



L'odyssée d'un Acadien dans les marines américaine et française

Raymond Douville

Number 18, 1953

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1080051ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1080051ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Douville, R. (1953). L'odyssée d'un Acadien dans les marines américaine et française. *Les Cahiers des Dix*, (18), 85–114. <https://doi.org/10.7202/1080051ar>

L'odyssée d'un Acadien dans les marines américaine et française

Par RAYMOND DOUVILLE

Nous voudrions esquisser à larges traits, dans les pages qui suivent, la vie et les aventures d'un marin acadien, né peu d'années avant la tragédie du grand dérangement, qui bourlingua dans à peu près tous les ports d'Amérique, servit comme lieutenant de marine lors de la Révolution américaine, combattit sous De Grasse et de Vaudreuil dans les mers des Antilles, et mourut en mer commandant d'un navire de la flotte que dirigeait Villaret-Joyeuse dans un combat contre les Anglais en 1794.

* * *

Pierre Douville (à qui, malgré la similitude de nom, l'auteur de cette étude n'est nullement apparenté), naquit à Louisbourg le 9 août 1745. Ses parents, François Douville et Marie Roger, étaient des Acadiens de vieille souche. Plus heureux que bien des compatriotes, ils purent, lors de l'exil forcé de 1755, s'enfuir aux îles Saint-Pierre et Miquelon avec leurs enfants.

Originaire de Saint-Denis-Le-Gatz, évêché de Coutances, en Normandie, François Douville s'était établi dans l'île Saint-Jean vers 1720, en même temps que son beau-père, Gabriel-Louis Roger, originaire de La Rochelle. De son épouse Marie Roger, François Douville aura quatre fils et quatre filles.⁽¹⁾

Le recensement des habitants de Saint-Pierre-du-Nord pour 1752 signale François Douville comme « habitant pêcheur, navigateur et

(1) Le recensement de La Roque de 1752 mentionne quatre fils et trois filles : Françoise, 18 ans, Louise, 14 ans, et Marguerite, 8 ans. L'état-civil de l'île Saint-Jean signale à la date du 5 février 1726 la naissance d'une autre fille, Anne-Marie, née le 18 janvier précédent, et qui, le 24 janvier 1751, devait épouser Jean Bugauld, fils de Joseph Bugauld et de Marie-Josèphe Landry.

laboureur. Le terrain où ils sont établis est situé au lieu de Nigeagant où ils ont fait un défriché, où ils ont semé 60 boisseaux de blé froment et du guéret pour autant. Ils ont un autre terrain au lieu appelé le fond des Etangs où il y a un moulin à blé, ledit terrain où est leur moulin leur a été accordé par une permission de Monsieur de Bonnaventure en date de 1750, et le premier et celui qui suit leur ont été accordés par Messieurs de Pensens et Pottier Dubuisson dont ils ont les concessions en date de 1736. Ledit terrain qui suit et qui leur appartient est situé au lieu appelé la Pointe au Havre Saint-Pierre-du-Nord où ils ont fait un défriché pour un jardin et le restant leur sert de grave pour la morue. Ils ont un bateau et deux chaloupes à pêche. Ils ont été incendiés et ils ont perdu tous leurs effets et leur maison qui a été consumée par le feu ».⁽²⁾

Il y a probablement lieu d'identifier ce François Douville avec le « Sieur Douville » mentionné dans un document publié dans la *Collection de Documents historiques relatifs à l'histoire de la Nouvelle-France*, ce « Sieur Douville » étant donné comme habitant de l'île Saint-Jean, et, parti le 30 mai de son habitation, « est arrivé aujourd'hui à Québec dans son bateau avec sa famille; il a abandonné son habitation sur l'avis qu'il a eu que les Anglais devaient venir en ladite île sous peu... »

S'il s'agit du même François Douville, on peut dire que ses enfants avaient appris de bonne heure à avoir le pied marin. Après la cession du Canada à l'Angleterre, Pierre Douville continua à naviguer entre les îles Saint-Pierre et Miquelon et les côtes de la Nouvelle-Angleterre. En 1770, il établit un comptoir commercial à Pawtucket, près de Providence. Sans qu'il s'en doutât au début, sa carrière militaire allait commencer.

Le 9 septembre 1775, par l'entremise de Nicholas Cooke, gouverneur du Rhode-Island, il proposa au général Washington d'entreprendre un voyage en France, plus précisément à Bayonne, pour aller chercher un chargement de poudre, dont l'armée continentale avait

(2) *Rapport des Archives Canadiennes pour 1905*, II, 137.

alors un pressant besoin.⁽³⁾ Dans sa lettre à Washington, le gouverneur Cooke appuyait fortement cette proposition et ajoutait que le marin Pierre Douville était « *everyway well qualified and to be depended upon for the execution of the plan* ». Le 26 septembre suivant, le gouverneur revenait à la charge et, parlant de Pierre Douville, déclarait : « *his ability and integrity were perfectly relied on there* ». De ses quartiers généraux à Cambridge, Washington répondit : « *that the voyage was what he should approve and recommend, and should be glad to see it executed* ». ⁽⁴⁾

Mais le voyage n'eut pas lieu. Le gouverneur du Rhode-Island avait en vain sollicité l'appui financier des autorités du Connecticut pour l'affrètement d'un navire.

Pierre Douville était déjà à cette époque enrôlé dans la marine américaine. Le 13 juin précédent, il avait été nommé lieutenant en second d'une corvette de guerre de douze canons, sous les ordres du commodore Abraham Whipple, et prit part, deux jours plus tard, à un engagement qui eut pour résultat la capture de l'équipage d'un navire de transport anglais. Le 22 décembre, il fut assigné en qualité de second lieutenant sur le navire-amiral *Alfred*, de vingt-huit canons, sous le commandant-en-chef Esek Hopkins et prit part à l'expédition qui quitta Cape Henlopen le 17 février 1776 et amena la capture des forts Montagu et Nassau, dans l'île de New-Providence, ainsi que la prise de la ville de Nassau. Au retour, l'*Alfred* eut un engagement avec le navire britannique *Glasgow* et arriva à Providence le 25 avril. Le 22 octobre suivant, ce navire fut placé sous le commandement du capitaine John Paul Jones, et Pierre Douville, toujours second lieutenant, partit vers une région qu'il connaissait bien, celle du Cap-Breton. Le navire revint au port de Boston le 10 décembre, traînant à sa suite sept prises anglaises.

⁽³⁾ Au cours de cette année 1775, on avait organisé "un commerce interlope d'armes et de poudre entre la France et les Colonies-Unies, d'ordinaire par la voie des Antilles". Marcel Trudel, *Louis XVI, le Congrès américain et le Canada*, p. 113.

⁽⁴⁾ Notes manuscrites de Asa Bird Gardner, à la *Rhode Island Society of the Cincinnati*; Nicholas Cooke, *Revolutionary correspondence of Governor Nicholas Cooke* (Proceedings of the American Antiquarian Society, Boston, 1927.)

Le lieutenant Douville avait alors trente-et-un ans. Ses connaissances approfondies de la navigation le long des côtes canadiennes faisaient de lui un guide précieux pour les opérations militaires, et on allait bientôt utiliser à fond son expérience.

* * *

Après un voyage de quatre-vingt-sept jours sur l'Atlantique, la flotte française commandée par le comte d'Estaing arriva dans la baie Delaware le 8 juillet 1778, à l'endroit d'où l'amiral Howe était parti quelques jours plus tôt pour aller prêter main forte à l'armée qui assiégeait New-York. La flotte de Howe ne comprenait que six navires de soixante-quatre canons, trois de cinquante et deux de quarante. Celle de d'Estaing, beaucoup plus considérable, pouvait facilement aller à sa rencontre et engager la bataille. C'est d'ailleurs ce qui fut proposé par les autorités militaires, alors réunies en congrès à Philadelphie. Mais lorsqu'on eut appris de source sûre la position exacte de la petite escadre de l'amiral Howe, non loin de Sandy-Hook, on dissuada d'Estaing d'entreprendre de l'y suivre, car les lourds vaisseaux français risquaient de s'échouer, s'ils n'étaient guidés par des marins connaissant ces eaux.

Le 17 juillet, Washington écrivit au major-général John Sullivan, commandant de la milice du Rhode-Island, pour lui demander de se mettre immédiatement en relation avec le lieutenant Douville et de l'envoyer, en raison de ses connaissances en navigation côtière, sur le navire du comte d'Estaing pour servir de pilote.

Sous sa direction, la flotte française quitta le port de Newport, le 29 juillet, et partit à la rencontre des vaisseaux de l'amiral Howe. Pendant ce temps, le général Sullivan avait levé des troupes de terre dans le Massachusetts, le Rhode-Island et le Connecticut, et il enrôla de la sorte plus de cinq mille soldats, tellement l'arrivée des navires français avait donné courage à la population. En plus, deux brigades de l'armée continentale furent ajoutées, sous le commandement de La Fayette. Toute cette armée improvisée devait prendre place sur des barques

spécialement construites à cette fin et longer les côtes pour aller secourir l'armée navale de d'Estaing. Ce dernier commença ses opérations le 5 août. Deux de ses vaisseaux s'approchèrent de quatre frégates ennemies, non loin de Prudence Island, et s'en emparèrent. Deux autres petits navires anglais furent coulés. Malheureusement, les troupes improvisées n'arrivèrent que quelques jours plus tard, ce qui donna le temps à l'amiral Howe de demander du secours. Dix navires s'amènèrent de New-York, et Howe put ainsi repousser les vaisseaux français sur la côte de Newport. Au lieu de s'ancre dans ce port, comme le lui avait conseillé le général Sullivan, d'Estaing reprit la mer, commettant ainsi une faute de tactique qui lui fut fort reprochée par la suite. Car dès qu'il eut pris la haute mer, il essuya une rude canonnade, et plusieurs de ses navires, dont le vaisseau-amiral, sur lequel il se trouvait lui-même ainsi que le pilote Douville, furent endommagés. On peut se demander ce qui serait arrivé à la flotte française si elle n'avait eu pour la diriger dans le dangereux estuaire un pilote expérimenté, qui réussit à ramener intacte au port de Newport, dans la journée du 20 août, la flotte de d'Estaing. La conduite de Douville n'avait certainement pas laissé à désirer, puisque cinq jours plus tard il était promu au rang de premier lieutenant de marine.

Nous n'avons pas ici à nous immiscer dans le récit des dissensions de tous genres qui éclatèrent entre le comte d'Estaing et les généraux de terre, dont La Fayette, Greene et Sullivan, à la suite du revers essuyé par la flotte française. Disons seulement que les généraux Greene et La Fayette cherchèrent à persuader d'Estaing d'entreprendre sans tarder une autre tentative contre les forces anglaises de terre, assaut auquel d'Estaing aurait pu apporter une aide précieuse en empêchant la flotte anglaise d'effectuer un débarquement de troupes et de munitions. D'Estaing était disposé à accéder à cette demande, mais les officiers français qui l'accompagnaient le persuadèrent de se conformer plutôt aux ordres de son gouvernement, et de faire réparer les avaries des vaisseaux avant d'entreprendre une autre ba-

taille. Greene et La Fayette eurent la mission de faire part aux chefs de l'armée américaine de la subite décision prise par le comte d'Estaing. Une pétition en bonne et due forme fut adressée à ce dernier, pétition que La Fayette toutefois, par courtoisie pour son collègue, refusa de signer. Dans la nuit du 23 août, d'Estaing donna l'ordre au lieutenant Douville de conduire l'escadre française dans le port de Boston.

* * *

Ainsi se termina la première phase des aventures du marin acadien au service de la marine française.

Le lieutenant Douville retourna à Pawtucket, et y demeura jusqu'au mois d'août 1780, alors qu'il fut appelé de nouveau à servir sous les drapeaux du roi de France. Comme tous les marins, il était heureux d'avoir un peu de répit au sein de sa famille, d'autant plus que tout le Rhode-Island était désorganisé par la guerre et le passage des troupes, et que l'hiver de 1779-1780 fut un des plus rigoureux qui puissent être. A tel point que toute la baie de Narragansett gela d'une rive à l'autre. Les troupes britanniques ayant détruit toutes les forêts de l'état du Rhode-Island, les habitants étaient réduits à des expédients de toutes sortes pour chauffer leurs maisons. A Newport, au cours de cet hiver, le bois se vendait vingt dollars la corde. La nourriture était aussi extrêmement rare, les troupes en absorbant la plus grande partie. Le maïs se vendait quatre dollars le boisseau et les pommes de terre, deux dollars. Une taxe spéciale qui devait rapporter au moins dix mille dollars fut imposée pour aider les familles pauvres.⁽⁵⁾ Quand de tels événements se produisent, un militaire, même le plus zélé au service de son pays, est heureux d'être au milieu des siens.

* * *

A la suite du voyage de La Fayette en France en 1779, une nou-

⁽⁵⁾ Benson J. Lossing, *The Pictorial Field-Book of the Revolution*, New York, 1855, I. 653; Ross, *Historical Discourse*, p. 59.

velle escadre française, sous le commandement de l'amiral Ternay, quitta le port de Brest en avril de l'année suivante, et atteignit les côtes américaines, au large de la Virginie, le 4 juillet. Le 10 suivant, dans la soirée, l'escadre de Ternay faisait son apparition en rade de Newport. De grandes manifestations eurent lieu pour saluer l'arrivée du général Rochambeau et de ses troupes. Les jours suivants, les chefs des armées française et américaine étudièrent leurs plans d'action, qui furent toutefois désorganisés par l'arrivée soudaine d'une escadre anglaise. Lorsqu'il eut appris l'envoi par la France de l'escadre de Ternay, le cabinet britannique envoya aussitôt six vaisseaux de guerre, sous le commandement de l'amiral Graves, pour aller prêter main-forte à l'amiral Arbuthnot, qui commandait l'escadre anglaise le long des côtes américaines. Graves arriva en vue de New-York dix jours après l'arrivée de Ternay à Newport, et les vaisseaux anglais se disposèrent aussitôt à faire le blocus de Newport, dans la baie de Narragansett.

De nouveau, Washington et La Fayette eurent recours à la science nautique du lieutenant Douville pour guider l'escadre française dans les eaux territoriales. Ce dernier prit place à bord du vaisseau-amiral *Duc de Bourgogne*, avec le titre de lieutenant de vaisseau spécial. L'amiral Ternay étant mort le 15 décembre 1780 à Newport,⁽⁶⁾ il fut remplacé à la tête de l'escadre par le comte de Barras. Le 1er mars 1781, le lieutenant Douville quitta le *Duc de Bourgogne* et fut transféré sur le *Neptune* pour guider les navires qui avaient reçu l'ordre d'aller, sous la direction du chevalier des Touches, livrer bataille à un groupe de navires anglais commandés par Arbuthnot, au large des eaux de la Chesapeake. Les navires français revinrent à Newport le 26 mars suivant, après avoir livré une courte bataille sans importance, et Douville retourna à bord du *Duc de Bourgogne*.

(6) Le chevalier de Ternay fut inhumé dans l'église de la Trinité à Newport. Par ordre de Louis XVI, une plaque commémorative fut érigée dans l'église. Un monument lui a été élevé dans le cimetière, en 1873, par ordre du gouvernement américain. (Allan Forbes et Paul F. Cadman, *France and New England*, Boston, 1927, II, 49; Baron Ludovic de Contenson, *La Société des Cincinnati de France et la Guerre d'Amérique, (1778-1783)*, p. 270).

Les autorités décidèrent que l'escadre du comte de Barras irait rejoindre, à l'entrée de la baie Chesapeake, celle de l'amiral De Grasse, qui revenait des Indes Occidentales pour tâcher de livrer aux navires anglais une bataille décisive. La connaissance que Douville possédait des côtes américaines fut d'un précieux secours à l'escadre qui put éviter, en longeant les côtes, une rencontre redoutée avec l'escadre beaucoup plus nombreuse de l'amiral Graves qui patrouillait aux alentours de la baie, cherchant à empêcher la jonction des deux escadres françaises. Un témoin oculaire, lieutenant sur un des navires de l'amiral De Grasse, relate ainsi dans son journal l'arrivée des vaisseaux de Barras :

« Nous mouillâmes à 8 heures du soir sur le cap Henry à peu près au même endroit où nous avons déjà fait la première station. Nous trouvâmes à l'entrée de la baie M. de Barras mouillé, ayant sous ses ordres huit vaisseaux : le *Duc de Bourgogne*, de 80, le *Neptune*, de 80, le *Conquérant*, de 74, l'*Ardent*, de 64, l'*Eveillè*, de 64, le *Jason*, de 64, la *Provence*, de 64, et le *Romulus*, de 50. Ce général, l'ancien de M. De Grasse, avait eu le désagrément de se voir passer sur le corps par un brevet de lieutenant-général, tandis qu'il n'était que chef d'escadre, ce qui devait naturellement lui donner une répugnance bien grande à venir servir sous ses ordres, surtout étant libre d'agir en chef avec sa division dans la Nouvelle-Angleterre. Mais ce preux chevalier, par un patriotisme peu commun dans ce siècle, ne considérant que le bien de l'état, et l'avantage certain qui résulterait de la jonction de ses forces à celles de M. De Grasse, était parti de Newport avec un convoi chargé de mâtures et de provisions, et avait fait route pour la baie de Chesapeak (sic), au risque de rencontrer l'armée du général Graves. C'est son escadre que l'on avait signalée le 10, de l'avant à nous ». ⁽⁷⁾

Il n'entre pas dans les cadres de ce travail de relater en détail les péripéties de cette fameuse bataille, qui a fait d'ailleurs l'objet de

⁽⁷⁾ Joachim Du Perron, *Journal particulier d'une campagne aux Indes Occidentales (1781-1782)*, pp. 131-132.

nombreux articles et de savants ouvrages de la part d'historiens bien documentés pour traiter ce sujet. La capitulation de Yorktown a porté un coup fatal à l'emprise de l'Angleterre sur ses colonies révoltées de la Nouvelle-Angleterre. Et l'armée navale de l'amiral De Grasse a probablement été le facteur principal de la reddition de Cornwallis, comme d'ailleurs Washington lui-même l'écrivait à l'amiral français, au lendemain de la victoire : « La reddition d'Yorktown, qui a valu tant de gloire et de profit aux alliés, et dont l'honneur revient à Votre Excellence, a dépassé de beaucoup notre attente la plus présomptueuse. La supériorité maritime des Anglais en général, avant votre arrivée, leur donnait, dans le Sud, l'avantage décisif de transporter rapidement leurs troupes et leurs approvisionnements; de notre côté, nos renforts avaient à parcourir, par terres, d'immenses distances.... »

Un biographe de l'amiral De Grasse a pu écrire avec raison : « L'histoire de De Grasse, si elle se terminait à la prise de Yorktown, finirait en beauté, dans une lumière d'apothéose. Par malheur pour lui, il n'en fut pas ainsi. Il avait contribué, de toutes ses forces, au triomphe de la cause qu'on l'avait envoyé soutenir. Mais il n'avait pu empêcher la réunion des deux amiraux réunis, Hood et Rodney, réunion qui allait lui être funeste ». ⁽⁸⁾

Cette allusion a trait à la fameuse bataille des Saintes, si désastreuse pour l'armée française. Le lieutenant Douville continua à faire partie de l'escadre de Barras, à bord du *Duc de Bourgogne*, qui se joignit au groupe de navires de De Grasse, pour gagner les Indes Occidentales, où l'amiral espérait opérer la jonction de ses forces navales avec celles de l'amiral espagnol don Solano, pour livrer bataille aux forces anglaises.

M. de Barras, malade, prit place le 27 mars 1782 sur *La Concorde* qui ramenait en France un groupe d'officiers blessés. En mettant ordre à ses affaires, il remit au lieutenant Douville la lettre d'appréciation suivante :

(8) G. de Raulin, *De Grasse, libérateur de l'Amérique*, Paris, 1944, p. 11.

« Nous Lieutenant général des Armées navales, Commandant de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis, certifions que M. Douville, lieutenant dans la Marine des Etats-Unis de l'Amérique, a servi pendant près de deux ans en qualité de Lieutenant de Vaisseau et de pratique des côtes de la Nouvelle Angleterre, à bord du vaisseau du Roi le *Duc de Bourgogne*, sous nos ordres immédiats, et sous ceux des Généraux qui nous ont précédé dans le commandement de l'escadre stationnée sur les côtes de l'Amérique septentrionale, et nous déclarons avoir toujours été parfaitement satisfait de ses services, comme officier de mer, comme homme de guerre, et comme pratique des côtes du nord de l'Amérique. — A bord du *Duc de Bourgogne*, dans la Baye du fort Royal de la Martinique, le 24 mars 1782. Signé : BARRAS ». ⁽⁹⁾

Le lieutenant Douville était à bord du *Duc de Bourgogne*, lors de la bataille des Saintes. Son navire faisait partie de l'escadre de M. de Vaudreuil, ⁽¹⁰⁾ que De Grasse avait nommée deuxième escadre ou avant-garde, et qui comprenait douze navires. Au total, les trois escadrilles françaises, composées de trente vaisseaux, allaient livrer bataille aux trente-six navires des escadres anglaises. La supériorité des Anglais, en nombre, en tonnage et en canons était considérable. Malgré tout, les spécialistes de l'histoire navale française sont d'avis que l'amiral De Grasse aurait dû remporter la victoire. Le chroniqueur dont nous avons déjà parlé, Joachim Du Perron, qui a assisté à toute la bataille des Saintes, résume en ces mots les raisons de la défaite de la marine française : « Ainsi finit cette terrible journée, monument éternel des vices fondamentaux de la marine française : l'ignorance et l'insubordination ». ⁽¹¹⁾

⁽⁹⁾ Extrait des Archives de la Marine française.

⁽¹⁰⁾ Louis-Philippe de Rigaud, marquis de Vaudreuil, né à Rochefort en 1724, mort à Paris en 1802. Fils de Louis-Philippe de Rigaud et de Catherine-Elizabeth Le Moyne de Sérigny. En 1759, commandant la frégate *L'Aréthuse* et ramenant un convoi du Canada, il dut engager le combat avec deux navires anglais et dut se rendre, blessé et ayant eu 50 hommes tués ou blessés avec lui. Le convoi toutefois put continuer sa route. Son frère cadet, Louis, commandait le *Sceptre 80* au combat devant Yorktown. (Baron de Contenson, op. cit., p. 276).

⁽¹¹⁾ Joachim Du Perron, op. cit., p. 269.

Si ce jugement est fondé, le lieutenant Douville prenait ainsi un avant-goût de ce qu'il allait connaître, lorsqu'il serait appelé à combattre sous les drapeaux de la République, dix ans plus tard.

L'amiral De Grasse ayant été fait prisonnier et conduit en Angleterre, de Vaudreuil prit la direction des opérations et s'occupa à grouper les restes de l'escadre, soit vingt-cinq navires. Après quelques escarmouches sans conséquence avec des groupes de navires britanniques, il s'occupa à renvoyer en France ceux des navires qui n'étaient pas trop avariés. Il garda lui-même treize vaisseaux, ordonna au lieutenant Douville d'embarquer à bord de son propre navire, *Le Triomphant*, et il leva l'ancre pour gagner Boston, où il arriva le 10 août, après avoir en cours de route livré quelques batailles isolées aux navires ennemis qui se trouvaient sur son passage.

De Vaudreuil patrouilla les côtes de la Nouvelle-Angleterre jusqu'à l'automne de 1782, car il semblait que la présence de sa flotte dans les parages suffisait à éloigner les restes de l'escadre anglaise. Après ces opérations au cours desquelles, une fois de plus, les connaissances du lieutenant Douville furent fort utiles aux manoeuvres de la flotte, de Vaudreuil appareilla pour les Antilles, et donna congé à son pilote. Douville avait demandé de continuer à faire partie de l'escadre de M. de Vaudreuil. Mais les opérations militaires des navires français pour aider la libération des colonies américaines étant terminées, le commandant ne pouvait le garder. Il lui en donna les raisons dans la lettre suivante qu'il lui remit avant le départ de la flotte : ⁽¹²⁾

« Boston, le 2 décembre 1782.

« Il n'est pas en mon pouvoir, Monsieur, de faire continuer vos appointements du moment que vous êtes désarmé. Mais je mettrai votre demande sous les yeux du Ministre qui seul peut l'ordonner. Je serais charmé que votre santé et vos affaires vous permissent de suivre, sur l'escadre du Roi, vos services qui dans ce cas n'auraient aucune interruption.

(12) Extrait des Archives du Ministère de la Marine.

« Les officiers généraux sous les ordres desquels vous avez servi depuis plus de deux ans ont tous témoigné leur satisfaction de votre zèle et je regrette beaucoup d'avoir été si peu de temps à profiter de votre bonne volonté et de vos talents.

« Dans toutes les circonstances où vous croirez, Monsieur, que je puisse vous être bon à quelque chose, vous pouvez m'employer; je m'estimerai heureux d'être utile à un officier de votre mérite et de vous témoigner le bien sincère attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être, Monsieur, votre très humble et très obéissant serviteur,

(Signé) *le Marquis de Vaudreuil*

« A Monsieur Douville ».

* * *

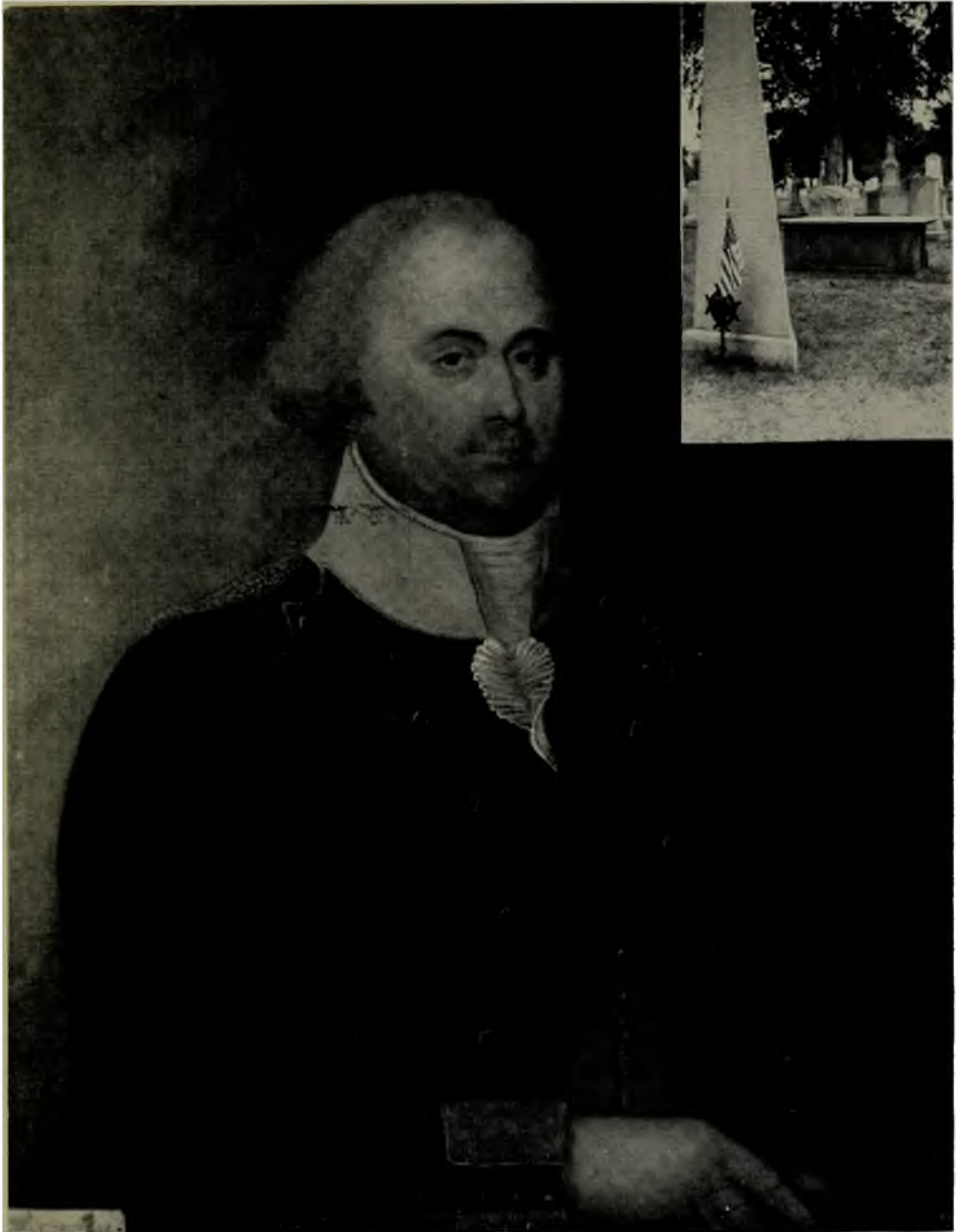
Le lieutenant Douville retourna à la vie privée, après une carrière militaire navale de huit ans et sept mois au service de la nouvelle nation américaine. Il revint à sa maison de Pawtucket, où il avait établi sa famille.

Le 26 juillet 1778 il avait épousé, à l'église Saint-Jean de Providence, Cynthia Aborn, fille du colonel Samuel Aborn, établi à Warwick, R.-I., et qui avait été député de l'Assemblée générale provinciale en mai 1772. Le colonel Aborn avait commandé un régiment de milice à Pawtucket, du 7 décembre 1776 au 7 février 1777.⁽¹³⁾

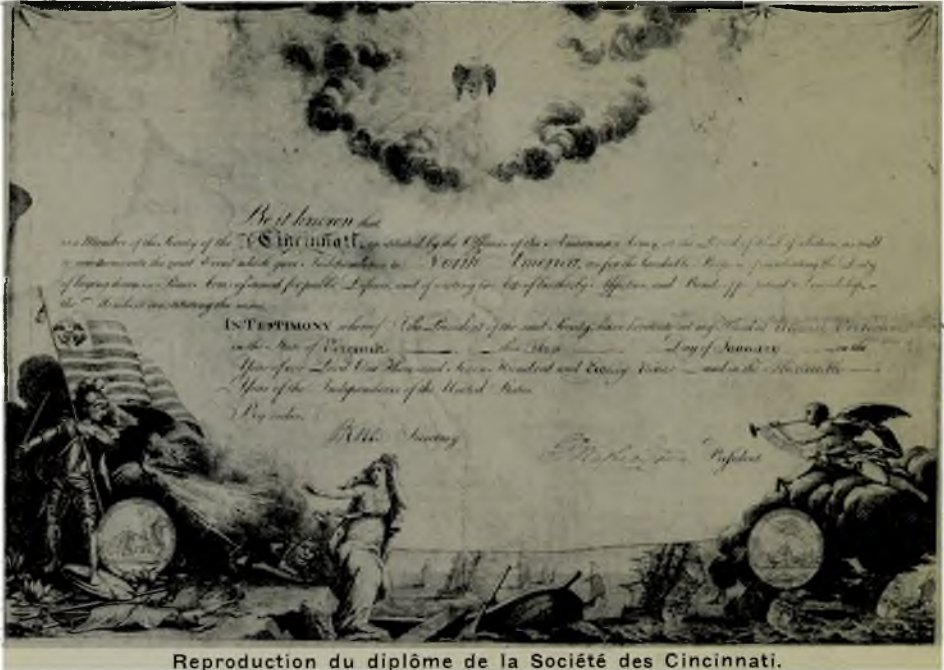
Lorsqu'il revenait à son foyer de Pawtucket, entre deux courses en mer, Pierre Douville avait souvent l'occasion de recevoir chez lui des militaires de l'armée de La Fayette, heureux sans doute de pouvoir converser dans leur langue maternelle. Le commissaire Claude Blanchard, dans son *Journal de Campagne de la guerre d'Amérique*,⁽¹⁴⁾ parle en ces termes d'une visite qu'il fit au domicile de Pierre Douville : « Le 23 (novembre 1780), par un temps assez beau, je fus à

⁽¹³⁾ Dans une lettre au major général Charles Lee, datée de Prospect Hill, en face de Boston, le 5 septembre 1775, le brigadier général Nathaniel Greene lui recommandait le colonel Aborn comme "a gentleman of good character and a family of distinction". (Notes manuscrites de Asa Bird Gardner).

⁽¹⁴⁾ Claude Blanchard, *Guerre d'Amérique (1780-1783), Journal de Campagne*, Paris, Librairie militaire de J. Dumaine, 1881, pp. 57, 61-62.



Portrait de Pierre Douville, conservé à l'Université Brown, de Providence, R.I. En médaillon, monument funéraire élevé à sa mémoire au Swan Point Cemetery, Pawtucket, R.I.



Reproduction du diplôme de la Société des Cincinnati.

PAR ORDRE DU MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES,

le Conseiller d'Etat Directeur de la Comptabilité générale
 certifie que des registres matricules ou documents conservés aux Archives de la ville
 et des Colonies a été extrait de ce qui suit :



La médaille des Cincinnati.

NOM ET SURNOM	DETAIL DES SERVICES
<p>Douville (Pierre) né le 1747 à Louisbourg, fils de François Douville et de Marie Roge, Marie le 26 Juillet 1748</p>	<p>Lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe de la Marine des Etats Unis d'Amérique. Lieutenant de vaisseau de 1^{re} classe Marine française, le 13 Janvier 1793 Capitaine de vaisseau le 25 Février 1794 Mort à la suite des blessures par lui reçues, en commandant le vaisseau l'Espérance dans le combat le 12 Mars 1791</p>

Extrait des états de service de Pierre Douville, au Ministère de la Marine.

trois ou quatre lieues de Providence et je vis de grands terrains nouvellement défrichés et plusieurs maisons bâties depuis peu. Le canton deviendra riche et se peuplera successivement. Je dinai à Patuxet chez M. Dourville (sic), canadien et lieutenant dans la marine américaine. Il s'était marié dans ce village où il avait de la considération; il me fut fort utile pour la coupe de bois dont j'étais chargé. Il avait été employé sur l'escadre de M. d'Estaing et M. de Ternay lui avait donné de l'emploi à son bord ».

Il semble que le commissaire Blanchard séjourna chez Pierre Douville une partie du temps qu'il fut occupé à la coupe de son bois : « Je finis, écrit-il plus loin dans son *Journal*, le 31 (décembre 1780) la coupe de mon bois; mon marché était de 2,000 cordes. Je fus très occupé ces derniers jours de l'année. Je payai les soldats qui avaient travaillé sous mes ordres et je leur fournis les moyens de retourner à Newport. J'en retins cependant quelques-uns pour une autre coupe de bois que j'allais entreprendre ».

Revenu à la vie civile, Pierre Douville s'occupa à reprendre son commerce maritime. Il construisit une corvette, qu'il baptisa *Cynthia*, d'après le nom de son épouse, et fit à son bord plusieurs voyages aux Antilles, région avec laquelle s'intensifiait le commerce de la jeune nation américaine. Au retour de son premier voyage, il eut le plaisir et la satisfaction d'apprendre que ses services militaires n'avaient pas été oubliés. Le 5 octobre 1784, il était nommé membre fondateur de la *Society of the Cincinnati*, ordre destiné à récompenser ceux qui s'étaient illustrés au cours de la guerre de l'Indépendance.⁽¹⁵⁾

De cet honneur exceptionnel, recherché par tous les militaires qui avaient pris part aux opérations guerrières et qui était pour eux une sorte de Croix de Saint-Louis, il convient de dire un mot. Le baron de Contenson a donné les biographies de nombreux militaires français et

(15) La Société des Cincinnati a été fondée le 10 mai 1783, et les premiers membres furent nommés le 5 octobre 1784. Washington en fut le premier président. L'insigne qui lui sert de symbole a été dessiné par le major L'Enfant, qui réalisa également le projet original du diplôme qui allait être délivré aux membres de la Société.

de quelques Canadiens de naissance⁽¹⁶⁾ engagés dans la marine française qui ont obtenu la Croix et le diplôme de l'Ordre des Cincinnati. Le nom de Pierre Douville n'y figure pas. C'est que Pierre Douville n'était pas considéré comme un membre de la marine française, même si ses services ont été utilisés par les amiraux français. Douville était membre de la marine américaine, et c'est comme tel qu'il a obtenu la Croix de l'Ordre des Cincinnati. D'origine acadienne, il est un des rares Acadiens de naissance à l'avoir obtenue.

* * *

Nous possédons peu de renseignements sur les allées et venues de Pierre Douville au cours des huit années suivantes. Nous savons seulement qu'il alla s'établir à Warwick, R.-I., vers 1785,⁽¹⁷⁾ puis, en 1787, amena sa famille aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Le 30 août 1785, eut lieu aux Iles le mariage de son frère, Philippe-Charles, avec Marie-Julienne Le Tourneur.⁽¹⁸⁾ Pierre Douville est présent et signe à l'acte du registre paroissial. Le 28 juin 1786, il est parrain du premier-né de son frère, et au registre on lui donne le titre de « Lieutenant de Vaisseau des Etats-Unis, Chevalier de l'Ordre de Cincinnatus ». Le 13 juillet 1788, il fait baptiser aux Iles son propre fils, baptême ainsi inscrit à l'acte de catholicité : « 13 juillet 1788, baptême de Charles-Laure Douville, né à Rhodes Island, Nelle Angleterre, le 14 avril 1786, de Pierre Douville, Lieutenant de Vaisseau des Etats-

(16) Entr'autres : *Louis Céloron de Blainville*, qui fut fait prisonnier à la capitulation de Charlestown en mai 1780 et ne fut relâché qu'en novembre 1782. *Louis-Gaspard Le Gardeur de Repentigny*, né à Québec en 1753. Il était à bord du *Northumberland*, sous les ordres de De Grasse en 1781, puis du marquis de Vaudreuil sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre en 1782.

(17) Sa mère, Marie Roger, mourut en cette année 1785, âgée de 75 ans, et fut inhumée à l'île Saint-Pierre. (Reg. des Iles Saint-Pierre et Miquelon.)

(18) Marie-Julienne Le Tourneur, née le 15 septembre 1752, à Louisbourg, fille de Pierre Le Tourneur et de Marie Prieur. Des descendants de Philippe-Charles Douville et de Marie-Julienne Le Tourneur existent encore de nos jours. Un de leurs fils, Philippe-Bertrand Douville, né aux Iles Saint-Pierre et Miquelon le 21 septembre 1788, devint maire de Saint-Servan (Ile-et-Vilaine) France. Un fils de ce dernier, Louis-Marie, né à Saint-Servan le 15 février 1826, devint capitaine au long cours, et épousa à Saint-Denis (Ile de la Réunion) en 1855 Julie Henriette O'toole de Leinster. Un de leurs enfants, Gaston, fut secrétaire-général des Colonies en Indochine. Il épousa en 1864, à La Réunion, Blanche Guy de Ferrières, et eut deux filles : Germaine et Marthe. Cette dernière épousa M. Claude Belot de la Hunaudaye, et tous deux résident actuellement en Amérique du Sud. On peut constater que l'esprit d'aventure est resté bien vivace dans cette famille !

Unia, Chevalier de l'Ordre de Cincinnatus, et actuellement armateur, habitant les îles Saint-Pierre et Miquelon, et de Cynthia Aborn, son épouse : Parrain : Philippe-Charles Douville, oncle paternel dudit enfant, Marraine : Delle Françoise Borrinière ». Et le 22 juillet suivant, il fait baptiser un autre fils : Samuel-Joseph, né la veille, ce qui démontre que Pierre Douville avait amené sa famille aux îles, où résidait toute sa parenté.⁽¹⁹⁾

* * *

Vint la Révolution française, dans laquelle Pierre Douville allait jouer son rôle. Il aurait pu rester à l'écart, et continuer son commerce maritime, qui semblait prospère. Mais sans doute confondait-il les principes en matière de révolution, et pour lui les événements qui se passaient en France ne pouvaient conduire qu'à la conquête de la liberté, comme cela s'était produit pour la nouvelle nation américaine.

Le voilà donc repris de la nostalgie de la guerre maritime. Il ramène sa famille à Warwick, retourne seul aux îles Saint-Pierre et Miquelon, et s'apprête à partir pour la France, muni des recommandations suivantes :

« Antoine Nicolas Dandasne Danseville, Lieutenant Colonel d'Infanterie, Commandant et ordonnateur aux îles St Pierre et Miquelon.

« Il est permis à M. Pierre Douville, Capitaine de navire, ancien habitant de Louisbourg, domicilié dans cette colonie, de s'embarquer sur le brick le *Gordon*, capitaine Poidvin, pour aller en France vaquer à ses affaires.

« Certifions à tous qu'il appartiendra que le dit Sr Douville s'est toujours comporté avec honneur et probité.

« En foi de quoi nous lui avons délivré le présent pour lui servir et valoir ce que de besoin.

« A St Pierre, le 29 octobre, l'an 4e de la Liberté.

« (Signé) *Danseville* ».

⁽¹⁹⁾ Pierre Douville eut trois autres enfants : *Pierre*, son aîné, né à Warwick, R.-I., le 19 juin 1781; *Cynthia*, née à Warwick le 28 octobre 1783, et *Marie*, née à Warwick le 22 novembre 1789 et décédée le 30 octobre 1796.

« Nous soussigné certifions que le Sr Pierre Douville, ancien habitant de cette île, qui passe en France dans le seul dessein d'offrir ses services à l'état, possède toutes les qualités qui caractérisent l'honnête homme et le bon citoyen. La marque honorable dont il est décoré par les Américains, et le motif du voyage qu'il entreprend aujourd'hui prouvent également son patriotisme, et si la bravoure, les bonnes moeurs et les talents d'excellent navigateur qui lui sont connus, doivent lui donner des droits à son avancement, il mérite à tous égards et ne peut manquer de l'obtenir.

« St Pierre de Terre Neuve, le 6 novembre 1792,
 « l'an 4 de la République,
 « Le Président de l'Assemblée Coloniale des Iles,
 « St Pierre et Miquelon : BORDOT ».

Le 29 décembre, Pierre Douville est rendu à Paris. Il loge à l'hôtel de Bavière, rue Montmartre, et de là il s'empresse de rendre visite au « Citoyen Monge », Ministre de la Marine, après quoi il lui envoie la lettre suivante :

« Citoyen Ministre,

« Je vous ai remis à votre audience de jeudi dernier, les pièces sur lesquelles je me fonde pour rentrer dans la Marine de la République. Il ne peut me convenir de rester oisif. Je suis venu de St Pierre et Miquelon pour me rendre utile à ma patrie. Vous avez ordonné, citoyen ministre, des armements à Brest sur le pied de guerre. Vous avez besoin d'officiers qui l'aient faite. Veuillez m'employer à ces armements au grade que j'ai occupé. Je suis prêt à m'y rendre et entièrement à vos ordres.

« (Signé) DOUVILLE »,

« (ayant rempli la dernière guerre, les fonctions de lieutenant à bord des vaisseaux *Le Duc de Bourgogne* et *Le Triomphant*.) »

Mais le Ministre ne semble pas pressé. Quinze jours passent, et pas de réponse. Alors Douville fait intervenir Rodrigue, « député extraordinaire des Iles St Pierre et Miquelon », qui rédige un rapport détaillé :

« Pierre Douville, né Français à Louiabourg et résidant à St Pierre de Miquelon depuis la paix, ayant appris la lâche désertion des officiers de la Marine, est passé en France pour servir la République et demande le grade de Lieutenant de vaisseau en exécution de la loi du 18 7bre 1792.

« Cet officier ayant fait toute la guerre d'Amérique sur les vaisseaux des Etats-Unis comme lieutenant de vaisseau et ayant été reçu Chevalier de Cincinnatus, a été employé en la dite qualité de Lieutenant sur les vaisseaux de la république française : le ci-devant *Duc de Bourgogne*, le *Neptune* et le *Triomphant*, depuis le 16 août 1780 jusqu'au 30 9bre 1782. Ce service est constaté par un état signé des Citoyens Redou et Corré de Villeson et un autre par des certificats des généraux Barras et Vaudreuil.

« Le civisme du postulant est attesté d'abord par sa démarche, ensuite par un certificat de l'Assemblée Coloniale des îles St Pierre et Miquelon et par le citoyen Rodrigue, député extraordinaire de cette colonie qui l'annonce comme bon marin, parlant bien l'anglais et le meilleur pratique de l'Amérique et de nos Colonies.

« La loi que réclame Pierre Douville a été rendue en faveur de tous les officiers qui ont obtenu des nouveaux grades ou des avancements à la mer de la part de leurs généraux ou capitaines commandants, et elle veut qu'ils reprennent leur rang d'ancienneté dans le grade auquel ils ont été promus à compter de l'époque de leur avancement et qu'ils soient même promus à des grades supérieurs si leurs cadets ont été avancés. Ce n'est ni un avancement ni un nouveau grade que le citoyen Douville a obtenu en 1780. Il était lieutenant dans la Marine des Etats-Unis et il ne pouvait pas servir sur nos vaisseaux dans un grade inférieur. La loi, dans ce sens, n'est pas applicable pour lui. Mais si elle l'est à tous les marins qui ont été employés pendant la dernière guerre, comme officier auxiliaire, il est alors fondé dans sa demande. En l'accueillant, il faudra pour exécuter la loi le faire d'emblée capitaine de vaisseau, puisque tous les lieutenants de 1780 ont été avancés au 1er janvier 1792, et sa place

sera entre Burgues Missiery et Brueys d'Aigalliers. Le citoyen Douville est un homme fait, qui paraît n'être pas éloigné de la cinquantaine et peut être considéré comme une bonne acquisition pour la Marine de la République. Il demande avec instance à être promptement employé, parce que ses facultés ne lui permettent pas d'attendre longtemps ici la décision de son sort, et il désirerait être attaché de préférence au Département de Brest où il se rendra aussitôt que l'on lui enjoindra ».

Toute la documentation concernant les états de service de Pierre Douville fut finalement envoyée à l'amiral Thévenard, et probablement à sa suggestion, Douville reçut un brevet de lieutenant de vaisseau de la marine française, le 15 janvier 1793. Le 24 février suivant, il s'embarquait sur l'*Achille*, sous les ordres du capitaine Duval,⁽²⁰⁾ qui avait reçu le commandement de trois navires, les deux autres étant le *Tourville* et la *Concorde*, chargés de patrouiller les côtes d'Irlande. C'est au cours de cette croisière que le capitaine Duval, lors d'une tempête, fut tué sur le pont de son navire par une pièce de bois qui l'atteignit en pleine poitrine.

D'après la liste de ses états de service, Douville continua à servir sur l'*Achille* jusqu'au 25 février 1794, alors qu'il fut nommé commandant de l'*Impétueux*, qui faisait partie de l'escadre du contre-amiral Villaret-Joyeuse. Son rêve de commander lui-même un navire battant pavillon français se réalisait.

* * *

Dans la dernière quinzaine du mois de mai 1794, la France attendait d'Amérique un convoi de vivres, qui devait servir à apaiser un peu la cruelle famine qui sévissait à la fois dans les villes et les campagnes. La nouvelle nation américaine, se souvenant de l'aide précieuse que lui avait apportée la France quelque vingt ans auparavant, se montrait généreuse. Le 24 décembre 1793, le contre-amiral Vans-

⁽²⁰⁾ Le capitaine Duval faisait partie, comme Douville, de l'escadre de De Grasse dans les Antilles, en 1781-1782. Il était à bord du *Languedoc*.

tabel était parti avec un groupe de navires et devait se rendre à Norfolk (Virginie), rendez-vous des navires du convoi de vivres. Vans-tabel reprit la mer à destination de Brest, le 2 avril 1794, escortant cent dix-sept vaisseaux, auxquels devaient se joindre quelques jours plus tard un groupe de navires venant des colonies françaises des Antilles.⁽²¹⁾

Le convoi était attendu en France avec impatience. Mais les autorités manifestaient quelque inquiétude, car on savait que l'Angleterre convoitait cette riche proie. L'ennemi connaissait le jour du départ du convoi, la route suivie et la date probable de son arrivée en rade de Brest. Il fallait donc à tout prix empêcher le convoi de tomber aux mains de l'Angleterre.

C'est dans ce but qu'une escadre sortit du port de Brest, le 9 prairial au 11 (20 mai 1794), sous le commandement de Villaret-Joyeuse, un tout nouveau capitaine de vaisseau, disent certains historiens, que l'amitié de Jean Bon Saint-André avait fait amiral.⁽²²⁾ L'escadre française était composée de vingt-cinq vaisseaux de ligne, dont l'*Impétueux*, commandé par Pierre Douville, et le *Vengeur*, commandé par Renaudin. Plus huit frégates et huit corvettes.

« Le 2 mai, l'amiral Howe, à la tête d'une armée navale de 34 vaisseaux de ligne et de 15 bâtiments inférieurs, partit de Spithead pour escorter au large un convoi de 148 voiles à destination des Deux-Indes. Après deux jours de mer, il laissa le convoi suivre sa destination.... L'armée navale, réduite après cette séparation à 26 vaisseaux et 7 frégates, revint au mouillage de Sainte-Hélène, près de Plymouth. Le 5 mai 1794, Howe s'approcha de l'île d'Ouessant, s'assura que nos

(21) Il y eut en tout plus de 170 navires, affirment les chroniqueurs de la marine.

(22) "Je sais que Villaret-Joyeuse est un aristocrate, disait Jean Bon Saint-André à ceux qui critiquaient le choix de sa nomination, mais c'est un brave qui se battra toujours bien" (Hennequin, *Biographie maritime; Victoires et Conquêtes des Français*.) De son côté, un autre historien de la marine, Charles Rouvier, écrivait : "Villaret-Joyeuse s'était déjà distingué dans les mers de l'Inde... Passionné pour la gloire, ambitieux, sans nul doute, il eut peut-être plus de bonne volonté que de talent et de génie; mais il semblait, à tout prendre, digne de mener au feu les marins de la République" (*Histoire des Marins français sous la République (1789-1803)*, p. 145.)

vaisseaux n'avaient pas quitté la rade de Brest, dont ils couvraient les eaux, et se dirigea vers les lieux que devait traverser le contre-amiral Vanstabel, à son retour d'Amérique ». ⁽²³⁾

Un premier engagement entre les deux flottes eut lieu le 28 mai, et se termina à l'avantage des Français. Le 13 prairial (1er juin) allait se livrer « le plus furieux combat qu'ait jamais vu l'Océan, » au dire de Louis Blanc, dans son *Histoire de la Révolution française*.

« La bataille, commencée vers neuf heures du matin, durait encore à deux heures de l'après-midi. Malheureusement, il y eut du côté des Français de lâches défections. Mais ceux de nos vaisseaux qui prirent part au combat le firent avec une audace et un courage extraordinaires. On compta par milliers les morts et les blessés, et nous perdîmes sept de nos bâtiments ». ⁽²⁴⁾

De ce nombre était l'*Impétueux*, commandé par Pierre Douville, fatalement blessé sur le pont de son navire, aux premières heures du combat.

Voici les détails que donne Charles Rouvier ⁽²⁵⁾ sur le rôle de l'*Impétueux* au cours de cette bataille :

« Suivant le *Terrible* beaupré sur poupe, l'*Impétueux* fut rangé à l'honneur par le *Malborough* et un autre vaisseau, qui, se portant sous le vent à lui, engagèrent une lutte opiniâtre, si bien que Douville se trouva entouré d'ennemis qui le canonnèrent surtout en enfilade.

« Blessé grièvement vers 10 heures 15 minutes, il remit le commandement au lieutenant de vaisseau Lacoste, qui reçut lui-même une blessure à la mâchoire. Ce brave officier, ayant fait apposer un appareil sur sa blessure, reprit son poste; mais une abondante hémorragie s'étant déclarée, il fut obligé de remettre le commandement au lieutenant Treillard.

« Pendant ce temps, nos marins se battaient avec acharnement. Vers 10 heures 15 minutes, le feu se déclara dans le petit hunier,

⁽²³⁾ Ch. Rouvier, op. cit., p. 145.

⁽²⁴⁾ *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, Tome XLI, (1929) No 1, p. 5; « Etude documentaire sur le combat du 13 prairial an II, par l'abbé G. Barbotin.

⁽²⁵⁾ *Histoire des Marins français sous la République*, pp. 160-161.

puis le mât de misaine, tombant sur le pont, engagea les canons de ses débris. Un vaisseau anglais à trois ponts aborda l'*Impétueux* de long en long par bâbord, de si près, que les chargeurs s'arrachèrent de leurs écouvillons. Vers 11 heures, le grand mât et le mât d'artimon tombèrent l'un après l'autre.

« L'héroïque Treillard, qui ne songeait pas encore à se rendre, ordonna de clouer le pavillon national au tronçon de ce dernier mât, et les cris de « Vive la République » le saluèrent en se mêlant au bruit d'une épouvantable canonnade. Les boulets rouges des Anglais et leurs valets enflammés allumèrent, à quatre reprises différentes, des incendies que l'on put à grande peine éteindre. Ce ne fut que vers 1 heure 30 minutes que nos marins furent enfin abandonnés par les ennemis, sans que le pavillon eût été amené. Alors seulement Treillard, qui avait l'os du bras fracturé, descendit pour qu'on mît un appareil sur sa blessure.

« Le *Malborough* fut démâté de tous ses mâts.

« La *Convention* et le *Gasparin*, passant à petite distance de l'*Impétueux*, continuèrent leur route vers le gros de l'armée, l'abandonnant à son malheureux sort, malgré les cris des matelots, qui, se voyant délaissés, poursuivirent de leurs imprécations les capitaines Allary et Tardy ».

Telle est, en résumé, l'histoire tragique de l'*Impétueux* et de ses trois commandants successifs, au cours de la bataille. N'eût été le lâche abandon des deux capitaines fugitifs, peut-être auraient-ils pu connaître un meilleur sort. Allary et Tardy furent traduits devant une cour martiale, accusés d'avoir abandonné leur poste, de n'avoir pas obéi aux signaux de ralliement, et surtout de ne pas avoir donné la remorque aux vaisseaux démâtés, « non seulement d'après les ordres de l'amiral, mais encore sur les instances des braves marins de l'*Impétueux* ». ⁽²⁶⁾ Allary et Tardy furent acquittés par les bons républicains qui eurent à juger leur conduite, mais le témoignage d'un témoin oculaire les condamne. Cyprien Renaudin, lieutenant de

(26) Ch. Rouvier, op. cit., p. 159.

vaisseau sur *Le Vengeur*, dans le récit qu'il a laissé de la bataille du 13 prairial, accuse formellement de lâcheté au cours du combat sept commandants de vaisseaux, dont Tardy, commandant le *Gasparin*, et Allary, commandant la *Convention*.⁽²⁷⁾ Villaret-Joyeuse lui-même, dans une lettre adressée à Lacaze, directeur du *Journal du Gers*, après la bataille, fait allusion à ceux des commandants de navires qui avaient fait preuve de lâcheté évidente : « L'ardeur qui règne dans les équipages, les talents et la bravoure des capitaines qui ont si vaillamment combattu dans les dernières affaires, et le bon choix qu'on a fait pour remplacer les lâches qui m'ont arraché la victoire la plus complète.... »⁽²⁸⁾

Six navires furent abandonnés à l'ennemi. L'un d'eux coula, *Le Vengeur*, et son capitaine et les membres encore vivants de son équipage furent recueillis en mer par les navires anglais. La République, pour faire oublier la défaite, se mit à célébrer l'héroïsme des marins de ce navire, qui récolta ainsi seul tous les honneurs de cette terrible et néfaste journée.

Le principal objectif était atteint : le convoi de vivres d'Amérique avait pu atteindre le port de Brest. Les villes et les campagnes furent ravitaillées. Comme il arrive souvent, on attribua aux seuls sacrifices des marins du *Vengeur* cet éclatant succès, et on oublia les six vaisseaux pris par les Anglais, les cinq mille hommes faits prisonniers, les trois mille tués ou morts de leurs blessures.

Les poètes de la République rivalisèrent en odes lyriques à l'adresse de la bravoure de l'équipage du *Vengeur*.⁽²⁹⁾ Le célèbre Le Brun donna le ton :

⁽²⁷⁾ *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, 1929, pp. 18-19. Les autres capitaines accusés de lâcheté par Renaudin sont : Berrade, du *Pelletier*; Cassin du *Jacobin*; Genthedme, du *Trente-et-un-Mai*; Nuguet, du *Scipion*; Bompar, du *Montagnard*. "Ces navires, écrit Renaudin, ont tous eu la lâcheté de laisser à nos ennemis une victoire qui leur était assurée puisque l'Anglais l'abandonnait, et que la plupart des nôtres n'avaient pas coopérés à avoir, puisqu'ils ne s'étaient pas battus, et à la connaissance de tous les marins présents à cette action, les Français pouvaient rendre en France leurs six vaisseaux et deux des Anglais restés sans mats après l'action".

⁽²⁸⁾ Soc. Hist. et Arch. du Gers, 4e trimestre 1939, p. 300.

⁽²⁹⁾ *Idem*, pp. 300-301.

«Mais des flots fut-il la victime,
 Ainsi que *Le Vengeur* il est beau de périr.
 Il est beau quand le sort vous plonge dans l'abîme,
 De paraître le conquérir.
 Captifs !... la vie est un outrage,
 Ils préfèrent le gouffre à ce bienfait honteux !... »

C'est également au *Vengeur* que Marie-Joseph Chénier consacra son « Chant des Victoires », si souvent cité dans les anthologies :

«D'où partent ces cris déchirants ?
 Quelles sont ces voix magnanimes ?
 Ce sont les braves expirant
 Qui chantent au fond des abîmes :
 Gloire au peuple français, il sait venger ses droits.
 Vive la République, et périssent les Rois ! »

L'élégiaque Jarny se sent lui aussi inspiré par l'événement :

« Troupe invincible et magnanime
 De votre dévouement sublime
 La France instruira l'univers ».

Dorat-Cubières y alla de ces alexandrins :

«Est-ce un naufrage horrible, est-ce une aimable fête
 Dont le douteux spectacle à mes regards s'apprête ?
 Ils meurent ! Qu'ai-je dit ? Ils vivront dans l'histoire !
 Le cri de leur défaite est un chant de victoire.... »

De son côté l'Angleterre, bien que l'amiral Howe ait manqué son principal objectif qui était de bloquer l'arrivée du convoi de vivres, fit bien les choses. La famille royale se rendit à Portsmouth, au devant de l'amiral, et le roi lui remit sur le tillac de la *Queen Charlotte* une épée de trois mille guinées. L'amiral Graves fut créé pair d'Irlande. L'amiral Hood devint vicomte. Les autres capitaines de navires furent récompensés en proportion.

Seuls les prisonniers, les morts et les blessés furent oubliés. De

même que les six navires démâtés : le *Sans-Pareil*, le *Juste*, l'*Impétueux*, l'*Achille*, l'*America*, le *Northumberland*.

Les historiens anglais n'ont pas été trop généreux de détails sur l'arrivée en rade de Portsmouth des navires de Howe et de ses prisonniers. Voici ce qu'écrit John Barrow, le biographe de Howe : « It was a novel sight at Portsmouth, such as had not been witnessed for many years, to see a triumphant fleet arrive with six of the enemy's line-of-battle ships in tow; and crowds of people from every part of the country, far and near, flocked down to witness this gratifying scene, and to hail the veteran hero (Howe) on the brilliant exploit he had just achieved.... In the six captured ships the killed were 690, wounded 580 : total 1270; besides 320 who went down in the *Vengeur*. The number of prisoners removed is stated at 2,300; the total number in the six captured ships could not be less than 5,000 ».⁽³⁰⁾

The Naval Chronicle for 1799⁽³¹⁾ donne un récit détaillé de l'arrivée de l'amiral Howe à Portsmouth et de l'accueil délirant qu'il reçut. De même H. G. Gates⁽³²⁾ précise que l'arrivée de lord Howe eut lieu le 14 juin, qu'il mit pied à terre le lendemain, mais ne dit pas un mot des navires prisonniers. Seul W. H. Saunders, dans *Annals of Portsmouth*,⁽³³⁾ donne quelques détails plus précis sur l'*Impétueux* : « When the *Impetueux* was taken possession of by the British, it was found that severals tons of gunpowder were lying, the greater portion of it, loose about the floor of the magazine; and to prevent an explosion it became necessary to flood it with water; this reduced the gunpowder to a state of wet paste, preventing anything like an immediate disaster. In this state it remained until the vessel was brought into Portsmouth harbour ».

Bien qu'il eût reçu pas moins de dix-huit blessures au cours du combat, le commandant Douville était encore vivant lorsque son navire fut amené en rade de Portsmouth. Avec tous les autres prison-

(30) John Barrow, *The Life of Richard Earl Howe*, 1838, pp. 235-6.

(31) Vol. I, pp. 22-23.

(32) W. G. Gates, *The Portsmouth that has passed*, p. 189.

(33) W. H. Saunders, *Annals of Portsmouth*, 1880, pp. 105-6. Documentation de M. H. Sargeant, F.L.A., "City Librarian and Curator, City of Portsmouth".

niers, il fut immédiatement transféré à la prison Forton, à Gosport, et c'est là qu'il succomba le 17 juin suivant, comme en fait foi sa fiche de prisonnier de guerre, conservée aux Archives de l'Amirauté britannique (Adm. 103/634). Le document ne donne pas de précision au sujet de l'inhumation, mais il ne fait pas de doute que Douville eut le sort de la plupart des malheureux héros français de cette bataille, et qu'il fut inhumé à Gosport même, ou à Portsmouth. Plus tard, sa dépouille fut transportée aux Etats-Unis, par les soins de la Société des Cincinnati, et placée dans le cimetière *West Burial Grounds* à Providence. Depuis 1871, elle repose au *Swan Point Cemetery*, situé entre Providence et Pawtucket. Le lot dans lequel le commandant Douville est inhumé porte le numéro 1453, groupe 105, No 8. Un élégant monument, de forme pyramidale, s'élève sur sa tombe, et porte l'inscription suivante :

PIERRE DOUVILLE

was born in Canada, a subject of the King of France. He settled in Providence as a merchant, and served as a Lieutenant in the American Army during the war of Independence; after which he was recalled by his King, and appointed to the command of the French ship-of-line *L'Impétueux*, which he defended in the desperate battle between the French and English fleets off Ushant, on the first of June A. D. 1794, until his last spar was shot away, and until he had received eighteen wounds, of which he died; thus closing an unspotted life which had been bravely and consistently spent in the service of his adopted and of his native country. ⁽³⁴⁾

Après de multiples démarches conduites par l'agent commercial des Etats-Unis à Paris, Fulwas Skipwith, démarches qui n'aboutirent qu'à la nomination au Ministère de la Marine, sous Napoléon, de l'a-

⁽³⁴⁾ Le 13 mars 1878, le chargé d'affaires des Etats-Unis en France, M. Noyes, demandait au directeur des archives coloniales l'état des services du commandant Douville en France. Le monument a sans doute été érigé après cette date.

miral Decrès, ⁽³⁵⁾ la veuve du capitaine Douville reçut, à partir du 22 mai 1801, sur la caisse des Invalides de la Marine, ⁽³⁶⁾ une pension de six cents francs, qu'elle retira annuellement jusqu'à sa mort, survenue à Providence le 24 octobre 1806, et qui lui fut d'un grand secours. Un des nombreux papiers fournis au Ministère de la Marine, pour l'obtention de la pension de veuve de guerre, spécifie que « la cour de vérification de la ville de Warwick a nommé des commissaires pour prendre connaissance des biens de feu Pierre Douville, et que de leur rapport il résulte que les dits biens ne suffisent pas pour payer les dettes dont ils sont grevés, et qu'ainsi il ne reste rien pour le maintien de la femme et des enfants du défunt ».

D'après les statuts de la Société, le diplôme de membre de l'Ordre des Cincinnati ainsi que la Croix devaient être laissés à l'aîné de chaque génération.

L'original du certificat de membre de Pierre Douville est actuellement en possession de M. Charles Coburn, ⁽³⁷⁾ acteur de cinéma bien connu, qui est le dernier descendant en ligne directe de Pierre Douville.

Voici comment s'établit cette filiation.

Pierre Douville et Cynthia Aborn eurent cinq enfants :

1o) — Pierre Douville, né le 19 juin 1781, à Warwick, R.-I. Il épousa à Scituate, R.-I., Rebecca Battey, née au même endroit le 17 juillet 1783, fille de Joshua et de Rebecca Arnold, décédée à Savannah (Georgie) le 19 septembre 1860, à l'âge de soixante-dix-sept ans. Tous deux sont inhumés au *Swan Point Cemetery*, aux côtés du commandant Douville. Pierre Douville fils embrassa la carrière militaire, et mourut le 2 octobre 1825 à Apalachicola (Floride).

2o) — Cynthia, née le 28 octobre 1783, à Warwick. Nous ne

⁽³⁵⁾ Decrès avait servi, comme Douville, pendant la guerre de l'indépendance américaine, sous l'amiral De Grasse.

⁽³⁶⁾ Lettre du Ministre de la Marine à M. Skipwith, agent commercial des Etats-Unis d'Amérique. Le Ministre ajoutait : "Madame Douville étant fixée dans les Etats-Unis, je vous prie de lui faire savoir que sa pension courra du 1er Prairial An 9, et qu'elle pourra en toucher les arrérages à Paris par l'entremise d'un fondé de pouvoir".

⁽³⁷⁾ Les actes d'état-civil de M. Coburn le nomment Charles-Douville Coburn.

possédons aucun autre renseignement sur elle. Nous pouvons toutefois affirmer qu'elle se maria, puisqu'en 1877, deux de ses petites-filles, Miss Cynthia-Douville Willis et Mme Sarah A. Tinkham, offrirent à l'Université Brown, de Providence, une magnifique peinture représentant le commandant Douville, oeuvre qui avait été exécutée en France.⁽³⁸⁾

Nous avons donné précédemment les actes d'état civil des trois autres enfants de Pierre Douville.

Pierre Douville (fils) et Rebecca Battey eurent trois enfants :

1o) — Mary-Ann, née le 9 janvier 1806, à Providence, décédée le 27 août 1841, à Savannah (Georgie). Elle fut inhumée dans le *Old Colonial Cemetery* de cette ville. Elle épousa à Savannah le 28 mars 1829, Moses Coburn, fils de John Coburn et de Dorcas Howard, né à Charlton, Mass., le 16 décembre 1799, et décédé à Savannah en 1878. Diplômé de l'Université Brown, Moses Coburn organisa le premier conservatoire de musique de Savannah.

2o) — Henry-Whitney, né le 11 juillet 1808, décédé le 3 octobre 1809. Il est inhumé au *Swan Point Cemetery*, à l'ombre du monument élevé à la mémoire de son grand-père.

3o) — Rebecca, née le 28 septembre 1811, décédée le 24 juillet 1814. Inhumée au *Swan Point Cemetery*.

Du mariage de Moses Coburn et de Mary-Ann Douville naquirent six enfants, dont trois moururent au berceau. Les autres furent :

1o) — Moses-Douville Coburn (père de l'acteur Charles Coburn), né à Savannah le 27 avril 1834, décédé au même endroit le 26 décembre 1902. Il épousa Emma Louisa Sprigman, née à Springfield (Ohio) le 11 mai 1837, décédée à Savannah le 12 octobre 1896.

2o) — Helen, née à Savannah le 3 octobre 1836, décédée à Fernandina (Floride) le 21 décembre 1888.

3o) — William Henry, né à Savannah le 12 septembre 1838, décédé au même endroit le 1er juillet 1895.

⁽³⁸⁾ Documentation de Miss Marion E. Brown, de l'Université Brown, et de Mme Gloria Christianson, archiviste de la Société des Cincinnati du Rhode-Island.

Moses-Douville Coburn et Emma Louisa Sprigman eurent sept enfants, dont trois fils :

1o) — Frank Augustus, né le 2 septembre 1861 à Fernandina (Floride), décédé à Macon (Georgie) le 7 août 1908. Il avait épousé Anna Estelle Duer le 20 novembre 1888. Leur fils, Frank-Duer, né à Macon en 1889, mourut à Highlands (Caroline du Nord) le 7 août 1916.

2o) — William-Sprigman, né à Savannah le 23 mars 1870, décédé le 5 novembre 1923 à Atlanta (Georgie). Il avait épousé à Clio (Georgie), le 27 avril 1892, Ida Zoe Mallory. Leur fils aîné, Mallory-Douville, né à Savannah le 8 mars 1898, mourut à Clio deux ans plus tard.

3o) — Charles-Douville (l'acteur), né à Macon (Georgie) le 19 juin 1877. Demeure à Los Angeles (Californie). Sans enfants.

M. Charles Coburn qui, lorsque nous eûmes appris qu'il était le détenteur du diplôme de membre de la Société des Cincinnati de Pierre Douville, a bien voulu nous fournir, comme preuves à l'appui, ces renseignements généalogiques, nous dit encore ceci : « I also have a childhood recollection that the coat that Pierre Douville wore when he was shot was in our family and as my father described the coat to me it had eighteen bullet holes. Evidently, according to this legend, the coat was in possession of Peter Douville's wife, and when she died it fell into the possession of my grand mother, Mary Ann Douville, who evidently handed it on to my father's sister Helen. It was burned up when her home in Fernandina, Fla., was destroyed by fire before I was born ».

C'est une légende ? Sans doute. Mais, comme toutes les légendes, elle a pris racine dans l'histoire. La vie de combat et la mort héroïque du petit Acadien Pierre Douville méritent largement le respect et le souvenir dont l'ont entouré et l'entourent encore ses descendants.



Raymond Douville



Scène de la bataille du Rhode Island entre les troupes révolutionnaires et l'armée anglaise, le 29 août 1778. (D'après un croquis du "Gentleman's Magazine, 1778). Le 25 août précédent, Pierre Douville avait été promu au rang de premier lieutenant de marine.



Le "Triomphant", de 80 canons, sur lequel de Vaudreuil revint à Boston après la bataille des Saintes, et à bord duquel se trouvait le lieutenant de marine Pierre Douville. (Gravure appartenant au contre-amiral de Montcabrier, et tirée de l'ouvrage du Baron Ludovic de Contenson, "La Société des Cincinnati en France et la guerre d'Amérique (1778-1783)".



Une vue de la rade de l'île Saint-Pierre, au début du siècle dernier.
(Gravure: Société de Géographie de Paris).