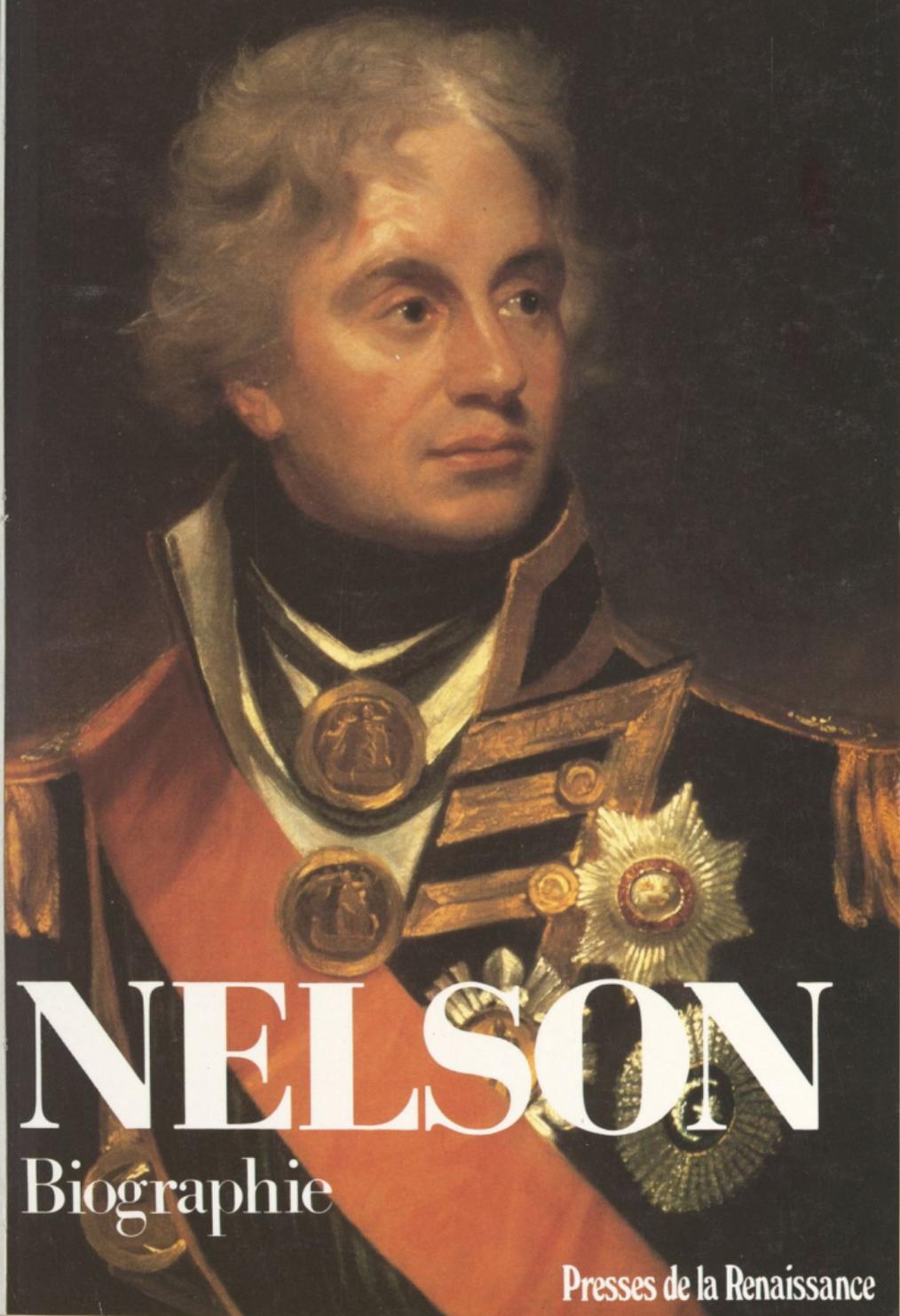


Jacques de Langlade



NELSON

Biographie

Presses de la Renaissance

85476

43

Jacques-Louis Lagrange

(1768-1842)

Cher d'œuvre édités :

- Œuvres complètes, Paris, 1842.
- Œuvres complètes, 2 volumes, 1842-1843.

Nelson

8° Nx

9569

Presses de la Sorbonne

27, rue du Four
75006 Paris

DU MÊME AUTEUR
aux Presses de la Renaissance :

Brummell ou le prince des dandys (1985)

Chez d'autres éditeurs :

- Oscar Wilde, écrivain français*, Stock, 1975.
Œuvres d'Oscar Wilde, 2 volumes, Stock, 1975-1977.
Dante Gabriel Rossetti, Mazarine, 1984.
Oscar Wilde, biographie, Mazarine, 1985.
Lady Blessington et le comte d'Orsay, Taillandier, 1987.
Oscar Wilde, la critique créatrice, Complexe, 1988.
Maxim's, cent ans de vie parisienne, Laffont, 1990.

885476

92

Jacques de Langlade

Nelson

Biographie

1. Les principaux mouillages de la flotte anglaise au sud de l'Angleterre	23
2. La bataille du cap Saint-Vincent	182
3. La bataille d'Aboukir	231
4. Le bombardement de Cadix	303
5. La bataille de Trafalgar	318

1. Glossaire	420
2. Bibliographie	431
3. Tableaux chronologiques	434
4. Index	437
Crédits photographiques	442



Presses de la Renaissance

37, rue du Four
75006 Paris

H 80-328-2

ISBN 2-501-578-5

Si vous souhaitez recevoir notre catalogue et être tenu régulièrement au courant de nos publications, envoyez vos nom et adresse en citant ce livre aux

Presses de la Renaissance
37, rue du Four 75006 Paris

et pour le Canada à

Édipresse
945, avenue Beaumont
Montréal H3N 1W3

Illustration de la couverture :

Nelson, par W. Beechey
(Guildhall Art Gallery, Londres)



© Presses de la Renaissance, 1990.

ISBN 2-85616-578-8

H 60-3626-3

Table des cartes

1. Les principaux mouillages de la flotte anglaise au sud de l'Angleterre	23
2. La bataille du cap Saint-Vincent	182
3. La bataille d'Aboukir.	231
4. Le bombardement de Copenhague.	304
5. La bataille de Trafalgar	405

Annexes

1. Glossaire	429
2. Bibliographie.	431
3. Tableaux chronologiques	434
4. Index.	437
Crédits photographiques	442

Il est regrettable que les renseignements sur les
événements de la guerre de 1812 soient si rares
et que les sources de ces renseignements soient si
limitées.

Paris, le 15 Mars 1901.
G. L. L.

Il est regrettable que les renseignements sur les
événements de la guerre de 1812 soient si rares
et que les sources de ces renseignements soient si
limitées.

Paris, le 15 Mars 1901.
G. L. L.

Table des cartes

53	1. Les principaux mouillages de la flotte anglaise au sud de l'Angleterre
182	2. La bataille de Cap-Saint-Vincent
231	3. La bataille d'Aboukir
304	4. Le bombardement de Copenhague
402	5. La bataille de Trafalgar

Annexes

439	1. Glossaire
431	2. Bibliographie
434	3. Tableaux chronologiques
437	4. Index
442	Crédits photographiques

Tous les 21 octobre, le port et la ville de Portsmouth présentent un aspect de fête inhabituel. Les drapeaux sur les édifices publics claquent au vent, les navires envoient les couleurs de la bannière de saint George et, sur le pont du *Victory*, un vice-amiral de l'escadre rouge¹ entouré d'officiers en grande tenue envoie à dix-huit heures son pavillon, l'Union Jack, et dans un roulement de tambour couvert par les hourras de l'équipage, les fanions du plus fameux message de la longue histoire de la marine anglaise sont déployés aux vergues du *Victory* :

ENGLAND EXPECTS EVERY MAN WILL DO HIS DUTY

A Burnham-Thorpe, petit village du comté de Norfolk sur la côte est de l'Angleterre en bordure de la baie de Wash, l'agitation est la même et les cloches de la petite église sonnent à toute volée, tandis que les habitants suspendent un moment leurs activités pour songer à la gloire de l'enfant du pays, l'amiral Nelson, le vainqueur de la bataille de Trafalgar, le vainqueur sur mer de Napoléon Bonaparte.

Le même jour, à huit heures, tous les équipages de la

1. C'est sous le règne d'Elisabeth I^{re} d'Angleterre que la flotte britannique, afin d'éviter la confusion dans son ordre de bataille, adopta le pavillon rouge pour l'arrière-garde, le pavillon bleu pour l'avant-garde, le pavillon blanc pour le centre où se trouvait le navire amiral, commandant la flotte.

Royal Navy observent une minute de silence en mémoire d'Horatio Nelson.

Le 29 septembre 1758, Horatio Nelson, cinquième fils et sixième enfant d'une famille qui en compta onze, naît dans ce petit village, situé à deux cents kilomètres de Londres, pas très loin de Sandringham, future résidence d'Edouard VII.

Son père, le révérend Edmund Nelson, ordonné prêtre en 1745, épouse en 1749 Catherine Suckling, fille du pasteur Maurice Suckling, et petite-nièce de sir Robert Walpole, Premier ministre des rois George I^{er} et George II d'Angleterre et grand-oncle du célèbre Horace Walpole, le confident de Mme du Deffand et l'auteur du premier roman noir, *Le château d'Otrante*.

Le jeune Horatio est baptisé une première fois le 9 octobre, en privé, et une seconde fois en public le 15 novembre, dans l'église All Saints du village, où son père célèbre l'office et prêche depuis dix ans.

Burnham-Thorpe est un village paisible, traversé par deux longues rues bordées de vieilles maisons dans le curieux style Tudor. Les besoins de la population sont modestes et le forgeron y fait également office de dentiste. Une dizaine de maisons en galets, aux toits de tuile, suffisent pour loger les deux cent soixante-dix habitants qui peuplent Burnham-Thorpe au moment de la naissance de l'enfant.

A quelque distance, près de la barrière du péage, se trouve le presbytère où habite la famille Nelson. Il est situé au milieu d'un terrain d'une quinzaine d'hectares et se compose de deux bâtiments en L, chacun de deux étages, et d'un grenier mansardé. Une rangée de hêtres borde l'allée qui mène à l'entrée du presbytère et des ifs entourent le potager. La présence de ces arbres rend d'ailleurs la maison encore plus froide et humide que le climat ambiant, au détriment de la santé de la famille.

Le recteur Nelson est un homme aimable et aimant, mais sévère et rigoureux, qui du haut de sa chaire dénonce tous les dimanches les vices du temps et les travers de ses fidèles. Régulièrement, le samedi, avant le dîner que l'on prend à six heures du soir, il réunit sa famille dans son bureau. Là, entouré des sermons de ses prédécesseurs reliés en veau, il la met en garde contre la vanité des choses de ce monde. Puis on passe à table sous la surveillance attentive du pasteur, dont les notions de discipline sont si strictes qu'il estime que c'est une complai-

sance pour son dos que de l'appuyer au dossier d'une chaise et qu'une mauvaise vue n'est pas une raison suffisante pour porter des lunettes.

Le repas se compose de bœuf et de mouton venus des fermes voisines, de légumes du potager, parfois de quelques pièces de gibier offertes par les seigneurs du voisinage qui fréquentent volontiers la famille Nelson, du fait de sa parenté avec les Walpole. La mère, qui déteste les Français, préside l'autre bout de la table avec une sévérité plus tendre mais réservée. Pour aider le recteur et Mme Nelson à élever les cinq garçons et les trois filles, il y a la nourrice Blackett. Elle raconte aux enfants l'histoire du chien noir qui poursuit les petits turbulents et salit leurs habits du dimanche.

L'église de Burnham-Thorpe est la deuxième résidence de la famille, qui assiste aux deux offices du dimanche et écoute religieusement les longs sermons du pasteur. Dès que le petit Horatio est en âge de se tenir tranquille pendant l'office, il devient le plus assidu des fidèles. Si son père et sa mère ne lui confèrent à sa naissance que la fragilité héréditaire de leur constitution, du moins en feront-ils un croyant dont l'aumônier du *Victory*, le Dr Scott, dira plus tard : « Je pense qu'il ne se coucha ou ne se leva jamais sans s'agenouiller et dire ses prières¹. »

Ce comté du Norfolk, depuis des siècles à l'écart des affaires du royaume, mérite bien son surnom de presqu'île de Norfolk.

Il est en effet bordé au nord et à l'est par la mer du Nord, à l'ouest par la baie de Wash et par des plaines marécageuses, au sud-est par des landes désolées mais splendides. Sa capitale, Norwich, n'en est pas moins la troisième cité du royaume, tandis que Yarmouth et Lynn figurent parmi les principaux ports.

La population, en majorité paysanne, est relativement pauvre et nourrie de « bœuf et de mouton en quantité, mais guère de porc », comme le précisent les contrats des ouvriers et des journaliers lors de leur embauche.

Le paysan, au travail de trois heures du matin à six heures du soir, est plutôt fataliste et, s'il croit en Dieu, il n'appartient à aucune secte, sinon à celles qui exigent le moins de présence à l'église !

Toutefois un riche vicaire, aidé par des voisins prospères,

1. J. C. Hadden, p. 24.

peut grâce à sa générosité rassembler beaucoup de fidèles à ses sermons lorsqu'il les fait suivre d'une collation et de quelques aumônes. En fait, l'ensemble de la population du comté n'aime guère les prêtres qui veulent empêcher le travail du dimanche, si rémunérateur pour l'ouvrier comme pour le propriétaire, et le remplacer par leurs sermons. Par contre, paysans comme pêcheurs, tous sont superstitieux et aucun d'eux ne monterait sur un bateau réputé malchanceux, surtout pour quitter le port un vendredi, ni ne s'aviserait de siffler en mer, présages sinistres de vent, de gros temps, de malheur. Tous croient aux fantômes, aux apparitions, au diable. Et en vérité, après les naufrages, il n'est pas rare de voir les noyés revenir à bord des vaisseaux fantômes indistincts dans la brume.

Tous ces hommes, par nature comme par besoin, sont économes, peu exigeants sur la nourriture, durs au travail, à la souffrance, accoutumés à vivre au grand air plus qu'auprès du feu. Ce sont ces habitudes qui deviennent les qualités maîtresses des marins de Sa Très Gracieuse Majesté, lors de leur enrôlement à bord des vaisseaux de guerre, ce « rempart de bois » des îles Britanniques.

Le petit Horatio est mis à l'école de Norwich dès l'âge de six ans. Puis il fréquente celle de Downham Market et enfin, à dix ans, celle de North Walsham. C'est un écolier médiocre, dont les progrès en anglais et en rédaction laissent à désirer et désespèrent son père. Toutefois son caractère se révèle très tôt, si l'on s'en rapporte à ces deux anecdotes.

Il est alors âgé de neuf ans, déjà faible, tourmenté par la fièvre. Avec son frère il se rend en classe un matin d'hiver à dos de poney, lorsqu'il est surpris par une tempête de neige qui rend les chemins impraticables. Il cède aux craintes de son frère et rebrousse chemin à contrecœur. A son arrivée à la maison le père, dans sa rigueur protestante, fait observer qu'il s'est découragé un peu tôt et ajoute : « Je souhaite que vous essayiez à nouveau et je compte sur votre sens de l'honneur pour ne revenir qu'en cas d'absolue nécessité. » Aussitôt les deux enfants repartent mais l'aîné, devant les difficultés croissantes, est à nouveau sur le point de se décourager. Alors Horatio, comme fouetté par les paroles du père — « Souvenez-vous que c'est une question d'honneur » —, entraîne son frère jusqu'à l'école, dans un sursaut d'orgueil qui est l'une des marques de son caractère et que l'on va retrouver tout au long de sa carrière. Une autre fois, traversant un bosquet situé au sommet

d'une colline derrière le presbytère, il aperçoit dans un peuplier un nid de corneilles. Il veut grimper à l'arbre, mais sa gouvernante le lui défend. Il obéit mais, la nuit venue, alors que toute la maison dort, il enfile ses vêtements, saute par la fenêtre de sa chambre et, dans l'ombre menaçante, se dirige vers le bosquet. Dans l'obscurité il ne peut retrouver l'arbre et, pire encore, le chemin de sa maison. On le découvre le lendemain matin, endormi sur un lit de feuilles.

C'est lui encore qui ose seul grimper au poirier cultivé dans le jardin du maître d'école de Norwich, pour cueillir les poires convoitées par ses camarades, dont il n'a nulle envie.

Aussi anodines que soient ces anecdotes, elles n'en sont pas moins révélatrices de la future conduite de Nelson, toujours dictée par le sens du devoir, de l'honneur et du courage, parfois inspirée par une indépendance d'esprit qui l'amènera à une certaine indiscipline dans plusieurs circonstances majeures de son existence.

Ce caractère, fortement marqué dès son très jeune âge, est assorti d'une sensibilité quasi féminine qui surprend et choque son maître d'école, plus habitué au débraillé des petits villageois brutaux auxquels il fait entrer dans la tête à coups de bâton la grammaire latine, l'orthographe et l'anglais. La mise soignée de Nelson, sa réserve et surtout son animal favori, un agneau, sont les objets constants de la risée de ses maîtres comme de ses compagnons. Feignant l'indifférence aux sarcasmes, le petit Horatio serre les dents, passe outre et se détourne pour cacher les larmes qui lui montent aux yeux, de colère autant que de détresse.

Il trouve heureusement des dérivatifs dans le charme mélancolique et sauvage du Norfolk. Il se plaît à de longues promenades au long des sentiers qui serpentent à travers les marais. Les ponts rustiques qui enjambent les ruisseaux bordés de saules pleureurs, les troupeaux de moutons éparpillés dans les plaines sont pour lui un spectacle enchanteur. L'hiver, le vent glacé de la mer du Nord, le grondement tout proche des vagues, rien n'empêche ses vagabondages autour de la cure de Burnham-Thorpe ou sur les bords de la baie de Wash. Souvent ses promenades l'emmènent jusqu'au petit port de Burnham Overy, où les barques de pêcheurs trouvent un abri contre le vent du nord-est. Les marins le laissent monter à bord, manier les lourdes rames et respirer l'odeur si caractéristique des ports.

Et subitement, le cours de la vie de l'enfant va être

bouleversé : à Noël 1767, sa mère et sa grand-mère meurent à quelques semaines d'intervalle. C'est la sœur aînée, Susannah, âgée de douze ans, qui devient maîtresse d'une maison où l'austérité du père se mue en une profonde tristesse. Les autres enfants sont toujours en pension et le pasteur part pour Bath, comme il avait l'habitude de le faire régulièrement pour réparer les méfaits du climat humide de Burnham-Thorpe. Il sait que sa famille n'est pas laissée à l'abandon, car le Dr Maurice Suckling, le père de Mme Nelson, et la puissante famille Walpole habitent non loin de là. Toutefois il est remarquable que, dès l'âge de dix, douze ans, le jeune Horatio se soit trouvé dans une situation d'indépendance et de responsabilité rarement rencontrée par un aussi jeune garçon. Il continue d'aller à l'école sans grand enthousiasme, mais poussé par ce sens du devoir hérité de son éducation et en quelque sorte inné.

Ainsi va la vie à Burnham-Thorpe, jusqu'en 1770.

A cette date, l'Espagne et l'Angleterre se disputent l'îlot désolé des Falkland, situé dans l'Atlantique-Sud, à l'est de la Patagonie. Les Espagnols envahissent l'île et obligent les Anglais à amener leur drapeau. L'insulte suscite l'indignation de l'opinion publique ; le gouvernement exige des excuses, le retrait des Espagnols et des réparations. On arme plusieurs navires de guerre, dont le *Raisnable*, un 64 canons commandé par le capitaine Maurice Suckling, l'oncle de Nelson. Il semble qu'aussitôt la décision d'Horatio soit prise, non pas sous l'empire d'une vocation irrésistible, mais plutôt pour soulager sa famille qui vit difficilement depuis la mort de Mrs. Nelson, et aussi pour échapper à ces écoles et à ces leçons qui l'ennuient. Comme leur père est à Bath, Horatio demande à son frère William de lui écrire afin d'obtenir l'autorisation de s'engager à bord du navire de l'oncle qui a promis, à la mort de sa sœur, de prendre en charge un de ses neveux.

L'autorisation est vite accordée et l'oncle accepte de prendre le jeune garçon à son bord, même s'il ne peut retenir son étonnement et s'interroger : « Qu'a donc fait le petit Horatio, lui si chétif, pour qu'on l'envoie à la dure école de la mer ? Mais qu'il vienne, et si un boulet de canon lui emporte la tête, il aura au moins été prévenu. »

Prévenu, il n'est pas sûr qu'il le soit, car en cette période difficile de son histoire, l'Angleterre a de plus en plus besoin de sa marine, et à bord des navires de Sa Majesté George III

les mœurs n'étaient pas tendres et les équipages étaient soumis à de dures épreuves.

Ce troisième roi hanovrien, né le 4 juin 1738, est le petit-fils de George II, deuxième roi de cette dynastie dont la lourdeur toute germanique contraste avec la splendeur des personnalités artistiques qui abondent en ce XVIII^e siècle anglais : Reynolds, Romney, Lawrence en peinture, Swift et Sheridan en littérature, Pitt et Fox en politique, Garrick et Mrs. Siddons au théâtre... La haine de son grand-père pour son père condamne le jeune George à vivre loin de la cour. Cependant il reçoit les conseils des plus grands politiques du règne : lord Bolingbroke, Robert Walpole et surtout William Pitt, le premier Pitt.

Le futur George III est un enfant un peu endormi, boudeur, obstiné, taciturne, entêté dans ses idées en dépit d'une apathie qui paraît avoir été une sorte de protection contre ses maîtres. Il reçoit peu d'affection de ses parents ; son père, le prince de Galles, est trop occupé par ses maîtresses, et la princesse est dure, exigeante, rigoureuse. En 1751 son père meurt, laissant une veuve vite consolée, mais un enfant curieusement inconsolable. Le voilà héritier présomptif et prince de Galles à l'âge de treize ans. Malgré l'affection nouvelle que lui porte son grand-père, le jeune prince est tenu à l'écart du monde, du peuple et de la nation, par les soins de sa mère et de son amant, lord Bute. Aussi, que ce soit la guerre de Sept Ans en 1756, dans laquelle George II entraîne l'Angleterre contre son gré et dans le seul but personnel d'agrandir le royaume de Hanovre, ou encore les victoires de la flotte anglaise aux Indes et aux Amériques, rien ne retient son attention. Le 25 octobre 1760, George II meurt d'une crise cardiaque. Son petit-fils a alors vingt-deux ans, Horatio Nelson deux ans. Accompagné de lord Bute, le nouveau souverain part pour Londres. En chemin il croise le Premier ministre William Pitt et lui réserve, inexplicablement, un accueil assez froid. Le discours du trône qu'il prononce quelques semaines plus tard à l'issue de son couronnement jette la consternation dans le gouvernement. Au mépris des alliances et de la politique de Pitt, il veut mettre fin à cette guerre « sanglante et ruineuse », compromettant ainsi toute la politique européenne de Pitt basée sur l'alliance prussienne, contre la coalition austro-française.

Mais le peuple et les courtisans sont ravis de leur nouveau souverain et la première réception au palais Saint-James donne lieu à une belle bousculade. Tout le monde le trouve beau,

gracieux, souriant. James Boswell, le célèbre mémorialiste anglais, auteur de la *Vie de Samuel Johnson*, chronique admirable de son époque, Horace Walpole, le père du roman fantastique, la duchesse de Northumberland, dont les salons faisaient la loi, tous chantent ses louanges. On se félicite de sa frugalité, de sa vie bien réglée depuis le réveil à cinq heures du matin jusqu'au souper, de sa dévotion pour sa mère, de son estime pour les convenances et les règles sociales de son royaume. Mais son intelligence, son sens politique sont limités. Il est intransigeant, entièrement sous la dépendance de sa mère, ce que l'on ne va pas tarder à lui reprocher.

Il n'a toutefois pas besoin de sa mère pour tomber éperdument amoureux de lady Sarah Lennox, fille du duc de Richmond, l'un des plus puissants seigneurs du royaume. Trop belle, trop riche, trop inféodée au parti whig alors dans l'opposition, et l'une des reines du salon réactionnaire de Holland House, elle est bien trop dangereuse. On va donner pour femme au jeune roi l'austère Sophie de Mecklembourg-Strelitz, qui débarque en Angleterre au mois de juillet 1761. Elle est éblouie par le luxe, la richesse de la cour, à vrai dire plus germanique qu'anglaise.

Puis ce sont les fastes du couronnement qui transforment les rues de Londres en décor d'opéra, tandis que les hauts dignitaires tentent de rivaliser d'élégance avec George Selwyn, le prince des dandys, de fantaisie avec William Beckford, le richissime excentrique qui va défrayer la chronique.

Mais les fêtes ne durent qu'un temps et le roi, autoritaire, va bientôt entrer en conflit avec le parti whig qui groupe sous la bannière des plus hauts seigneurs du royaume toute la puissance de l'argent des négociants et banquiers de la Cité, les Compagnies des Indes orientales et occidentales, et qui possède avec Pitt le pouvoir politique dont le seul but est l'abaissement de la France, rivale détestée aux Antilles et aux Indes d'où l'Angleterre tire la majeure partie de ses richesses.

Mais la charge de cette politique est lourde et pèse sur les petits propriétaires fonciers, même si la politique commerciale de William Pitt amène des richesses considérables. Afin d'affaiblir l'alliance franco-espagnole — le pacte de famille — Pitt propose de s'emparer de la flotte espagnole qui revient d'Amérique avec des cargaisons d'or. Mais il se heurte au veto royal et démissionne le 5 octobre 1761. Il laisse une Angleterre victorieuse sur les mers, mais en difficulté sur le continent.

En effet, la guerre est déclarée à l'Espagne le 2 janvier 1762, tandis que Frédéric II de Prusse ne réussit pas à contenir les troupes françaises qui occupent le Hanovre. Pitt avait raison, mais la faiblesse du roi et l'incompétence de lord Bute aboutissent à la paix boiteuse du 10 février 1763, dont l'Angleterre tire toutefois un profit par l'accroissement de ses colonies de la mer des Caraïbes. La paix restaurée, un commerce florissant, un empire colonial en pleine expansion, la succession dynastique assurée par la naissance le 12 août 1762 du nouveau prince de Galles : l'Angleterre paraît à nouveau au faîte de sa puissance.

Mais la politique personnelle du roi, l'impopularité de lord Bute dont la liaison avec la princesse douairière fait scandale commencent à inquiéter les milieux politiques et financiers. Au mois d'avril 1763, lord Bute préfère démissionner. Lord Grenville revient au pouvoir et ramène avec lui les whigs, leurs querelles personnelles, leurs désirs de revanche, leurs susceptibilités de caste. Par ailleurs des mouvements d'artisans mécontents se développent et compliquent encore la tâche du gouvernement et du roi, qui ne s'entend pas avec Grenville.

Quelques années plus tard, les colonies américaines menacées d'une taxe commencent à se rebeller sous l'impulsion de Benjamin Franklin, représentant à Londres de la Pennsylvanie. Outre le paratonnerre, il a inventé la démocratie, également destinée dans un proche avenir à attirer la foudre. Déjà exploitées par les propriétaires terriens anglais, les villes américaines se soulèvent et brûlent en effigie le roi et ses fonctionnaires.

Depuis Bath, où il fait une cure, *l'oracle* Pitt attend son heure. Elle arrive mais sera de courte durée dans les turbulences qui secouent l'Angleterre : remous politiques entre factions whig et tory, extension du pouvoir de la Compagnie des Indes, agitation persistante des colonies américaines. Atteint de goutte, de mélancolie, presque de folie, William Pitt reste enfermé chez lui et démissionne en 1768. A Londres, excité par quelques meneurs, le peuple descend dans la rue à tout propos. Les ambassades, les hôtels particuliers, les splendides demeures des financiers sont menacés. La famille royale n'échappe pas à la colère de la population de Londres qui est bien près de déclencher une révolution.

La situation n'est pas meilleure en Amérique, où les marchandises en provenance d'Angleterre sont boycottées, ajoutant

la crainte du marasme économique aux remous politiques et aux différents scandales qui secouent la cour. La mort d'Augusta de Saxe-Gotha, la mère du roi, permet de découvrir que son amant, lord Bute, lui a soustrait la plus grande partie de sa fortune. Les folies de Caroline-Mathilde, la sœur de George III, reine de Danemark, qui, pour compenser l'homosexualité de son mari, a pris un amant et que l'on accuse d'un complot contre la vie de son époux, alimentent les chroniques. La reine est emprisonnée, jugée coupable d'adultère et de complot criminel. L'Angleterre est au bord de l'intervention militaire. Au théâtre de Drury Lane, Garrick fait triompher *Hamlet* où s'étale l'adultère d'une autre reine du Danemark. Le public applaudit debout, et le roi n'ose pas se lever dans sa loge vers laquelle convergent tous les regards.

A peine cette sombre affaire étouffée, une autre éclate avec la mésalliance du duc de Gloucester, frère du roi, qui risque d'avoir de dangereux prolongements. En effet la femme que le duc veut épouser est non seulement une fille illégitime de sir Edmund Walpole, le père d'Horace, mais encore la sœur de la demi-mondaine lady Ann Lutrell. Devant le refus du monarque d'autoriser le mariage, Gloucester se fait menaçant et George III cède à contrecœur. Mais le duc ne pardonne pas à son frère ces réticences et, deux ans plus tard, lors d'un voyage en Europe, il suscite des sympathies pour l'indépendance américaine. Le maréchal de Broglie écoute avec intérêt ces propos imprudents qui, dès le lendemain, sont retransmis à Versailles comme propres à affaiblir l'Angleterre. Un autre officier écoute aussi : Gilbert du Motier, marquis de La Fayette.

Ainsi, une querelle de famille se transforme en affaire d'Etat et, sous le ministère North, la situation se dégrade dangereusement dans les colonies américaines. Les pressions exercées sur le commerce américain par le biais des fameuses taxes et la lutte contre la contrebande des marchandises en mer des Caraïbes sont jugées intolérables par l'Amérique. De surcroît, le pays est atteint par le vent de liberté qui souffle depuis la France des philosophes jusqu'au-delà de l'Atlantique où les hommes politiques commencent à rêver d'un soulèvement national. Washington, député de Virginie, prend la tête du mouvement que Benjamin Franklin défend en Angleterre et en France.

Bien que situé à l'écart de ces remous politiques et sociaux, le comté du Norfolk n'est pas moins concerné par ces tensions

internationales. En effet, depuis les années 1756-1760 où l'Angleterre, embarquée dans la guerre de Sept Ans, s'inquiétait des préparatifs français de débarquement dans le comté dont les côtes sont mal défendues, le gouvernement avait fait venir des soldats hanovriens pour protéger l'Est de l'Angleterre. Puis, à la suite des défaites maritimes aux Indes, en Amérique, et terrestres en Europe, le comté de Norfolk propose de créer sa propre milice afin que les Anglais s'entraînent à pallier les défaillances éventuelles de leur flotte et à défendre leur territoire d'une invasion.

Chaque paroisse doit donc tirer au sort un nombre déterminé d'hommes et les envoyer sous les armes pendant trois ans. Cette mesure est aussitôt très impopulaire, au Parlement comme chez les seigneurs et propriétaires terriens qui, malgré les périls menaçants, ne se soucient guère de voir partir leurs meilleurs fermiers et ouvriers, ni de se mettre eux-mêmes à la tête de ces milices. Pourtant on constate en ces années 1770 l'antagonisme profond qui existe entre les royaumes de France et d'Angleterre, vivement ressenti dans le Norfolk du fait précisément de sa situation géographique. « Nous sommes engagés dans une guerre avec les Français, nos anciens et implacables ennemis ; ils nous haïssent à la fois à cause de notre religion et parce que nous sommes riches, heureux et libres, tandis qu'ils sont pauvres, misérables et esclaves ; ils se souviennent que nous les avons battus autrefois, que nous avons gagné de nombreuses et glorieuses victoires sur eux et ils ne désirent rien plus ardemment qu'une revanche. » Ce texte typiquement britannique de William Wyndham, l'un des plus ardents défenseurs de la milice, est placardé sur les portes des églises du comté afin de secouer la léthargie, l'insouciance des propriétaires, des fermiers soucieux de leurs récoltes, des ouvriers et journaliers inquiets d'être expédiés au loin.

C'est dans ce contexte troublé et dangereux que le petit Horatio décide de s'embarquer, bien que souffrant de fièvres intermittentes. Un beau matin de mai 1770, il part pour Londres avec son père qui le laisse chez Suckling pendant quelques mois.

Au mois de novembre 1770, la diligence de Londres est en retard, lorsqu'elle s'arrête devant l'unique auberge de Chatham, sur le port. Un peu surpris, les clients attablés voient

entrer un tout jeune garçon pâle, les yeux brillants, d'une allure extrêmement raffinée, mais dont la tristesse assombrit le regard. Horatio Nelson a quitté la cure de Burnham-Thorpe le cœur lourd mais la volonté tendue vers un seul but : embarquer sur le navire de son oncle. Il est un peu perdu dans cet immense port de Chatham, l'un des principaux arsenaux d'Angleterre, au milieu de ces navires, de ce bruit, du tumulte des marins et des dockers, des odeurs de goudron, de vernis, de poisson qui lui sautent aux sens tandis qu'il déambule, silhouette fragile, le long de ces quais soudain bien hostiles. Comment trouver le *Raisnable* parmi tous ces bateaux qui dressent leurs mâts, leurs étais, leurs vergues, leurs gréements jusqu'au milieu du port ?

Il se fait vite remarquer par les passants, marins, femmes, officiers, avec sa petite taille, son costume râpé et son air d'aristocrate.

Impossible de trouver le *Raisnable*, mais il est prêt à parcourir les quais de Chatham toute la nuit s'il le faut. Heureusement pour sa santé, en cette froide fin de journée un officier l'a remarqué depuis quelque temps. Il s'approche et interroge :

— Que cherchez-vous, mon jeune ami ?

— Je cherche le *Raisnable*.

— Commandant Suckling ? demande l'officier un peu étonné.

— Oui, c'est mon oncle.

— Je le connais très bien. Le *Raisnable* est un peu plus loin, mais son commandant n'est pas à bord et ne sera pas à Chatham avant quelques jours. Avez-vous dîné ?

— Non, monsieur, répond Nelson.

— Vous m'avez l'air d'avoir froid et faim. Venez avec moi, dit le brave officier, apitoyé par l'aspect chétif et misérable du jeune garçon et en même temps intéressé par son allure et son regard à la fois fin et perçant.

Après un dîner réconfortant à la table de l'officier et de sa femme, le jeune Horatio pose le pied sur le pont du 64 canons où son oncle l'a enregistré comme midshipman (mais en fait il sera le servent, l'ordonnance de son oncle). Le futur amiral, dont la carrière va entrer dans la légende, dont le nom va être l'objet du culte de toute une nation, entame son prodigieux parcours. Il a à peine treize ans et rien chez lui ne plaide en sa faveur pour l'exercice de ce dur métier.

Heureusement, Horatio va être protégé par son oncle, et la terrible vie à bord des navires de Sa Majesté, la promiscuité, la débauche, la saleté qui y règnent lui seront épargnées.

La flotte britannique est alors forte de cent vingt vaisseaux de guerre, depuis le plus puissant, le *Queen Charlotte*, de 120 canons, 60 mètres de long et jaugeant 3 500 tonneaux, jusqu'aux navires de sixième rang de 28 à 20 canons et de 600 tonneaux, sans compter les frégates beaucoup plus rapides, principale force de reconnaissance des escadres. Les équipages représentent environ cent vingt mille hommes soumis à une discipline impitoyable.

Cette flotte, la plus puissante d'Europe, relâche dans quatre mouillages : Plymouth en Cornouailles au sud-ouest de Londres, Portsmouth en face de l'île de Wight, le Nore dans l'estuaire de la Tamise, et Yarmouth sur la mer du Nord. Ainsi la flotte contrôle toutes les côtes sur la Manche, face au danger français, et sur la mer du Nord, face au danger hollandais, balte ou danois. Selon le rang de l'amiral commandant en chef, son pavillon était blanc, bleu ou rouge.

Aucun vaisseau de ligne anglais n'atteint cependant le formidable armement du vaisseau amiral espagnol la *Santissima Trinidad*, véritable forteresse flottante armée de 140 canons ; aucun non plus ne peut alors rivaliser en vitesse avec les navires français de même classe.

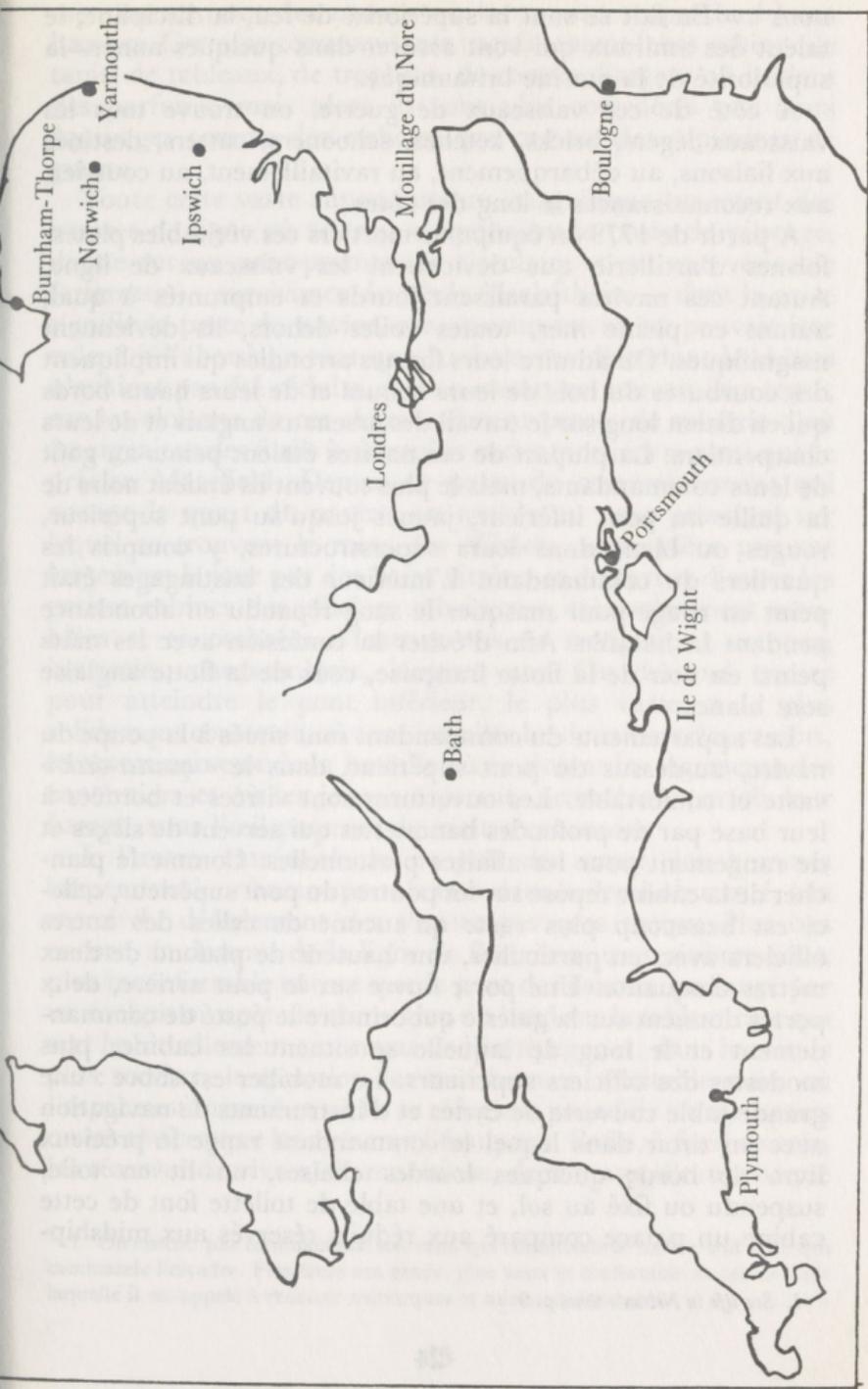
Dessinés au sol et en élévation le long des murs de vastes hangars, les navires sont ensuite construits dans les chantiers

navals de Chatham, Deptford, Plymouth et Woolwich. On utilise le bois des forêts du Gloucestershire et du Hampshire et uniquement du chêne que l'on devait laisser reposer un an avant d'être travaillé et assemblé. Une fois la coque fabriquée, on observe une nouvelle pause de douze mois environ avant de fixer les planches des ponts, les superstructures... Toutefois ces longues expositions aux intempéries présentent le désavantage de se traduire par un pourrissement prématuré du bois, ce qui réduit à une dizaine d'années, dans certains cas, la longévité des vaisseaux. Ainsi en 1812, un magnifique trois-ponts allait être désarmé pour cause de pourrissement un an après sa mise à l'eau.

Un navire de 74 canons, le plus courant dans la marine britannique de ces années, jauge 1 700 tonneaux et revient à environ 50 000 livres de l'époque, soit huit millions de francs actuels, ce qui donne une idée de l'effort que les finances anglaises vont bientôt être amenées à faire, lors des prochains conflits.

Sous la ligne de flottaison la quille est protégée, depuis 1758, par de fines feuilles de cuivre qui empêchent les coquillages et les mollusques de s'accrocher et d'entraver la vitesse du navire, atout essentiel de la marine anglaise de Nelson, face aux gigantesques citadelles flottantes espagnoles.

Une fois le navire à l'eau, les charpentiers mettent en place les mâts, les superstructures, les cabines et le poste de commandement. En principe toutes les pièces utilisées sont standard, mais cela se révèle bientôt un inconvénient du fait de la capture de nombreux vaisseaux français, espagnols, vénitiens... dont la construction ne répond pas aux mêmes normes. De fait, la construction navale française est, on l'a dit, largement supérieure à l'époque, comme le constate John Masefield, historien de la marine anglaise. « Les Français considéraient la construction navale comme un art d'imagination. Les meilleurs cerveaux du royaume étaient employés à la conception et à la création. D'admirables ouvriers, les meilleurs talents de France, fabriquèrent dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle nombre de navires de guerre dont la beauté des proportions, la rapidité d'allure et la puissance de l'armement dépassaient de loin celles des navires construits alors en Angleterre. Un navire français de 80 canons, vers la fin du XVIII^e siècle, était plus grand, plus vaste, plus rapide, un plus beau vaisseau sous tous rapports, qu'un 98 canons de chez



LES PRINCIPAUX MOUILLAGES DE LA FLOTTE ANGLAISE
AU SUD DE L'ANGLETERRE

nous¹. » En fait ce sont la supériorité de feu, la discipline, le talent des amiraux qui vont assurer dans quelques années la supériorité de la marine britannique.

A côté de ces vaisseaux de guerre, on trouve tous les vaisseaux légers, bricks, ketches, schooners, cutters, destinés aux liaisons, au débarquement, au ravitaillement, au courrier, aux reconnaissances le long des côtes.

A partir de 1779 on équipe de mortiers ces véritables plates-formes d'artillerie que deviennent les vaisseaux de ligne. Autant ces navires paraissent lourds et empruntés à quai, autant en pleine mer, toutes voiles dehors, ils deviennent magnifiques. On admire leurs formes arrondies qui impliquent des courbures du bois de leurs coques et de leurs hauts bords qui en disent long sur le travail des arsenaux anglais et de leurs charpentiers. La plupart de ces navires étaient peints au goût de leurs commandants, mais le plus souvent ils étaient noirs de la quille au pont inférieur, jaunes jusqu'au pont supérieur, rouges ou bleus dans leurs superstructures, y compris les quartiers du commandant. L'intérieur des bastingages était peint en rouge pour masquer le sang répandu en abondance pendant la bataille. Afin d'éviter la confusion avec les mâts peints en noir de la flotte française, ceux de la flotte anglaise sont blancs.

Les appartements du commandant sont situés à la poupe du navire, au-dessus du pont supérieur, dans le « *quarter-deck* » vaste et confortable. Les ouvertures sont vitrées et bordées à leur base par de profondes banquettes qui servent de sièges et de rangement pour les affaires personnelles. Comme le plancher de la cabine repose sur les poutres du pont supérieur, celle-ci est beaucoup plus vaste qu'aucune de celles des autres officiers avec, en particulier, une hauteur de plafond de deux mètres cinquante. Une porte ouvre sur le pont arrière, deux portes donnent sur la galerie qui ceinture le poste de commandement et le long de laquelle se situent les cabines plus modestes des officiers supérieurs. Le mobilier est sobre : une grande table couverte de cartes et d'instruments de navigation avec un tiroir dans lequel le commandant range le précieux livre de bord ; quelques lourdes chaises, un lit en toile, suspendu ou fixé au sol, et une table de toilette font de cette cabine un palace comparé aux réduits réservés aux midship-

1. *Sea life in Nelson's time*, p. 9

men ou au pont des canons où les marins suspendent leurs hamacs. Certains commandants¹ agrémentent leurs cabines de tapis, de tableaux, de trophées, de coupes d'argent où brûlent des parfums, mais alors ils sont plus considérés par leurs équipages comme des esthètes que comme des capitaines de guerre.

Toute cette vaste superstructure, magnifique ornement des navires de ligne où se trouve également le poste de pilotage, donne sur un pont-promenade circulaire et est une véritable forteresse — survivance du siècle élisabéthain — dont la prise signifie la perte du navire, car « aucun navire ne pouvait être enlevé à l'abordage tant que les hommes défendant le *château* n'avaient pas été réduits. Aucun assaut ne pouvait être tenté, car les cloisons de ces *châteaux* étaient percés de sabords d'où émergeaient des fusils à tir rapide et des mortiers », ainsi que le précise Masfield. Depuis ce poste de commandement qui occupe le quart du navire, on accède au pont principal sur lequel se trouvent le mess des officiers, vaste pièce prenant largement le jour par des baies vitrées, et de part et d'autre les petites cabines des officiers subalternes, très sobrement meublées et encombrées d'instruments de navigation : compas, boussoles, chronomètres, longues-vues. On descend encore pour atteindre le pont inférieur, le plus vaste et le plus solidement construit, où sont installés les deux tiers des canons, le centre nerveux de la bataille où se situent les logements des canonniers et où les jeunes aspirants accrochent parfois leur hamac, sous l'œil paternel du maître canonnier.

A l'autre extrémité de ce *pont des canons*, les hommes suspendent leur hamac pour la nuit dans la demi-obscurité, à la merci du déferlement des vagues par gros temps. Plus bas encore, en dessous de la ligne de flottaison, un troisième pont, plus inconfortable encore que le pont des canons, prolongé par un cockpit où opère le chirurgien du bord sur la table même qui sert habituellement aux repas de l'équipage ; et, dans le coin le plus sombre, le quartier des *midshipmen*, véritable puits où l'espace est mesuré et où ils se réfugient pour fuir les sarcasmes ou les sévices que leur réserve l'équipage. Enfin, à fond de cale, les réserves de vivres, de munitions, de rhum et d'eau, chaque

¹ 1. On entend par commandant soit celui qui commande le navire, soit celui qui commande l'escadre. Plus élevé son grade, plus vaste et confortable sa cabine dans laquelle il est appelé à recevoir monarques et ministres étrangers.

navire prévoyant son armement pour six mois et sa réserve d'eau pour trois, soit un aller et retour de Portsmouth aux Caraïbes. C'est dans ce véritable bouge, suintant et infesté de rats, que l'on jette pêle-mêle les prisonniers et les soldats lorsque les malheureux sont embarqués pour une expédition terrestre.

Les canons anglais sont montés sur des affûts et fixés sur un axe oscillant qui amortit les mouvements du navire et assure cette supériorité de tir qui compense largement la faiblesse des allures par rapport aux navires français. De plus, les maîtres canonniers, à l'inverse des navires ennemis, tirent alors que leur navire remonte à la vague, ce qui fait atteindre les superstructures si l'on vient à manquer le navire sous la ligne de flottaison.

Le commandant d'un vaisseau de guerre, après avoir reçu son affectation, hisse son pavillon au sommet du mât. Il prépare alors son navire pour la mer, en chargeant les approvisionnements. Puis il recrute son équipage, soit en placardant des affiches promettant « une promotion rapide, des prises¹ fabuleuses, des rations libérales », soit en installant son maître d'équipage dans une taverne pour enrôler les volontaires. Mais comme pour les milices, il y a peu de volontaires pour vivre dans l'enfer du pont des canons ou pourrir à fond de cale. Le commandant envoie alors un lieutenant et un maître d'équipage, la nuit, dans les bouges et les bordels des ports, ramasser jusque dans les lits des filles les malheureux ivrognes, selon le système connu sous le nom de *presse*. Ces expéditions nocturnes n'étaient pas sans risques, et les équipes de ramassage, bien qu'armées de solides gourdins, se faisaient souvent agresser par les femmes éplorées ou assommer par les hommes récalcitrants.

On « presse » principalement des marins, mais selon le dicton qui voulait qu'un vaisseau de guerre, comme les galères, ne refuse personne, n'importe quelle profession faisait l'affaire.

Traînés à bord à coups de matraque, les enrôlés sont aussitôt jetés à fond de cale sous la menace d'une sentinelle qui a ordre de tirer sur tous ceux qui tenteraient de s'échapper. Examinés ensuite par le chirurgien, déclarés bons pour le

1. Il s'agit des primes, réparties au prorata des grades, lors de la capture d'un navire ennemi et de sa cargaison ; en temps de guerre, ces prises représentent des sommes importantes.

service, ils sont lavés, désinfectés, enfin habillés. Ils deviennent des marins de Sa Très Gracieuse Majesté !

Un autre mode de recrutement consiste à offrir aux condamnés le choix entre les galères et la marine de guerre — ce qui n'est pas loin d'être pareil si l'on s'en rapporte aux chroniqueurs de l'époque — ou un refuge aux débiteurs insolvables pour leur permettre d'échapper à la justice s'ils n'ont ni le temps ni l'argent nécessaires à une fuite sur le continent. Quelques-uns s'engagent, bercés par la splendeur de la vie en mer et surtout parce que, jeunes fils de famille, ils ont été ramassés ivres dans les rues ou dans les « maisons » et veulent éviter de figurer sur les registres de la police. C'est le Lord Maire qui les expédie alors, et ce sont eux qui forment la classe des *midshipmen* dont on sait le sort peu enviable, mais qui sont destinés à devenir officiers.

Une fois complété par ces moyens barbares, l'équipage est alors inscrit sur le rôle où figurent déjà les noms des éventuels déserteurs, passibles de la cour martiale et destinés à être pendus.

Une fois à son bord, son équipage enrôlé, ses officiers, sous-officiers et maîtres d'équipage bien en main, le rôle du commandant est primordial et quasiment sacré. C'est lui qui garde la clef des magasins, qui veille à la sécurité du navire, à l'extinction des feux à vingt heures, qui commande les exercices, et surtout il tient le journal de bord destiné à l'Amirauté et rédigé de sa main ou dicté à ses secrétaires, toujours en double exemplaire.

Pour la rémunération de sa fonction, il a droit aux trois huitièmes des prises et à un traitement de six à vingt-cinq shillings par jour (environ 75 à 300 de nos francs) selon son affectation et son grade¹. Il dispose de quatre ordonnances, privilégiées parmi les *midshipmen*, très attachées à sa personne. Il est souvent entouré de quelques parasites qui vivent à ses dépens et le suivent de navire en navire, pratique déplorable qui sera abolie en 1794. Il exerce seul le pouvoir de justice et est en fait un véritable monarque, comme l'écrit Masfield : « Les sentences rendues par un tel personnage sont sans appel. Sa parole est sacrée. Son pouvoir sur ses sujets va jusqu'au droit de

1. Quel que soit son grade, le commandant est celui qui détient le pouvoir à bord au-dessus de tous les autres officiers. Ce n'est que sur le vaisseau amiral que le commandant est sous les ordres de son supérieur : l'amiral.

vie et de mort. Il peut libérer ou enchaîner et peut-être aucun être humain n'a jamais détenu une telle autorité sur le destin de ses subordonnés que celle d'un commandant de bord sur son équipage en mer pendant les guerres napoléoniennes. »

Il est un dieu solitaire dont la cabine est gardée en permanence par un soldat sabre au clair, auquel il est interdit d'adresser le premier la parole. Lorsqu'il monte à son bord il est salué par son pavillon hissé au mât principal, par ses officiers, sous-officiers et midshipmen, tandis que l'équipage rend les honneurs. Le silence est total, le commandant salue, passe sans un regard, et c'est le miracle de la marine que de voir ces hommes de sac et de corde, recrutés dans les bouges, immobiles dans un garde-à-vous impeccable !

Il prend ses repas seul dans sa salle à manger, sauf lorsqu'il convie quelques officiers à sa table, pour le travail ou l'agrément. Certains de ces commandants sont de véritables tyrans qui peuvent pousser leurs équipages au désespoir et transformer en enfer la vie à bord. D'autres, à vrai dire la plupart, à cheval sur le règlement, stricts sur la discipline, implacables sur les punitions — le terrible chat à neuf queues —, sont admirés, voire adorés par leurs équipages qui respectent une autorité imposée par une justice sans failles et par une « présence » dont ils subissent le charme. Ce sera le cas de Nelson ; c'est là la vraie force de la marine de George III d'Angleterre, à quelques années des explosions révolutionnaires et des grandes batailles navales.

La tenue du commandant se compose d'un manteau bleu orné de passementeries et de galons bleus, d'un plastron blanc, de boutons dorés, d'une culotte blanche et de bas de soie ; aux pieds des escarpins vernis, dont les boucles suivent la mode établie par le prince de Galles.

Toute l'intendance, la surveillance de l'équipage, l'entretien des canons, l'hygiène et la tenue des hommes sont sous la responsabilité des lieutenants ; aux aspirants et autres midships, les basses besognes de nettoyage et une installation précaire lorsque leur réductif nauséabond et obscur, mais à l'abri des intempéries, est transformé en salle d'opération pendant les combats.

Qu'on imagine, à côté de la table du mess éclairée par des bougies et des lanternes, encombrée de scies, de couteaux et maillets, un grand baquet d'eau chaude où l'on plonge les instruments avant une amputation, non bien sûr pour les

stériliser, mais pour éviter leur contact froid aux chairs sanglantes. Les blessés, baignant dans leur sang, parfois mourants, sont descendus à la cadence d'une quinzaine au bout de quelques minutes de combat rapproché. D'un seul coup d'œil, le chirurgien, dans l'effroyable tumulte de la bataille et dans une semi-obscurité, doit évaluer la gravité des blessures le plus souvent atroces. Il découpe les lambeaux de vêtements et de chair et décide de sauver le membre ou de l'amputer, de soigner la blessure ou de la considérer comme mortelle. S'il décide d'amputer, il commence par ligaturer ce qui reste du membre, puis un assistant donne au patient une gorgée de rhum et lui enfonce un bâillon de cuir dans la bouche, afin qu'il puisse le mordre pendant la torture de l'opération. Deux incisions et l'on découpe à la scie, tandis que les assistants maintiennent le corps du supplicié qui a parfois la chance de s'évanouir. A ses côtés se tient le chapelain prêt à donner l'absolution dans les cas fréquents où le blessé ne supporte pas l'opération.

La marche du navire est entièrement confiée au *boatswain*, maître d'équipage, qui a la responsabilité de tous les gréements et des manœuvres commandées par l'officier de quart. C'est lui qui active les bordées¹, au besoin à l'aide de sa canne plombée dont on disait : « Cette petite canne possède de merveilleuses vertus et semble à peine inférieure à la baguette de Moïse de miraculeuse mémoire. Elle a guéri plus de scorbut que le médecin et remis sur pied plus d'un pauvre infirme ; parfois même elle fait gambader le boiteux et l'envoie grimper aux mâts comme un singe². »

Le commandant délègue au trésorier, homme de confiance qui lui est totalement dévoué, le soin des provisions, une sinécure réservée à ses amis avec lesquels il partage souvent les détournements de vivres ou de paye qu'il opère impunément. Cette phalange d'officiers et de sous-officiers qui constitue un véritable « commando » d'une centaine d'hommes entièrement sous l'autorité directe du commandant, et tous marins de métier, est complétée par le charpentier, le maître canonnier, le maître d'armes particulièrement chargé de la discipline à bord et de la fouille des visiteurs et visiteuses. Enfin, non moins

1. Nom donné à la partie de l'équipage qui assure le service du navire pendant son quart.

2. Masfield.

important, le cuisinier, en général un infirme de Greenwich qui propose la cuisine la plus simple possible à tous les repas ; toutefois le commandant dispose d'un cuisinier personnel.

Ainsi du quarter-deck à l'orlop, on descend dans la hiérarchie et dans les classes sociales, des somptueux appartements du commandant jusqu'au cul-de-basse-fosse où s'entassaient les apprentis marins, les midshipmen, les matelots, les prisonniers et où croupissent dans une totale insalubrité les blessés, les amputés, les malades.

Ces équipages hétéroclites, complétés à mesure que s'étend le champ d'action de la marine britannique par le système du *quota-bounty* déjà institué pour la milice du Norfolk, sont donc composés d'un ramassis de truands, de vagabonds, de gitans qui transforment le pont inférieur en une véritable cour des miracles. Tous les historiens de la marine anglaise s'accordent pour affirmer : « Notre gloire navale fut bâtie sur le sang et les souffrances de milliers d'hommes sauvagement maltraités », et Edward Thompson, conservateur au British Museum, ajoute : « Sur un navire de guerre vous trouvez la plus belle collection de la racaille des prisons, les criminels condamnés ayant le choix entre la pendaison et la marine. Il n'est pas un seul vice qui ne soit pratiqué à bord. Les scènes d'horreur et d'infamie qui se déroulent sur ces navires sont si nombreuses et si horribles qu'elles ne peuvent que provoquer le dégoût des honnêtes citoyens¹. » Sans compter que tout l'équipage est condamné à rester à bord aussi longtemps que son navire n'est pas désarmé ! Et c'est cette plèbe incroyable qui compose les deux tiers de l'équipage d'un vaisseau de haut bord comptant entre 400 et 800 hommes, selon sa classe et son nombre de canons.

Certes l'ordre était maintenu par la « phalange » du commandant, aidée des soldats embarqués pour la plupart des opérations et cordialement détestés par l'équipage, mais c'est surtout la qualité des amiraux et la discipline de fer que les commandants parvenaient à imposer à leur bord qui façonnaient tous ces hommes et faisaient la supériorité de la marine britannique de cette fin du XVIII^e siècle.

D'un amiral à l'autre les méthodes changent, mais le rôle de la punition est primordial, jusqu'à l'arrivée des amiraux Collingwood et Nelson, qui privilégieront la hiérarchie, la

1. Cité par Masefield, p. 128.

justice et le respect dû à chacun. En particulier la condamnation au fouet infligée par le commandant est un supplice cruel ; le malheureux, auquel un ou deux coups de fouet suffisaient à ouvrir le dos, mettait huit jours à se remettre.

L'exécution de la sentence se fait sur le pont principal, en présence du commandant, des officiers et d'un peloton de soldats sous les armes qui se tient sur la dunette en dessous de laquelle le coupable est attaché à un caillebotis dressé à cet effet contre la paroi du château. Le condamné est amené devant le commandant qui donne l'ordre de le mettre torse nu et de l'attacher au caillebotis. Puis il se découvre pour lire l'article du Code maritime que le malheureux a enfreint. L'un des adjoints du maître d'équipage sort alors de son sac le chat à neuf queues, neuf lanières de cuir terminées par neuf billes d'acier, et commence à frapper, d'autant plus fort qu'il sait que toute faiblesse lui vaudra la même punition. Quelques marins très endurcis peuvent supporter sans crier une douzaine de coups, mais la force de ceux-ci est telle que le supplicié a le souffle coupé à chaque fois. Un seul coup suffit à lui arracher la peau et à faire venir le sang. Six coups lui mettent le dos entièrement à vif. Douze coups le transforment en une charpie. Pourtant, trois douzaines de coups sont une punition courante et l'on condamne pratiquement à mort en infligeant six, voire dix douzaines de coups. Un soldat puni de la sorte se souvient : « Je sentis une stupéfiante sensation entre mes épaules qui se prolongea jusqu'aux ongles des pieds d'une part et aux ongles des mains d'autre part et me transperça le cœur comme si j'avais reçu un coup de couteau. Le coup suivant arriva un peu plus bas et il me sembla alors que le premier n'était rien comparé à celui-ci. J'ai senti toute ma chair frissonner et mes nerfs se raidir depuis mon crâne jusqu'à la plante de mes pieds. Le temps entre chaque coup était si long qu'il paraissait éternel et pourtant le suivant arrivait toujours trop vite. La douleur que j'éprouvais dans les poumons était pire encore que celle de mon dos ; il me semblait que tout mon corps était sur le point d'exploser. J'ai passé ma langue entre mes dents et l'ai à moitié coupée en deux. J'étais au bord de l'asphyxie¹. »

Aussitôt en mer et dès l'apparition d'un navire suspect, le climat à bord change comme par enchantement. Tout l'équipage se prépare au combat et devient entièrement solidaire de

1. Masefield, p. 163.

son commandant, son guide et son salut. Aux premiers roulements de tambour, les hommes sont à leur poste. En quelques instants les canons sont démasqués, les bordées en place; les gabiers attendent les ordres, les canonniers sont à leur pièce. Le spectre du chat à neuf queues s'éloigne, les mauvais traitements, la presse, la nourriture infecte, tout est oublié aussitôt que l'action commence. Les sabords sont abaissés, les mâts sont entourés de hamacs et d'autres sont empilés sur le quarter-deck pour se protéger des tirs des fusils en cas d'abordage. Un peu partout on place des baquets pleins d'eau pour éteindre un début d'incendie tandis que les ponts sont recouverts, dans le même but, de sable mouillé. Ultime inspection des officiers, puis du commandant qui vient encourager l'équipage, déjà exalté par l'idée du combat, des primes en cas de victoire, du relâchement provisoire de la discipline. Sur le pont des canons les matelots sont nus jusqu'à la ceinture et leur tête est serrée dans des mouchoirs noirs qui leur couvrent les oreilles pour leur éviter d'être assourdis par le vacarme des coups de canons. Dès le premier engagement, les ponts du navire ne sont que fumée, hurlements, tonnerre et carnage. Les rangées de canons et les mortiers des trois ou deux ponts, et souvent des deux bords, tirent sans discontinuer, tandis que les boulets ennemis arrachent des pans entiers du pont, des bastingages, des gréments. A la première bordée, le pont et les canonniers sont noirs de fumée et de poudre. Une équipe est chargée du transport des blessés et de jeter par-dessus bord sans autre ménagement les morts et les mourants. Dans les magasins à poudre et à munitions, ceux qui ne voient rien de la bataille sont pleins d'angoisse, emprisonnés dans un trou à fond de cale pouvant exploser à tout moment. Leur crainte n'est apaisée que par la visite du maître d'armes qui vient communiquer les ordres et vérifier les munitions. Un des canonniers du *HMS Goliah*, qui sera engagé dans la bataille du cap Saint-Vincent, a laissé ce récit : « J'étais enfermé dans le magasin à poudre et ne pouvais rien voir, mais je sentais chacun des coups qui frappaient le *Goliah* et les cris et les gémissements des blessés étaient d'autant plus angoissants que je n'en étais séparé que par l'épaisseur d'un rideau. Occupé comme je l'étais le temps pesait sur moi d'un poids intolérable. J'aurais tout donné pour monter sur le pont¹. »

1. Masefield, p. 180.

Souvent le combat se termine au corps à corps et à l'arme blanche. Lorsque le navire ennemi est capturé, les officiers sont invités à la table de leur vainqueur, tandis que les hommes, blessés ou pas, sont jetés pêle-mêle à fond de cale, voire enchaînés au moindre signe de révolte.

Les horreurs de ces batailles navales ont été vécues par un tout jeune midshipman, qui raconte : « Toute la scène devint tout à coup indescriptible et horrible. J'étais occupé à charger mon fusil lorsque je vis soudain le sang gicler du bras d'un des canonniers, au milieu des cris des blessés. Cet homme, nommé Aldrich, avait eu la main arrachée et, à peu près au même moment, il reçut un autre boulet qui lui ouvrit le ventre d'effrayante manière. Au moment où il est tombé, deux ou trois hommes le prirent dans leurs bras et, comme il ne pouvait survivre, le balancèrent par-dessus bord¹. »

Après l'engagement, on fait chauffer du vinaigre pour masquer l'odeur de sang, puis on installe les blessés et les amputés ; commencent alors le nettoyage du navire, les réparations de la mâture, des bastingages... travail qui dure plusieurs jours et s'effectue indifféremment en pleine mer ou dans un port, avant que le commandant ne vienne faire l'inspection, le plus souvent en gants blancs immaculés, pour déceler la moindre trace de saleté !

Lorsqu'un navire revient au port après une longue absence et des années de solde en retard, il est aussitôt entouré de canots chargés de « filles et de juifs ». Les filles viennent s'offrir, tandis que les *juifs* proposent des montres en or, des mouchoirs de soie, des chaussures et leurs boucles fantaisie, des chaînes de montre... le tout vendu cinq à six fois le prix ! Les marins ne pouvant descendre à terre n'ignorent pas qu'ils sont volés, mais ils n'ont aucune autre solution, sinon de refuser de payer et d'assommer leur vendeur lorsque le verre d'adieu se prolonge trop ! Le marchand tient d'ailleurs compte de ce risque dans le prix de vente.

Quant aux filles, elles sont soigneusement sélectionnées à terre par les matelots du canot qui prélèvent sept shillings (environ quatre-vingt-dix francs) par fille et doivent les rendre si la fille ne fait pas l'affaire ou est refusée par les officiers du bord qui tiennent à la réputation du navire et à la satisfaction de leur commandant ! Une fois choisies et acceptées, elles

1. Masefield, p. 180-182.

restent à bord et partagent la vie de leur protecteur pendant toute la durée de l'escale. Il n'est pas rare de trouver à bord d'un vaisseau de ligne cinq cents femmes prêtes à jurer qu'elles sont des épouses, afin que de la sorte la morale soit sauve.

Tout cela entraîne inévitablement un relâchement de la discipline, un laisser-aller sur la boisson qui se résolvent en affrontements souvent mortels, entre « époux » rivaux, dans une promiscuité effarante qui ne semble guère gêner les couples. On peut en effet, quoi qu'il y paraisse, parler de couple, car ces « filles » n'étaient pas si mauvaises et elles aimaient sincèrement leur matelot, qu'elles épousaient parfois et suivaient par voie de terre lorsque son navire montait la garde le long des côtes. Le spectacle de ces régiments de femmes longeant les côtes d'Angleterre afin de rejoindre leurs amants dans le port le plus proche ne manquait pas de pittoresque. Il en est de même lorsque le navire quitte le port pour la haute mer : les épouses pleurent, les maris se désolent, les marchands courent après leur argent. Certains matelots privilégiés demandent et obtiennent l'autorisation d'emmener leur femme en mer. Aussi un vaisseau de ligne a souvent à son bord pas moins d'une douzaine de femmes, lesquelles ont subi un examen approfondi dans la cabine du commandant, qui n'admet que les plus respectables !

Il faut un bon mois pour rétablir la discipline, après ces débauches portuaires et la reprise en main de l'équipage ne va pas sans punitions, de sorte qu'il retombe du ciel des plaisirs terrestres dans l'enfer de l'entrepont, dont on tient la description de Masfield : « Entassés là comme des sardines dans une boîte, on comptait plusieurs centaines d'hommes, rassemblés de force et gardés ensemble par la brutalité. Un entrepont était le siège de tous les vices, de toutes les bassesses, de toute la misère. La vie y était semblable à celle des esclaves noirs transportés au fond des cales des négriers. » Cette discipline, appliquée aveuglément par certains commandants, allait déboucher sur la célèbre mutinerie du *Bounty*, à peine un an après que le jeune Horatio eut mis le pied sur le *Raisonnable*.

3

C'est dans ces conditions extrêmes que la marine britannique assure la sécurité du commerce sur les mers, contrôle le trafic des marchandises, combat les flottes ennemies, en particulier celle de Louis XVI, aux Indes et bientôt sur les côtes américaines.

On retrouve à Chatham le jeune Nelson jeté dans ce milieu sauvage de la marine anglaise des années 1770. Comment ces marins allaient-ils considérer ce frêle et délicat garçon, aux allures efféminées et aristocratiques, de surcroît protégé du capitaine Suckling, qui faisait son apparition dans un contexte où la force physique et le mépris du danger s'alliaient à une tendance à la débauche et à l'ivrognerie ? Lui-même, malgré cette force de volonté maintes fois affirmée, se sent totalement perdu, loin du calme de la cure de Burnham-Thorpe, loin de sa famille, seul sur ce pont où les matelots continuent d'aller et venir sans s'occuper de la mince silhouette au visage de fille qui s'appuie au bastingage.

Pourtant les marins qui s'activent après les voiles et les cordages, ceux qui lavent le pont à genoux sur le sable étendu par terre et qu'ils grattent avec un galet, ceux qui astiquent les canons, tous sont intrigués par ce jeune intrus dont ils détaillent au passage les lèvres minces et serrées dénotant la réserve, les joues légèrement creuses, le front haut et large, les yeux bruns humides de chagrin et perdus au loin, plus curieux qu'hostiles. Un sentiment étrange les porte plus au respect qu'aux sarcasmes et aux plaisanteries habituellement réservés à

ces « domestiques », surtout en l'absence de leur protecteur.

Nelson passe la nuit entière sur le pont, blotti sous le bastingage, enveloppé dans une mauvaise couverture. Ce n'est qu'au matin qu'un brave timonier le découvre et lui indique un hamac où se coucher, une table où se nourrir. Dans ce coin confortable après le froid et l'humidité de la nuit, il peut avoir un aperçu des scènes de débauche qui se déroulent à bord, en ces années où ces pratiques, plus encore ces coutumes, ne choquent personne. Mais pour ce garçon de douze ans, élevé par le recteur de Burnham-Thorpe, tout imprégné encore des sermons de son père et de la rigueur familiale, le spectacle de ces bacchanales, de cette ivrognerie reste assez étonnant. On ne peut manquer de trouver pitoyable la vision de ce garçon délicat et imprégné du respect et de l'amour du divin, confronté soudainement à la vie à bord d'un navire de guerre de cette époque.

Un peu réconforté par le repas, l'amitié naissante du timonier et le semblant de distance qu'il lui paraissait noter de la part de l'équipage, voilà Horatio Nelson qui, en attendant l'arrivée de son oncle, entreprend le tour du navire depuis le pont supérieur jusqu'à l'orlopp où il doit en principe s'installer, mais dont il est chassé par l'odeur pestilentielle qui s'en dégage. Il admire les figures de proue qui ornent le navire, jette un œil intéressé sur l'alignement des canons derrière leurs sabords, s'émerveille de la splendeur de la cabine et des quartiers du commandant. Par-dessus tout, il est frappé par l'extraordinaire propreté du navire, par la discipline qui y règne malgré le mélange incroyable de cette faune, de ces femmes, de ces misérables qui lui semblent la lie de l'humanité. A l'ancre, à côté du *Raisnable*, il observe un navire en cale, un trois-ponts de 100 canons ; c'est le *Victory*, qui a été mis en chantier en 1759 mais n'a été lancé qu'en 1762 et n'a encore participé à aucune action en mer ; son nom, en lettres jaunes, ne sera peint sur sa poupe que dans le courant de l'été.

Enfin, le surlendemain de son arrivée, le capitaine Suckling monte à bord et lui permet d'échapper au cauchemar du quartier réservé aux midshipmen et de se loger dans une minuscule cabine du quarter-deck, proche de la sienne. Mais en dehors de cette faveur, assez couramment accordée aux servants du commandant, il partage exactement le sort des autres midshipmen. Une existence extrêmement rude, ponctuée par les tâches scolaires auxquelles sont consacrées plusieurs heures

par jour et par l'apprentissage du métier de marin, depuis le gouvernail jusqu'au sommet du mât principal, à cinquante mètres au-dessus de la ligne de flottaison. Finalement, le *Raisnable* n'appareille pas pour l'Atlantique-Sud, les Espagnols ayant cédé aux prétentions anglaises sur les anciennes îles Malouines, mais pour la mission moins glorieuse de garde-côte sur la Medway. Là il navigue pendant des semaines entre Sheerness et l'embouchure de la Medway. En même temps que l'orthographe et l'histoire, Nelson se familiarise avec la navigation délicate entre les hauts-fonds et les bancs de sable de l'embouchure de la Tamise. Cèt apprentissage est facilité par sa parenté avec le capitaine Suckling, ainsi que le sera son avancement futur car, à cette époque, si l'on ne bénéficiait d'aucune position sociale ni d'aucun appui politique, le sort d'un futur officier de marine dépendait entièrement du patronage du capitaine.

C'est ainsi que lorsque le *Raisnable* fut désarmé, Suckling, nommé sur le *Triumph* — un 74 canons —, enrôla à nouveau son neveu dont il avait bien observé les dons précoces, pour une mission le long de l'estuaire de la Tamise, des côtes du Norfolk et en mer du Nord. Nelson, au mois de juillet 1772, résume ainsi sa courte carrière à bord du *Triumph* : « Si je n'ai fait aucun progrès scolaire, du moins suis-je devenu un marin accompli¹. »

En cette année 1772, la situation internationale laisse un temps de répit à l'Angleterre. La plupart des navires de guerre sont momentanément désarmés, et Suckling le fait engager à bord d'un navire marchand des armateurs Hibbert, Purrier & Horton, avec lequel il part pour les Caraïbes. Le *Mary Ann* lève l'ancre au mois d'août 1772, passe le détroit de Douvres, la Manche, et Nelson découvre pour la première fois de sa vie la haute mer, l'Atlantique... et le mal de mer ! Il découvre également que la vie dans la marine marchande est plus dure que dans la marine de Sa Majesté. Les bateaux sont surchargés d'hommes et les postes d'équipages sont exigus ; non seulement exigus, mais infects, à fond de cale, horribles cachots. Peu étanches, ils sont envahis d'eau par grosse mer et les coffres des marins se trouvent ballottés de bord à bord. Quant à l'éclairage, il se limitait à une lanterne qui ne faisait que rendre l'obscurité plus visible !

1. Nelson, *Letters*, t. I, p. 2.

Et pourtant il semble bien qu'Horatio, là encore, ait été protégé par le capitaine Rathbone qui avait servi sous les ordres de Suckling, ce qui n'excluait pas plus que sur le *Raisonné* la participation à la manœuvre, les durs travaux de nettoyage. Mais pendant cette année aux Caraïbes, il approfondit sa connaissance de la mer, des dangereuses côtes de ces îles, de la manœuvre difficile des voiliers dans ces parages où l'irrégularité des vents la rend particulièrement délicate.

Aussi, à son retour en Angleterre il est mûri, endurci et doté d'une parfaite connaissance du métier de pilote. Surtout il a appris à connaître et à apprécier ces hommes d'équipage, plus frustes encore que les marins de profession des navires de guerre, mais moins brutaux et dépravés. A leur contact, dès l'âge de quatorze ans, il fait sa première expérience de cette vie en commun imposée par la marine et acquiert ce sens du commandement basé sur la connaissance et le respect de l'autre. Et en fait, il est impossible de vivre aux côtés des équipages de la marine marchande, de partager leur difficile existence, de s'asseoir et de rêver quelques instants avec eux, puis de les quitter sans regrets. C'est donc un marin confirmé, un meneur d'hommes de quinze ans, qui revient sur le *Triumph* comme enseigne de vaisseau. Le jeune homme a commencé l'ascension qui va le mener aux sommets de la gloire.

Le *Triumph* reprend sa mission de garde-côte à l'embouchure de la Tamise, et le tout jeune enseigne se voit confier le commandement d'un cotre attaché au service du navire amiral de Chatham. Il va naviguer pour la première fois sur son navire, et affirmer définitivement sa maîtrise depuis Londres jusqu'à North Foreland, parmi les hauts-fonds et les bancs de sable particulièrement dangereux dans ces parages. Car la navigation sur la Tamise était singulièrement difficile, surtout de nuit, alors que les signaux lumineux, les feux, étaient très peu nombreux mais le trafic très dense, tant sur le fleuve que sur la Medway. Sans compter que le redoutable banc de sable, les Goodwin Sands, n'était signalé par aucun fanal afin de servir de défense naturelle contre une éventuelle invasion.

Ce service dure environ un an au cours duquel Nelson devient un pilote confirmé, comme il le notera lui-même, avec cette pointe d'orgueil que l'on verra souvent apparaître chez lui. « Ainsi progressivement je devins un bon pilote pour des vaisseaux de ce type, de Chatham à la Tour de Londres, au long du Swain et de North Foreland, et sûr de moi au milieu des

rochers et des bancs de sable, ce qui m'a été plus tard de la plus grande utilité. C'est de cette façon que je fus aguerri jusqu'à ce que l'expédition au pôle Nord soit décidée¹. »

En effet, au mois de mai 1773, la Royal Society décide d'organiser et de financer une expédition au pôle Nord, dans un double but : la localisation exacte du pôle qui s'avère nécessaire pour les besoins grandissants de la navigation, et l'expérimentation des tout récents chronomètres qui permettent seuls de percer ce que l'on appelait alors « le secret des longitudes ». En ces temps de paix relative, se faire engager dans une telle aventure était le seul moyen de monter en grade et d'acquérir l'expérience nécessaire à une future carrière, qu'Horatio Nelson n'imagine pas autrement que brillante. Mais le tout jeune enseigne, même s'il a presque trois ans d'expérience de la mer et de la navigation, n'a que quinze ans. D'autre part la concurrence est très vive, pour se faire enrôler à bord de l'un de ces deux navires armés pour cette croisière. Les difficultés sont grandes, mais c'est compter sans l'obstination de Nelson, dont la compétence de surcroît vaut largement celle de marins plus âgés que lui et qui dispose de l'appui providentiel de son oncle. Il se fait recevoir par le commandant Lutwidge du *Carcass*, usant du charme et de la persuasion qui deviendront légendaires, le convainc de ses capacités à remplir le poste qu'il ambitionne. Il insiste : « Je suppliai d'être admis comme maître d'équipage et, cédant à mon ardent désir d'embarquer avec lui, le capitaine L. accepta et est resté mon ami très fidèle depuis lors », comme il le notera dans la très brève monographie qu'il a rédigée. Il n'oublie pas d'aller se présenter au commandant de l'autre navire, le capitaine Constantin Phipps, qui se laisse également séduire par la fougue et la volonté du jeune homme.

Le 4 juin 1773, les deux navires lèvent l'ancre. Sur le *Carcass*, Nelson est affecté comme aide-timonier. Le 28 le navire atteint l'archipel du Spitzberg et, deux jours plus tard, se trouve pris dans les glaces. Une reconnaissance des deux capitaines permet de se rendre compte qu'ils sont bloqués sur un monticule d'où la vue s'étend à l'est et au nord-est sur quarante à cinquante kilomètres de banquise. Le temps est clair et clément, il ne reste qu'à attendre, et les équipages sont autorisés à descendre sur la glace. A cette occasion Nelson décide un autre jeune aspirant comme lui à partir à la chasse à l'ours. Une nuit, à la moitié du

1. *Letters*, t. I, p. 10.

quart, ils se glissent hors du bateau à la faveur du brouillard, sautent sur la banquise et se mettent en chasse, au mépris du danger et surtout de la discipline, d'autant qu'ils abandonnent leur quart. Leur absence est vite découverte, et la dissipation du brouillard permet d'apercevoir l'imprudent Nelson face à un ours furieux, mais heureusement séparé de lui par une crevasse. Il ne peut évidemment vaincre cet adversaire et rentre à bord, fort dépité et inquiet de l'inévitable sanction qui va saluer son exploit insensé, malgré l'admiration unanime soulevée par son courage tant soit peu inconscient. Toutefois les glaces commencent à s'amonceler autour des deux navires ; les commandants décident de les abandonner avant qu'ils ne soient écrasés, et de prendre le large à bord des chaloupes que l'on peut traîner jusqu'à la mer libre. Du coup on lève la punition de Nelson et on lui confie l'un des petits cotres où douze hommes sont embarqués et qu'il affirme être en mesure de commander mieux que quiconque. Et là encore il fait la preuve, non seulement de son habileté manœuvrière, mais encore de cette faculté rare de soulever l'enthousiasme, de galvaniser un équipage. Il faut le voir à la barre embarquer ses douze hommes, commander une manœuvre difficile dans les goulets laissés libres, avec une assurance et une audace que l'on ne peut qu'admirer chez ce tout jeune garçon dont la fragilité contraste avec l'allure plus imposante de son équipage.

Toutefois ce commandement n'est que de courte durée, car les deux navires parviennent à se dégager des glaces et à rembarquer en pleine mer les embarcations. On met le cap au sud pour retourner en Angleterre. Les deux navires sont désarmés à Spithead le 15 octobre 1773. Nelson a quinze ans révolus. Il a fait à la fois la preuve d'un courage intrépide, d'une indiscipline coupable, d'une insouciance qui, sans l'intervention du capitaine Lutwidge qui avait chassé l'ours à coups de fusil, aurait très mal tourné, le tout corrigé par un charme candide lui valant dès ce moment, malgré ses incartades, l'affection de ses chefs et l'admiration de l'équipage.

A son retour de ce périple en mer arctique, Nelson a fait un pas de plus dans la découverte de lui-même et dans celle de ses limites physiques. En effet, il lui faut trois mois de repos à Burnham-Thorpe avant de reprendre du service, au mois de février 1774, auprès de son oncle toujours en mission de garde-côte. Il y reste jusqu'au mois de mars avant d'être enrôlé sur le *Seahorse*, commandant George Farmer, un autre ancien subor-

donné de Suckling, dont la recommandation a été là encore décisive.

Cette frégate de 20 canons fait partie d'une escadre de quatre vaisseaux de quatrième rang commandée par l'amiral Hughes, en partance pour les Indes orientales. C'est lui qui a fait le choix de ce voyage; comme il le note lui-même, « rien moins qu'un tel lointain voyage ne pouvait satisfaire ma soif de connaissance de la mer ».

L'escadre lève l'ancre au mois de mars 1774, et pendant deux ans Nelson va naviguer du « Bengale à Bassorah », selon sa propre expression, affirmant à tel point ses qualités de marin qu'il est appelé à monter sur le quarter-deck, en qualité d'officier. C'est au cours de ce voyage qu'il fait l'expérience de ce que devient la vie à bord lorsque le commandant applique la discipline dans toute sa rigueur. En effet, le capitaine Farmer « était à cheval sur la discipline; son premier lieutenant fut traduit devant la cour martiale et relevé de ses fonctions; pendant le voyage il consigna dans son journal de bord trois cents supplices du fouet. Ce fut une expérience déplorable pour un tout jeune homme qui avait toujours été traité affectueusement, d'avoir à être témoin de ces traitements barbares¹ ».

Cependant cette expérience n'est pas perdue, il se rappellera plus tard que la meilleure façon de mener son équipage n'est pas de le faire à coups de fouet. Avec le commandant, dont il gagne l'estime, il s'applique aux observations de la lune et des étoiles, l'un des moyens encore en vigueur pour connaître la longitude, et tire le plus grand profit de l'apprentissage des instruments de mesure, sextants, boussoles, chronomètres...

Après avoir fait escale à Madère pour compléter son approvisionnement en vin, le *Seahorse* double le cap de Bonne-Espérance et remonte au nord en direction des Indes. Nelson découvre Madras, Calcutta, Bombay, le golfe du Bengale. A Ceylan il s'enthousiasme devant la capacité du port, qui peut loger une trentaine de vaisseaux de haut bord. Au cours de cette escale, il se laisse aller à jouer dans un cabaret du port et gagne la somme considérable pour lui de 300 livres (environ 50 000 F), ce qui le décide à ne plus jamais jouer, dans la terreur rétrospective d'avoir risqué de perdre une pareille fortune, qu'il eût été bien incapable de payer.

Au mois de décembre il tombe malade à Bombay, où il va

1. D. Howarth.

rester jusqu'au prochain bateau pour l'Angleterre, en mars 1776. Secoué par les fièvres tropicales, exténué par plus d'un an en mer, par l'étude, par la rude vie des marins, son organisme est à bout. Il est transféré plus mort que vif sur la frégate *Dolphin* qui jette l'ancre à Spithead au mois de septembre 1776. Horatio Nelson en débarque à l'état de squelette, quasiment paralysé des membres, symptôme alarmant qui allait resurgir à plusieurs reprises et confirmer cette faiblesse congénitale qui rend plus extraordinaire encore sa capacité de résistance au rude métier qu'il a choisi.

Ce qu'il lui faut à présent, c'est du repos, un climat plus clément pour la guérison de la malaria contractée sous ces latitudes et qui lui aurait coûté la vie sans les soins attentifs du commandant du *Dolphin* dont il devait dire : « Sa gentillesse à ce moment me sauva la vie. » Ce voyage de retour de cinq mois fut marqué par un incident tout à fait remarquable, signe de la fin de l'adolescence, début de sa véritable vocation entrevue dans une sorte de vision.

Loin des siens, de la protection de son oncle, malade, inutile à bord de ce navire, il traverse une terrible dépression, avec le sentiment qu'il n'arrivera jamais à rien dans cette profession. Il est sur le point de se jeter par-dessus bord, tellement son avenir lui paraît sombre, sans espoir. Mais soudain, après plusieurs semaines d'un extrême abattement, « une flamme de patriotisme s'alluma soudain en moi et me présenta mon Roi et ma Patrie comme mes protecteurs. Mon esprit s'enthousiasma aussitôt à cette idée. Alors, m'écriai-je, je serai donc un héros et, confiant en la Providence, je braverai tous les dangers », comme il le confiera à son frère. C'est également à partir de ce moment que Nelson croit apercevoir une sorte de lumière au-dessus de sa tête, effet sans aucun doute de son tempérament fébrile, mais qu'il imagine dès lors être l'étoile qui le guide vers son destin. Et plus tard, lors de ses plus grandes victoires, il parlera souvent de cette lumière née de son imagination exaltée, mais non moins présente à ses yeux.

Pendant cette expédition dont Nelson revient affaibli mais sûr à présent de son avenir, son oncle a été nommé contrôleur de la flotte, situation qui lui donne l'influence suffisante pour faire d'Horatio, alors âgé de dix-huit ans et qui n'a encore passé aucun examen d'officier, un enseigne de vaisseau sur le *Worcester*. C'est un petit bâtiment très armé qui appareille en octobre 1776 en mission d'escorteur à destination de la

Méditerranée. Nelson emporte une lettre de son oncle pour le capitaine Mark Robinson, ce qui lui permet d'éviter les brimades habituellement réservées aux jeunes officiers, dont la moindre n'était pas de monter au sommet du mât et d'y effectuer son quart afin de signaler d'éventuelles épaves, épreuve qui, en ces froides soirées de novembre en mer, aurait une fois de plus eu raison de sa santé.

Là encore ses capacités de marin, son génie du commandement, la volonté farouche qui se lit dans son regard, toutes ces qualités qui le placent d'emblée au tout premier rang des marins de Sa Majesté George III d'Angleterre, forcent le respect de l'équipage, lui valent l'amitié des officiers, l'estime de ses commandants. Lui-même ne manque pas de faire observer, avec toujours cet orgueil blessé qui est pour ainsi dire le défaut de ce tempérament d'exception inquiet de n'être pas estimé à sa juste valeur, que le commandant du *Worcester* « était aussi tranquille lorsque j'étais sur le pont du *Worcester* qu'avec tout autre officier du navire ». La mission du *Worcester* dure six mois et Nelson découvre la Méditerranée, Gibraltar, les Baléares ; il observe les côtes espagnoles, françaises, italiennes ; il note les vents dominants, les ports les plus propices au ravitaillement, toutes informations qui ne tarderont pas à lui être utiles même s'il n'en a alors aucun pressentiment. Mais sa nature est ainsi faite que rien de ce qui concerne la mer ne lui est indifférent. C'est cela aussi, son génie !

Fin mars 1777, le *Worcester* est de retour à Spithead. Horatio Nelson est alors convoqué pour l'examen d'obtention du brevet de lieutenant.

Le 9 avril 1777 — il n'a pas encore dix-neuf ans —, il se présente devant le jury d'officiers. A sa grande surprise, il découvre que son oncle siège parmi les trois membres et semble ne lui faire aucun signe de reconnaissance. Il dissimule son étonnement et répond brillamment à toutes les questions du jury, qui ne peut que s'extasier de la profonde connaissance de la mer et des navires dont fait preuve ce tout jeune homme. Le rapport du jury est à ce titre éloquent ; on peut y lire : « Il a produit des journaux de bord tenus par lui-même, à bord du *Carcass*, du *Sea Horse*, du *Dolphin* et du *Worcester*, et des certificats des capitaines Suckling, Lutwidge, Farmer, Pigott et Robinson plus élogieux les uns que les autres. Il sait faire une épissure, un nœud, carguer une voile et il est tout à fait qualifié pour être un marin très capable et un officier. »

Toutefois il est encore trop jeune pour être enseigne de première classe et ce n'est, une fois encore, que grâce à l'influence de son oncle et aux brillantes appréciations de son jury qu'il doit d'être nommé, comme il l'a écrit à son frère William, alors à Cambridge : « J'ai passé mon examen de capitaine le 9 et j'ai reçu mon affectation le lendemain sur une belle frégate de 32 canons. Ainsi suis-je à présent livré à moi-même pour me débrouiller, ce que j'espère faire afin d'en acquérir le bénéfice pour moi et pour les miens¹. »

La frégate était le *Lowestoffe*, commandant William Locker, dont Nelson devient le second lieutenant, poste très convoité car le service y est plus propice à la formation d'un officier que sur un vaisseau de ligne et en même temps plus agréable par le confort relatif du navire. De surcroît, le capitaine Locker devient vite un véritable ami de son tout jeune lieutenant, à tel point que, juste avant de quitter le port de Sheerness, Locker, avec une curieuse prémonition du futur destin du jeune homme, l'emmène dans l'atelier du peintre Rigaud, membre de la Royal Academy, spécialiste des portraits d'amiraux : il peint Nelson en grande tenue de lieutenant.

Le *Lowestoffe* appareille le 20 avril 1777, à destination de la mer des Caraïbes. Ce petit navire, de 400 tonneaux et de 40 mètres de long, est l'un des plus rapides de la flotte britannique d'alors, particulièrement apte à une mission d'éclaireur, à être, comme le dit Nelson, « les yeux de la flotte ». Son équipage se compose de 260 hommes et il est mené sévèrement mais avec une équité qui exclut pratiquement les punitions corporelles ; c'est l'obéissance librement consentie, chère à Nelson et en fait à tous ces jeunes officiers, futurs amiraux, qui sont beaucoup plus près de leurs marins que les amiraux de la génération précédente. Difficile à manœuvrer, le *Lowestoffe* constitue la meilleure école possible pour un officier, et Nelson se montre tout de suite le meilleur pilote du bord. On traverse l'Atlantique en assurant la protection d'un convoi de dix-huit navires marchands, pour atteindre la Jamaïque au mois de juillet, période la plus chaude et la plus sèche de l'année. Totalement remis de ses fièvres, Nelson est dans les meilleures dispositions. Et il va avoir besoin de toutes ses facultés car, dès l'arrivée, le 19 juillet, le capitaine Locker tombe malade et Nelson se voit confier la responsabilité de la

1. Howarth, p. 16-17.

frégate, comme l'officier le plus capable sinon le plus ancien, très apprécié de l'équipage car on le dit alors un bon compagnon, de commerce agréable, aimable et patient avec ses supérieurs, tolérant et attentif avec ses subordonnés. Il est toujours prêt à écouter les opinions des autres, mais se montre intraitable une fois son jugement établi. Outre ces responsabilités nouvelles, Nelson doit faire face à une situation explosive.

L'Angleterre est alors embarquée dans la guerre d'Indépendance américaine qui entraîne une rupture avec la France, l'Espagne et fait des Antilles, où les trois nations se disputent la suprématie, le centre des hostilités navales. Depuis les années 1770, les tensions entre l'Angleterre et ses colonies américaines n'ont pas cessé de s'accroître, jusqu'à ce que, le 19 avril 1775, la bataille de Lexington entre les troupes royales et les insurgés déclenche les hostilités. Benjamin Franklin se rend une nouvelle fois en Europe, cette fois en France, où il va séduire Louis XVI et enthousiasmer la société française sans éveiller le moindre réflexe monarchique. Le 4 juillet 1776, c'est la déclaration solennelle de l'indépendance, que William Pitt commente en ces termes laconiques à la Chambre des lords : « Vos Grâces, vous ne pouvez pas vaincre l'Amérique. »

Cet acte incroyable, cette rébellion déclarée, est toutefois vivement applaudie en Angleterre par John Wilkes, farouche adversaire du gouvernement de lord North et défenseur des libertés, par Edmund Burke, ardent avocat des patriotes irlandais, ou encore Charles Fox, joueur, fêtard, intime du prince de Galles, perdu de dettes, mais leader de l'opposition à la Chambre des communes et imbu des idées révolutionnaires des encyclopédistes français. Cette déclaration de 1776 marque également le début d'une époque mouvementée, non seulement dans l'histoire du Royaume-Uni, mais encore dans celle de l'Europe. Les monarques voient leurs pouvoirs menacés par l'ascension de cette autre souveraineté que l'Amérique met en place ; les historiens ne s'y sont pas trompés et notent : « L'agitation de Wilkes, les pamphlets de Junius, les succès des colons américains, étaient autant de coups portés au système oligarchique de corruption parlementaire et électoral sur lequel reposait la vie politique anglaise au XVIII^e. »

En dépit de ces soubresauts et des complications économiques qui en découlent, l'Angleterre que le jeune Horatio laisse

1. A. Parreaux, p.14.

derrière lui pour un peu plus de trois ans reste dirigée par une aristocratie qui poursuit inexorablement le chemin la conduisant de ses hôtels particuliers de Mayfair à ses manoirs de Chatsworth, de Blenheim, de Woburn Alley, où les ducs de Devonshire, de Marlborough, de Bedford, déploient les fastes de leur puissance menacée. Pour chacune de ces grandes familles, la demeure provinciale est l'affirmation de sa prépondérance sociale et de son poids politique. Cependant la prospérité économique, l'essor colonial, les fabuleuses richesses des Indes et de l'Amérique, dont profitent encore négociants, financiers, marchands tant que la flotte protège leur commerce ou plutôt leur monopole, font que cette classe bourgeoise, dont le centre nerveux est la Cité, vient investir cette noblesse orgueilleuse, omnipotente mais dépensière, et modifier le climat social de l'Angleterre de la seconde moitié du XVIII^e siècle, de même que le paysage rural. Les tout nouveaux manoirs adoptent les dimensions plus modestes et plus confortables de villas, où grande est l'importance de la table sur laquelle règne la cuisine française et où l'extrême propreté le dispute à l'extrême élégance. La nouvelle gentry prend donc insensiblement la place de la noblesse, en attendant d'être anoblée elle-même. Elle se caractérise par ses professions : membres du Parlement, gros négociants, banquiers londoniens, professions libérales, deviennent des quartiers de noblesse. Cette nouvelle classe montante assure l'essor de l'agriculture en confiant l'exploitation de ses immenses domaines à des *tenants* sachant obtenir des rendements qui font la richesse du royaume et obligent à construire une flotte de plus en plus puissante pour assurer le contrôle des mers et la circulation des marchandises sous pavillon britannique.

C'est George III lui-même qui donne l'exemple, en exploitant le parc royal de Windsor, ce qui lui vaut une popularité de bon aloi auprès du peuple qui salue « George le fermier et son troupeau de mérinos » qui prennent valeur de symbole. À côté de ces domaines gérés par les fermiers concessionnaires, on trouve de grandes fermes de dimensions plus modestes, quelques centaines d'hectares, exploitées par les propriétaires. Elles sont situées dans les comtés les plus fertiles et François de La Rochefoucauld, lors d'une visite d'étude en 1769 dans le Norfolk et le Surrey, en écrit : « La maison du fermier est agréable et extrêmement propre ; on n'y voit pas de choses coûteuses, pas ce qu'on appelle le luxe... Les granges et écuries

sont vastes et bien bâties. Au milieu d'une cour immense est une grande mare d'eau qui ressemble plus à une pièce d'eau qu'à un abreuvoir... Derrière la maison du fermier est un petit jardin potager et, plus loin, un petit bois entièrement destiné à son agrément.» La maison type de la petite gentry qui comprend ces fermiers, les artisans, les médecins et le clergé de province, comporte un vestibule, une ou deux salles à manger, sept ou huit chambres à coucher, un cabinet de travail, plus cuisine, office et un cabinet de toilette dès 1760, car la pratique du bain commence à devenir à la mode. La boisson nationale est bien entendu le thé, malgré son prix, objet d'un commerce florissant et d'une lutte acharnée avec les colonies américaines et leur concurrence déloyale, que le jeune officier Horatio Nelson partait réprimer.

Cette Angleterre, paisible et agreste, frappe le voyageur qui débarque du continent et a déjà été saisi à la vue de ces navires de guerre qui montent la garde tout au long des côtes sud et est de l'Angleterre. La Rochefoucauld donne cette description : « Voyez sur le pas de leurs portes les hommes, les femmes et les enfants se reposant des travaux des jours, offrant à leurs amis, à leurs connaissances, aux passants, de la bière, des gâteaux et du punch. Joignez à ce tableau rustique un riche fond de peupliers, d'arbres, de maisonnettes, dominés par les nombreux clochers de la grande Cité ; ajoutez-y ces carrioles légères, ces chevaux à jambes de cerfs, ces jeune gens si lestement vêtus, ces amazones dont le casque de gaze ne laisse voir que la blancheur et la réserve, et vous jugerez si le reste du monde peut offrir une route plus variée, plus belle, plus pittoresque », de ce pays qu'il découvre lors de son voyage. Il n'a pas vu le côté moins « pittoresque » des mines de charbon du nord, des mines de fer de Birmingham, des forges du Shropshire ou du pays de Galles, où les ouvriers s'épuisent à fondre les canons qui arment la flotte anglaise.

Londres est au centre de toute cette activité et compte cinq cent mille habitants à l'avènement de George III, répartis entre la Cité, le centre financier, et les quartiers ouest, domaines de la nouvelle aristocratie, et ceux de l'est où s'entassent les petits commerçants et les ouvriers. Dans les salons de l'aristocratie des quartiers de Pall Mall, de Saint James Square ou de Piccadilly, les fêtes succèdent aux fêtes dans un protocole un peu rigide qui va jusqu'à dessiner des marques sur le plancher de la salle de bal pour indiquer les figures aux danseurs. Le luxe

Horatio Nelson, célèbre par sa mort légendaire à Trafalgar et par la colonne qui porte son nom, fut l'égal de Napoléon dans le duel homérique qui opposa la France à l'Angleterre à la fin du XVIII^e siècle. Mais quel est l'homme qui se cache derrière ces images de gloire ?

En novembre 1770, un jeune garçon de douze ans, fils d'un modeste pasteur, embarque sur le *Raisnable* en qualité de midshipman. Tout frêle qu'il est, la dure vie à bord des navires de guerre de Sa Majesté britannique le séduit. Très vite, ses prodigieuses qualités de marin sont remarquées : c'est le début d'une carrière qui s'achève en apothéose lorsque, en octobre 1805, l'amiral Nelson monte sur le *Victory* et prend le commandement de la flotte anglaise.

Mais Nelson n'est pas seulement un marin génial. C'est aussi un grand politique, étroitement mêlé aux destinées de l'effarant royaume de Naples ballotté dans la tornade qui bouleverse l'Europe napoléonienne. Et c'est aussi — et peut-être surtout — un grand amoureux, que la rencontre avec la stupéfiante Emma Hamilton va conduire au paroxysme de la passion, au scandale des aristocrates mais pour la joie du peuple d'Angleterre qui a fait de son héros l'égal du roi.

La mer, le pouvoir, l'amour : toute la vie de Nelson est là, aux prises avec ces forces bouillonnantes.

Spécialiste de l'histoire et de la littérature anglaises, professeur à la Sorbonne, Jacques de Langlade a publié des biographies de Brummell (Presses de la Renaissance, 1984), Dante Gabriel Rossetti (Mazarine, 1985) et Oscar Wilde (Mazarine, 1987).



Le HMS *Victory* sous grand pavois, en rade de Portsmouth.



9 782856 165782

Michel Méline
graphiste

150 F
ISBN 2-85616-578-8
H 60-3626-3

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

