Roux a peut-être prononcé des paroles de réconfort pour l'un et pour l'autre et il a sûrement confié des foules de choses à dire pour les siens à l'heureux jeune homme qui avait la chance de les rejoindre.
Ce que ne sont pas près de faire les deux vieux amis car Vaudreuil va retourner chercher des troupes pour envahir la Jamaïque ! Les soldats de Rochambeau sont disponibles et ne servent plus beaucoup depuis Yorktown et la flotte qui les soutient est en très bon état et renforcera avantageusement son escadre.

Toujours est-il que Vincent voit de nouveau les côtes de bretagne le 23 août 1782 et c'est probablement un jour dont il s'est souvenu toute sa vie... Il a eu de la chance que Vaudreuil n'est pas eu besoin de lui pour compléter un équipage ou remplacer un canonnier manquant car il aurait très bien pu rester.
Vincent n'est pas tout à fait au bout de ses peines. On le garde jusqu'au 2 septembre sur son navire puis il doit rester au casernement pendant trois jours au bout desquels il apprend qu'il embarque sur un autre navire *la Provence* ! La paix entre la France et l'Angleterre n'est pas encore faite sur la mer. En plus on lui a donné un emploi de matelot... a t-il demandé à ne plus tirer sur ses semblables ? C'est peu probable.
La chance lui sourit enfin, le 16 octobre, Vincent est libéré du service et il peut rentrer chez lui à Treffiagat où il retrouve bientôt toute la famille.
Mais l'histoire va se souvenir de lui et de ses talents il sera bientôt rattrapé par les recruteurs de la marine. Laissons-le pour cette fois tranquillement se remettre de ses aventures.

L'escadre remise en forme du mieux qu'elle a pu, remet à la voile et quitte le cap français le 4 juillet 1782. elle prend la direction de Boston pour aller chercher les troupes de Rochambeau. Le système de la relève n'existe pas encore dans l'armée française...On marche tant qu'on peut marcher.
L'arrivée des rescapés à Boston a lieu le 10 août 1782 ce qui jette l'alarme chez les anglais tout le long de la côte car il n'y a pas d'escadre anglaise puissante dans les parages et on se demande si ces diables de français n'ont pas à nouveau dans l'idée de tenter une attaque combinée quelque part.
En attendant l'arrivée de renforts navals, les anglais mettent leurs navires à l'abri. L'arrivée à Boston est pourtant peu glorieuse ; Le vaisseau de 74 canons ***le Magnifique*** coule à l'entrée du port en allant se jetter sur les écueils... C'est l'occasion pour la jeune nation américaine de montrer sa reconnaissance en offrant à la France le premier vaisseau construit par elle, ***l'Américain*** de 78

canons.

Et bien sûr on repart à la conquête de la Jamaïque en embarquant le corps français de Rochambeau à bord des vaisseaux de Vaudreuil. Bien entendu, ***le Duc de Bourgogne*** était de la partie avec Jacques et Vincent.
Rochambeau lui, repart pour la France en laissant ses soldats sous le commandement de Viomesnil. L'armée de terre doit toutefois prendre le temps de rallier Boston ce qui laissent le temps à nos deux marins de profiter d'une relative inaction tant que les navires restent à l'ancre, c'est à dire jusqu'en décembre. Le temps est assez sévère dans les premiers jours de ce mois où il pleut, il neige et il grèle tour à tour.

Dès le 20 décembre, tout le monde est à bord mais un incendie s'étant déclaré à bord de ***la Couronne***, le départ est retardé. Nos deux marins se retrouvent dans la même situation qu'au départ de Brest quand il s'agissait de partir avec le corps de Rochambeau. Ils ne pouvaient toujours pas savoir quand ils reverraient les côtes de Bretagne.
Le 23, le signal de lever les ancres est envoyé mais le vent en décide autrement et on ne part finalement que le 24. A un jour près c'était bon pour la dinde avec les américains.

La dernière image emportés par les deux marins est celle du port de Boston encombré d'une foule immense venue saluer leurs libérateurs. Vaudreuil fait tirer une salve d'adieu et la foule répond de toute la force de ses poumons.
C'est une page d'histoire qui se tourne pour les deux pays alors que les marins et les soldats vivent un recommencement. Il devait y avoir dans les cœurs un grand écart entre la liesse de la foule et la lassitude des équipages.
Gageons qu'ils auraient bien envie de s'arrêter là avec ses adieux enthousiasmes qui les récompensent un peu de leur peine et qu'ils apprécieraient encore mieux s'ils partaient pour rentrer chez eux.

Le 27 décembre, le travail reprend ses droits, un coup de vent donne fort à faire aux marins. Le 4 janvier on retrouve une vieille connaissance, les anglais, qui n'avaient pas donné signe de vie depuis un moment. Pour Jacques et Vincent, qui connaissent maintenant la défaite, la vue d'un navire anglais éveille une vive inquiétude. Nul crainte à avoir de cet anglais là pourtant car il est seul et il prend la fuite.
Le 10 janvier 1783, en vue de Porto Rico, on passe les tropiques et on tire des bords pendant plusieurs jours aux abords de l'île où descendent les officiers français salués par les canons du fort espagnol. Probablement pour prendre contact avec les espagnols avec qui on doit prendre rendez-vous pour attaquer la Jamaïque. Il semble que les plans arrêtés par Versailles ne soient pas très précis et que les officiers ne soient pas trop pressés d'entamer la campagne. On est loin du plan de Rochambeau et de de Grasse....

La croisière dans les mers chaudes se poursuit jusqu'au 2 février avec un passage en vue de Curaçao. Ici la fortune de mer est fatale au ***Bourgogne*** qui sombre à l'arrière de l'escadre.
Les marins de ce vaisseau vont tirer des coups de canon pour attirer l'attention des leurs mais le temps est à l'orage et la plupart des vaisseaux qui vont les entendre les prendront pour des coups de tonnerre lointains. Ce sera le cas sur ***le duc de Bourgogne***, de Charitte, le nouveau commandant, les prendra comme tels. Au bout de trois longs jours, on finira par aider les rescapés dont certains avaient pu rejoindre la terre et signaler la situation. Le spectacle découvert par les sauveteurs est digne du radeau de la Méduse ; quelques marins s'accrochent à la coque du navire, beaucoup sont morts, les officiers sont partis avec les chaloupes...
Ce même vaisseau sous le commandement du même de Charitte avait été des plus braves à la bataille des Saintes bien qu'il ait été abordé en plein combat par ***le duc de Bourgogne*** dont de Charitte avait désormais le commandement.

Une partie de la flotte va s'arrêter à Curaçao pour hiverner en attendant la reprise des opérations, le reste va stationner à Porto Cabello (république de Colombie).
C'est dans ce port que la frégate Andromaque va apporter la nouvelle de la fin de la guerre le 24 mars 1783. Le traité de Versailles sera définitivement signé entre la France, l'Angleterre et les U.S.A le 3 septembre 1783.

Vincent Le Compes et Jacques Le Roux ne verront jamais la Jamaïque ! Nul doute qu'ils ont dû dignement fêter ça.

Il faudra attendre le 3 avril pour prendre à nouveau le départ en direction du cap français à Saint-Domingue, au passage, on peut admirer les îles Saint-Dominique et Zachée sans craindre de voir apparaître les menaçantes voiles anglaises.

Le 15 avril, tous les navires sont à Saint-Domingue. Le surlendemain arrive un nouveau vaisseau de France. Il est porteur d'autres bonnes nouvelles : Les troupes de terre et de mer sont priées de rentrer à Brest et à Toulon ! Grand bruit sur le port !
Le 19 et le 20 l'esprit général est à la fête ; Vincent et Jacques apprécient peut-être le spectacle des grandes salves d'artillerie offertes par la flotte espagnole. On prend le temps de dire au revoir sans se presser ; le 28 avril il y a un grand bal public à la salle de la corrida. C'est la dernière soirée à terre.
Le 29 on embarque avec le généreux cadeau d'un riche donateur espagnol de la Havane ; chaque hommes de l'escadre recoit trois francs. Cette fois les cœurs sont en accord avec l'ambiance générale ; c'est la fête pour tout le monde.

Le voyage de retour n'est marqué par aucun incident majeur. Vincent et Jacques se souviendront peut-être du 14 mai quand le froid devint si intense que les hommes se revêtaient d'une couverture pour aller sur le pont à moins qu'ils n'aient retenu l'impatience générée par la pétole du 27 mai et la joie sauvage de voir, enfin, les voiles se gonfler sous un vent violent le lendemain.
Le 4 juin a du être pénible pour Vincent Le Compes. A bord du ***Pluton***, un canonnier dont le cerveau était dérangé depuis son dernier combat (c'était le combat des Saintes) a été pris d'une crise de folie et s'est jetté à la mer. Vincent a dû se demander avec acuité s'il retrouverait son fils à Brest où bien s'il s'était jetté à l'eau lui aussi.

Le 16 juin 1783, les navires jettent l'ancre à Brest.

Jacques le Roux et Vincent le Compes vont à nouveau faire la route ensemble, à pied peut-être bien, pour reprendre contact avec leur terre natale ; mais peut-être autrement... Nous sommes le 1er juillet 1783 et ils sont tous les deux congédiés du ***duc de Bourgogne.***

Ce dernier voyage est celui du retour vers Treffiagat.
Jacques le Roux va retrouver Jeanne Goyat et ses enfants pour finalement s'éteindre en 1809 à 73 ans. De retour de l'armée du roi, il a repris sa vie de pêcheur et n'a plus jamais été rappelé ni sous la bannière du roi, ni sous celle de la république, ni sous celle de l'empereur.
Vincent Le Compes va retrouver son fils et assister à son mariage l'année suivante en compagnie de Barbe Tanniou. Lui aussi va connaître une calme vie de pêcheur, peut-être même en compagnie de Jacques Le Roux qu'il va précéder de six ans pour le dernier voyage en 1803. Ils auront la surprise de voir arriver chez eux une république comme celle qu'ils avaient contribué à faire.

Les officiers de la guerre américaine vont être nommé dans l'ordre de Cincinnatus crée pour les libérateurs de l'Amérique par les insurgents reconnaissants. Plus tard, le congrès américain

organisera des recherches pour connaître les noms de tout ceux qui ont participé à la guerre et d'abord de ceux qui étaient à bord des vaisseaux sans qui rien n'aurait été possible. Les historiens se sont penché sur les archives et ils retrouvés la plupart des noms (avec des lacunes bien sûr). Jacques le Roux et Vincent le Compes le vieux figurent sur la liste d'équipage du ***duc de Bourgogne*** et leur registre matricule conservé aux archives de la marine à Brest garde la trace de leur engagement à bord de ce navire. A cette liste officielle il faut désormais ajouter le nom de Vincent le Compes le jeune.