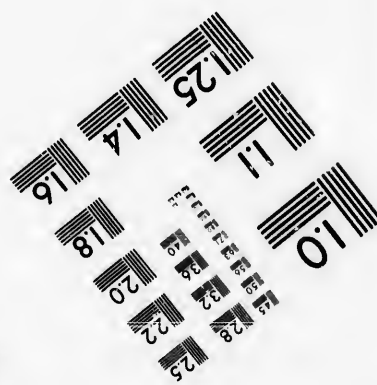
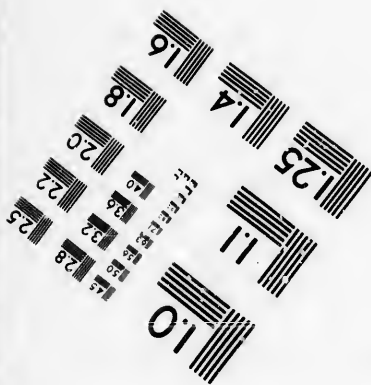
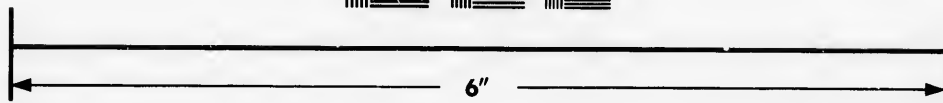
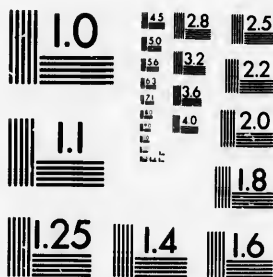


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-3503

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1986

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distortion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Only edition available/
Seule édition disponible |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: La pagination est comme suit : 65-107 p. | |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

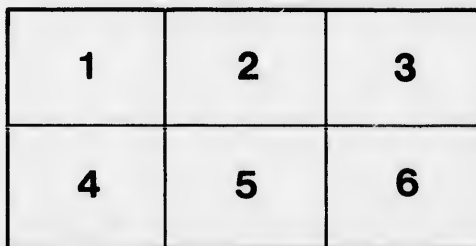
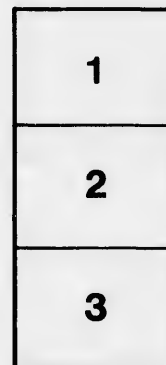
Bibliothèque nationale du Québec

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Bibliothèque nationale du Québec

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

errata
to

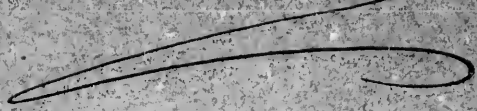
pelure,
n à

32X

DEVA

213/1

Bouche de La Bruère



LE CONTRE-AMIRAL BYNG
DEVANT SES JUGES ET DEVANT L'HISTOIRE.

FAUCHER DE SAINT-MAURICE.

BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SULPICE

UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARY

704

F
C

P

H
th
p
L
17

N

ch

ins

SECTION I, 1893.

- tirage à 100 exemplaires.

Québec, le 4th nov. 1893 }
66 }

à C. H. Morille
Recherches de la Bibliothèque
président du Conseil Législatif
respectueux hommages de
Faucher de Saint-Maurice
MÉMOIRES S. R. CANADA.

III.—Le contre-amiral Byng devant ses juges et devant l'histoire, ¹

Par FAUCHER DE SAINT-MAURICE, chevalier de la Légion d'honneur, docteur ès lettres, ancien capitaine de l'armée française, ancien député, etc.

(Lu le 23 mai 1893.)

L'AMIRAL BYNG.

La mer revient éternellement mordre la roche
d'où elle n'arrache que d'insignifiants atomes; ainsi
nos intelligences affamées de comprendre s'achar-
neront à leur travail d'explication du passé.

Vogüé.

Dernièrement j'étais dans un club, lorsque j'entendis un Anglais instruit, ayant une position au barreau, raconter à quelques officiers de hussards, la défaite de l'amiral de la Galissonnière par l'amiral Byng.

¹ OUVRAGES CONSULTÉS :

- Albert Duruy—L'Instruction publique et la Démocratie, p. 332.
Melchior de Vogüé—Ney et Napoléon—Revue des Deux Mondes.
Les Iles oubliées, par Gaston Villier.
Mandements, lettres pastorales et circulaires des Evêques de Québec, publiés par Mgr H. Tétu et par M. l'abbé Gagnon, vol. II, Québec, 1882.
The debates and proceedings of the British House of Commons from 1751 to 1760. London.
The trial of the Honourable Admiral John Byng at a Court Martial, as taken by Mr. Charles Firne, judge advocate of His Majesty's fleet, published by order of the Right Honourable the Lords Commissioners of the Admiralty, at the desire of the Court Martial, to which is added an account of Admiral Byng's behaviour in his last moments. Also a copy of a paper delivered by him to William Brough, Esq., marshal of the High Court of Admiralty, immediately before his death.—London, printed, and New York re-printed by T. Parker and W. Weyman, at the New Printing Office, in Beaver Street, 1757.
Chamber's Encyclopædia.
Burke's Peerage.
The history of the life of William Pitt, Earl of Chatham, London, printed for the author, and sold by C. Kerrsley at No. 46, in Fleet Street, 1783.
Guerre du Canada, Montcalm et Lévis, par l'abbé Casgrain, imprimerie de L. J. Demers et frère, Québec.
Lettres de Chopin.
Biographie maritime, ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres, par Hennequin, chef de bureau au ministère de la marine, Paris, 1837.
Parliamentary History of England, vol. XV, 26 George II; 4 George III.
Smollett, *History of England*.
La Marine d'autrefois, par l'amiral Jurien de la Gravière.
Les Guerres maritimes, par l'amiral Jurien de la Gravière.
Vocabulaire des termes de marine anglais et français, par L'Escallier, Paris, 1777.
The political state of Great Britain, vol. XV, London, MDCCXVIII.
Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre, par le baron de Sainte-Croix, de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, Paris, MDCCCLXXXVI.

Sec. I, 1893. 9.

94477

Je n'en revenais pas de ce récit qui se terminait par ces mots :

— Voilà ce que l'on m'a enseigné à l'école.

— Merci de ce précieux renseignement, lui dis-je. Vous me rendez service en me parlant ainsi, mon ami. Vous me donnez l'occasion d'utiliser "*The trial of the Honourable John Byng at a court martial, as taken by Mr. Charles Ferne, judge advocate of His Majesty's Fleet, published by order of the Right Honourable the Lords Commissioners of the Admiralty, at the desire of the court martial, to which is added an account of Admiral Byng's behaviour in his last moments, also a copy of a paper delivered by him to William Brough, Esq., marshal of the High Court of Admiralty, immediately before his death.*" Ce vieux livre, rarissime aujourd'hui, a été imprimé à Londres et réimprimé à New-York par T. Parker et W. Weyman, au *New-Printing-Office*, dans *Beaver street*, 1757. Je l'ai trouvé sur les quais de Boston, par hasard. Il a été publié bien longtemps avant les livres d'enseignement que vous aviez en mains à l'école, et puisque vous me fournissez l'occasion d'utiliser ce précieux témoin du passé, je veux présenter toutes les conclusions historiques que nous pourrions déduire de ses preuves à la Société royale du Canada.

Voilà, Messieurs, comment j'ai été amené à vous parler d'un fait historique qui s'est dénoué par un procès, j'allais écrire par une infamie politique.

— Mais ce nom de Byng ne semble nullement se rattacher à l'histoire du Canada, allez-vous me dire ?

— Et pourtant il nous intéresse au plus haut point. Notre collègue, M. l'abbé Casgrain, dans son livre sur Montcalm et Lévis, n'a-t-il pas écrit que la guerre ne fut engagée par le parlement anglais que "pour venger deux désastres qui l'avaient profondément humilié : celui du général Braddock à la Monongahéla, celui de l'amiral Byng devant l'île Minorque ?" Or, qui a vaincu Byng à Port-Mahon ? Un ancien gouverneur de la Nouvelle France, Rolland Michel Barrin, marquis de la Galissonnière. A ce titre n'avait-il pas ses grandes lettres de naturalisation canadienne ? En voilà donc assez pour me permettre de vous parler de deux hommes qui se sont illustrés chacun à leur manière, l'un en méritant les applaudissements de ses contemporains et l'autre en subissant tout le poids de la morgue et du dédain de ses compatriotes.

George Byng, le père de l'amiral John Byng, naquit en 1663, dans le comté de Bedford. Il fut un des instigateurs de la défection qui livra à Guillaume d'Orange les navires et les marins envoyés pour le combattre, en 1688. Il fut fait chevalier par la reine Anne le 22 octobre 1704. Le 19 novembre 1715, il était baronnet, et le 21 septembre 1721, il devenait pair d'Angleterre avec le titre de baron Byng, vicomte de Torrington. Il s'était admirablement conduit à la prise de Gibraltar en 1703, et en 1718 il avait remporté sur les Espagnols la victoire navale de Passaro. Plus tard il fut promu vice-amiral, devint trésorier de la marine, chevalier compagnon de l'ordre du Bain, et, en 1727, premier lord de l'amirauté anglaise. Il épousa, en 1691, mademoiselle Marguerite, fille de James Master, de East-Langdon. Il en eut onze fils et quatre filles. John Byng était son quatrième fils. Il naquit dans le comté de Kent en 1704, et non en 1715, comme l'affirme Hennequin dans ses *Biographies maritimes*.

Dès sa jeunesse, Byng fut voué au métier de la mer.

Il s'y acquit une telle renommée que, le 30 mars 1756, les lords de l'amirauté lui expédiaient les instructions suivantes. Elles sont longues, mais elles sont indispensables à ce récit.

Leurs Seigneuries écrivirent à Byng :

" Attendu que le bon plaisir du roi nous a été signifié par M. Fox, l'un de ses principaux secrétaires d'Etat, et qu'il appert, d'après divers renseignements reçus dernièrement, que l'on prête aux Français l'idée d'attaquer l'île Minorque, il est ordonné qu'une escadre de dix vaisseaux de ligne appareillera immédiatement pour la Méditerranée et qu'elle sera placée sous vos ordres.

" Attendu que nous avons désigné le *Ramillies*, le *Buckingham*, le *Culloden*, le *Captain*, le *Revenge*, le *Lancaster*, le *Trident*, l'*Intrepid*, le *Kingston* et le *Defiance* pour faire partie de cette escadre, vous êtes par le présent requis de prendre la mer immédiatement avec ceux de ces vaisseaux qui seront prêts—l'ordre sera donné à ceux qui resteront en arrière de vous rallier au plus tôt—et vous vous dirigerez avec la plus grande célérité sur Gibraltar.

" Dès votre arrivée là, vous vous enquerrez du passage d'une flotte française dans le détroit. Si ce passage a eu lieu, vous vous renseignerez sur le nombre et la force des vaisseaux et vous tâcherez de savoir si une partie de cette escadre était composée de transports. Et comme il y a probabilité que cette flotte est destinée à opérer sur les côtes de l'Amérique du Nord et que les navires de Sa Majesté Britannique le *Grafton*, le *Sirling-Castle*, le *Fougueux*, le *Nottingham*, le *Litchfield*, le *Centurion*, le *Norwick*, le *Success* et la corvette *Vulture* sont en ce moment à Halifax, ou se dirigent en ce moment sur ce port pour aller de là croiser devant Louisbourg et à l'entrée du Saint-Laurent, vous prendrez immédiatement tous les soldats d'un certain nombre de vos navires, de manière à former avec eux qui sont sur l'escadre qui est, ou qui va à Halifax, une force supérieure à celle de l'escadre française. Ces soldats seront remplacés à bord de vos navires par des matelots ordinaires ou par des terriens ou par des marins pris sur les autres vaisseaux. Les hommes de choix seront placés sous les ordres du contre-amiral West, qui devra faire toute diligence pour se rendre à Louisbourg. Une fois là, il prendra le commandement des marins mentionnés plus haut. Il croisera devant Louisbourg et à l'entrée du Saint-Laurent, et fera son possible pour intercepter et saisir les navires de guerre français ou tout autre navire appartenant à la France allant à l'Amérique du Nord ou en revenant.

" Si, dès votre arrivée à Gibraltar, vous manquez de renseignements sur le passage de la flotte française dans le détroit, vous devrez, sans perdre un instant, faire voile sur Minorque. Dans le cas où vous auriez été obligé de vous séparer du contre-amiral West, ainsi que le comportent les instructions ci-dessus, vous ferez toute diligence possible pour vous rendre à Minorque avec les navires qui vous resteraient. Si les Français ont attaqué l'île, vous emploierez tous les moyens qui sont sous votre contrôle pour venir au secours des insulaires. Si toutefois les Français n'ont pas attaqué l'île, vous ferez voile sur Toulon, et vous disposerez de votre escadre de façon à empêcher les navires français de sortir de ce port. Vous vous emparerez de tous ceux que vous recourrez, et vous devrez ne rien négliger pour défendre Minorque et Gibraltar de toute attaque de l'ennemi.

" Vous devez aussi être très attentif sur toutes choses qui touchent au commerce des sujets de Sa Majesté. Vous devez veiller à ce qu'ils ne soient pas molestés ni par les Français ni par les corsaires du Maroc ou des États barbaresques. Pour y arriver vous pourrez former des convois et donner des lettres de marque.

" De plus, vous devez faire tout en votre pouvoir pour vous emparer de tout navire de guerre, corsaire, ou navire marchand, appartenant à la France, et croisant dans les limites de votre commandement. Toutefois, pour se conformer à l'esprit de l'ordre du roi, passé en conseil, aucun navire de votre escadre ne devra s'emparer d'un navire français venant d'un port ottoman, et ce sous aucun prétexte. Vous ne devez molester, emprisonner ni retenir aucune personne ou sujet de l'empire ottoman ; vous ne devez saisir ni retenir aucun navire français venant des mers du Levant ou faisant route pour un des ports de ces mers, ou pour un des ports d'Egypte, et ayant à son bord des marchandises ou des bagages sûres.

" Dès votre arrivée dans la Méditerranée, vous prendrez le commandement des vaisseaux qui sont là et qui se nomment le *Princess-Louisa*, le *Portland*, le *Deptford*, le *Chesterfield*, le *Dolphin*, le *Phoenix*, l'*Experiment* et la corvette *Fortune*.

" Si quelques navires de guerre français déjouent la vigilance de votre escadre et sortent du port de Toulon, vous devez aussitôt faire route sur l'Angleterre avec une bonne proportion des vaisseaux placés sous vos ordres. Vous aurez soin de ne jamais conserver dans la Méditerranée plus de navires qu'il n'en faut pour mener à bonne fin le service qui vous est commandé.

" Pour vous mettre en état de bien faire le service que comportent ces instructions, vous devez prendre grand soin de tenir en ordre parfait les vaisseaux placés sous vos ordres. Vous les fumigerez aussi souvent que cela deviendra nécessaire.

" Donné sous notre seing et sceau ce 3^e jour de mars 1756.

" Anson, Thomas Villiers, William Rowley, Edward Boscawen, Bateman, Richard Edgecumbe.

" Par ordre de Leurs Seigneuries,

" J. CLEVELAND."

L'Angleterre montrait déjà, en ces temps-là, un faible pour la Turquie, et, curieux retour des choses d'ici-bas, près d'un siècle plus tard, les descendants des familles Byng et de la Galissonière devaient combattre ensemble pour le drapeau vert des Osmanlis sous les murs de Sébastopol.

En recevant ces ordres, Byng ne perdit pas un instant et commanda l'appareillage. Trente-quatre jours après la signature de ses instructions, il écrivait à l'amirauté anglaise :

" A bord du *Ramillies*,

" Baie de Gibraltar, ce 4 mai 1756.

" Monsieur,

" La présente vous arrive par courrier *via* Madrid ; elle est recommandée à sir Benjamin Keene, ministre de Sa Majesté en Espagne, avec prière de vous l'expédier en toute diligence.

" Je suis arrivé ici, avec mon escadre, le deux mai, dans l'après-midi. Nous avons eu une longue traversée ; elle a duré vingt-sept jours. Presque tout le temps nous avons eu des calmes ou des vents contraires. A Gibraltar, j'ai été très surpris de trouver le capitaine Edgecumbe, du *Princess-Louisa*, et la corvette *Fortune*. Il m'a dit qu'il avait été contraint de quitter Minorque, occupée en ce moment par un corps français évalué à quatorze ou quinze mille hommes.

“ L'escadre française quitta Toulon le 10 avril. Elle avait avec elle cent soixante ou deux cents voiles ou transports. Ils étaient escortés par treize vaisseaux de guerre. Y avait-il des croiseurs de ligne ? On n'a pas pu répondre à cette question. ”

“ Si la chance m'avait permis d'arriver à Toulon avant la descente des Français, je me serais fait fort d'empêcher leur débarquement. Maintenant, j'ai la certitude — puisque malheureusement les cartes sont tournées contre moi — qu'il serait inutile de risquer des compagnies de débarquement au Château. Les Français sont en nombre, leur provisions, leurs munitions, tout ce qui peut aider aux troupes sont entre leurs mains. Une poignée de nos gens mise à terre pourrait peut-être prolonger la défense, mais elle ne ferait qu'ajouter au nombre de ceux qui resteront entre les mains de l'ennemi. La garnison ne peut tenir longtemps. Le jour viendra où elle sera obligée de capituler, à moins que nous puissions faire un débarquement qui serait assez fort pour déloger les Français et les forcer à lever le siège. ”

“ Tout de même, j'ai pris la résolution de mener mon escadre à Minorque. Là, je pourrai juger mieux de la situation. Je donnerai au général Blakeney tout le secours qu'il me demandera. Néanmoins j'apprends de bonne source que toutes les communications sont coupées entre lui et la mer. Je tiens cet avis de l'officier en chef du génie de la garnison. Il a servi dans cette île. Son opinion est corroborée par les officiers d'artillerie qui sont parfaitement au fait de la topographie. L'ennemi a dû monter des batteries sur les deux rives qui forment l'entrée du port ; il n'y a pas à douter de cela. Et cela étant, il devient impossible pour nos chaloupes, canots et baleinières de passer et d'arriver jusqu'à la porte de sortie de la garnison. ”

Voilà où en était rendu Byng, trente-quatre jours après avoir reçu ses instructions.

L'île où les Français venaient de mettre pied à terre forme partie du groupe des Baléares, que j'ai visité en 1888. Majorque et Minorque sont de véritables paradis terrestres qui ont été témoins de plus d'un amour et de plus d'un combat célèbres. Si George Sand, si Chopin vivaient, ils pourraient nous en conter long à ce propos. “ Ces îles, ” disait l'un d'eux, “ sont pour les peintres un des plus beaux pays de la terre et l'un des plus ignorés. Tout y est pittoresque, depuis la cabane du paysan qui a conservé dans ses moindres constructions la tradition du style arabe, jusqu'à l'enfant drapé dans ses guenilles. Le caractère du paysage, plus riche en végétation que celui d'Afrique ne l'est en général, a tout autant de largeur, de calme. C'est la verte Helvétie sous le ciel de la Calabre, avec la solennité, le silence de l'Orient. En Suisse la nature se joue de l'artiste : aux îles Baléares elle semble l'attendre et l'inviter. Là, la végétation affecte des formes altières et bizarres ; mais elle ne déploie pas ce luxe désordonnant sous lequel les lignes du paysage suisse disparaissent trop souvent. La cime du rocher dessine ses contours bien arrêtés sur un ciel étincelant ; le palmier se penche de lui-même sur les précipices sans que la brise capricieuse dérange la majesté de sa chevelure, et jusqu'au moindre cactus rabougri au bord du chemin, tout semble se parer avec une sorte de vanité pour le plaisir des yeux. ”

Les Baléares ont une histoire qui mérite d'être résumée.

Les meilleurs frondeurs, du temps des Romains, venaient des Baléares. Les Arabes plus tard y apportèrent “ le secret, depuis longtemps perdu, de faïences à reflets d'or, d'azur et de feu. ” Ces îles oubliées aujourd'hui et qui ne s'éveillent que pour l'amour ou pour les coups de couteau, furent tour à tour entre les mains des Musulmans, des Anglais, des Français, des Espagnols, des Italiens.

“A Majorque on raconte qu'Hamilear passant d'Afrique en Catalogne, s'arrêta sur une pointe de l'île, près d'un temple dédié à Lucine, où sa femme, alors enceinte, et qui l'accompagnait, donna le jour à Annibal.”

M. Villier dit que “Majorque fut un des grands marchés de l'Europe et un des principaux entrepôts des richesses de l'Inde et de l'Afrique. Il n'y avoit pas de familles nobles — et elles étaient nombreuses — qui n'armât au moins une galère à ses frais. La découverte du cap de Bonne-Espérance fit changer la direction des produits asiatiques, et l'expulsion des Maures d'Espagne contribua beaucoup à ruiner la prospérité des Baléares. Cette expulsion eut les mêmes conséquences pour cette île que la révocation de l'édit de Nantes pour la France, mesure qui, en proscrivant les protestants, enrichit de notre industrie les peuples voisins.”

Dans son beau livre sur les *Îles oubliées* de la Méditerranée, M. Villier fait à son tour cette description des Baléares :

“L'arbre ici vitra et s'effondra dans sa vieillesse, et ses racines mortes ramperont encore comme des tronçons de serpents, la roche chenue demeurera telle que l'ont faite les siècles, les mousses reverdiront sur ses vives arêtes, et l'hiver, lorsque le vent grince, que la mer brise ses flots retentissants contre les falaises ébranlées et meurtries, les rochers continueront à s'écraser dans les ravines avec un bruit formidable. Cette nature est l'objet de toutes les tendresses et de toutes les fureurs de la mer. Au printemps ces îles sont merveilleuses à voir. Leurs plaines fleuries voient le rose et le blanc des arbres en fleur éclater sous le ciel bleu dans l'immensité des verdure qui frissonnent sous les brises comme les vagues de la mer.”

Lors de l'expédition contre Mahon, sous le commandement de Richelieu, l'escadre et le convoi espagnols étaient mouillés dans la baie d'Alexandria, tandis que celle de Pollenza était occupée par les Anglais.

Le port de Mahon a son entrée défendue par une tour qui se dresse au sommet du promontoire de la Mola. “De toutes parts, disent les chroniques du temps, s'alignaient des travaux fortifiés, hérissés de batteries. Les canons, la gueule ouverte dans les embrasures, avaient l'air de monstres qui vous guettaient...” En face de la puissante Mola, l'entrée du port est bordée encore aujourd'hui par les anciennes fortifications ruinées du castillo de san Felipe si renommées autrefois.

C'était en face de Minorque que devait se dénouer le drame de Port-Mahon.

J'ai pu mettre la main sur un extrait d'une lettre de l'amiral Byng, adressée à M. Blanchard, secrétaire de l'amirauté anglaise. Elle est en date du 25 mai 1756. Elle a été écrite à bord du *Ramillies*, au large de Minorque, et renferme le récit du combat.

La voici :

“Je vous prie de vouloir bien informer Leurs Seigneuries, que j'ai quitté Gibraltar avec mon escadre le 8. Je suis arrivé le 19 à Mahon. Deux jours auparavant j'avais été rejoint par le navire de Sa Majesté le *Phoenix*, qui croisait en face de Minorque. Ce jour-là nous signalâmes la flotte française dans le sud-est. Il était cinq heures. La brise tournait au calme. Je tombai en ligne et je pus alors me rendre compte des manœuvres de l'ennemi, mais je ne pus juger de la force de son escadre. Elle se composait de dix-sept voiles, dont treize me paraissaient être des vaisseaux de haut bord. Ils se montrèrent d'abord en ligne, puis vers sept heures ils virèrent vent devant. Je compris alors qu'ils voulaient gagner le vent sur nous pendant la nuit. Il se faisait tard ; je virai vent devant à mon

tour de manière à avoir l'avantage du vent sur eux et à profiter de la brise soufflant de terre. Au matin, le temps devint très brumeux. Nous nous trouvions à cinq lieues du cap Mola; nous arrivâmes alors vent devant, nous dirigeant sur l'ennemi. Il était onze heures. Dès que le temps devint plus clair nous constatâmes que la flotte ennemie n'était plus en vue. Néanmoins deux tartanes portant le pavillon français se trouvaient près de l'arrière garde de ma flotte. J'ordonnai au *Princess-Louisa* d'en chasser une, et je fis signal à mon contre-amiral de poursuivre l'autre. Le *Princess-Louisa*, le *Defiance* et le *Captain* s'éloignèrent à une distance considérable; toutefois le *Defiance* s'empara d'une des tartanes. Elle portait deux capitaines, deux lieutenants, cent deux soldats, qui, avec six cents autres, avaient été détachés la veille pour renforcer la flotte française. Sur la proposition du capitaine Hervey, le *Phoenix* fut gréé en brûlot. Il devait servir comme frégate jusqu'au moment où le signal serait fait d'y mettre le feu. On devait alors crever son pont et en tirer le meilleur parti. Sur ces entrefaites l'ennemi commença à être reconnu par nos vigies. Je rappelai mes croiseurs, et quand ils m'eurent rallié, je fis route sur l'ennemi et je formai ma ligne de bataille. Les Français établissaient la leur sous le vent, après avoir essayé inutilement de le gagner sur nous. Leur force se composait de douze gros vaisseaux de ligne et de cinq frégates. Dès que je pus constater que mon arrière-garde était à la hauteur de leur avant-garde, nous virâmes tous ensemble vent devant. Je fis alors signal aux vaisseaux qui étaient en avant de courir vent largue. J'ordonnai au *Deptford* de quitter la ligne, afin d'égaliser nos forces avec celles de l'ennemi. A deux heures j'ordonnai le branle-bas de combat. Nous commençâmes aussitôt la bataille, car je croyais que c'était le moment de se prendre corps à corps avec chaque vaisseau français. Je dois ici rendre justice au courage et à la manière brillante de combattre de mon contre-amiral. Lui et son second montrèrent l'exemple à mon arrière-garde, s'élançèrent de suite sur les navires que les hasards de la bataille leur assignaient et forcèrent un des vaisseaux français à s'engager immédiatement, ce qu'il fit en enfilant nos ponts. Je me dirigeai à toute vitesse sur le navire que j'avais en face et j'ouvris le feu après avoir reçu le sien. Dès le commencement du combat, l'*Intrepid* eut son petit mât de hune rasé par un boulet. Il s'engagea dans sa voile de misaine et la coiffa. Alors on perdit tout contrôle sur la manœuvre de ce navire. Ses écouets de misaine, ses bras de vergues se trouvèrent coupés ou mêlés à la fois. Il se mit à dériver sur le navire voisin, et l'obligea, ainsi que les vaisseaux qui combattaient à l'avant du mien, de brasser tout à culer. Pendant quelques minutes je fus contraint d'en faire autant, car j'étais menacé de collision de tous les côtés. Tout de même nous parvîmes à forcer la ligne de l'ennemi, et dans la confusion l'amiral français tira plusieurs boulets sur ses propres vaisseaux. Ce désordre laissa intact le centre de l'ennemi, mais exposa aux coups, pendant un certain moment, la division de mon contre-amiral, qui demeura momentanément à découvert. Je dépêchai un officier avec instruction de faire mettre à la voile, aux vaisseaux qui étaient en avant du mien; je donnai ordre au *Chesterfield* de se tenir près de l'*Intrepid*, et je commandai au *Deptford* de prendre la place de ce dernier. Je constatai alors que les Français s'éloignaient, et comme ils allaient trois fois plus vite que nous, ils ne nous permettaient jamais de les serrer de près, mais s'efforçaient de tirer sur nous et d'abîmer nos agrès et nos manœuvres. Tout de même je réussis à me rapprocher du contre-amiral, mais je m'aperçus que je ne pouvais pas serrer de près l'ennemi. Son avant-garde s'écartait de la ligne de bataille et l'amiral français la rejoignait en arrivant vent arrière.

Il était alors un peu après six heures. Nos vaisseaux d'avant-garde étaient trop éloignés pour atteindre ceux des Français. Je vis en ce moment quelques-uns de leurs navires qui faisaient force de voiles au plus près du vent vers le nord, et je crus qu'ils allaient reformer une nouvelle ligne de bataille. Je signalai à mes navires qui étaient les plus en avant de virer vent devant ; j'ordonnai à ceux qui couraient amures à bâbord de prendre les amures à tribord, ce qui pouvait peut-être me permettre premièrement de garder sur l'ennemi l'avantage du vent, et secondement de me glisser entre les Français et la division de mon contre-amiral, qui avait souffert beaucoup du feu de l'ennemi. Cela me permettait aussi de protéger l'*Intrepid*, qui était dans de tristes conditions et dont la perte aurait assuré le succès de l'ennemi, si au matin il renouvelait son attaque contre nous. Je mis en panne vers huit heures et j'y restai toute la nuit, pour couvrir l'*Intrepid* et pour permettre à mes navires de se réparer de leur mieux. Au petit jour nous ne vîmes rien des Français, bien que nous fussions toujours en panne. Mahon était dans le nord-nord-ouest à dix ou onze lieues. J'envoyai des croiseurs pour prendre soin de l'*Intrepid* et du *Chesterfield* qui nous rallièrent le jour suivant. Je me fis alors donner un état des avaries causées à ma flotte. J'acquis la certitude que le *Captain*, l'*Intrepid* et le *Defiance* étaient presque dématés. Ce dernier navire avait de plus perdu son capitaine. Je crus alors convenable de réunir un conseil de guerre, avant d'en revenir aux mains avec l'ennemi. Je requis la présence du général Stuart, de lord Effingham, de lord Robert Bertie et du colonel Cornwallis. Je tenais à leur opinion, et je dois dire que pendant la durée de ce conseil de guerre il n'y eut point la moindre obstruction, et il ne fut pas soulevé le moindre doute. Je n'inclus pas dans cette dépêche adressée à Vos Seigneuries la nomenclature de mes pertes et de mes avaries. Cela prendrait trop de temps, et je tiens à ne pas en perdre et à vous tenir immédiatement au courant de ce qui est arrivé, et vous apprendre un événement d'aussi grande conséquence. J'envoie cette dépêche par l'entremise de sir Benjamin Keene, par la voie de Barcelone, et je fais en ce moment route du mieux possible, sur Gibraltar. De là, Vos Seigneuries recevront des détails plus complets sur ce combat naval."

Ce fut la seule lettre que Byng écrivit à propos de la bataille de Port-Mahon.

A cette époque on était encore loin des idées que Nelson devait plus tard inculquer à la marine anglaise : "porter toujours ses efforts sur l'avant-garde, prendre les batteries en écharpe et ne songer à l'arrière-garde que lorsque la première serait réduite."

A côté du récit de Byng, il n'est que juste de mettre en regard celui de l'amiral de la Galissonnière : mais auparavant, quelques mots d'explication sont nécessaires.

De la Galissonnière montait le *Foudroyant*. Obéissant à la consigne, l'amiral anglais West engage vivement la lutte. Trois navires anglais, le *Revenge*, le *Princess-Louisa*, le *Trident*, craignant d'être abordés par les Français, font fausse manœuvre et viennent dans la fumée du combat se jeter sur leur propre vaisseau amiral. Byng ne peut rétablir sa ligne. Seul, West continue à livrer bataille ; mais ses efforts ne parviennent pas à entamer la division Glandevéz, nom de l'officier qui commande en sous-ordre l'escadre française, et la plupart des vaisseaux sont obligés de prendre le large.

De la Galissonnière rendit ainsi compte de cette victoire navale au ministre. Son rapport est en date du 21 mai 1756.

“ Le 18 et le jour suivant, je me suis principalement occupé des moyens d'avoir le vent sur les ennemis à leur arrivée ; ici, mes soins et les divers mouvements que j'ai faits à chaque changement de vent ont été inutiles, et hier, dans le moment même où j'allais les attaquer avec cet avantage, le vent changea et ils l'eurent sur nous. Ils en ont profité pour nous attaquer sans s'engager, et l'escadre du roi les a reçus de façon à leur faire craindre de trop s'exposer en l'approchant davantage.

“ Le combat commença par notre avant-garde qui tira la première sur l'arrière-garde des ennemis, qui était devenue avant-garde, par un mouvement qu'ils avaient fait. Notre avant-garde a été assez maltraitée ; cependant les ennemis ont bientôt cessé de la combattre, parce que, suivant que nous pouvons juger de leur manœuvre, ils avaient dessein de faire leurs grands efforts sur notre arrière-garde ; mais ils la trouvèrent si serrée et en essayèrent si grand feu, qu'ils s'en éloignèrent assez promptement.

“ En général, il n'y a eu aucun de leurs vaisseaux qui ait soutenu longtemps le feu des nôtres, ce qui fait espérer qu'il y en aura eu de fort incommodés ; mais nous n'avons rien vu qui ne se puisse réparer. Un a perdu son petit mât de hune, et plusieurs ont paru avoir leurs voiles et leurs manœuvres en fort mauvais état.

“ Le combat commença à deux heures et demie et finit à cinq heures et demie. Quand les ennemis se virent hors de la portée du canon, ils virèrent de bord. Je fis signal à l'avant-garde, qui depuis longtemps n'avait plus de vaisseaux par son travers, de virer par la contre-marche pour poursuivre les ennemis ; mais ces quatre vaisseaux, entre autres le *Redoubtable*, étaient hors d'état de le faire, suivant ce qu'ils m'ont fait savoir depuis. Plusieurs même, qui avaient été obligés d'arriver peu après le commencement du combat, étaient si fort sous le vent, qu'ils ne pouvaient plus exécuter mon signal d'une façon utile ; ainsi les ennemis continuèrent leur bordée qui les portait au large, et nous la nôtre qui nous a menés ce matin à la vue et fort proche de l'entrée de Mahon, qui est l'objet dont je dois m'occuper. Les ennemis étaient en tout dix-huit voiles et nous seize. Ils avaient treize vaisseaux de ligne dont un à trois ponts, et nous douze vaisseaux de ligne. *La disposition de leur escadre était singulière ; le vaisseau à trois ponts était le commandant, et nous croyons que c'est M. Byng. Il faisait dans l'ordre naturel le troisième vaisseau de l'avant-garde, mais dans l'ordre sous lequel il nous a attaqués, il était le troisième vaisseau de l'arrière-garde. L'autre pavillon, que nous estimons être celui de M. West, était de la même façon le quatrième vaisseau de l'avant-garde en ordre renversé, en sorte qu'il n'y avait point de pavillon au corps de bataille, qui pendant quelques moments s'est trouvé vide. L'avantage du vent a permis aux Anglais de commettre ces irrégularités sans risque, et notre position demandait que nous fussions serrés comme nous l'avons été ; c'est cette contenance du corps de bataille et de l'arrière-garde, qui a empêché les ennemis de s'apercevoir du mauvais état de notre avant-garde, ou du moins qui les a empêchés d'en profiter.*”

On ne peut être plus franc, plus loyal que de la Galissonnière l'a été en cette circonstance. Relisez attentivement les dernières lignes, que je souligne : vous aurez là tout le secret de sa victoire. C'est que l'amiral appartenait à ce corps d'élite qui faisait dire au marquis de Montcalm, de passage à Brest vers cette époque :

“ Le corps de la marine est bien composé, presque tout entier de gens de condition, plusieurs d'une naissance distinguée, beaucoup d'honneur et de probité, une franchise dans leur façon de penser et de dire, dont on ne trouve des exemples nulle part ailleurs que

chez d'aussi braves militaires, que le commerce de la Cour et de Paris n'a pour d'ordinaire gâtés, en leur inspirant un fonds de flatterie que l'on confond avec la politesse."

Et cette plainte que Byng doit, lui aussi, formuler plus tard, est-ce que de la Galissonière ne la pousse pas le premier ? Son avant-garde ne peut se mettre à la poursuite de l'ennemi. Quatre de ses vaisseaux évoluent mal ; le *Redoutable* est hors d'état d'obéir aux signaux. Néanmoins il poursuit sa victoire et se replie sur Mahon. En ces temps-là, on n'était pas difficile sur les navires, et l'amiral de la Gravière avait cent fois raison lorsqu'il disait à ce propos :

"De pareilles expéditions nous semblent aujourd'hui fabuleuses ; des navires exposés à manquer de vivres à la mer, sombrant au premier coup de vent, prêts à couler au premier coup de canon, naviguant avec des mâts à demi-brisés et des gréements hors de service, ce sont là des misères que notre génération n'a pas connues et a peine à comprendre. D'ailleurs cela a existé dans toutes les marines à voiles de l'époque. Il y avait des navires du roi construits sur le même gabarit : les uns avaient une marche supérieure, les autres étaient des bouées."

En feuilletant l'histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre, par le baron de Sainte-Croix, de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, on trouve d'autres curieux détails sur l'expédition de Minorque.

"Par les efforts de l'actif Machault, dit-il, les Français venaient de mettre à la mer douze vaisseaux de ligne, qui avaient escorté un corps de troupes aux ordres du maréchal de Richelieu et protégé sa descente dans l'île Minorque. Ils y trouvèrent une division de deux vaisseaux et de deux frégates que le marquis de la Galissonière, commandant l'escadre française, laissa échapper ; ayant été trompé par de faux amis, il les croyait désarmés. Cette division se joignit à Byng, qui se trouva avec treize vaisseaux de ligne, dont un était à trois ponts. Cet amiral appareilla de la rade de Gibraltar et arriva devant le port Mahon, non seulement avec le dessein d'y jeter des secours, mais encore avec l'intention de combattre les forces navales qui bloquaient cette importante place.

"A la vue des ennemis, de la Galissonière cherche à gagner l'avantage du vent, ce qui l'oblige à s'éloigner de sa station ; ainsi Byng aurait en, pendant trente-six heures, le temps de secourir Mahon, s'il avait su profiter de cette circonstance ; mais cet amiral ne pensait qu'à se disposer au combat. Le lendemain, les deux escadres s'étant rapprochées, celle de France sous le vent et l'autre au vent, l'action commença. L'arrière-garde anglaise essuya la première tout le feu de l'avant-garde française que commandait le chevalier de Glandevez. Son adversaire, West, fut si maltraité, qu'il ne lui riposta bientôt plus. Quoique Byng ne se trouvât pas secondé par tous les vaisseaux de sa division, deux n'ayant pas tardé à quitter la ligne, il ne laissa pas d'attaquer le corps de bataille des Français avec assez de résolution ; mais ce fut sans succès. Tous ses efforts se portèrent alors sur leur arrière-garde ; elle était si serrée, et de la Clue, son chef, se conduisit avec tant de vigueur que l'amiral anglais se détermina à la retraite. Il avoua depuis—le 18 janvier 1757—qu'une grande partie de son escadre étant hors de combat, il y aurait eu de l'imprudence à retourner à la charge sur un ennemi qui, dès le commencement de l'action, avait toujours eu l'avantage, et qui n'avait encore rien perdu de ses forces."

"En voyant les Anglais se retirer, après une action de deux heures et demie, la Galissonière crut devoir se rapprocher d'eux, mais une partie de ses vaisseaux étant trop sous le vent, il ne put exécuter la manœuvre qu'il s'était proposé de faire.

“ Dans une lettre datée du 22, le marquis de la Galissonnière rectifie une erreur qui lui avait échappé dans la relation de son combat. Il y est parlé du signal fait à l'avant-garde de revirer par la contre-marche. C'était son dessein ; mais voyant une partie de cette division hors d'état d'exécuter sur le champ une pareille manœuvre, il ne fit point le signal qu'il s'était proposé de faire.

“ De la Galissonnière avait l'ordre de ne pas s'éloigner de Mahon ; en conséquence, il reprit sa station à l'entrée de ce port, et laissa Byng continuer tranquillement sa route jusqu'à Gibraltar. Trois vaisseaux de cet amiral étaient fort maltraités et couraient vent arrière sur la côte d'Afrique, pompant des voies d'eau considérables. Si les Français, au lieu de bloquer la place assiégée avec quelques frégates, eussent poursuivi leurs ennemis, ces trois bâtiments seraient vraisemblablement tombés en leur pouvoir.

“ Malgré la fuite de Byng, le général Blakeney, qui commandait dans le fort Saint-Philippe, la principale défense de l'île, ne se résolut à capituler que lorsque les assiégeants, conduits par le prince de Beauveau et plusieurs autres officiers, en eurent enlevé les ouvrages antérieurs, avec ce brillant courage qui distingue leur nation. L'assaut fut donné dans la nuit du 27 au 28 juin. On descendait dans les fossés. Là, les échelles étaient insuffisantes, les soldats grimpaient sur les épaules les uns des autres et gravissaient le roc sous le feu de la plus formidable artillerie. Cinq des plus fortes redoutes furent emportées. Alors le général Blakeney, ne pouvant résister plus longtemps, demanda et obtint la plus belle capitulation. Le maréchal de Richelieu, qui voulait moins faire des prisonniers que s'assurer une conquête importante, consentit à faire transporter la garnison anglaise à Gibraltar. La nouvelle de la perte de cette place ne parvint en Angleterre qu'après la déclaration de guerre, le 17 mai 1756. Les ministres, pour se soustraire eux-mêmes à la censure, cherchèrent à attirer sur Byng toute l'indignation publique.”

Quant à de la Galissonnière, son sang-froid assura les résultats de sa victoire. Les Baléares furent occupées. On se préparait à fêter, à Versailles, le héros du combat de Minorque. Louis XIV voulait lui donner le bâton de maréchal de France, mais l'amiral mourut d'hydropisie, le 26 octobre 1756, à Nemours. En ce moment le ministère et le parlement anglais se disposaient à faire à l'amiral Byng une toute autre réception.

Au Canada, la prise de Minorque fut annoncée en ces termes par le roi de France :

“ Monsieur l'Evêque de Québec,

“ Après avoir longtemps et vainement attendu la satisfaction que je m'étais promise du roi d'Angleterre, en réparation des excès que sa marine a commis contre mes vaisseaux et ceux de mes sujets, au grand scandale de toute l'Europe, je me suis trouvé forcé de recourir à la voie des armes, pour venger l'honneur de ma couronne et protéger le commerce de mes Etats. C'est par de si justes motifs que j'ai fait passer au mois d'avril dernier un corps de mes troupes dans l'île Minorque, sous le commandement de mon cousin le maréchal due de Richelieu, avec une escadre commandée par le marquis de la Galissonnière, lieutenant général de mes armées navales, pour chasser les Anglais d'un port dont ils s'étaient emparés, par cet esprit de domination qu'ils voudraient établir dans les deux mondes. A la suite des travaux pénibles d'un long siège, pendant lequel l'escadre anglaise, qui s'était avancée pour secourir Minorque, a été repoussée par la mienne, le maréchal de Richelieu, après une proposition aussi hardiment méditée que l'exécution en devait être rapide, a donné enfin l'essor à la valeur française, lorsque les ennemis se fiaient à la force

de leurs remparts, mes troupes ont emporté d'assaut, la nuit du 27 au 28 du mois dernier, les ouvrages antérieurs du fort Mahon. La terreur a fait le reste. La garnison a été contrainte de capituler et de se retirer à Gibraltar, abandonnant plus de 200 pièces de canons et 80 mortiers. Le succès d'une entreprise si importante, où nos troupes ont eu à surmonter tous les obstacles que l'art secondé de la nature peut mettre en usage pour la défense d'une place, ne doit être attribué qu'à la faveur que le Dieu des armées veut bien accorder à la justice de ma cause. C'est pour lui rendre un hommage public de ma reconnaissance et pour le supplier de m'accorder sa divine protection que je vous fais cette lettre, pour vous dire que mon intention est que vous fassiez chanter le *Te Deum* dans l'église cathédrale et autres de votre diocèse. Et je donne ordre aux sieurs de Vaudreuil, gouverneur, et mon lieutenant-gouverneur et Bigot, intendant, d'y assister avec les officiers du Conseil Supérieur.

"Sur ce, je prie Dieu qu'il vous ait, monsieur l'Évêque, en sa sainte garde. Ecrit à Compiègne, le 21 juillet 1756.

(Signé) "LOUIS,
"Machault."

Henri-Marie Dubreuil de Pontbriand était alors évêque de Québec et conseiller du roi en ses Conseils. Il rappela dans son mandement "la glorieuse et importante victoire de Chouaguen. "Nous ne dirons rien, ajouta-t-il, des avantages journaliers remportés vers le lac Saint-Sacrement; rien sur les négociations habiles qui ont enlevé à l'ennemi tous les sauvages de la fidélité desquels ils semblaient se glorifier; rien sur l'expédition si sagement prise l'hiver dernier sur le fort George et qui paraît avoir fait changer les vastes projets de nos voisins; rien sur les mesures industrieusement prises pour ensemençer les terres et fournir des vivres aux villes, dans un temps où vous appréhendez une famine presque universelle. Tous ces objets ont passé sous vos yeux. Nous les avons exposés à votre piété. Vous y avez aperçu un effet de la protection particulière de Dieu. Le roi veut que nous fassions connaître cette même protection sur l'Ancienne France. La lettre, dont vous allez entendre la lecture, explique le succès de ses armes dans la Méditerranée. Il nous aime, Nos très chers Frères, il nous aime ce roi bien-aimé."

Un *Te Deum* fut chanté le 26 de juin, dans la cathédrale de Québec, et le dimanche suivant, dans toutes les églises de la Nouvelle France.

* * *

Ce fut par un jour sombre d'hiver que s'ouvrit, en rade de Portsmouth, à bord du *Saint-George*, le procès de l'amiral Byng. C'était le 27 décembre 1756. On venait de fêter la Noël, et toute l'Angleterre était encore sous l'impression du christmas. La cour martiale était présidée par le vice-amiral Smith. Elle se composait des contre-amiraux Holbourn, Norris, Broderick et des capitaines Holmes, Geary, Boys, Moore, Simcoe, Douglass, Bentley, Keppel et Dennis. On fit l'appel, et le lendemain, mardi, le contre-amiral Byng comparait à la barre sous la surveillance du *marshal*. L'ordre constituant ce haut tribunal, ainsi que les articles de l'accusation portée contre lui, furent lus à cet officier général, et le contre-amiral, demandant la parole au président, s'exprima en ces termes :

“ Messieurs,

“ Je me sens tout particulièrement heureux en ce moment de savoir que ma conduite va être jugée par des gentilshommes qui ont une réputation proverbiale d'habileté, d'intégrité et d'impartialité. Quant à moi, j'ai la conviction de pouvoir répondre honorablement pour moi-même, et je me fais fort de prouver que je suis innocent de toutes les accusations que l'on porte contre moi.”

Le pauvre amiral allait bientôt apprendre dans quel guépier il était tombé. La cour se mit à procéder.

Ce jour-là, il y eut peu de besogne, mais mercredi le 29, le contre-amiral West fut assermenté et interrogé. Cet examen se continua jusqu'à jeudi le 30, entre trois et quatre heures de l'après-midi.

Voici ce témoignage :

La Cour.—Y a-t-il eu des retards qui pouvaient être évités, soit à Sainte-Hélène soit à Gibraltar ?

L'amiral West.—Non, aucun.

La Cour.—Pouvez-vous nous donner une idée de la distance qui existait entre le *Ramillies* et le *Buckingham*, au moment où l'on commença à livrer bataille aux Français ?

L'amiral West.—Il devait y avoir à peu près trois milles.

La Cour.—Croyez-vous que l'amiral et l'arrière-garde eussent pu se porter au secours de l'avant-garde et en venir bord à bord aux mains avec l'ennemi ?

L'amiral West.—Je ne crois pas qu'il y eut empêchement à cette manœuvre, mais je ne saurais prendre sur moi d'affirmer qu'il y en ait eu, ou qu'il n'y en ait pas eu.

La Cour.—Comment étaient le temps et le vent ?

L'amiral West.—Le vent était très calme et le temps très beau.

La Cour.—Pouvez-vous garder vos sabords ouverts ?

L'amiral West.—Oui, je le pouvais. Il n'y avait parmi nous qu'un seul navire qui ne pouvait pas le faire. C'était le *Deptford*, qui de temps à autre fermait ses sabords.

La Cour.—Combien de morts et de blessés avez-vous eus ?

L'amiral West.—Trois morts et sept blessés.

La Cour.—Quelles sont les avaries que vous avez reçues dans vos œuvres vives, dans vos mâts, vos vergues et votre grément ?

L'amiral West.—Pour ces détails, je demande la permission de remettre à la Cour ce document écrit. (Il le présente.)

La Cour.—Dans quel état étaient le navire et son équipage le matin du 20 mai, jour de la bataille ?

L'amiral West.—En d'excellentes conditions.

La Cour.—Avez-vous vu le feu des batteries du vaisseau de l'amiral Byng pendant le combat ?

L'amiral West.—Je regardais dans la direction de l'*Intrepid*, qui était en détresse sous la poupe du navire amiral. Je vis alors de la fumée, qui sans doute devait provenir du navire amiral ou d'un des navires de sa division. Mais je n'ai pas pu découvrir sur quel vaisseau ce feu était dirigé.

La Cour.—Le 24 mai, le jour où s'est tenu le conseil de guerre, aviez-vous pu réparer votre vaisseau et le mettre en bon état pour lui permettre de prendre part à un second combat ?

L'amiral West.—Oui, j'avais même pris cette précaution avant cela.

L'amiral Byng.—Étant donné la position des deux flottes, l'ennemi pouvait-il se refuser à un combat bord à bord ?

L'amiral West.—Oui ; mais comme il était en panne auprès de notre flotte, je demeurai sous l'impression qu'il voulait se battre.

L'amiral Byng.—Êtes-vous d'avis que les forces que nous avons à bord de notre flotte pouvaient dégager Minorque ?

L'amiral West.—Je ne le crois pas.

L'amiral Byng.—Est-ce que l'armement de certains vaisseaux n'était pas défectueux, surtout en ce qui se rattache aux équipages ?

L'amiral West.—Oui.

L'amiral Byng.—Est-ce qu'il n'y avait pas certains navires dans la flotte qui exigeaient un radoub immédiat ?

L'amiral West.—Oui.

L'amiral Byng.—Est-ce que la flotte n'était pas inférieure à celle de l'ennemi au point de vue des troupes ?

L'amiral West.—Oui.

L'examen du contre-amiral West se terminait ici. Son témoignage avait été calme, clair, donné sur un ton qui impressionna la cour.

On fit entrer le général anglais qui commandait à Minorque les troupes de terre. C'était lord Blakeney. Après avoir prêté le serment voulu, il constata devant la cour l'heure où la présence de la flotte anglaise avait été signalée par la garnison de l'île, et celle où elle avait cessé d'être en vue. Les questions les plus importantes posées à cette officier général furent celles-ci :

La Cour.—Quelles sont les dispositions que vous avez prises lorsque la flotte anglaise a été signalée ?

Lord Blakeney.—Dès que j'en eus connaissance, j'écrivis une lettre où je décrivais ma situation à l'amiral. Cette missive devait être portée par mon quartier-maître, M. Boyd, aide-de-camp du colonel Jefferys. J'ai en ce moment à la main, une copie exacte de cette lettre.

Lord Blakeney présente alors ce document à la cour et en demande lecture. L'amiral s'y oppose, vu que ce n'est qu'une copie, et exige l'original. La lecture de ce document n'a pas lieu ; la raison donnée étant que M. Boyd serait interrogé à ce propos et qu'il produirait la pièce même.

L'amiral Byng à lord Blakeney.—Pensez-vous que j'aurais pu mettre à terre mes compagnies de débarquement ?

Lord Blakeney.—Oui ; très aisément.

Ici, il y a un grand mouvement dans la cour.

L'amiral Byng.—N'auraient-elles pas rencontré en route des fascines et des chevaux de frise ?

Lord Blakeney.—Oui ; mais ces obstacles étaient de nature à être aisément enlevés.

La Cour.—Si l'amiral avait ordonné le débarquement, est-ce qu'il y aurait eu quelque danger pour ses hommes ?

Lord Blakeney.—Du danger ! mais certainement. On ne pouvait mettre pied à terre, en ce moment-là, d'une façon aussi commode qu'on le fait quand on est reçu à la coupée d'un vaisseau. J'ai été plus de cinquante ans en service actif, et jamais je n'ai encore vu un débarquement, ou une expédition, en temps de guerre, n'être pas accompagné de certains dangers. Je dois ajouter que de toutes les opérations de ce genre que j'ai vues, celle-ci était certainement la plus difficile.

L'amiral Byng.—Les troupes françaises n'avaient-elles pas sur la pointe un château qui auraient pu empêcher le débarquement des troupes ?

Lord Blakeney.—Non, pas à la date du 20 mai. Ce jour-là, l'ennemi manquait tellement de munitions, qu'il tira des pierres sur la garnison. (Mouvement).

L'amiral Byng.—Pensez-vous que les officiers et les quelques hommes qui étaient à bord de mon escadre eussent pu être de quelque utilité à la garnison ?

Lord Blakeney.—Oui, assurément, ils m'auraient été d'un grand service. En ce moment-là, j'étais à tout instant obligé de détacher de nombreuses escouades de soldats pour réparer les brèches.

Le témoignage du général Blakeney produit une grande sensation. Le lendemain, vendredi, 31 décembre, M. Boyd, aide-de-camp du colonel Jefferys, est assermenté.

La Cour.—Avez-vous été chargé par lord Blakeney de porter une dépêche ? Si tel est le cas, quand l'avez-vous fait ?

M. Boyd.—Lord Blakeney me donna pour l'amiral une lettre que je devais lui remettre moi-même. Je partis en baleinière, mais je ne saurais préciser l'heure de ce départ. Je restai au large tout le temps que je crus nécessaire, mais quand je vis qu'il me serait impossible de rejoindre l'amiral, vu qu'il courait dans la direction du sud, je m'en revins sans avoir remis ma lettre.

L'amiral Byng.—Combien de temps s'est-il passé pendant que vous attendiez à terre la baleinière qui devait vous mener à mon escadre ?

M. Boyd.—Je ne saurais préciser maintenant ; néanmoins, je me rappelle avoir attendu cette embarcation jusqu'à ce que je fusse très en colère de son retard.

La Cour.—Quand vous étiez à bord de cette baleinière, êtes-vous passé à travers le feu de l'ennemi ?

M. Boyd.—Oui, j'essayai quelques coups de feu perdus de l'ennemi et on me tira quatre ou cinq boulets.

La Cour.—Vous ont-ils causé quelques avaries ?

M. Boyd.—Non ; je ne crois pas que la baleinière ait été touchée.

La Cour.—Combien de temps êtes-vous resté dans la baleinière ?

M. Boyd.—A peu près une heure et demie.

La Cour.—Est-ce qu'alors il ne soufflait pas une brise de vent ?

M. Boyd.—En approchant de terre, je retrouvai la brise.

La Cour.—Croyez-vous que l'amiral ait pu voir votre baleinière ?

M. Boyd.—Non, pas à cette distance ; il était très tard dans la soirée.

On fait alors entrer le capitaine Everitt.

Cet officier, qui n'était pas présent lors de la lecture de l'acte d'accusation contre l'amiral, demande qu'elle lui soit répétée. L'amiral Byng s'oppose à cette procédure, alléguant

qu'elle n'est pas dans les us et coutumes de la cour. Le capitaine persiste néanmoins, et la cour se rend à son désir.

Le capitaine Everitt est assermenté alors, mais la cour s'aperçoit qu'il a à la main une liasse de documents.

La Cour.—Quels sont ces papiers que vous avez ?

Le capitaine Everitt.—Ce sont des notes que j'ai prises du livre de loch de mon navire, et des extraits de mon journal. Ils vont servir à aider ma mémoire.

L'amiral Byng.—Le livre de loch ne saurait constituer une preuve, et je prétends que l'on ne doit pas s'en servir.

La Cour (après délibération).—Nous sommes d'opinion que ces notes peuvent servir à aider la mémoire du capitaine, mais sur les choses seulement qui ont pu être observées par lui.

Et s'adressant au témoin.—Le voyage de Sainte-Hélène à Gibraltar et de Gibraltar à Mahon a-t-il subi des délais qui n'étaient pas nécessaires ?

Capitaine Everitt.—Non ; toute diligence possible a été faite.

La Cour.—Comment était la santé des hommes du *Buckingham* ?

Capitaine Everitt.—Excellente ; nous n'avons eu que deux hommes alités.

La Cour.—Quelle quantité d'eau avez-vous embarquée sur le *Buckingham* ?

Le capitaine Everitt.—De 90 à 100 tonnes, je crois.

La Cour.—Quand avez-vous pu signaler ou entrevoir l'île Minorque ?

Le capitaine Everitt.—Nous sommes arrivés en vue de Minorque vers six heures du matin, le 19 mai.

La Cour.—À quelle distance la plus rapprochée avez-vous été du fort Saint-Philippe ?

Le capitaine Everitt.—Vers onze heures ou midi du 12 mai, nous nous trouvions à peu près à deux lieues du château Saint-Philippe. Je ne crois pas que nous nous en soyons approchés davantage.

La Cour.—Quand avez-vous aperçu la flotte française pour la première fois ?

Le capitaine Everitt.—Le même jour. C'était le 19 mai. Il était alors deux ou trois heures de l'après-midi. Nous vîmes l'escadre française distinctement ; elle se tenait à l'ouest. À quelle distance, me demanderez-vous ? je ne saurais préciser.

La Cour.—Quelle position la flotte anglaise occupait-elle en ce moment ?

Le capitaine Everitt.—Elle était au sud-est ; le vent soufflait du sud-sud-ouest, et le temps était assez beau.

La Cour.—À quel moment avez-vous eu la certitude que les Français se préparaient au branle-bas de combat ?

Le capitaine Everitt.—Le 20 mai. Il était alors entre huit et neuf heures du matin.

La Cour.—À quelle distance était le *Ramillies* du *Buckingham* quand vous avez engagé la bataille ?

Le capitaine Everitt.—Je crois qu'il s'en trouvait à quatre ou cinq milles.

La Cour.—L'amiral et l'avant-garde pouvaient-ils venir au secours de l'arrière-garde et en arriver à un combat corps à corps avec l'ennemi ?

Le capitaine Everitt.—Je suis d'avis que la division de l'amiral aurait pu faire force de voiles et venir au secours de l'arrière-garde. Cela nous aurait empêchés de subir tout le feu de l'arrière-garde des Français.

La Cour.—Combien avez-vous eu de morts et de blessés, à bord du *Buckingham* ?

Le capitaine Everitt.—Trois morts et sept blessés.

La Cour.—Quand avez-vous pu réparer les avaries du *Buckingham* et le mettre en état de combattre de nouveau ?

Le capitaine Everitt.—Vers le 23 mai.

La Cour à l'amiral Byng :

Désirez-vous poser quelques questions au capitaine Everitt ?

L'amiral Byng.—Non, je n'ai rien à lui demander maintenant, mais j'aurai à l'examiner plus tard, et j'espère qu'il sera présent alors.

Le capitaine Everitt à l'amiral Byng :

Je serais bien aise de me voir interrogé maintenant, car je suis en ce moment en ordre de marche, sous le commandement de l'amiral West.

L'amiral Byng.—Mais, monsieur, je ne saurais vous interroger maintenant ; je le ferai dès que je serai en mesure.

L'amiral Byng fait alors part à la Cour de son désir d'interroger de nouveau lord Blakeney. Ordre est donné à Sa Seigneurie de comparaître le lendemain matin devant le tribunal, entre neuf et dix heures. La séance est levée.

Le 1er janvier 1757, la Cour reprend ses séances. Lord Blakeney est introduit et interrogé comme suit par l'amiral Byng :

L'amiral Byng à lord Blakeney.—Croyez-vous que le débarquement de nos troupes aurait pu empêcher le château Saint-Philippe de tomber aux mains de l'ennemi ?

Lord Blakeney.—Il m'est impossible de répondre à cette question avec certitude. Néanmoins, je suis d'avis que si ce débarquement avait eu lieu, j'aurais pu soutenir le siège jusqu'à l'arrivée du secours de sir Edward Hawk.

Cette réponse fait autant de sensation que les premières réponses données par ce général, le 28 décembre 1756.

Lord Blakeney se retire et les quatre premiers lieutenants du navire de l'amiral West, le *Buckingham*, sont alors entendus. Ils sont tous d'avis que rien n'empêchait l'amiral et sa division de courir à la défense de l'arrière-garde, engagée corps à corps et criblée par le feu de l'arrière-garde ennemie. Ils assurent aussi que l'amiral n'a pas obéi à ses propres signaux en ne cherchant pas un combat corps à corps avec les Français.

Le 8 janvier, le capitaine Everitt est interrogé de nouveau.

La Cour.—Combien l'arrière-garde avait-elle de canons ?

Le capitaine Everitt.—Les côtés de mes vaisseaux, qui étaient près du *Buckingham*, portaient 14 canons dans leurs batteries basses, et tous les autres, 13.

La Cour.—De quels rangs étaient ces vaisseaux ?

Le capitaine Everitt.—L'un portait 74 canons ; il y en avait six de 64 canons chacun.

La Cour.—Croyez-vous que la victoire eût été possible si l'amiral Byng en fût venu à une lutte corps à corps avec l'ennemi ?

Le capitaine Everitt.—En toute vérité, je suis d'avis que nous avions toutes les raisons du monde pour le croire. On savait alors que l'amiral West avait forcé deux navires

français à reculer, bien que ceux-ci fussent six contre cinq des nôtres et que leur artillerie fût supérieure à la nôtre.

La Cour.—Dans quelle condition était le vent ?

Le capitaine Everitt.—Il faisait très bon vent.

La Cour.—Mais en aviez-vous trop ou trop peu pour vos manœuvres ?

Le capitaine Everitt.—Nous en avons assez ; ni trop ni trop peu.

La Cour.—Quelle voilure portait l'amiral Byng ?

Le capitaine Everitt.—Ses basses voiles, toutes ses hunes et ses perroquets (*top gallant*). La grande voile, son grand foc (*main top sail*) et son grand perroquet étaient coiffés.

La Cour.—Quand avez-vous vu l'île Minorque ?

Le capitaine Everitt.—Nous avons signalé l'île vers six heures du matin, le 19 mai. A onze heures de la matinée, le même jour, nous étions à peu près à deux lieues du château Saint-Philippe. Je ne crois pas que nous nous en soyons approchés plus que cela. A deux heures de l'après-midi, la flotte française était parfaitement en vue. Elle était dans l'ouest, mais je ne saurais préciser la distance qui la séparait de nous. Le lendemain, qui était le 20 mai, à huit heures du matin, nous vîmes l'escadre ennemie se préparer au combat.

La Cour à l'amiral Byng.—Croyez-vous avoir à poser d'autres questions au capitaine Everitt ou aux officiers du *Buckingham* ?

L'amiral Byng.—Non, je ne le crois pas.

Le capitaine Everitt et les officiers du *Buckingham* reçoivent la permission de la cour de rallier leurs vaisseaux.

Où fait alors entrer le capitaine Gilchrist.

La Cour.—Quelle était la position de votre navire dans la flotte ?

Le capitaine Gilchrist.—Le 20 mai, j'étais placé en face du contre-amiral, et je répétais les signaux.

La Cour.—Est-ce que chaque navire anglais est resté à la distance qu'il lui fallait pour attaquer l'ennemi ?

Le capitaine Gilchrist.—Non ; entre midi et une heure, ils ne l'étaient pas, d'après les signaux faits par l'amiral, mais le contre-amiral et sa division, reculés à travers le vent, luttèrent contre le vent (*bore down right before the wind*) serrèrent les vaisseaux de l'ennemi (*hauled up opposite*) et l'attaquèrent. Un seul vaisseau ne put le faire. C'était le *Defiance*, qui nous parut être trop en avant. Ceux qui se trouvaient en arrière, devinrent la ligne de bataille en avant. Le *Defiance* alors coiffa toutes ses voiles, et se trouva en face de son adversaire, qui était le navire français le plus en avant.

La Cour.—L'amiral a-t-il laissé porter devant le vent, sur l'ennemi ?

Le capitaine Gilchrist.—Non ; ni aucun vaisseau de sa division.

La Cour.—Au moment où le signal du combat était donné, quelle était la position des navires de la flotte française ?

Le capitaine Gilchrist.—Ils étaient tous en panne, ayant leurs grands huniers. Notre arrière-garde était dans la même position.

La Cour.—Est-ce que l'amiral a combattu à distance convenable ?

Le capitaine Gilchrist.—Je ne saurais avoir la prétention de dire oui ou non. Mon hésitation est basée sur la position qu'occupaient le *Revenge*, le *Princess-Louisa* et le *Trident*.

La Cour.—Est-ce que, d'après la position de la flotte française, le temps et le vent permettaient aux Anglais de combattre à distance convenable ?

Le capitaine Gilchrist.—Je le crois.

La Cour.—Lorsque le signal du combat a été donné, et pendant tout le temps de la bataille, est-ce que les vaisseaux de l'arrière-garde ont fait tout leur possible pour serrer au plus près l'ennemi ?

Le capitaine Gilchrist.—Non ; mais dans la dernière phase du combat, l'amiral Byng a mis toutes ses voiles au vent à l'exception de son grand perroquet.

La Cour.—Le vent et le temps lui permettaient-ils de faire porter toutes ses voiles au vaisseau qu'il commandait ?

Le capitaine Gilchrist.—Le vent se comportait de manière à permettre au navire que je commandais de porter toutes ses voiles. Je ne vois pas pourquoi il n'en aurait pas été ainsi du vaisseau de l'amiral.

La Cour.—Pendant combien de temps l'avant-garde de votre flotte a-t-elle combattu l'ennemi ?

Le capitaine Gilchrist.—A peu près une heure et quart.

La Cour.—Avez-vous vu le feu des batteries du *Ramillies* ?

Le capitaine Gilchrist.—Oui.

La Cour.—A quelle distance était l'avant-garde de l'arrière-garde ?

Le capitaine Gilchrist.—Certains navires de l'arrière-garde paraissaient être à peu près à trois milles de distance.

La Cour.—Si l'arrière-garde anglaise avait fait toutes voiles dehors, n'êtes-vous pas sous l'impression qu'elle aurait empêché l'arrière-garde française de cribler de son tir l'avant-garde anglaise ?

Le capitaine Gilchrist.—Je crois qu'elle le pouvait.

La Cour.—Quelles sont les causes qui ont pu ainsi éloigner à une aussi grande distance notre arrière-garde de notre avant-garde ?

Le capitaine Gilchrist.—Cela est dû à ce que notre arrière-garde a coiffé ses navires au moment où nous commençons le feu.

Le capitaine Hervey, du *Phœnix*, succède au capitaine Gilchrist, comme témoin.

La Cour.—Quelle était la position de votre navire dans la flotte ?

Le capitaine Hervey.—J'étais par le travers de l'amiral, et j'avais l'ordre de répéter les signaux.

La Cour.—Vers quel temps a-t-on signalé au *Deptford* de quitter la ligne de bataille ?

Le capitaine Hervey.—A peu près vers deux heures et quarante minutes.

La Cour.—Quand le *Ramillies* a-t-il ouvert son feu sur l'ennemi ?

Le capitaine Hervey.—Il était à peu près deux heures et demie. Avant cela, il avait reçu pendant dix ou douze minutes les boulets des trois navires ennemis qui étaient les plus en arrière. J'observai alors que des boulets français tombaient entre le *Ramillies* et mon navire, le *Phœnix*.

La Cour.—Quand avez-vous vu tomber la hune de misaine de l'*Intrepid* ?

Le capitaine Hervey.—Vers le temps où le *Ramillies* a ouvert son feu sur l'ennemi. J'ai aussi constaté que la manœuvre rapide faite par l'*Intrepid* en arrivant vent devant (*bearing down*) aurait permis aux Français de lui servir un feu d'enfilade. Sa hune de misaine était enlevée : ce navire pouvait venir en collision avec l'amiral. Ce dernier combattait alors, et il courait le risque de ne pas voir ce navire en temps pour s'en garantir. Peu de temps après le *Ramillies* cessa le feu, et les onze vaisseaux ennemis qui étaient en ligne, s'éloignèrent de la portée de tir du *Ramillies*.

La Cour.—Combien de fois le *Calloden* a-t-il fait feu ?

Le capitaine Hervey.—Il a tiré très peu, et à une plus grande distance que le *Ramillies*.

La Cour.—Quand le feu a-t-il cessé ?

Le capitaine Hervey.—A peu près vers cinq heures de l'après-midi. L'ennemi semblait s'éloigner de la portée du tir de notre avant-garde, bien que quelques-uns de ses navires nous parussent avoir subi peu d'avaries.

Mardi, 14 janvier, la Cour examine de nouveau le capitaine Hervey, depuis neuf heures du matin jusqu'à deux heures de l'après-midi. Elle ne peut trouver rien de contradictoire à son premier interrogatoire. Le capitaine Amhurst est ensuite appelé.

La Cour.—Le voyage de Sainte-Hélène à Gibraltar et de Gibraltar à Mahon a-t-il subi des délais qui n'étaient pas nécessaires ?

Le capitaine Amhurst.—Non ; il n'y en a pas eu.

La Cour.—L'amiral et son arrière-garde pouvaient-ils se porter au secours de notre avant-garde, en venir aux mains avec l'ennemi et le serrer de près ?

Le capitaine Amhurst.—Je ne vois pas la raison qui eût pu l'en empêcher.

La Cour.—Étant donné la position des deux flottes, croyez-vous que l'ennemi pouvait déclarer le combat ?

Le capitaine Amhurst.—Oui, je le crois. Il était en panne. Je crus qu'il se déciderait à nous livrer bataille.

La Cour.—Est-ce qu'il n'y avait pas de nos vaisseaux qui étaient plus faibles que ceux de l'ennemi ?

Le capitaine Amhurst.—Oui.

La Cour.—N'y avait-il pas de nos vaisseaux qui demandaient à être radoubés ?

Le capitaine Amhurst.—Oui.

La Cour.—Comment l'amiral s'est-il conduit pendant le combat ?

Le capitaine Amhurst.—Je n'ai pas la prétention de me prononcer d'une manière positive sur la conduite de l'amiral pendant cette bataille.

Le lendemain, 5 janvier, on assermente et interroge M. Lloyd, lieutenant. Son témoignage a peu d'importance. Il répète une partie du témoignage précédent. Il en est de même de celui de M. Phillips, volontaire à bord de la flotte, mort capitaine depuis.

On fait entrer le capitaine Young.

La Cour.—Quand vous avez perdu votre petit mât de hune, y avait-il danger de collision entre vous et les vaisseaux de notre arrière-garde ?

Le capitaine Young.—Je ne m'en suis pas aperçu.

La Cour.—Pensez-vous que cela ait pu empêcher l'amiral Byng et sa division, de se porter sur l'ennemi et de le serrer de près ?

Le capitaine Young.—Je ne le crois pas.

La Cour.—Est-ce qu'en ce moment quelques vaisseaux de l'arrière-garde se sont mis à l'ouvrage ?

Le capitaine Young.—Je ne pouvais constater cela alors. Ils étaient au vent de mon navire. Tout de même j'ai vu de mon banc de quart plusieurs vaisseaux qui avaient coiffé leurs huniers ?

La Cour.—Croyez-vous qu'il y eût dans le temps danger de collision entre vous et eux ?

Le capitaine Young.—Non, je ne le crois pas. J'étais sous le vent et je ne pouvais pas dériver sur eux.

La Cour.—Croyez-vous qu'en ce moment ces navires auraient pu se dégager de vous et se porter vers le centre et l'arrière-garde de l'ennemi ?

Le capitaine Young.—Je le crois, et ce qui me fait dire cela, c'est que j'étais en avant et sous le vent.

La Cour.—L'amiral et sa division vous ont-ils passé en poupe et se sont-ils portés sur le centre et l'arrière-garde de l'ennemi ?

Le capitaine Young.—Non ; ils ne firent pas cette manœuvre quand je perdis mon petit mât de hune.

La Cour.—Ont-ils exécuté cette manœuvre après ?

Le capitaine Young.—Oui ; à peu près à une heure de là ils amenèrent sous le vent de mon navire et le passèrent.

La Cour.—Se sont-ils portés sur le centre et l'arrière-garde, pour les combattre vigou- reusement ?

Le capitaine Young.—Les Français étaient alors partis et n'avaient quitté en arrière.

La Cour.—Quand la flotte française vous a croisé, quelle sorte de voilure avait-elle ?

Le capitaine Young.—D'après mon souvenir elle portait ses hunes et sa misaine.

La Cour.—Quelle voilure portait alors l'amiral Byng ?

Le capitaine Young.—Sa misaine et ses voiles d'étai.

La Cour.—Quelle voilure avait le *Culloden* ?

Le capitaine Young.—Ses perroquets.

La Cour.—Combien de temps s'est-il écoulé entre la perte de votre petit mât de hune et le passage de l'amiral sous le vent de votre navire ?

Le capitaine Young.—Trois quarts d'heure ou une heure, à peu près.

La Cour.—Tel que le vent était alors, est-ce que l'amiral et sa division, en mettant toutes voiles dehors dès le signal du combat, auraient pu courir sus à l'ennemi et le serrer de près ?

Le capitaine Young.—Oui, certainement. Les Français étaient en panne près de nous. Je me portai sur eux avec mes seuls huniers, et je ne vois pas pourquoi l'amiral et sa division n'auraient pas mis les voiles nécessaires pour arriver sur l'ennemi.

La Cour.—Pendant les trois quarts d'heure, ou l'heure, que vous venez de mentionner, avez-vous remarqué quelle voilure portaient l'amiral et sa division ?

Le capitaine Young.—Non, je ne l'ai pas remarqué.

La Cour.—Combien de temps le centre et l'arrière-garde des Français sont-ils restés en panne, après la perte de votre petit mât de hune ?

Le capitaine Young.—Ils sont restés en panne jusqu'au moment où l'une des baleinières du *Revenge* vint à mon bord pour me prier de cesser le feu. Cela lui

permettrait de mettre à la voile et de passer entre moi et l'ennemi, ce que le *Revenge* fit de suite. Alors les Français qui étaient vis-à-vis de moi s'éloignèrent suivis par leur arrière-garde.

La Cour.—L'amiral et sa division, après ce départ, ont-ils fait sus au centre et à l'arrière-garde de l'ennemi de façon à le serrer de près ?

Le capitaine Young.—Après ce temps il y eut peu de feu d'échangé.

La Cour.—Avez-vous vu l'amiral et sa division combattre les Français avant leur départ ?

Le capitaine Young.—Non : je ne les ai pas vus. Ils étaient en poupe et au vent de mon navir.

La Cour.—Depuis le commencement jusqu'à la fin de la bataille, avez-vous vu l'amiral et sa division combattre ?

Le capitaine Young.—Oui ; j'ai vu quelques-uns des vaisseaux tirer.

La Cour.—A quelle distance étaient-ils les uns des autres ?

Le capitaine Young.—Je ne saurais le dire.

La Cour.—Croyez-vous que vous ayez été à petite portée de l'artillerie ennemie ?

Le capitaine Young.—Je ne saurais le dire d'une manière précise.

La Cour.—Mais à quelle distance croyiez-vous être de l'ennemi ?

Le capitaine Young.—Je crois que nous étions à petite portée de mousquet : mon lieutenant fut blessé par une balle.

La Cour.—A quelle distance pouvait être alors l'arrière-garde ?

Le capitaine Young.—Je n'ai pas remarqué la distance.

La Cour.—L'amiral et sa division se sont-ils portés sur l'ennemi quand vous l'avez fait ?

Le capitaine Young.—Non.

La Cour.—En ce moment sous quelle voile allaient l'amiral et sa division ?

Le capitaine Young.—Sous leurs huniers et leurs voiles de misaine.

La Cour.—Est-ce que l'amiral et sa division auraient pu serrer de près l'ennemi et le combattre, s'ils s'étaient portés sur lui, comme l'a fait l'*Intrepid* ?

Le capitaine Young.—Oui, parce que les Français étaient en panne.

La Cour.—En supposant que l'amiral et sa division eussent mis toutes leurs voiles, les Français sont-ils restés assez longtemps en panne pour que l'amiral pût se porter sur eux ?

Le capitaine Young.—Oui. Les Français sont restés assez longtemps en panne pour faire du mal à mon navire, et pour essayer d'en faire aux autres, je présume.

La Cour.—Quand le signal du combat a été donné, vos vaisseaux étaient-ils en bonne ligne de bataille, à la file les uns des autres ?

Le capitaine Young.—Ils étaient en excellente ligne de bataille.

La Cour.—Si tous vos vaisseaux avaient porté ensemble, cela aurait-il pu empêcher les collisions ?

Le capitaine Young.—Ils n'étaient pas aussi près que cela les uns des autres : chaque vaisseau avait assez d'espace pour virer vent arrière.

Le 10 janvier, le capitaine Cornwall est entendu.

Au cours de son interrogatoire, cet officier déclare que l'on a fait toute la diligence nécessaire pour le voyage de Sainte-Hélène à Gibraltar et de là à Mahon. Il ajoute, en parlant du combat naval :

— J'allai sur ma galerie de poupe, pour juger de la ligne de bataille de la flotte. A ma surprise je vis que l'amiral et sa division étaient à une grande distance sur la hanche du vent. Je m'aperçus alors que l'*Intrepid* était en danger imminent, et comme on ne lui signalait pas de sortir de la ligne, j'accourus à son secours, et j'engageai le combat avec le navire français amiral, le *Foudroyant*. Je croyais que c'était le vaisseau que j'avais pour adversaire dans la ligne de bataille telle qu'elle était alors formée.

Le capitaine Cornwall ajoute qu'il n'y avait rien qui pût empêcher l'amiral d'engager le combat à une distance convenable, et qu'il en était ainsi pour le reste de la flotte.

Ce témoignage est donné avec beaucoup de précision et de clarté.

On examine ensuite le capitaine de pavillon de l'amiral Byng, le capitaine Gardiner, du *Ramillies*.

La Cour.—Toutes les voiles du *Ramillies* étaient-elles mises au vent ?

Le capitaine Gardiner.—Non ; elles ne l'étaient pas.

La Cour.—Si le *Ramillies* et la division de l'amiral avaient porté toutes leurs voiles, croyez-vous qu'ils auraient pu accourir au secours de l'avant-garde et l'empêcher d'être criblée par le feu de l'arrière-garde ennemie ?

Le capitaine Gardiner.—Oui, je le crois.

La Cour.—Avez-vous donné à l'amiral le conseil d'arriver sur l'ennemi ?

Le capitaine Gardiner.—Je l'ai fait, mais l'amiral s'y est opposé. Il craignait qu'il ne lui arrivât l'accident survenu dans ces mers à l'amiral Matthew.

La Cour.—L'amiral a-t-il laissé paraître quelques signes de peur ou de couardise ?

Le capitaine Gardiner.—Non ; tout au contraire. (Sensation.)

La Cour.—Avez-vous quelque chose à nous dire sur la conduite personnelle de l'amiral ?

Le capitaine Gardiner.—Non ; rien.

Le 12 janvier, lord Robert Bertie prête serment, et répond à l'interrogatoire des juges.

La Cour.—Quelle position occupiez-vous pendant le combat ?

Lord Bertie.—J'étais avec l'amiral Byng sur le gaillard d'arrière.

La Cour.—Si l'on avait débarqué à Minorque les officiers et les recrues destinés à cette île, croyez-vous que cela aurait pu sauver le fort Saint-Philippe ?

Lord Bertie.—Non ; je crois que ces soldats pouvaient nous rendre de bien plus grands services à bord de la flotte.

La Cour.—Vous étiez, pendant le combat, sur le gaillard d'arrière, avec l'amiral ?

Lord Bertie.—Oui. A un moment j'aperçus un de nos vaisseaux à travers la fumée. Il était sous le vent de notre proue (*lee bow*). Je craignis alors de lui voir essayer le feu du *Ramillies*, et j'en avertis l'amiral. Il m'envoya dans la batterie de faux pont pour ordonner de cesser le feu.

La Cour.—Est-ce que l'amiral ne vous a pas semblé avoir peur ? Était-il mêlé dans ses commandements ?

Lord Bertie.—Non ; loin de là. Il était très impatient de se prendre corps à corps avec l'ennemi.

La Cour.—A quelle distance vous trouviez-vous de l'ennemi, lors du combat ?

Lord Bertie.—Nous étions si rapprochés de lui, qu'il nous caonnait dans notre bois. Plusieurs boulets français passèrent aussi au-dessus de nous.

La Cour.—Est-il à votre connaissance que certains officiers ou autres, faisant partie de votre bord, se soient plaints que l'amiral, ce jour-là, n'avait pas fait son devoir ?

Lord Bertie.—Non ; je n'ai jamais entendu parler de cela, ni d'aucune chose qui pût s'en rapprocher.

Ce témoignage fait une excellente impression.

Le colonel Smith est interrogé après lord Bertie. Il était avec l'amiral sur le gaillard d'arrière. Son témoignage corrobore tout ce que vient de dire lord Bertie. Le colonel Smith ajoute qu'un boulet français passa entre lui et Bertie, au moment où ils se tenaient en arrière du grand mât. Ce projectile enleva la tête d'une grosse pièce de bois de charpente qui se trouvait sur le pont et troua les hamaes qui étaient dans les grands haubaus.

Le capitaine Edgar dit, à son tour, qu'il était de service sur la dunette. Il corrobore une partie du témoignage précédent, mais la Cour ne juge pas à propos de l'interroger sur l'attitude de l'amiral, sa position pendant le combat ne lui permettant pas d'en juger.

Le colonel Cornwallis prête serment et dit qu'il était à bord du *Kingston*. Il ne peut rendre compte du combat, mais il se déclare prêt à répondre aux questions de la Cour. On décide de ne pas lui faire subir d'interrogatoire.

Le capitaine Gough, premier lieutenant du *Ramillies*, prête serment et dit que lorsqu'on a signalé le combat, la flotte paraissait être compacte et en ligne régulière. Il ajoute que les navires, le *Trident* et le *Louisa*, étaient sous le vent de la proue du *Ramillies*. Quant à la distance qui séparait le *Ramillies* de l'ennemi lorsque le signal de combattre a été donné, il ne saurait la préciser. Il était alors à son poste. Néanmoins, il est sous l'impression que lorsque la bataille s'est engagée, ce navire était à demi-portée des Français.

Le capitaine Bessett, deuxième lieutenant, dit qu'il ne peut témoigner de la distance, son poste de combat étant dans le faux pont. Il ne peut non plus dire quelle a été la durée de la bataille. Il jure que plusieurs boulets ont frappé les flancs du *Ramillies*. L'un de ces projectiles a coupé des pentures de sabords, tout près de lui mais il n'a pas traversé de part en part, ce qu'il aurait dû faire si le canon avait été chargé avec soin. Il ajoute de plus que les boulets français touchant ainsi le *Ramillies*, on devait en conclure que les boulets du *Ramillies* portaient à leur tour sur les navires ennemis.

Le capitaine Welbey, troisième lieutenant du *Ramillies*, témoigne à son tour.

Mon poste de combat, dit-il, était au second pont. Le *Ramillies* arrivait vent devant quand on a fait le signal de combattre. Je reçus alors l'ordre de mettre une charge double à mes canons, parce que l'amiral ne voulait pas tirer avant de serrer de près l'ennemi. J'y mis aussi double boulet. J'ai vu le *Trident* et le *Louisa* sous le vent de la proue du *Ramillies*. J'admets que nous avions une bonne brise, et que si nous avions mis toutes voiles dehors, nous nous serions plus rapprochés de l'ennemi. Nous étions à peu près à un mille et demi de lui.

Le quatrième lieutenant, M. Cierke, est appelé et ne répond pas à son nom. On interroge alors le cinquième lieutenant, M. Waterfall. Il était dans le premier pont, et a reçu l'ordre de lord Robert Bertie de cesser le feu, parce qu'il y avait des navires anglais sous le vent de la proue du *Ramillies*.

M. Hamilton, sixième lieutenant du *Ramillies*, avait son poste de combat dans la batterie du premier pont, en avant du grand mât. Il confirme les témoignages précédents et ajoute qu'il croit que le *Ramillies* était à une distance de deux milles quand il a commencé à arriver tout devant. Quand les Français ouvrirent le feu, dit-il, nous étions à un mille et demi. A travers la fumée j'ai aperçu la poupe rouge du *Trident* et une partie de ses couleurs blanches. Il était alors sous le vent de la proue du *Ramillies*, et il s'en trouvait très rapproché.

Le lendemain, lundi, 12 janvier, on examine le capitaine Dury. Son interrogatoire dure une partie de la journée, mais ne fournit aucuns nouveaux détails.

Le capitaine Gardiner, du *Ramillies*, est interrogé de nouveau.

Il établit que l'amiral avait pris sur lui tout le contrôle du vaisseau, et que le jour du combat tout a été fait par ses ordres.

Le capitaine H. Ward, du *Culloden*, affirme dans son témoignage que les boulets de l'ennemi n'arrivaient pas à son bord. Il se trouvait sous le vent du vaisseau amiral. Il est d'avis que si l'amiral s'était porté de l'avant, il se serait emparé de toute la flotte française. (Sensation.)

Ses lieutenants déposent dans le même sens.

On pose ensuite cette question au charpentier de l'*Intrepid* :

—Pouvez-vous vous justifier des défauts de votre navire, tels que vous les avez décrits ?

Il répond.—Oui.

On demande au maître canonnier du *Ramillies* combien ce vaisseau a dépensé de poudre et de boulets, le jour du combat.

Réponse.—Vingt barils de poudre et trois cents boulets ramés.

Le maître d'équipage était à son poste. Il ne s'occupait que de ses agrès et ne peut rien dire de plus. Il en est de même du maître charpentier qui était dans la cale.

Tous les témoins ayant été entendus, la cour donne pour le lendemain la parole au contre-amiral Byng.

Malgré les témoignages contradictoires de ses officiers,—quelques-uns ne l'aimaient pas, parce que Byng était très sévère en fait de discipline,—l'amiral se leva plein de confiance devant ses juges.

Superbe de sang-froid, il fut tour à tour sarcastique, fier, suppliant, toujours correct, avocat habile, historien modeste, scrupuleux.

Son discours nous a été conservé : j'en donne la traduction.

« Messieurs,

« Les accusations que l'on porte contre moi sont d'une telle nature qu'elles atteignent profondément tout ce qui fait et grandit un homme. Vous touchez à mon caractère, à ma fortune, à mon honneur ; vous menacez ma vie. J'aurais toutes les raisons du monde pour m'alarmer des suites de ce procès, mais j'ai la force de mon innocence et j'ai foi dans l'esprit de justice et d'équité de cette cour.

« Que l'on déréte quelqu'un d'accusation, messieurs, il n'y a rien de nouveau dans ce procédé. Depuis quelque temps les cours martiales ont été plus que nombreuses. J'ai passé longtemps en prison, et je me suis trouvé dans la pénible position d'un accusé

condamné d'avance par plusieurs. Il n'y a pas eu de moyens, d'artifices, auxquels mes ennemis n'aient eu recours pour noircir ma réputation. Je pourrais en dire long à ce sujet ; votre temps est trop précieux. J'irai droit à la question navale. Le service de mer est compliqué. Il dépend de tant de circonstances : il est soumis à une telle variété d'accidents qu'il devient difficile pour un commandant, même de la plus haute compétence, de remédier au premier moment à ce qui peut lui arriver de fâcheux. Il est beaucoup plus aisé de s'asseoir dans un moelleux fauteuil, de critiquer après coup, et d'indiquer ce qui aurait dû être fait ou ne pas être fait.

“ Tout cela est de la plus grande facilité. Cette espèce de science n'exige qu'une mauvaise nature et très peu d'esprit. Ces critiques n'épargnent rien. Les actions qui ont jeté le plus grand lustre sur les peuples, qui ont couvert de gloire telles nations, ne trouvent même pas grâce devant le venin de ces petites gens. Cette bataille, disent-ils, est très belle ; mais elle aurait été plus complète, si on avait prévu tout ce qui pouvait arriver.

“ Après cela, ils ont tout dit.

“ Dans mon cas, mes ennemis, qui sont de cette espèce, seront désappointés. Pour affirmer cela, je n'ai qu'à m'en remettre à l'énergie, à la bonne foi, à l'équité de mes juges.

“ Je commencerai par passer en revue les différentes accusations portées contre moi.

“ La première comporte que j'ai négligé sans raisons plausibles, de donner l'ordre à ma flotte de faire route de Sainte-Hélène sur Gibraltar, et de là sur Mahon. Les témoignages donnés devant cette Cour prouvent sans aucun doute que cette accusation n'a pas sa raison d'être. Aussi je serai bref sur ce point : votre temps est trop précieux.

“ Quant aux autres accusations, j'espère pouvoir vous prouver clairement mon innocence. Je vais tout d'abord vous faire un résumé de ma conduite dans cette affaire de Mahon.

“ Le 17 mai, je fus rejoint au large de Majorque par le *Phoenix*, vaisseau de Sa Majesté. Le 19, j'étais en vue de Mahon. Le *Phoenix* me confirma la nouvelle que j'avais déjà apprise à Gibraltar ; c'est-à-dire que la flotte française était très forte et qu'elle était rendue à Mahon. Les couleurs britanniques flottaient encore sur le château Saint-Philippe, et plusieurs batteries de mortiers tiraient dessus. Le drapeau français déferlait sur le côté ouest de Saint-Philippe. Je donnai l'ordre au *Phoenix*, au *Chesterfield* et au *Dolphin*, de se porter en avant et de reconnaître l'entrée du port. Le capitaine Hervey avait reçu pour consigne de mettre à terre une dépêche adressée au général Blakeney, et lui annonçant que la flotte était à son secours. Cela n'empêchait pas qu'à bord tous étaient d'opinion que nous ne lui serions d'aucune utilité, car nous disposions de peu de troupes de débarquement ; l'atterrissage était des plus dangereux et eût été complètement couvert par le feu de l'ennemi. Le *Phoenix* avait pour consigne de faire le signal privé convenu entre le capitaine Hervey et le capitaine Scroop. Sur ces entrefaites, j'aperçus la flotte ennemie. Elle était dans le sud-est. Le vent soufflait de terre ; je fus obligé de commander à mes navires de me rallier avant qu'ils pussent approcher assez le port pour constater quelles étaient les batteries qui pouvaient nous empêcher de communiquer avec le château. Le vent se faisait faible et il était près de cinq heures quand ma flotte parvint à se mettre en ligne. Je pus alors me rendre compte des manœuvres de l'ennemi, mais je ne pouvais

apprécier sa force que par le nombre de ses vaisseaux. Les Français avaient dix-sept voiles, dont treize paraissaient être des vaisseaux de haut bord.

“ Ils se tinrent d'abord devant nous, en ligne régulière. Vers sept heures, ils mirent vent devant, dans le but, je suppose, de gagner le vent sur nous pendant la nuit. Il était tard ; je virai à mon tour vent devant. Je voulais avoir aussi l'avantage du vent, et profiter de la brise de terre.

“ Vers dix heures du matin, je contournai la petite île connue sous le nom de *isla del Ayre*. J'étais alors à une lieue du port. J'aperçus de nouveau la flotte ennemie, et je crus qu'il était de mon devoir de porter dessus et de la rencontrer. Cela m'obligea, naturellement, de rappeler les trois frégates que j'avais envoyées en avant de ma flotte, pour reconnaître l'entrée du port, et remettre au général Blakeney la lettre qui lui demandait de m'indiquer la meilleure manière de lui porter secours. Il était alors onze heures.

“ La Cour, je l'espère, ne verra que de la prudence dans cette conduite. On ne pouvait faire mieux dans l'espace d'une heure : c'était la seule manœuvre à opérer en pareille occurrence. Cela prouve que je ne me basais pas sur les rapports que j'avais entendu faire par les meilleures autorités de Gibraltar. Je ne me reposais pas non plus sur l'opinion unanime et bien arrêtée des officiers de cette garnison. Cela prouve que je tenais à ne me renseigner de l'état du port et de la citadelle que du général Blakeney lui-même. Je savais que le capitaine Scroop, les soldats et l'infanterie de marine des navires de M. Edgecomb, ainsi que cent matelots, avaient été laissés pour renforcer la garnison. Je savais que cet officier viendrait dans sa baleinière, et qu'il me tiendrait au courant du moindre détail important. Bien que j'aie mentionné, dans ma lettre du 25 mai, 'que c'était l'avis de tous les officiers de terre et de mer qu'ils ne pouvaient rendre aucuns services à la garnison, puisqu'il n'y avait pas de lieu d'atterrissage sûr pour les hommes, *dans le cas où ils en auraient eus de disponibles,*' en cela je ne faisais qu'émettre mon opinion, qui s'accordait avec celle de mes officiers. Celle-ci n'a eu aucune influence sur ma manière d'agir. Je voulais dire seulement ce qui aurait pu arriver si la flotte française n'avait pas alors fait son apparition.

“ J'espère que la Cour reconnaîtra, dans toute cette affaire, que je n'ai pas manqué de savoir dans mon métier, de prudence dans ma manière de conduire la campagne, de dévouement à mon roi et à mon pays.

“ Ma lettre, expédiée au général Blakeney par l'intermédiaire de M. Hervey, bien qu'elle ait manqué sa destination pour des raisons qui seront expliquées plus tard, n'en est-elle pas une preuve ?

“ Mon premier soin, en arrivant en vue du port, a été de me renseigner sur son état et sur celui de la garnison. J'ai encouragé à la résistance le général et ses soldats, en lui apprenant que j'étais prêt à le secourir, et en le priant de m'indiquer les meilleurs moyens pour y arriver.

“ D'après ce que je viens de dire, la Cour restera convaincue que les choses ont été bien menées, jusqu'à l'apparition de la flotte française. Dès que nous signalâmes l'ennemi, je compris qu'il fallait changer mes plans. Je me décidai à retarder l'exécution de la décision que j'avais prise au sujet de Mahon. Je rappelai le navire de guerre que j'avais envoyé pour reconnaître le port et pour communiquer avec le général Blakeney. Il ne m'était plus utile de connaître dans quel état se trouvaient le port et la citadelle. Il me

fallait avant tout livrer bataille à la flotte française. Je n'avais pas de compagnies de débarquement, à part quelques soldats d'infanterie de marine. En supposant même que j'en aurais eues il aurait été de la plus haute imprudence de leur faire prendre terre avant de combattre l'ennemi. Cela aurait affaibli mes forces. Le débarquement de ces troupes aurait mis la flotte dans l'impossibilité de se battre et l'aurait obligée à fuir. Si j'en avais agi ainsi, j'aurais mérité plus encore les accusations que l'on porte contre moi en ce moment, et je n'aurais jamais été fait pour exercer dignement le commandement que l'on m'a confié.

"J'étais sûr, dans le cas où j'aurais réussi à vaincre les Français, de pouvoir mieux ravitailler la citadelle, et de débarquer plus à mon aise les troupes qui faisaient à mon bord les fonctions d'infanterie de marine. Je me faisais aussi ce raisonnement. Même victorieux, j'aurais pu être désarmé, subir des avaries qui ne m'auraient pas permis de tenir la mer, et alors j'aurais été mis dans l'impossibilité de secourir la citadelle.

"La Cour me rendra le témoignage que je me suis conduit avec prudence et avec habileté.

"Dois-je mériter le blâme pour ne pas avoir cherché à risquer un second engagement avec l'ennemi, après avoir été désarmé comme je l'ai été, dans le premier combat ?

"A quoi aurait pu servir cette deuxième bataille engagée par une escadre inférieure sous tous les rapports à l'escadre française, et devenue presque inutile par suite d'avaries subies pendant l'action ? Les gens raisonnables répondront à cette question en disant que je courais à une défaite complète. Si M. de la Galissonnière avait cherché un nouvel engagement—chose, heureusement, qu'il n'a pas faite—it est logique de penser que l'escadre anglaise toute entière aurait péri ou aurait été anéantie par l'ennemi. Je n'aurais pu certainement chercher refuge dans aucun port. D'un autre côté si j'avais pu arriver dans la Méditerranée avant les Français, même après avoir subi une défaite, j'aurais été en mesure de sauver l'île. J'aurais pu réunir les débris de ma flotte à Mahon, et bien que la mer m'eût été fermée, j'aurais pu tenir dans Saint-Philippe avec mes hommes et défendre le drapeau. Il ressort de ceci que si la flotte anglaise avait reçu à temps l'ordre d'appareiller, une défaite aurait alors rendu plus de service à notre cause qu'une victoire après l'investissement du fort Saint-Philippe.

"De tout temps les généraux ont admis qu'un commandant ne devait jamais risquer un engagement, sans avoir la quasi certitude de gagner la victoire plutôt que d'essayer une défaite.

"Mon escadre était tellement inférieure, que je ne pouvais m'attendre qu'à des malheurs et à la perte d'une bataille. La victoire même ne m'aurait offert aucune compensation. Mon conseil de guerre en était venu unanimement à la conclusion que je risquais la perte de toute ma flotte. La marine anglaise n'était pas en mesure de compter avec pareil désastre. Gibraltar avait été laissé sans défense et serait infailliblement tombé entre les mains de l'ennemi. Aurais-je été justifiable, dans ces circonstances, de chercher à combattre les Français, sachant que ma flotte leur était inférieure, qu'elle était désarmée et qu'elle ne pouvait être secourue par aucun navire anglais croisant dans la Méditerranée ? Pas un homme qui a étudié l'art militaire et est au fait des règles anciennes comme modernes qui régissent les cas semblables au mien, ne pourra me blâmer de ce que j'ai fait.

"Le seul avantage à retirer de ma position aurait été de prolonger le siège, sans entrevoir la chance de le faire lever. Ma flotte ne pouvait plus tenir la mer : sa retraite

sur Gibraltar m'était imposée, parce que le port de Mahon était complètement sous le feu des batteries françaises.

« Ceux qui commandent en chef doivent-ils ne faire preuve que des seules qualités militaires dont on trouve l'exemple chez la brute ? Sulfite-il d'un suprême courage ? Est-ce que ceux qui l'ont usage de leur jugement dans les grandes circonstances doivent être considérés comme félons à leur roi et à leur pays ? Quel est le général ou l'amiral qui—les choses en étant ainsi—voudrait servir sa patrie à l'avenir ?

« Voyez le dilemme. A moins qu'il n'entreprenne la lutte, eût-il contre lui toutes sortes de désavantages, il portera éternellement le stigmate des lâches. Se décide-t-il à combattre, et succombe-t-il sous les forces supérieures qu'il a contre lui, il est obligé d'accepter la qualification de peureux, et de permettre qu'on le livre à la rage insensée de la foule ? Dans mon cas, il était impossible de secourir Mahon. Gibraltar pouvait être attaqué. La prudence indiquait qu'il fallait de suite se porter sur ce dernier point. D'ailleurs j'avais raison ; c'était le seul service que je pouvais rendre en ce moment à mon pays : tout mon conseil de guerre était de cet avis.

« Il y a aussi autre chose à considérer. Deux flottes peuvent être égales en nombre, et, cependant, ne l'être pas en force. Tel était le cas cette fois. Nous avions un grand nombre de malades. Je ne pouvais pas remplacer par des troupes fraîches mes morts, mes mourants. En arrivant à Gibraltar, je fus obligé de faire entrer à l'hôpital un millier de mes hommes. Voilà encore des considérations qui militent en ma faveur. Elles sont d'autant plus importantes que l'on ne saurait me contredire, quand j'affirmerai que l'ennemi avait tous les avantages sur moi, qu'il avait le privilège de recruter des matelots sur les deux cents transports qui l'accompagnaient et d'obtenir des soldats du camp des assiégeants.

« Mes juges, je vous demande justice. Je vous la demande avec cette liberté et cette volonté qui conviennent à un homme placé comme je le suis. Loin de moi l'idée d'imputer le blâme sur d'autres, seraient-ils même mes plus grands ennemis. Mais il est temps que mes angoisses finissent. Je n'ai plus la force de supporter plus longtemps le poids de l'indignation et de la colère de toute une nation humiliée, mais trompée. La Cour exercera cette discrétion qui peut sembler être étrangère au procès, mais il est temps que le peuple anglais sache à quoi s'en tenir sur mon compte. Tant que j'aurai un souffle de vie, je lutterai contre l'idée de voir s'attacher à mon nom la légende que j'ai été cause de malheurs publics et coupable du plus grand des crimes militaires et civils.

« Dois-je le dire ? J'en rougis ; on m'a accusé de couardise ! Y a-t-il dans tous les témoignages entendus une seule preuve de cette abomination ? Non ; je délire sur ce point mes détracteurs. Ah ! messieurs, j'ai souffert toutes les peines qu'un homme peut souffrir. On m'a torturé dans des pamphlets ; on m'a calomnié dans tout ce que j'avais de plus cher ; on m'a pendu en effigie ; on m'a démis de mon grade ; on m'a remplacé ; on m'a arrêté ; on m'a emprisonné ; on m'a traité comme un félon. Aujourd'hui on veut avoir ma vie. Peut-on pousser plus loin l'infamale malice ? Tout de même, je ne crains rien. Je méprise tout cela. Ma conscience est pure de tous les crimes qu'on lui impute.

« Je n'ai plus rien à ajouter. Je suis entre les mains de mes juges. Ils sont habiles ; ils sont honnêtes. Ils seront indulgents pour mes défauts, pour mon peu de talent. Ils n'auront pas grand peine à constater et à faire voir au grand jour mon innocence, et l'inanité des accusations que l'on a portées contre moi. »

En entendant ce chaud plaidoyer la cour paraissait profondément émue. En ville le public était douloureusement agité. Une réaction commençait à se faire en faveur de Byng. On causait sous le manteau de toutes les avanies que le ministère lui avait fait subir. Il avait tenu à ce que la cour martiale destinée à le juger se tint à bord du vaisseau le *Saint-George*, dans le havre de Portsmouth. Byng y avait été conduit de Greenwich par un escadron des *Horse-Guards*. Son voyage de villes en villes, de villages en villages, n'avait été qu'une longue série d'insultes, d'avanies de la part de la populace. Aujourd'hui, la réaction se faisait en faveur du malheureux amiral, et il ne fallait pas perdre de temps à frapper le grand coup. Autrement le ministère allait sombrer.

Le mercredi, 26 janvier 1757, la Cour déclare l'enquête close et signe unanimement les trente-six résolutions suivantes :

1^o *Unaniment.*—Il n'a pas été constaté que l'amiral Byng ait retardé la marche de son escadre depuis son départ de Sainte-Hélène, le 6 avril, jusqu'au 19 mai, jour de son arrivée devant Minorque.

2^o *Unaniment.*—Il a été constaté qu'au matin du 19 mai, jour de l'arrivée de l'escadre anglaise devant Minorque, l'amiral Byng a dépêché trois frégates, le *Phoenix*, le *Chesterfield* et le *Dolphin*, avec des ordres remis au capitaine Hervey, du *Phoenix*, de faire tout son possible pour faire parvenir à terre une lettre au général Blakeney. Le capitaine Hervey devait aussi constater le nombre de batteries et de forts que l'ennemi pouvait avoir sur le rivage.

3^o *Unaniment.*—Il a été constaté que ces frégates prirent le devant sur la flotte en se dirigeant vers le rivage. Le *Phoenix* serrait de près l'île *del Ayre* pour remplir sa consigne, lorsqu'environ onze heures et midi un signal de l'amiral rappela les trois frégates, la flotte française venant d'être découverte dans le sud-est avec vent grand large (*south east quarter*.)

4^o *Unaniment.*—Il a été constaté que la flotte est restée en présence de l'ennemi une partie du jour, passant par des variations de brise et de calme, et que vers le soir elle vira vent devant.

5^o *Unaniment.*—La cour est d'avis que l'amiral a bien fait, en apercevant l'ennemi française, de se porter vers elle.

6^o *Unaniment.*—Il a été constaté que le major général Stuart, lord Effingham, colonel Cornwallis, avec une trentaine d'officiers et des recrues au nombre d'une centaine appartenant aux différents régiments qui formaient la garnison du château Saint-Philippe, étaient à bord des navires de l'escadre.

7^o 12 votes affirmatifs pour tous les officiers, 1 vote pour le général et les officiers d'état-major. } La Cour est d'avis qu'un aussi grand nombre d'officiers appartenant à la garnison de Saint-Philippe, étant sur la flotte, l'amiral aurait dû les mettre à bord d'une des frégates qu'il dépêchait en avant, et lui donner ordre de les débarquer, et que si le débarquement n'avait pu encore être opéré quand il aperçut l'ennemi, il aurait dû quand même laisser la frégate tâcher de mettre ces troupes à terre.

8^o *Unaniment.*—Il a été constaté que depuis le moment où la flotte française a été signalée, le matin du 19 mai, jusqu'au moment où la flotte anglaise passa au vent de l'ennemi, ce qui eut lieu vers midi, le 20 mai—l'amiral a pris toutes les mesures nécessaires pour gagner et garder le vent sur les Français, et pour former sa ligne de bataille.

9^o *Unaniment.*—Il a été constaté que l'avant-garde de notre flotte, qui avait les amures à tribord, n'a fait force de voiles au plus près du vent en arrière de l'ennemi, et qu'alors sur un signal, toute notre escadre vira vent devant. La flotte ennemie, en ce moment, était en panne sous le vent. Elle était en ligne de bataille avec amures sous le vent et portait ses huniers avec ses grands huniers carrés.

10^o *Unaniment.*—Il a été constaté qu'aussitôt que notre flotte a pris ses amures à tribord, son arrière-garde était beaucoup plus loin au vent de l'arrière-garde de l'ennemi, que ne l'était notre avant-garde de la sienne.

11^o *Unaniment.*—La Coar est d'avis que lorsque la flotte anglaise courait avec amures à babord, faisait force de voiles au plus près du vent vis-à-vis de l'ennemi ou par le travers de sa ligne, l'amiral aurait dû faire virer vent devant toute sa flotte et la conduire de suite à l'ennemi. Son avant-garde aurait dû gouverner sur l'avant-garde française; son arrière-garde sur l'arrière-garde, chaque vaisseau prenant son adversaire dans la ligne ennemie et portant les voiles qui permettaient aux navires les plus médiocres de garder leur position dans la ligne de bataille.

12^o *Unaniment.*—Il a été constaté que peu d'instant après que la flotte eût pris les amures sous le vent, l'amiral a fait signal d'incliner de deux points sur tribord, ce qui amena le vent sur ou en arrière des vaisseaux. Ils continuèrent leur course presque en tête les uns des autres, jusqu'au moment où l'amiral donna l'ordre de combattre.

13^o *Unaniment.*—Il a été constaté que l'amiral a donné le signal de la bataille vers deux heures moins vingt minutes de l'après-midi.

14^o *Unaniment.*—Il a été constaté qu'au moment où le signal du combat était donné, la flotte française était encore en panne sous le vent, portant ses grands huniers carrés, et que notre avant-garde était de beaucoup plus rapprochée de la leur, que ne l'était notre arrière-garde de leur arrière-garde.

15^o *Unaniment.*—Il a été constaté que lorsque le signal de combattre eut été donné, les navires de notre division d'avant-garde se portèrent en ordre chacun sur le navire ennemi qui lui était assigné; qu'ils les combattirent jusqu'au moment où cinq des vaisseaux ennemis les plus avancés s'éloignèrent sous le vent, hors de portée de canon.

16^o *Unaniment.*—Il a été constaté que l'*Intrepid*, le vaisseau de notre division d'avant-garde le plus en arrière, ayant serré le vent et combattu pendant à peu près dix minutes ou un quart d'heure, a perdu, un peu avant trois heures, son petit mât de hune.

17^o *Unaniment.*—Il a été constaté que le *Revenge*, navire en tête de la division d'arrière-garde, arriva sur le vaisseau qu'il devait combattre; les vaisseaux de l'avant-garde devaient faire cette même manœuvre, et alors il arriva vent arrière et passa au vent de la hanche de l'*Intrepid*, au moment où le petit mât de hune de celui-ci tombait; qu'aussitôt ce dernier navire ayant mis sa misaine, le *Revenge* arriva dessous le vent de la hanche de l'*Intrepid*, et là se coiffa.

18^o *Unaniment.*—Il a été constaté que lorsque le signal du combat a été donné et que l'avant-garde luttait (*putting against the wind*) contre le vent, l'amiral, étant à bord du *Ramilles*, dériva de quelques points (*edged down*). Alors le *Trident* et le *Princess-Louisa* tombèrent au vent. L'amiral fit serrer le vent à sa misaine (*hauled up*), coiffa ses perroquets d'artimon et fit tout en son pouvoir pour coiffer aussi son grand mât de hune, manœuvre qui aurait pu permettre aux navires en ligne de rester à leur poste de combat et de se battre encore pendant cinq, six ou sept minutes.

19^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que l'amiral, après avoir donné le signal du combat, a séparé sa division d'arrière-garde de son avant-garde, et empêché l'arrière-garde d'attaquer l'ennemi aussilôt qu'elle l'aurait pu, en diminuant ses voiles, faisant serrer le vent à sa misaine, coiffant son perroquet de fougue, et coiffant ou essayant de coiffer son grand hunier, afin de permettre au *Trident* et au *Princess-Louisa* de dépasser de nouveau le *Ramillies*.

20^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que l'amiral, au lieu de donner l'ordre de diminuer ses voiles aurait dû signaler au *Trident* et au *Princess-Louisa* de faire force voile; qu'en outre lui-même aurait dû forcer les voiles dans la mesure qui aurait permis au *Culloden* (le plus mauvais voilier de la division anglaise) de se tenir à son poste avec toutes ses voiles déployées. Cette manœuvre le mettait en position de serrer de près l'ennemi et de supporter convenablement l'attaque de la division d'avant-garde.

21^o *Unaniment.*—Il a été constaté que l'amiral, après avoir donné l'ordre de diminuer les voiles, comme il est dit ci-dessus, déploya de nouveau sa misaine, se servit de ses huniers, gouverna avec vent arrière par le travers, se portant vers le flanc de l'ennemi, jusque vers trois heures; et l'équipage du *Ramillies* commença alors le feu, sans recevoir d'ordre, et à tirer hors de portée. Il a été constaté que la continuation du feu a été faite sur les ordres de l'amiral.

22^o *Unaniment.*—Il a été constaté que peu de temps après le commencement du tir du *Ramillies*, on a vu de son bord le *Princess-Louisa* chasser devant le vent (*lung in the wind*). Ses huniers fonettaient. En ce moment le *Trident* le passait sous le vent. Ce navire était alors un peu au-dessus du vent de l'avant du *Ramillies*. Le *Revenge* a mis alors en panne; il était par le travers de l'*Intrepit* (*lee-quarters*).

23^o *Unaniment.*—Il a été constaté qu'une alarme a été donnée à bord du *Ramillies*. Le feu était déjà ouvert depuis quelque temps. On s'aperçut qu'un navire était tout près du bassin qui se présentait sous le vent (*lee-bow*). On se convainquit que c'était un de nos navires. Effectivement c'était le *Trident*. L'amiral donna immédiatement l'ordre de porter la barre du gouvernail dessous le vent. La voile de misaine fut mise, les huniers furent coiffés. Le feu cessa jusqu'à ce que les pointeurs pussent voir les couleurs françaises et que l'amiral eut pu faire le signal de brasser ses voiles—l'arrière-garde devant brasser les siennes la première (*brace to*), de façon à ce que les navires qui étaient en poupe ne pussent pas venir en collision avec le *Ramillies*. Tout de même pour empêcher le signal de s'imposer aux navires qui étaient en avant, il donna l'ordre de ne le laisser flotter que quelques minutes. Il signala tout de suite l'ordre à la flotte de rallier et de tenir tête, l'avant-garde devant donner la première.

24^o *Unaniment.*—Il a été constaté que vers ce même temps on a vu le *Princess-Louisa*, dont le grand hunier fassoyait (*shivering*), se coiffer au vent à l'avant du *Ramillies*.

25^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que pendant que le *Ramillies* avait ouvert le feu, le *Trident* et les vaisseaux qui étaient immédiatement en tête de l'amiral ont été, en laissant arriver (*go down*), un obstacle qui a empêché le *Ramillies* d'arriver à son tour.

26^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que l'amiral a mal fait en ordonnant au *Ramillies* de continuer le feu, avant de l'avoir placé à une distance convenable de l'ennemi. En commandant ce tir il a gaspillé ses boulets et a causé un voile de fumée qui l'a empêché de voir les manœuvres de l'ennemi et de constater la position des navires qui étaient en tête du *Ramillies*.

27^o *Unaniment.*—Il a été constaté que le *Ramillies* a cessé le feu peu de temps après avoir brassé sa misaine et avoir coiffé ses huniers.

28^o *Unaniment.*—Il a été constaté que lorsque la fumée a été dissipée, le *Ramillies* a cessé le feu, et que le centre et l'arrière-garde de la flotte française ont mis leurs grands huniers et leurs misaines.

29^o *Unaniment.*—Il a été constaté que le centre et l'arrière-garde de la flotte française ont tenu bon ; que dès qu'ils se sont approchés des trois vaisseaux de notre avant-garde qui étaient le plus en arrière, ils ont ouvert leur feu sur eux. Il a été aussi constaté que plusieurs de leurs boulets n'ont pas porté, mais que le *Defiance* a souffert de l'explosion de quelques bombes françaises. Peu après les Français s'éloignèrent pour rejoindre leur avant-garde, qui était sous le vent.

30^o *Unaniment.*—Il a été constaté qu'environ vingt minutes se sont écoulées entre le moment où l'amiral a pour la première fois brassé sa misaine et coiffé ses huniers, pour se dégager du *Trident*, et le temps où il a fait porter ses huniers et orienté sa misaine.

31^o *Unaniment.*—Il a été constaté qu'au moment où l'amiral faisait servir ses voiles, il a fait signaler à l'arrière-garde de sa flotte de faire force de voile et de serrer au plus près de la ligne de bataille. Cette manœuvre empêcha le *Priacess-Louisa* et le *Trident* d'être hélés et de se mettre à poste. L'amiral mit alors sa grande voile, son grand foc, ses voiles d'étai. Il passa sous le vent de l'*Intrepid*, commanda au *Deptford* de prendre la place de ce navire dans la ligne de bataille, et donna l'ordre au *Chesterfield* de prendre soin de l'*Intrepid*. Il était alors un peu tourné vers notre avant-garde. Il la rejoignit un peu après cinq heures du soir.

32^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que les vaisseaux avariés pendant l'action, ont été réparés aussi bien que les circonstances le permettaient. Elle est aussi d'avis que l'amiral aurait dû faire route avec son escadre sur le fort Saint-Philippe ; qu'il aurait dû faire tout en son pouvoir pour communiquer avec le château ; qu'il aurait dû employer tous les moyens à sa disposition pour le secourir, avant de retourner à Gibraltar.

33^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que l'amiral Byng n'a pas fait tout ce qu'il devait faire pour secourir le château Saint-Philippe, dans l'île de Minorque, lequel était assiégé alors par les forces du roi de France.

34^o *Unaniment.*—La Cour est d'avis que dans le combat qui s'est engagé entre les navires de Sa Majesté et les navires français, le 20 mai dernier, l'amiral Byng n'a pas fait les derniers efforts pour prendre, saisir et détruire les navires français, contre lesquels il était de son devoir de se battre. Elle est de plus d'opinion qu'il n'a pas fait tout en son pouvoir pour porter secours aux navires de Sa Majesté qui combattaient la flotte française, comme c'était son devoir de faire.

35^o *Unaniment.*—Il a été constaté par le témoignage de lord Robert Bertie, du lieutenant-colonel Smith, du capitaine Gardiner, et par celui d'autres officiers du navire, près de la personne de l'amiral pendant le combat, qu'il n'a pas donné de signes d'hésitation, de confusion, de cowardise, que ses ordres ont été froids, distincts, et qu'il a fait preuve de courage personnel.

36^o *Unaniment.*—Il est résolu que le cas de l'amiral semble tomber sous le coup de l'article 12 du code maritime établi par le 33^e acte du parlement passé en la 22^e année du roi Georges II :

“ Toute personne de l'armée navale qui par lâcheté, par négligence ou par mauvaise volonté, quittera le combat ou cessera son feu, ou ne donnera pas, ou ne fera pas les der-

niers efforts pour prendre et couler bas chaque vaisseau qu'il sera de son devoir d'attaquer et pour assister et soulager chacun des vaisseaux de S. M. qu'il sera de son devoir d'assister et de soulager : toute personne coupable d'un pareil délit, et qui sera déclarée telle par le jugement d'une cour martiale, sera punie de mort."

Le jeudi suivant, le 27 janvier, la cour se réunit de nouveau. Il fut décidé que l'application de l'article 12 entraînait la peine de mort, et qu'aucune discrétion n'était laissée à la cour sous aucun prétexte. Il fut alors résolu que le dit John Byng devait être condamné à être fusillé à telle date et sur tel navire de guerre que les lords commissaires de l'amirauté voudraient bien désigner.

On envoya quérir le prisonnier. Le *marshal* l'amena en cour, et la sentence fut alors prononcée.

Néanmoins, comme il avait été prouvé par les témoignages de Hertie, Smith, Gardiner, et autres officiers du vaisseau amiral, que pendant le combat, Byng n'avait manifesté aucun signe d'hésitation, la cour ne crut pas que la faute put être imputable à la comar-dise ou à un manque de loyauté, et elle profita de cela pour le recommander chandement à la miséricorde du roi.

La sentence fut envoyée à l'amirauté, accompagnée de la lettre suivante :

" Nous soussignés, le président et les membres de la cour martiale nommée pour juger l'amiral Byng, croyons inutile de vous informer que, dans le cours de cette longue procédure, nous avons fait nos efforts pour parvenir à la découverte de la vérité et pour rendre plus exacte justice à l'accusé. Mais nous ne pouvons nous défendre de vous exposer le trouble de nos esprits en nous trouvant dans la nécessité de le condamner à mort, selon l'extrême rigueur du douzième article des ordonnances militaires, qui lui est applicable en partie, et qui n'est point susceptible de modification dans le cas où le crime a été commis uniquement par erreur du jugement. C'est pourquoi nous vous prions de la manière la plus pressante, autant pour l'acquiescement de notre conscience que pour rendre justice à l'accusé, de le recommander à la clémence de Sa Majesté.

" A bord du *Saint-George*, dans le havre de Portsmouth, ce 27 janvier 1757."

Pendant son procès, la tranquillité de Byng ne s'était pas démentie un seul instant. Il avait tellement confiance en sa cause et en la justice de ses pairs, que sa voiture avait reçu l'ordre de l'attendre à Portsmouth. Elle devait le mener directement à Londres après son acquiescement.

La sentence, dit Smollett, fut rendue au milieu d'un chagrin et d'un éuervement extraordinaires de la part des juges. Quelques-uns pleuraient à chaudes larmes. Byng demeura impassible et salua profondément la Cour avant de se retirer.

Lorsque les membres de la cour martiale le recommandèrent à la clémence royale, ils insistèrent, ainsi qu'on vient de le voir, sur le trouble de leur âme devant la rigueur de leur décision.

" Nous ne pouvons nous empêcher de soumettre à Vos Seigneuries les angoisses qui torturent en ce moment nos esprits : nous sommes mis dans l'obligation de condamner un homme à mort, par l'excessive sévérité du 12^e Article of war, qui n'admet pas de circonstances atténuantes, même lorsque la faute a été commise par une erreur de jugement. En conséquence, pour l'acquiescement de notre conscience et en justice pour le prisonnier,

nous supplions Vos Seigneuries de la manière la plus pressante, de le recommander à la clémence du souverain."

C'était plutôt un cri de conscience qu'une recommandation.

Smollett ajoute que les lords de l'amirauté, au lieu de se rendre au désir des juges de la cour martiale, firent remettre au roi leur lettre, avec une copie du dossier. Ils y avaient joint un pli adressé à Sa Majesté, exprimant un doute sur la légalité de la sentence, parce que le crime connu sous le nom de négligence pour lequel l'amiral avait été condamné, n'apparaissait dans aucune partie des procédures. En même temps deux requêtes signées par lord Torrington en faveur de son parent, furent remises aussi au roi. Tout ce qu'on put faire pour obtenir grâce fut employé par les amis de Byng. Chacun était sous l'impression que, les circonstances étant si fortement en faveur de l'amiral, la clémence royale aurait son cours. Mais il fallait compter avec l'infamie politique du temps, avec les appétits sanguinaires du peuple. Sa Majesté, en recevant la lettre des lords de l'amirauté, soumit la sentence à l'opinion des douze juges. Ils la confirmèrent unanimement, en disant qu'elle était légale. Ce rapport ayant été transmis par le Conseil privé à l'amirauté, leurs Seigneuries fixèrent l'exécution au 28 février. Un seul membre du bureau refusa sa signature au warrant. Mais dans certains quartiers on ne perdait pas espoir. Un membre de la chambre des communes, l'amiral Keppel, qui avait fait partie de la cour martiale de Byng, se leva de son siège en chambre et demanda une loi le relevant du serment de discrétion imposé aux membres des tribunaux militaires. Il se faisait fort d'exposer les faits qui avaient amené la condamnation de Byng. Il voulait mettre au jour des choses qui pourraient démontrer que la sentence était trop sévère. En entendant cette déclaration, un autre membre de la chambre des communes, Volthers Cornwall, qui y siégeait depuis quarante ans, se fit l'écho de toutes les haines qui surgissaient autour de Byng. Il s'opposa fortement à la proposition soumise au parlement. Il s'étendit sur la couardise que Kirkby et Wade avaient jadis montrée sous l'amiral Bembow, et s'attaqua à son collègue, l'amiral, en lui disant : *One of the Court complains, is, cependant, wants a new kind of papal authority to clear up his conscience.* Il termina en réclamant à tout prix un exemple. Un autre, un amiral aussi, celui-là, s'écria : "J'ai voté pour la peine de mort, et j'en aurais fait autant s'il se fût agi de mon propre frère."

Les communes passèrent outre. Le bill subit ses trois lectures et fut transmis à la chambre des lords par M. Potter. Les officiers qui avaient condamné Byng furent sommés de comparaître devant leurs Seigneuries.

Ces questions furent alors posées aux membres de la cour martiale.

1^o Avez-vous eu connaissance d'aucuns faits qui se soient passés avant le prononcé de la sentence portée contre l'amiral Byng, et qui puissent démontrer que cette sentence soit injuste ?

2^o Avez-vous eu connaissance d'aucuns faits qui se soient passés avant le prononcé de cette sentence, et qui puissent démontrer que cette sentence ait été rendue par abus d'autorité ou pour quelque motif injuste ?

3^o Êtes-vous désireux de voir devenir loi le bill soumis maintenant à la chambre, bill qui tend à vous relever du secret imposé par votre serment d'obéissance ?

4^o Pensez-vous qu'il puisse mieux renseigner le roi et qui soit de nature à le porter à exercer son droit de grâce ?

A la première et à la deuxième question, les juges ont répondu négativement, à l'unanimité.

A la troisième et à la quatrième, ont répondu négativement le vice-amiral Smith, président de la cour martiale, le contre-amiral Holburn le contre-amiral Broderick, les capitaines Holmes, Geary, Boys, Simcoe, Douglas, Bentley, Denis. A la troisième question, le contre-amiral Norris, le capitaine Moore et l'honorable M. Keppel répondirent affirmativement et motivèrent ainsi leurs réponses :

Le contre-amiral Norris : "Quand j'ai exprimé le désir de voir passer cette loi, j'étais sous l'impression que nous aurions l'occasion de donner les raisons particulières qui nous ont engagés à signer la sentence et en même temps la recommandation en grâce."

Le capitaine Moore : "Tant que je serai sous le poids de ce serment, je ne me crois pas libre de répondre à cette question."

L'honorable M. Keppel : "Je ne crois pas devoir répondre à cette question, sans motiver d'une façon toute particulière mon vote et mon opinion."

La chose en resta là.

Abandonné par la justice humaine, le malheureux amiral se prépara tranquillement à la mort. Jamais on ne vit un homme plus résigné, et il conserva sa gaieté jusqu'à la fin. Après le jugement rendu à bord du *Saint-George*, on l'avait relégué à bord du *Monarque*, vaisseau de guerre de troisième ordre. La garde du prisonnier était confiée au *marshal* de l'amirauté.

La lettre suivante, datée de Portsmouth le 15 mars, raconte l'exécution.

"Des ordres avaient été donnés à tous les navires de guerre en rade de Spithead d'envoyer hier, lundi matin, 14 mars, toutes leurs baleinières, avec le capitaine et les autres officiers de chaque navire et une compagnie armée d'infanterie de marine. Ils devaient être témoins de l'exécution de M. Byng. Ces baleinières ont souqué depuis Spithead, et sont arrivées dans le port un peu après onze heures. Ce voyage a été accompli au milieu des plus grands dangers et des plus grandes difficultés. Il soufflait une tempête terrible de ouest-nord-ouest. La marée descendait et il était très difficile d'aller prendre position près du *Monarque*, vaisseau sur lequel l'amiral devait être fusillé. Tout de même, malgré le gros temps, le grand vent, une mer démontée, il y avait autour des navires de guerre un nombre si considérable de chaloupes et d'embarcations de tout genre, qu'elles empêchaient les baleinières d'approcher. Personne n'avait la permission de mettre le pied à bord du *Monarque*, excepté le personnel de ce vaisseau, mais les navires de guerre qui étaient auprès étaient remplis de spectateurs. Il y en avait jusque dans les haubans, jusque dans les hunes, et pourtant ils ne purent voir grand'chose du drame lugubre qui allait se passer à bord du *Monarque*.

"M. Byng sortit tranquillement du carré des officiers supérieurs qui était sur le gaillard d'arrière, et se dirigea vers bâbord où il devait être fusillé. Un ministre de la religion l'accompagnait. Ce dernier ne l'avait pas quitté depuis son emprisonnement. Auprès de l'amiral se tenaient deux gentilshommes, de ses parents. Byng portait une redingote gris clair, un gilet blanc, des bas blancs et une large perruque blanche. Dans chaque main il tenait un mouchoir. Arrivé au poste qu'on lui désigna, il jeta son chapeau sur le pont, s'agenouilla dessus, attacha lui-même un des mouchoirs sur ses yeux et laissa tomber de suite l'autre comme signal. Un peloton de six soldats d'infanterie de marine mit en joue, fit feu. Cinq balles portèrent ; il mourut sans souffrances. Il était alors près de midi.

MONTOUR
MONTEUR

“Détail curieux. Byng avait d'abord insisté pour subir le feu à visage découvert. Mais on avait fait toutes les démarches possibles auprès de lui pour le faire revenir sur sa décision. L'infanterie de marine l'avait en haute estime : on alléguait que le peloton d'exécution ne serait peut-être pas assez ferme sous l'œil de l'amiral et que les coups ne porteraient pas.

“J'étais là, quand il sortit du carré de l'état-major. Un silence absolu régnait à bord ; on n'entendait que les sifflements du vent. Trois minutes s'écoulèrent entre la mort de l'amiral et sa mise en cercueil. Il est tombé avec un grand courage, avec beaucoup de dignité. Dès que le feu du peloton a été fait, une flamme bleue fut hissée à la tête du petit hunier. Elle y flotta pendant cinq minutes, puis elle fut amenée. Alors les baleinières et leurs équipages rallièrent respectivement le bord de leurs navires.

“Le vaisseau que l'amiral commandait dans la Méditerranée, le *Rauillies*, était ce jour-là ancré à son corps mort. On remarqua beaucoup qu'une demi-heure à peu près avant l'exécution de son ancien commandant, il cassa ses chaînes. Il n'a été sauvé d'un désastre que par un bout de câble qui a tenu bon. Cet accident a provoqué bien des commentaires dans le peuple.

“Sans ce pli vous trouverez copie d'un document que l'amiral a écrit et signé quelques heures avant sa mort. On l'a imprimé et on en a fait ici la distribution.”

En remettant ce document à William Brough—*marshal* de la haute cour d'amirauté—devant son peloton d'exécution, l'amiral se servit des termes suivants :

“Voici mes dernières pensées. Je vous les confie pour qu'au moins vous soyez en mesure de leur donner le degré d'authenticité qu'elles méritent, et pour que vous compreniez que votre devoir est maintenant d'empêcher que l'on interprète mal ces paroles d'un mourant, et que l'on s'en serve pour ternir sa mémoire.

“J'ai pris la précaution d'en donner une copie à un de mes parents.”

Ce document constitue une pièce historique qui mérite d'être lue et méditée par ceux qui déjà ont commencé à souffrir de l'injustice des hommes.

Le voici dans son entier.

“Il n'y a plus que peu de moments qui m'assujétissent encore à la haine et à la persécution humaines ; et mes ennemis n'auront bientôt plus occasion d'exercer contre moi leur noire malice. Je ne leur envie pas cette existence qu'ils vont conserver pendant quelque temps et que l'idée de m'avoir traité avec injustice va bourreler de remords. Non. J'ai la ferme certitude qu'un jour on me réhabilitera. On se rendra compte de tous les moyens inavouables que l'on a employés pour mettre le public sous une fausse impression et l'exciter contre moi. Alors, j'apparaîtrai à la postérité comme une victime choisie pour porter tout le poids de la haine et de la vengeance d'un peuple que l'on a trompé. En ce moment, mes ennemis eux-mêmes me croient innocent. Quant à ma conscience elle est tranquille ; elle sait qu'on ne peut pas m'imputer les maux qui affligent en ce moment mon pays. Je désire de tout mon cœur que mon sang puisse contribuer au bonheur de la patrie, puisqu'elle me le demande ; mais en le versant, je ne saurais m'empêcher de proclamer bien haut que j'ai fait consciencieusement mon devoir, que j'ai consacré toutes mes études, toute mon énergie, tout mon honneur au service de Sa Majesté et à la grandeur de son royaume. Je regrette de ne pas avoir été plus heureux, mais il a été prouvé que mon escadre était en trop mauvais état pour entreprendre dans le temps une pareille expédition.

“ La vérité a terrassé la calomnie et le mensonge. La justice a effacé de mon caractère l'abominable souillure que l'on avait voulu y faire, en m'accusant de manque de courage et de loyauté. Mon cœur m'acquitte de ces crimes. Hélas ! qui peut être sûr de son propre jugement ? On m'exécute pour une erreur de tête, quand je diffère d'opinion avec mes juges. Si l'erreur de tête existe de leur côté, je supplie Dieu de leur pardonner ainsi que je le fais en ce moment. Puissent les remords qui vont hanter leurs esprits et terroriser leur conscience, disparaître dès demain. Moi, je meurs sans rancune et le pardon sur les lèvres.

“ Le juge suprême qui sonde les reins, qui lit dans les cœurs, va bientôt me voir paraître devant lui. En lui remettant mon âme je lui confie aussi la justice de ma cause et l'honneur de mon nom.

“ J. BYNG.

“ A bord du vaisseau de Sa Majesté le *Monarque*, en rade de Portsmouth, 14 mars 1757.¹ ”

Duruy, dans son étude sur *l'Instruction publique et la Démocratie*, disait en parlant du comte Albert de Rions, officier général de la marine persécuté par les révolutionnaires de Toulon :

“ La foule peut se donner d'autres jouissances et les partager avec ses serviteurs, elle ne connaît jamais cette volupté de sentir qu'on est un contre dix et qu'on ne se rend pas, qu'on a contre soi la force imbécile et brutale, et qu'elle nous écrase, mais sans nous dompter.”

Le cas de Byng était semblable à celui d'Albert de Rions.

* * *

On ne saurait être plus grand, plus chrétien, plus gentilhomme. Le langage que Byng a tenu à bord du *Monarque* va droit au cœur. Si l'amirauté anglaise avait voulu être toujours aussi sévère, et maintenir les traditions suivies pendant le procès de l'amiral, que serait devenu plus tard Nelson ? A Copenhague, son capitaine de pavillon vient lui dire que l'amiral Parker lui fait signal de cesser le combat.

— Foley, dit Nelson en se tournant vers le capitaine de l'*Elephant*, vous savez que je n'ai qu'un œil et certes, j'ai bien le droit d'être aveugle quelquefois. Sur mon honneur ajouta-t-il, en plaçant sa longue-vue sur l'œil qu'il avait perdu au siège de Calvi, je ne vois pas le signal de l'amiral Parker. Conservez mon signal de serrer l'ennemi au feu, et clouez-le s'il le faut au grand mât du vaisseau. C'est ainsi que je réponds à des signaux pareils.

L'escadre anglaise, ajoute l'amiral de la Gravière, dut son salut à cette noble audace.

Et quand Nelson résistait à lord Keith qui lui donnait les ordres réitérés de quitter Naples pour secourir cette même Minorque où Byng avait subi un désastre, que faisait l'amirauté anglaise ? Elle se contentait de blâmer le duc de Broute, mais elle ne suivait pas les traditions farouches de ses anciens.

Et Collingwood désobéissant à Nelson, voilà qui est encore plus fort !

“ A Trafalgar, Nelson fait au *Royal-Sovereign* le signal de couper la ligne ennemie au douzième vaisseau de l'arrière ; mais Collingwood voyant que ce vaisseau n'était qu'un

¹ Chose étrange, les armes de Byng de Torrington portent comme devise les deux mots suivants : *Tue—Hurd*.

74, prend sur lui d'éluder l'ordre et se dirige sur le *Santa-Anna* de 110, qui portait le pavillon de l'amiral Alava. Pendant qu'il exécutait cette manœuvre on vint lui dire que l'amiral faisait un second signal. Il en témoigna d'abord quelque impatience.

— Ne savons-nous pas bien, dit-il, ce que nous avons à faire ? pourquoi tant de signaux ? Mais lorsqu'il vit que c'était celui devenu si célèbre depuis "*l'Angleterre compte que chacun fera son devoir*", il en témoigna sa joie et le fait connaître à l'instant à ses officiers et à son équipage.

A quelques années de là, Collingwood devait mourir en face de cette Minorque, qui avait été le témoin du désastre de Byng.

Nelson ne passait pas pour être bégueule. Faisant un jour allusion au procès de Byng, il disait carrément devant l'amirauté :

" La perte des services d'un brave officier serait, suivant moi, une *perte nationale*. Et permettez-moi de vous le dire, milords, si j'avais été censuré, moi aussi, chaque fois que j'ai mis en péril mon vaisseau ou ma flotte, il y a longtemps que je serais hors de la marine, au lieu d'être dans la chambre des pairs. D'ailleurs, j'aime mieux cinquante hommes perdus à l'ennemi, qu'un homme fusillé par mes ordres."

Le parlement, c'est-à-dire le ministère anglais, n'a pas toujours été très tendre pour sa marine, "*the rulers of the waves*." N'a-t-il pas blâmé l'amiral Hood de ne pas avoir complété l'incendie de Toulon en 1793 ?

En 1744, l'amiral Matthews vient livrer bataille à la flotte franco-espagnole qui est devant Toulon. Il est supérieur en navires et en canons, et après un combat des plus vifs il est obligé de reprendre le large. Le parlement le destitue à son retour, le cite devant une cour martiale qui reçoit instruction de traîner le procès en longueur ; " de sorte qu'il n'a pas en d'issue," dit un écrivain contemporain.

L'amirauté anglaise est coutumière du fait. En faisant l'éloge de l'amiral Jervis, l'amiral Jurien de la Gravière ne disait-il pas ?

" Nul amiral n'a pris avec plus d'ardeur la défense des serviteurs de l'Etat contre les protégés et les *honorables* de la marine anglaise. La couronne, disait-il, tient ses faveurs en réserve pour s'assurer la majorité dans le parlement, et c'est là cependant la pire espèce de corruption. Ce parlement est un monstre insatiable qu'on ne parviendra jamais à satisfaire. Que résulte-t-il de cette condescendance ? c'est qu'on ne peut songer à réduire les dépenses publiques sans s'exposer à rendre ce monstre intraitable, et que pour lui complaire, il faut laisser dans l'oubli des hommes de mérite qui ont le tort de se trouver sans protecteurs."

Et cette amirauté, qui avait le droit de vie et de mort sur ses officiers, comment armait-elle ses flottes ?

L'amiral Jurien de la Gravière va nous le dire :

" Au mois d'octobre 1794, lord Hood rentra en Angleterre sur le *Victory*, et laissa le commandement temporaire de la flotte au vice-amiral Hotham. Il avait eu souvent à se plaindre de la négligence avec laquelle l'amirauté pourvoyait aux besoins de son escadre, et à son arrivée en Angleterre il s'en expliqua, non sans vivacité. Il était, vers le mois d'avril 1795, à la veille de mettre sous voiles pour aller reprendre le commandement de la flotte de la Méditerranée, quand il crut devoir, avant de partir, adresser de nouvelles remontrances à l'amirauté sur l'insuffisance des forces entretenues dans cette station. Son insistance excita un tel mécontentement dans le conseil, que le 2 mai il reçut, de la façon la plus inattendue, l'ordre d'amener son pavillon, qui ne fut jamais hissé depuis."

Byng, il ne faut pas l'oublier, était dans le cas où plus tard fut placé Hood. Il n'avait que de vieux vaisseaux.

Alors on était encore loin du temps où Nelson disait :

“Un navire de guerre doit toujours avoir ses vergues droites et ses manœuvres bien raides, aucune corde ne doit pendre en dehors; les hamacs doivent toujours être ramassés avant huit heures du matin, soigneusement rangés dans les bastingages, les ponts et l'extérieur lavés tous les jours, le linge de l'équipage deux fois par semaine. Il faut surtout se garder de larguer et d'établir ses voiles l'une après l'autre.”

Byng n'avait pas même d'hôpital. Tout, jusqu'à ses instructions, était vague. Allait-il à Louisbourg? Ferait-il voile pour Minorque? A peine deux ou trois de ses navires pouvaient envergurer ses voiles de rechange, jumeler ses bas mâts, établir un mât de fortune pour remplacer l'artimon, passer de nouvelles drisses, capeler de nouveaux haubans, réparer son gouvernail. Or, quand on va à l'ennemi, il faut tenir compte de tous ces détails, et c'était à l'amirauté anglaise d'y voir. Ses officiers, ceux qui l'ont vu de près, s'inclinent tous devant sa bravoure. Victime des passions politiques, il mérite d'avoir une autre place que celle qu'il occupe aujourd'hui dans l'histoire. Est-ce à une plume française de donner le signal de sa réhabilitation? La mienne le veut bien. Son vainqueur, de la Galissonnière, l'avait en haute estime. Ses lettres le prouvent. La mémoire de cet homme, qui ne fut qu'un matelot malheureux, doit être réhabilitée. Il est des événements qui par leur nature et leur portée ne tombent pas sous le coup de la justice humaine. Byng a été sacrifié à la féroce politique du temps et aux appétits sanguinaires de la populace.

En parlant du malheureux amiral, l'historien de la puissance navale de l'Angleterre, fait des remarques qui ont ici leur place.

“Les instructions de Byng portaient de bloquer les vaisseaux dans le port de Toulon, ou de les faire suivre jusqu'à Louisbourg, s'ils avaient franchi le Détroit. On ne pouvait rendre Byng responsable de pareils ordres, dont les ministres auraient bien voulu dérober la connaissance à la nation; mais il fallut les produire au conseil de guerre devant lequel cet officier comparut. Il y fut condamné à mort pour n'avoir pas fait tous les efforts qu'on devait attendre de lui. Ce manque d'énergie méritait-il donc un jugement si sévère? Les membres du conseil en témoignèrent assez leurs remords, en écrivant au roi qu'ils ne pouvaient cacher le trouble de leurs âmes, lorsqu'ils s'étaient vus forcés de condamner un homme selon l'excessive rigueur des ordonnances militaires. Quel contraste n'offrait pas ce jugement avec la sagesse des institutions civiles de leur patrie, où la loi tend elle-même une main secourable aux accusés? Ces juges finissaient leur lettre par implorer la clémence du monarque en faveur de Byng, ‘autant pour le repos de leur conscience que pour lui rendre justice.’ Ce prince fut inflexible, croyant faire cesser par là les murmures de son peuple. La suite prouva que cet exemple lui avait été salutaire. On mit toute la dureté de la haine dans l'exécution de la sentence, à laquelle l'amiral Forbes, un des commissaires, refusa de mettre son nom, disant que ‘lorsqu'il s'agit de signer un acte pour répandre du sang, un homme ne doit être guidé que par le mouvement de sa propre conscience, et non par l'opinion d'autrui.’

“Le mécontentement ne fut cependant point apaisé, et Georges II se trouva forcé quand même de changer de ministres.”

Lisez l'histoire de Pitt, devenu plus tard lord Chatham. En novembre 1755, il se mit avec Fox à la tête de l'opposition. Le ministère fut renversé, Fox fut fait secrétaire d'Etat. Le nouveau gouvernement paraissait fort, très fort même. Quoi qu'il en fût, au milieu de ces changements politiques, la campagne d'Amérique se poursuivait. La France faisait des démonstrations offensives du côté de la Manche; elle occupait ainsi l'Angleterre, qui se croyait, en ces temps-là, à la veille d'être envahie. Son but réel était Minorque, et pendant que l'on faisait venir à grands frais des troupes hessoises et hanovriennes en Angleterre pour défendre le vieux royaume de Guillaume le Conquérant, de la Galissonnière descendait tranquillement à Minorque, et aidait puissamment au siège du château Saint-Philippe. Que faisait-on en Angleterre? On discutait la question de la Silésie, du Hanovre. L'opinion publique montait petit à petit. La perte de Minorque porta le comble à l'exaspération. Ce fut alors que commença le rôle machiavélique du ministère. Il se dépouilla de sa responsabilité pour la rejeter sur l'amiral qui avait commandé l'expédition. Celui-ci fut sacrifié lâchement, et son exécution restera comme une tache éternelle pour la nation anglaise et les autorités d'alors. A quelque temps de là, le premier ministre crut prudent de se démettre. On est resté sous l'impression qu'il ne voulait pas porter l'odum ni la responsabilité d'événements qu'il ne pouvait guère contrôler. Fox ressemblait à Robert Walpole. Ce dernier était un rapace, dit un historien anglais; quant à l'autre, il l'était encore plus: *he was infinitely more rapacious.*¹

Et que puis-je ajouter maintenant? *L'Angleterre venait de se rendre coupable d'un meurtre judiciaire en fusillant l'amiral.* L'Angleterre, qui s'occupe surtout et qui vit, pour ainsi dire, des choses de la mer, réhabitera-t-elle un jour l'infortuné Byng?

Vogüé avait raison lorsqu'il écrivait dernièrement:

"Les procès politiques—et j'ajouterai sociaux—blesseront toujours notre instinct du juste. Je crois qu'on en peut voir la raison. La justice est une machine de précision; quand on la met en branle, vis-à-vis d'une transgression bien établie et d'un texte de loi, elle fonctionne automatiquement en quelque sorte. Si on lui livre un mal particulier, limité à un seul ou à quelques individus, notre équité naturelle est satisfaite, parceque toute la quantité connue de ce mal tient dans le plateau de la balance et l'infléchit comme il convient. S'agit-il au contraire d'un de ces actes dont une fraction considérable du corps social est coupable ou complice? Notre équité se révolte, quoique la justice fonctionne exactement, parce qu'elle fonctionne partiellement, parce qu'il n'entre dans le plateau trop étroit de la balance qu'une minime quantité du mal notoire. Le jeu de la justice, irréprochable en lui-même, nous apparaît alors comme une loterie, il ressemble trop au procédé barbare des anciens, quand ils décimaient une troupe prise en faute.

"Puisqu'il faut bien que les gouvernements établis se défendent, ce ne serait pas un paradoxe de dire hardiment: un homme—de Vogüé dit Ney, et pour moi le cas de Byng est le même—fusillé par l'ordre direct et personnel du souverain, cela vaudrait encore

¹ The loss of Minorca blew up the flame of national resentment to its highest pitch. By a train of insidious art, the ministry were able to throw the weight of it, in a good measure, off themselves, upon the admiral they had employed. Accordingly he was soon sacrificed, in a manner, which whatever may be the opinion we form of the merits of his conduct, was undoubtedly disgraceful to the nation and infamous to the persons concerned. And after all, the administration remained so unpopular, that Mr. Fox soon after thought proper to resign. The motive of this conduct was supposed to be an unwillingness to bear the odium of measures, in the forming of which he was allowed very little share.

—The history of the life of William Pitt, Earl of Chatham, London, 1783, p. 62.

See. I, 1893. 14.

mieux qu'un homme jugé par une cour régulière; il y aurait dans le monde un acte arbitraire de plus sur la conscience d'un homme, il n'y aurait pas ébranlement et destruction de la notion si nécessaire de la justice."

Et M. de Vogüé ajoute dans une autre étude :

" Je sais que la justice égale et inflexible est indispensable au maintien du bon ordre matériel, comme tant d'autres pis aller sociaux; mais les morts ne relèvent plus des magi-trats et des gendarmes; lorsque nous avons affaire à eux, nous pouvons donner carrière à l'instinct d'une justice intelligente... en nous."

J'ai voulu me faire l'avocat de cette " justice intelligente." Byng ne doit pas figurer dans l'histoire comme un déshonoré. Il n'a été tout simplement qu'un vaincu.

Au temps de son triste procès, combien d'hommes d'honneur et de courage semblèrent oublier ce qu'ils étaient et déployèrent une triste hésitation morale. Le mot de Berryer fils, à propos de l'exécution du maréchal Ney sera donc éternellement vrai ?

" Le métier d'un roi, disait-il, n'est pas de relever les blessés du champ de bataille pour les porter sur l'échafaud."

Au moment où je termine cette étude sur Byng, sur ses actes et sur ses juges, on m'apporte un ouvrage de Mgr Spaulding. En l'ouvrant, je tombe sur ces lignes qui me frappent, et qui vont servir de conclusion à ce travail.

" La coquille, quelque éloignée qu'elle soit de l'océan, appliquée à l'oreille, vous en rapporte les murmures."

Il en est de même de l'histoire, cet océan sans borne, où viennent bruire, détonner, s'éteindre les vies de ces grands hommes, guère plus pondérables que ces animalcules qui naissent, nagent, vivent et meurent dans le flot qui les jette à la grève. J'ai connu nombre de travailleurs de la mer, de ces gens qui " vont par une nuit froide et sombre, la pluie et le vent au visage, étouffer au haut d'un mât qui plie et qui tremble, une voile sur laquelle les ongles ne peuvent trouver prise." J'ai causé avec de joyeux marins qui plus tard en grande tenue, un boulet aux pieds sont descendus en spirale, jusqu'au fond des algues ondulantes où se dressent, l'arme au bras, des bataillons entiers de fantômes aquatiques pour rendre les honneurs. A chaque fois que l'histoire des guerres maritimes leur a rapporté, comme la coquille rapporte le mystérieux message de l'océan, le nom de Byng — et l'on en cause encore quelquefois à bord — ils ont hautement regretté son sacrifice, sacrifice commandé par la nation anglaise mal gouvernée à cette époque, et complètement entraînée par les passions et les cabales du ministère.

Voilà, Messieurs, toute l'histoire du contre-amiral Byng: il est tombé victime d'un meurtre politique.

* * *

—Tout de même, cela n'a pas empêché l'amiral de la Galissonnière, l'ancien gouverneur du Canada, de lui flanquer une rude tripotée, dit un officier de cavalerie, en regardant l'avocat qui avait appris à l'école, que le combat naval de Minorque avait été une victoire anglaise.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

Etat des vaisseaux anglais qui prirent part au combat qui eut lieu dans la Méditerranée, le 20 mai 1756.

NOMS DES VAISSEAUX.	Nombre de canons.	Nombre d'hommes.	COMMANDANTS.
Le <i>Ramilles</i>	90	780	{ L'amiral Byng Le capitaine Gardiner Le contre-amiral West Le capitaine Everitt
Le <i>Buckingham</i>	70	535	
Le <i>Calloden</i>	74	600	
Le <i>Captain</i>	70	480	Ward
Le <i>R Revenge</i>	70	480	Catford
Le <i>Laweaster</i>	66	520	Cornwall
Le <i>Trident</i>	64	500	Edgecumbe
Le <i>Kingston</i>	61	480	Durell
Le <i>Princess-Louisa</i>	60	400	Young
Le <i>Defiance</i>	60	400	Parry
Le <i>Portland</i>	50	300	Noël
Le <i>Deplford</i>	50	280	Andrews
			Baird
			Amhurst
	848		
FRÉGATES.			
Le <i>Chesterfield</i>	44		Lloyd
Le <i>Esperiment</i>	24		Gilchrist
Le <i>Dolphin</i>	24		
Le <i>Phoenix</i>	24		Hervey
Le <i>Fortune</i>	14		Maplesden

Liste des navires français sous les ordres de M. de la Galissonnière, qui ont pris part au combat du cap Mola, le 20 mai 1756, telle que donnée par le capitaine Ward, qui l'a eue d'un des capitaines français pris dans une tartane par le *Defiance*.

Noms des bâtiments.	Nombre de canons	Nombre de matelots	Nombre de soldats		
Le <i>Foudroyant</i>	84	700	250		
Le <i>Guerrier</i>	74	650	150	4	
La <i>Couronne</i>	74	650	150	4	
Le <i>Redoutable</i>	74	650	150	4	
Le <i>Téméraire</i>	74	650	150	4	
Le <i>Orsi</i>	64	500	100	3	
Le <i>Lion</i>	64	500	100	3	
Le <i>Sage</i>	64	500	100	3	
Le <i>Condant</i>	64	500	100	3	
Le <i>Hippopotame</i>	64	500	100	3	
Le <i>Triton</i>	64	500	100	3	
Le <i>Pier</i>	64	500	100	3	
FRÉGATES					
La <i>Junon</i>	40			1	
La <i>Gracieuse</i>	30			1	
La <i>Rose</i>	30			1	
La <i>Topaze</i>	24			1	
La <i>Nymphé</i>	21			1	

Cette liste a été produite en conr le 4 janvier 1757, et reconnue par le capitaine Ward comme étant la copie qui a été transmise à l'amiral.¹

(Signé)

CHAS. FERNE,

Juge-avocat.

¹ D'après ces pièces, Byng avait à sa disposition 478 canons et de la Galissonnière, 976.

BIBLIOTHÈQUE
SAINTE-SULPICE

