

Trafalgar, deux siècles après

Perdu dans la tourmente de l'Histoire, le *Bucentaure*, vaisseau-amiral français à Trafalgar

Henri Lachèze
Ancien diplomate et historien

Le 22 octobre 1805, le lendemain de la défaite de la flotte combinée franco-espagnole au large du Cap Trafalgar, le vaisseau-amiral français *Bucentaure*, qui tentait de rejoindre Cadix, se jeta sur les roches de la pointe de San-Sebastian et ne put être relevé. Ainsi se terminait la brève carrière d'un superbe vaisseau au nom énigmatique qui curieusement n'a laissé que peu de trace après lui, que ce soit sous la forme de tableau ou de croquis, et dont finalement nous savons peu de choses. Pourquoi ce vaisseau est-il entouré de mystère comme s'il avait quelque lourd secret à cacher à la face du monde ? À moins que ce ne soit quelque honte et que son nom même ne soit injustement considéré comme un affront à quelque orgueil blessé ?

Mais c'est justement cet ostracisme, dont les raisons peuvent paraître obscures, qui explique la fascination exercée par le *Bucentaure*.

Pourquoi soudain le nom Bucentaure dans la marine française ?

Et cette fascination commence avec ce nom tout à fait inhabituel que jamais un bateau français n'a porté avant lui et que bien peu porteront après.

Une explication de ce mot mystérieux semble être corroborée par la figure de proue qui décorait le navire et représentait un Centaure, être fabuleux mi-homme, mi-cheval. Les Centaures étaient considérés comme des êtres malfaisants et brutaux avec lesquels Héraclès eut maille à partir et qui entre autres méfaits vinrent troubler les noces de Pirithoos, roi des Lapithes. Le plus célèbre d'entre eux est Chiron qui instruisit Achille. Il faut bien avouer que choisir ce nom pour un vaisseau est pour le moins curieux, même si on admet que la syllabe Bu, précédant le nom de Centaure pourrait être une référence au cheval d'Alexandre le Grand, Bucéphale, que seul Alexandre avait pu dompter et qui fut tué au combat. Alexandre fit célébrer des funérailles grandioses en son honneur et fonda sur son tombeau la ville de Boukephalia. Voilà qui déjà semble plus approprié pour un vaisseau de la marine d'un Empereur ! Ne mentionnons surtout pas que certains pourraient tout simplement penser que le mot viendrait du Grec *bous* (taureau) et de centaure, c'est-à-dire que le nom serait une référence à un centaure à corps de taureau. **À choisir, le cheval étant tout de même la plus noble conquête de l'homme, nous opterions sans hésitation pour l'élégante hypothèse de**

la combinaison du cheval d'Alexandre et de l'être mythologique mi-homme mi-cheval si tout simplement cette explication tenait la route.

Puisque nulle explication ne peut être trouvée dans de quelconques annales maritimes françaises sur l'origine du nom de ce navire au destin tragique, tournons-nous vers nos adversaires de Trafalgar pour lesquels tout ce qui touche à la mer et à la marine qu'elle soit anglaise, espagnole, hollandaise ou française mérite d'être archivé, étudié, analysé et dont les annales maritimes sont une véritable mine lorsqu'on veut étudier des faits concernant des navires français ou des combats auxquels ils ont pu prendre part. C'est ainsi que dès novembre 1805, c'est-à-dire moins d'un mois après la disparition du *Bucentaure*, une lettre envoyée à l'éditeur de la revue maritime anglaise *The Naval Chronicle*, s'interrogeait sur l'origine du mot *Bucentaure* « dont on ne peut trouver référence dans la plupart des dictionnaires disponibles actuellement ».

« Le *Bucentaure* », continue le correspondant du *Naval Chronicle*, « était à l'origine une galéasse ou grande galère du doge de Venise, ornée sur chaque bord de fines colonnes et dorée de la poupe à la proue. Quant au nom, les Anciens donnaient le nom de centaures à certains très gros navires qui portaient à la proue la représentation d'un Centaure. Et certains pensent que la galéasse de Venise s'appelait *Bucentaure*, comme pour signifier un grand Centaure, la particule *bu* placée devant les mots, signifiant *grand* en Grec. »

Mais au musée naval de Venise, c'est une autre étymologie qui est donnée. Le mot *Bucintoro* selon les historiens de ce musée aurait certes une origine incertaine, mais pourrait venir d'une embarcation médiévale à plusieurs rames, le *bucio* ou *bucin*. Comme la galère du Doge était couverte d'or, au mot *bucio* se serait ajoutée l'expression *di oro*, donnant le mot unique *bucintoro*.

On le voit, les explications ne manquent pas, toutes plus séduisantes les unes que les autres, mais ce qui semble encore plus étonnant que l'étymologie, c'est la raison pour laquelle on voit soudain, un vaisseau français porter ce nom prestigieux. Pour essayer de résoudre l'énigme, retournons à Venise et au *Bucintoro*.

À partir de l'an 1000, sous le doge Pietro Orseolo et pour fêter la soumission de la Dalmatie, la coutume avait été établie que le doge, accompagné par les autorités de la ville, le clergé et le peuple devaient se rendre, le jour de l'Ascension, jusqu'au port du Lido pour assister à la bénédiction de la Mer Adriatique.

En 1177, le pape Alexandre III, afin de remercier Venise de l'avoir aidé à conclure la paix avec l'empereur Frédéric I^{er} Barberousse, donna au doge un anneau nuptial qui symbolisait son pouvoir sur la mer, une mer qui devait lui être soumise comme une jeune épouse l'est à son mari.

Le Sénat vénitien décida de renouveler chaque année cette cérémonie des « épousailles de la mer », le jour de l'Ascension et décréta la construction d'une galère triomphale, sculptée et dorée dans toutes ses parties. Chaque année donc, le doge s'embarquait à bord de la galère, suivi par les autorités et les ambassadeurs. Lui-même prenait place à l'arrière de la galère et une fois au large, jetait à la mer l'anneau béni d'une valeur de 6 ducats en prononçant les mots rituels : « *Desponsamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii.*¹ » **Et la mer obéissait à Venise jusqu'à l'année suivante...**

Et elle le fit, ou du moins la cérémonie des « épousailles de la mer » fut respectée jusqu'à cette année 1797 où les Français occupèrent Venise et détruisirent le *Bucintoro*, mettant fin à la suprématie vénitienne sur l'Adriatique. Les superstructures furent brûlées sur l'île de San Giorgio après en avoir récupéré l'or, la coque, elle, ayant été conservée et transformée en prison flottante. Triste fin pour cet emblème de la République aristocratique millénaire !

¹ Mer, nous t'épousons en signe de souveraineté positive et perpétuelle.

Le Bucentaure, vaisseau-amiral français

Le symbolisme de la « mer soumise », avait de quoi séduire Bonaparte qui savait qu'il aurait besoin de toute l'aide possible, même magique, pour dominer les vagues et les puissances qui lui contestaient cette suprématie.

En tous les cas, il peut difficilement s'agir d'une coïncidence si le beau navire que les ateliers de Toulon mettent en chantier en 1802 porte le nom de la belle galère vénitienne. C'est un deux-ponts de 80 canons type 1787 construit, comme tant d'autres à cette époque, selon les plans de l'ingénieur en chef des chantiers navals Jacques-Noël Sané. Ces vaisseaux représentaient ce qui se faisait de mieux dans la construction navale, au point que les Anglais que l'on peut considérer comme de fins connaisseurs en la matière, ont pu dire que les meilleurs vaisseaux de leur flotte avaient été construits par des Français et en particulier par l'ingénieur Sané, faisant bien entendu référence aux navires français capturés au cours des combats.

Ce vaisseau décidément n'est pas comme les autres, comme si tout se conjugait pour qu'il soit entouré de mystère. Par exemple, s'avise-t-on de vouloir connaître les principales caractéristiques de ce bâtiment comme voulut le faire Monsieur R.M. Smith de Cleadon Village près de Sutherland en Angleterre en écrivant au musée de la marine le 27 février 1961 ? La lettre du 2 mars 1961 écrite en réponse à ce courrier par le capitaine de vaisseau² qui occupait à l'époque les fonctions de directeur des Musées de la Marine est éloquentes quant au peu de documents dont on dispose concernant un navire qui fut le navire amiral de la flotte française en 1805 : « *Monsieur, nous n'avons ni les plans, ni la maquette du Bucentaure de 80 canons qui porta la marque de l'Amiral Villeneuve, mais nous possédons des documents qui permettent de retrouver les principales caractéristiques de ce bâtiment...* »

Et la lettre continue en énumérant des navires qui n'ont pas connu la gloire du *Bucentaure* mais dont le musée de la Marine a conservé des traces, comme le *Robuste*, le *Friedland*, le *Tonnant*, l'*Indomptable*, le *Sans Pareil*, eux aussi construits selon les plans de Sané et possédant plus ou moins les mêmes caractéristiques que le *Bucentaure*.

Le *Robuste* avait 58 m 47 de râblure en râblure à la flottaison, 15 m 58 de largeur hors bordage et portait 30 canons de 36 à la 1^e batterie et 32 de 24 à la 2^e batterie. Son grand mât avait une hauteur de 37 m, son mât de misaine de 33 m 96.

Les vaisseaux français, aussi bien que les vaisseaux anglais d'ailleurs, étaient peints en jaune et noir. Mais, alors que sur les vaisseaux anglais les volets de sabord étaient peints en noir, les mâts en noir et jaune, les vaisseaux français, eux, avaient les volets de sabord de couleur jaune et leurs mâts étaient peints en blanc et noir.

Le *Bucentaure* était en fait un vaisseau de 74 canons amélioré, mais en conservait toutes les qualités essentielles en particulier sa maniabilité et sa très grande stabilité. Son armement avait également été renforcé, puisqu'en plus des 80 canons de ses batteries, il portait 6 caronades de 36.

Le *Bucentaure* devait être un très beau navire avec sa figure de proue représentant la figure mythique d'un centaure et sa poupe richement sculptée et décorée abritant la chambre de l'amiral de la flotte et celle du capitaine. Nous n'avons que très peu de renseignements sur l'artiste qui exécuta, dans la note de l'école de Puget, la figure de proue. Ce que l'on sait c'est que chaque chantier naval avait son équipe de sculpteurs sur bois dont la tâche était de rendre les vaisseaux aussi superbes que possible puisqu'ils devaient représenter dans tous les ports du monde, la puissance et la munificence des souverains auxquels ils appartenaient.

² CV (r) Vichot. Ndlr.

Quoi qu'il en soit, dès sa conception, le *Bucentaure* avait une vocation de vaisseau-amiral et c'est comme tel qu'il fut choisi par le vice-amiral La Touche-Tréville lorsqu'il prit le commandement de la flotte de Toulon.

Le grand rêve et la mauvaise fortune

L'amiral La Touche-Tréville était un remarquable marin, sans doute le meilleur officier supérieur de la Marine française à l'époque. Il avait déjà livré bataille à Nelson et l'avait repoussé de Boulogne qu'il menaçait. Aussi Napoléon n'avait-il pas hésité à le charger de mettre en œuvre le plan audacieux qu'en cette année 1804, il avait conçu avec son ministre Decrès, pour mettre un terme à la résistance de l'Angleterre. Il s'agissait ni plus ni moins que d'envahir l'Angleterre. Pour réaliser ce rêve grandiose, il fallait avoir la maîtrise de la Manche pendant 36 heures, au plus 48 heures. La tâche pour la Marine française était claire : à défaut de vaincre la flotte anglaise qui, placée sous le commandement de Nelson, lui avait infligé la déroute navale d'Aboukir, il fallait l'éloigner du détroit du Pas-de-Calais, pendant le temps nécessaire au débarquement de la flotte d'invasion.

Une fois le champ libre, « l'armée d'Angleterre » que l'on appelait également « l'armée des côtes de l'Océan » qui attendait, massée au Camp de Boulogne, pourrait embarquer dans la flottille de chaloupes canonnières sous les ordres du très capable amiral Eustache Bruix, traverser la Manche et débarquer en Angleterre.

Afin de leurrer la flotte anglaise, La Touche-Tréville devait attirer la flotte anglaise au loin aux Antilles pour créer une diversion et revenir ensuite à toutes voiles sur l'Europe avec la flotte alliée et espagnole de Gravina jointe à Cadix, en ralliant celle de l'amiral Ganteaume bloquée jusque-là à Brest. Ces jonctions successives porteraient l'effectif de la flotte française à 50 vaisseaux dont l'apparition dans le détroit du Pas-de-Calais couvrirait et protégerait la traversée du détroit et empêcherait Nelson de couper la communication avec le continent.

On le voit, ce plan grandiose nécessitait un chef capable de charisme pour motiver ses capitaines, d'audace et d'esprit de décision. Il devait bien sûr être persuadé de la réussite de ce plan.

Premier coup du sort : le 14 août 1804, l'amiral La Touche-Tréville meurt d'une crise cardiaque à bord du *Bucentaure*. Signe avant-coureur de l'orage qui s'amoncelle à l'horizon !

Qui allait succéder à ce chef malencontreusement éliminé ? Et le deuxième coup de la mauvaise fortune voulut que tous les amiraux qui auraient eu les qualités requises pour prendre la relève étaient soit déjà affectés à un commandement important, soit ne jouissaient pas de la faveur de l'Empereur. C'est ainsi que Ganteaume, Trugent, Bruix furent écartés et que Decrès, le ministre de la Marine put choisir son ami, Villeneuve à qui furent conférés en même temps que la mission dont avait été chargé La Touche-Tréville avant lui, le grade de vice-amiral et la croix de Grand Officier de la Légion d'Honneur.

Jean-Baptiste Sylvestre de Villeneuve avait combattu à Aboukir où il commandait le vaisseau de 80 canons *Guillaume Tell* à l'arrière-garde de la flotte française. Il avait réussi à s'échapper de la bataille, accompagné d'un autre vaisseau de ligne et de deux frégates et à trouver refuge à Malte. Depuis, Napoléon en parlant de lui, faisait référence à « l'homme qui a de la chance », bien que s'être échappé sans avoir combattu puisse difficilement être assimilé à un acte de bravoure. Quoi qu'il en soit, il avait réussi à se forger une réputation d'habile tacticien et accepta avec enthousiasme la promotion, la Grand croix et la responsabilité. « *Toute pensée touchant aux difficultés de la tâche à entreprendre fut écartée, pour ne laisser la place qu'aux espérances de gloire.* » écrit Decrès.

Mais Villeneuve ne possédait pas la détermination et la foi en son étoile que doit posséder tout meneur d'hommes. Tout au long de cette campagne, il passera son temps en tergiversations et Napoléon finira par dire : « *Je crois que cet amiral ne sait pas*

commander. » Pourquoi n'a-t-il pas été remplacé tant qu'il était encore temps ? Peut-être Decrès n'avait-il personne à proposer à Napoléon ? Ou bien Napoléon qui ne connaissait rien aux choses de la mer, ne pouvait souffrir quelqu'un qui lui tenait tête et donc avait du caractère, c'est-à-dire le type d'homme qu'il aurait fallu pour exécuter le plan hors des sentiers battus conçu par l'Empereur.

Bref, le 19 décembre 1804, Villeneuve arrive à Toulon et hisse son pavillon sur le *Bucentaure* et dès lors le sort du beau navire est scellé. Son capitaine est depuis le 15 fructidor an XI (2 septembre 1803), le capitaine Jean-Jacques Magendie, né à Bordeaux le 21 mai 1776. C'est un marin aguerrri qui a déjà rencontré les Anglais dans cinq combats de mer et il a déjà été fait prisonnier deux fois. Un record qui sera porté à cinq fois dans les années à venir ! C'est La Touche-Tréville qui le propose au grade de capitaine de vaisseau le 26 août 1803. Le 6 février 1804 il est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. C'est un bon marin et le commandement du *Bucentaure* est pour lui une très belle promotion.

Voilà donc le *Bucentaure* prêt à participer à une campagne qui peut changer (et changera, mais pas dans le sens souhaité par les Français !), le cours de l'Histoire. L'amiral qui tient entre ses mains tant de pouvoir est prêt « à exécuter les ordres de l'Empereur à la lettre ».

En exécution de ce plan audacieux, le vaisseau-amiral le *Bucentaure* prend la mer avec l'escadre le 30 mars 1805. À bord de l'escadre se trouvaient 6 330 hommes de troupes sous les ordres du général Lauriston, aide de camp de l'Empereur, chargé de surveiller l'exécution des instructions données à Villeneuve en qui l'Empereur n'avait pas entièrement confiance.

Ces troupes encombraient les ponts. Villeneuve n'avait aucune confiance en ses équipages qu'il trouvait fort inférieurs aux équipages anglais et de ce que les Français avaient été jadis au temps de la guerre d'Amérique. Il se plaignait également de ses navires dont plusieurs marchaient lentement, de l'inexpérience de ses équipages, des défauts de l'armement.

Nelson cherche l'escadre française sur les côtes de Sardaigne puis plus tard au fond du golfe du Mexique alors qu'elle franchit le détroit de Gibraltar. Villeneuve n'ayant pu joindre l'escadre de Missiessy qui était arrivé le premier aux Antilles et était déjà retourné à Rochefort, s'était présenté à Cadix où il avait rallié Gravina et sa division de six vaisseaux et s'était dirigé vers la Martinique. Ne trouvant pas Missiessy et son escadre de Rochefort, craignant d'être rejoint par Nelson s'il prolongeait son séjour, il mit la voile pour l'Europe.

En arrivant sur la côte d'Espagne, Villeneuve rencontra l'escadre de l'Amiral Calder près du Ferrol et eut avec elle un engagement qui fut relativement heureux. Mais au lieu de continuer sa route, il revint réparer ses avaries à Cadix où il fut bientôt bloqué.

Le rendez-vous du Bucentaure avec son destin : l'inutile bataille de Trafalgar

Pressé par des instructions venant de Paris qui lui parvinrent dans ce port, il en sortit avec toute sa flotte le 27 vendémiaire (19 octobre) et le lendemain, près du Cap Trafalgar, livra la bataille qui décida de la maîtrise des mers pour les cent années à venir.

Mais ce combat acharné qui mit fin aux rêves d'un Empereur et à la brève carrière du *Bucentaure* qui s'acheva dans la poudre et le sang d'une farouche résistance et se prolongea par une interminable agonie, était-il vraiment nécessaire ? Ou ne fut-il que la réaction de l'orgueil blessé de l'amiral Villeneuve ?

En effet, en août, alors que Villeneuve avait trouvé refuge au Ferrol, Napoléon pensait qu'il serait capable de rejoindre la flotte de Ganteaume à Brest et faire voiles vers le Pas-de-Calais. L'invasion de l'Angleterre était encore réalisable. Mais la flotte de Ganteaume était à nouveau bloquée, Villeneuve avait pris le chemin du Sud, de Cadix, et des nouvelles

alarmantes étaient parvenues à Napoléon : l'Autriche et la Russie se préparaient à s'allier à l'Angleterre contre la France. Les plans de l'empereur durent être modifiés et l'invasion de l'Angleterre remise à plus tard. À la fin août, la Grande Armée quittait le camp de Boulogne et commença sa longue marche vers l'Allemagne.

Juste avant de quitter Paris pour prendre la tête de ses armées, Napoléon envoya de nouvelles instructions à Villeneuve, celles qui décidèrent celui-ci à appareiller le 27 vendémiaire (19 octobre).

Ces instructions stipulaient que Villeneuve avec la flotte combinée, devait débarquer des troupes à Naples, afin d'empêcher toute tentative anglaise de renforcer les Autrichiens par le Sud ; puis il devait rejoindre Toulon. Ces instructions ne pouvaient que satisfaire Villeneuve qui se voyait confier une mission bien moins délicate que celle de rejoindre le Pas-de-calais. Il pouvait même choisir la date d'appareillage.

Et de nouveau, la mauvaise fortune s'abattit sur la flotte combinée. En effet, Villeneuve avait également reçu la nouvelle que l'amiral Rosily, venait lui apporter son aide et ses conseils, mais bien vite, il apprit qu'en fait, Rosily avait été envoyé à Cadix pour prendre le commandement de la flotte. Rosily était déjà à Madrid et le mauvais hasard des circonstances voulut qu'il fut bloqué là temporairement par une rupture d'amortisseur de sa calèche.

Villeneuve, piqué dans son honneur et se sentant humilié, décida contre l'avis de ses collègues amiraux français et espagnols et de ses capitaines, d'appareiller et de gagner la Méditerranée, même au prix de présenter la bataille à Nelson, tant qu'il était encore commandant de la flotte.

Le 19 au matin, il sortait de Cadix. La bataille inutile de Trafalgar s'annonçait inévitable.

La mise à mort du Bucentaure

La flotte combinée franco-espagnole allait à la bataille en formation classique en ligne, mais en raison de l'inexpérience des équipages et des difficultés de transmissions d'ordres, parfois confus, donnés par Villeneuve, la formation telle qu'elle était quand les deux colonnes de Nelson l'abordèrent, était en réalité une ligne en forme de croissant avec d'importants espaces entre les vaisseaux ou, certains vaisseaux formant parfois deux ou trois rangs de profondeur.

La flotte anglaise se présenta en deux colonnes à angle droit de la formation franco-espagnole, visant à pénétrer la ligne aussi près que possible du vaisseau-amiral et de le submerger ainsi que les vaisseaux qui l'entouraient. C'était une manœuvre peu orthodoxe qui plaçait les vaisseaux de tête des colonnes dans une position où ils ne pouvaient pas retourner le feu de leurs adversaires. Il fallait donc que cette manœuvre se déroule aussi rapidement que possible. L'expérience des équipages anglais et le tir hasardeux des canonnières français et espagnols permirent le succès de cette opération à haut risque.

À 13 h 30, Villeneuve hissa le signal « *Ouvrez le feu* » et avant que le *Bucentaure* ne disparaisse derrière un écran de fumée, il envoya son dernier signal « *Tout navire qui n'est pas en action n'est pas à son poste et doit rejoindre son poste pour se trouver rapidement et aussitôt que possible au feu.* »

Nelson s'était d'abord dirigé vers l'avant-garde ennemie puis avait donné l'ordre de virer pour diriger le *Victory* et les navires qui le suivaient vers le numéro 12 de la ligne franco-espagnole. Il cherchait le vaisseau-amiral français dans l'intention de se mesurer à lui en combat singulier, mais il ne put découvrir de pavillon signalant un amiral, si ce n'est celui hissé sur le colossal *Santissima Trinidad*, un quatre ponts de 140 canons. Derrière le

Santissima, il y avait un français de 80 canons et un autre de 74 canons. C'étaient le *Bucentaure* et le *Redoutable*.

L'amiral Cisneiros se rendit compte que Nelson avait l'intention de percer la ligne à la hauteur de son navire et du *Bucentaure*. Il réduisit la voile afin de ralentir le *Santissima* et de clore l'espace entre les deux navires amiraux, forçant ainsi le *Victory* de Nelson de passer sous la poupe du *Bucentaure*, ce qui s'avéra funeste pour le vaisseau français.

Passant sous les élégantes fenêtres des chambres du capitaine Magendie et de l'amiral Villeneuve, richement décorées de scènes mythologiques, à la poupe du *Bucentaure*, le *Victory* lâcha une bordée dévastatrice : 50 canons, tirant à double ou triple charge, envoyèrent leurs boulets qui firent exploser la poupe, mirent hors de combat 24 canons et blessèrent ou tuèrent la moitié de l'équipage. On put voir le *Bucentaure* trembler et il ne se remit jamais de cette terrible entrée en matière. À 14 h, son grand mât et son mât de misaine s'abattirent. Puis les navires anglais *Leviathan* et *Conqueror* tirèrent bordée sur bordée dans les flancs du vaisseau français.

Villeneuve fit appel au *Santissima Trinidad* pour lui venir en aide, soit pour le remorquer, soit pour lui envoyer un canot. Mais le navire espagnol, lui-même en plein combat, ne répondit pas.

À 14 h 05, la position du *Bucentaure* était sans espoir. Le capitaine Magendie, dans son rapport au ministre de la Marine, écrit : « *Les gréements arrachés, démâté ras, ayant perdu tous les hommes sur le pont supérieur, la batterie de 24 entièrement détruite et tous les servants morts ou blessés, les canons de bâbord recouverts par les gréements dans leur chute, avec 450 morts ou blessés, n'étant plus en état de se défendre, encerclé par cinq vaisseaux ennemis et sans aucun espoir de secours de personne...il n'y avait plus de choix.* » Il ajoute que l'amiral Villeneuve n'avait d'autre option que de mettre un terme à ce carnage, afin d'empêcher l'inutile tuerie d'encore plus de braves, ce qu'il fit après trois heures et quart de combat et après avoir jeté à la mer (comme on est loin de l'anneau d'or des doges de Venise et de la mer soumise !) les débris de l'Aigle impérial et tous les signaux du navire.

L'ironie est que le seul officier à ne pas être blessé à bord du malheureux vaisseau, fut Villeneuve lui-même. Il était pourtant demeuré sur le pont pendant tout l'engagement, cherchant la mort qui ne voulut pas de lui. Il avait tenté de gagner un autre vaisseau pour continuer la lutte mais tous ses canots étant détruits et aucun navire ne répondant à sa demande d'assistance, il ne put y parvenir.

Magendie rapporte comment Villeneuve se plaignit amèrement qu'au sein du carnage, il n'y ait pas eu une seule balle qui lui soit destinée. Et avant d'amener ses couleurs et en guise d'oraison funèbre pour un si beau navire, il s'exclama : « *Le Bucentaure a rempli sa tâche, la mienne n'est pas encore achevée.* »

Il était de tradition que les frégates qui se tenaient légèrement à l'écart du combat viennent au secours du vaisseau-amiral si le besoin se faisait sentir. Mais l'*Hortense*, plus spécialement chargée de la couverture du *Bucentaure*, ne fit aucune tentative pour le prendre en remorque ou pour venir au secours de l'amiral. « *C'était peut-être impossible* » dit un officier à bord du *Bucentaure*, « *mais le capitaine de l'Hortense aurait pu essayer.* » Mais les frégates étaient loin et la vue du combat leur était cachée par un épais écran de fumée. « *À 13 h* » déclara le capitaine Jurgan de l'*Hermione* « *le combat étant devenu général, j'ai perdu de vue dans la fumée tout ce qui s'y est passé* » et il ajouta « *qu'il n'aura plus jamais une vue dégagée du combat jusqu'à la fin, seulement une vision occasionnelle, à la faveur d'une éclaircie dans le rideau de fumée, d'un ou deux bateaux ici ou là.* »

La fin du *Bucentaure* se perdit dans la fumée. Et seul l'*Intrépide* du vaillant et bouillant capitaine Infernet tentera de venir à son aide, mais il est trop tard, bien trop tard.

La reddition et l'agonie du Bucentaure

C'est à un navire de 74 canons anglais, le *Conqueror* que le *Bucentaure* se rendit. Le journal de bord de ce navire rend compte de la mort du vaisseau-amiral français de la manière suivante : « À 14 h, nous canonons et abattons le grand mât et le mât de misaine du *Bucentaure*... Nous abattons le mât d'artimon. À 14 h 05, le *Bucentaure* se rend. Nous envoyons un détachement à son bord pour recevoir sa reddition. »

C'est le capitaine James Atcherly, appartenant aux troupes de marine embarquées à bord du *Conqueror* qui fut envoyé par son commandant, le capitaine Pellew, pour recevoir la reddition du *Bucentaure*. Il se rendit à bord avec deux marins, un caporal et deux hommes des troupes de marine. Il grimpa à bord de l'imposant deux ponts, ne se doutant pas de la surprise qui l'attendait, car le *Bucentaure* n'arborait plus le pavillon du vice-amiral. Sa surprise fut totale lorsque, atteignant la dunette, il vit s'avancer vers lui 4 officiers de haut rang qui lui présentaient leur épée. « L'un était grand, âgé de 42 ans environ et portait l'uniforme d'amiral » écrit Fraser dans *The enemy at Trafalgar*, « le second était un capitaine français, le Capitaine Magendie qui commandait le *Bucentaure*. Le troisième était le capitaine de pavillon Prigny, l'homme de confiance de Villeneuve. Le quatrième était un soldat, dans le brillant uniforme - bien que maculé par la poudre - de général de brigade de la Grande Armée, le général de Contamine, responsable des 4 000 soldats qui se trouvaient à bord de la flotte ce jour-là. » Le général Lauriston, qui était à l'origine à la tête des troupes embarquées, avait déjà quitté la flotte et rejoint Napoléon en Autriche, laissant le commandement à son adjoint, de Contamine.

« À qui », demanda l'amiral en bon anglais « ai-je l'honneur de me rendre ? »

- Au capitaine Pellew, du *Conqueror*.

- Je suis content d'avoir baissé pavillon devant l'heureux Sir Edward Pellew.

- Il s'agit de son frère, Amiral. » répondit le capitaine Atcherly.

« - Son frère ! Quoi ? Y a-t-il vraiment deux Pellew ? Hélas ! »

- Fortune de la guerre ! » dit le capitaine Magendie en haussant ses larges épaules alors qu'il était fait prisonnier de guerre par la Royal Navy pour la troisième fois de sa carrière. Prigny et de Contamine ne prononcèrent pas un mot, autant que nous sachions.

Le capitaine Atcherly et ses prisonniers de marque tentèrent de rejoindre le *Conqueror* dans un canot, mais ne pouvant le localiser dans la fumée, c'est à bord du *Mars* qu'ils furent amenés.

L'amiral Collingwood, en charge de la flotte anglaise après la mort de Nelson, ne devait rencontrer Villeneuve que trois jours après la bataille à bord de la frégate *Euralyus*. Voici ses impressions concernant cette première entrevue, toujours selon Fraser : « L'amiral est un homme bien élevé, et je crois que c'est un très bon officier : il n'y a rien dans ses manières de cette agressivité et de cette vantardise que nous attribuons, peut-être trop souvent, aux Français. » Et citant Hercules Robinson de l'*Euralyus*, Edward Fraser poursuit : « Villeneuve était un homme plutôt mince, grand, un Français très tranquille, placide, qui ressemblait à un Anglais ; il portait un manteau à redingote, un col haut et plat, des pantalons de velours vert avec une bande d'une dizaine de centimètres de largeur, des demi-bottes aux bouts pointus et une chaîne de montre avec de longs maillons d'or. Magendie était un homme plutôt petit ; c'était un marin enjoué qui trouvait un remède à tous ses maux dans la philosophie des Français : Fortune de guerre. » (Bien que ce fut là la troisième fois qu'il fut fait prisonnier par l'Angleterre.)

Le *Bucentaure* avait perdu 247 hommes. Pendant la nuit, il rompit le fil de remorque qui le reliait au *Conqueror* et commença à dériver vers le rivage. À son bord se trouvaient deux officiers anglais et quelques hommes d'équipage, avec les survivants français, leurs officiers et les cadavres. Le capitaine Prigny, blessé, et le premier lieutenant Fournier qui lui

n'était pas blessé et avait assumé le commandement pendant la dernière phase de la bataille, décidèrent avec juste raison de reprendre le navire aux Anglais et de tenter de le sauver. Les officiers anglais acceptèrent de se rendre plutôt que de faire couler du sang inutilement. Après des réparations de fortune, le *Bucentaure* tenta de rejoindre Cadix.

La nuit était noire, la pluie tombait dru et l'on ne voyait pas à deux mètres. Il y avait un pêcheur local à bord ainsi que trois hommes qui avaient été pilotes, aussi le lieutenant Fournier leur laissa la barre. Enfin ils aperçurent Cadix et reprirent espoir. Mais un bruit violent retentit soudain : le *Bucentaure* s'était échoué. Malgré les tentatives pour l'alléger afin de le dégager, par exemple en se débarrassant des provisions de bord, il ne put être sauvé. Prigny après avoir transbordé tous les vivants sur un navire venu lui porter secours, donna l'ordre d'évacuation et le ***Bucentaure* presque aussitôt se désintégra avec sa cargaison de centaines de morts.**

Le *Bucentaure* avait cessé d'exister.

Après le cimetière marin, le cimetière de l'oubli

L'héritage de Venise, trois ans de vie au grand large et le fracas de l'écrasement sur les rochers escarpés de la pointe de San-Sebastian, est-ce là toute l'épopée de ce splendide vaisseau. De la gloire à l'ombre la plus totale ?

Alors que tant de navires français ont connu une gloire posthume, il semble qu'à jamais, on est voulu oublier le *Bucentaure*. Alors que bien des navires de la Marine française ont porté et portent encore le nom du *Redoutable*, le nom de *Bucentaure* ne sera plus donné qu'à un seul vaisseau, un deux ponts type 1824, qui très vite changera de nom et deviendra le *Wagram*. Le *Bucentaure* n'avait pourtant point démérité et s'était battu avec courage. Alors pourquoi ce silence après la gloire ?

Le mystère qui entoure ce vaisseau ne s'arrête pas avec sa fin dramatique. En effet, l'amiral Villeneuve, si étroitement associé dans le malheur avec celui de son navire, n'était pas au bout de ses peines. Après s'être rendu, il fut amené en Angleterre comme prisonnier de guerre. Dans la lettre qu'il écrivit au ministre de la Marine Decrès, à bord de l'*Euralyus*, il ne blâme personne pour le désastre qui vient de survenir, personne d'autre que lui-même : « *Tant de courage et de dévouement méritait un sort plus heureux, mais le moment n'est pas encore venu pour la France de célébrer des succès sur mer tels qu'il lui a été donné d'en connaître sur le continent. Quant à moi, Monseigneur, submergé par le malheur et la responsabilité qui m'accablent pour un tel désastre, je désire seulement et aussitôt que possible, déposer aux pieds de Sa Majesté, soit la justification de ma conduite, ou une victime que l'on puisse sacrifier, mais point l'honneur du drapeau, que je m'autorise à affirmer intact, mais aux ombres de ceux qui ont peut-être péri à cause de mon imprudence, de mon manque de discernement et de la négligence de certains de mes devoirs.* »

Libéré en avril 1806, il descendit à l'hôtel de la Patrie à Rennes, attendant des ordres. Le 22 avril, on le trouvait mort dans son lit, la poitrine trouée de six coups de couteau et le couteau encore fiché dans le corps. S'agissait-il d'un meurtre ou d'un suicide³ ? Le Préfet de Rennes conclut « *à une mort due à des blessures infligées à soi-même* » et le corps de l'amiral fut enterré la nuit, sans honneur militaire aucun. Pour un homme qui avait sacrifié la vie de 4 400 Français et Espagnols et était responsable des blessures infligées à 2 500 autres simplement pour ne pas subir l'humiliation d'être démis de son commandement, un tel enterrement dans l'ombre peut apparaître une simple justice. Pourtant, beaucoup de ceux qui se sont penchés sur la vie du malheureux amiral, tels que Fraser par exemple ou plus

³ Voir l'article de Henri Lachèze et Yves Leclère paru dans le numéro 462 de la Revue Maritime de juillet 2002.

récemment le peintre anglais Robin Brook qui vient d'achever une toile remarquable d'exactitude et de précision, intitulée *Trafalgar : the Defining Moment* (Trafalgar le moment décisif) et qui est un de ceux qui connaissent le mieux l'histoire du *Bucentaure*, sont prêts à accorder des circonstances atténuantes à Villeneuve. Si l'on se penche sur l'attitude de l'amiral français pendant toute la campagne qui conduira à Trafalgar, on se rend compte qu'il est fort probable que l'amiral souffrait d'une dépression et qu'il n'aurait pas dû rester au commandement de la flotte au moment où l'on demandait à cette dernière d'accomplir une mission particulièrement difficile. **Napoléon et Decrès portent une lourde responsabilité pour avoir maintenu un chef qu'ils savaient ne pas être capable (ne plus être capable ?) de mener à bien une mission lourde de conséquences.**

S'il n'y eut plus de *Bucentaure* dans la Marine française après l'expérience malheureuse du premier du nom, n'est-ce pas parce que Napoléon ne voulait plus que la mémoire de Trafalgar ne vienne obscurcir sa gloire ? Napoléon voua et jusque dans son exil de Sainte-Hélène, une haine tenace envers le vaincu de Trafalgar. C'est ainsi que sans autre raison que son ressentiment, il s'acharna contre la veuve de Villeneuve pour laquelle le ministre de la Marine avait proposé une pension de 6 000 francs comme en avait touché la veuve de l'amiral Bruix dont le mari avait un grade égal à celui de Villeneuve. Napoléon à contrecœur se plia aux prières de Decrès, mais d'un coup de plume, réduisit la pension d'un tiers.

Irrémédiablement associé au nom de Villeneuve, le nom seul de *Bucentaure* était un rappel constant de la pire défaite navale subie par la France et pour paraphraser un amiral français des années cinquante à propos d'un autre navire français vétéran de Trafalgar, le *Duguay-Trouin* qui termina sa carrière sous le nom d'*Implacable* et que l'Angleterre proposait de restituer à la France, « *la France n'a que faire d'un vaisseau vaincu.* » Gageons qu'encore aujourd'hui, les plaies ouvertes à Trafalgar restent béantes pour beaucoup malgré le baume de l'Entente Cordiale.

Que devint le Capitaine « Fortune de guerre » Magendie ? Après avoir assisté, tout comme Villeneuve d'ailleurs, aux obsèques de Nelson, il quitta Reading où il avait été gardé prisonnier sur parole, en janvier 1806. Il rejoignit l'armée du Portugal sous les ordres du général Junot et prit part à la désastreuse campagne du Portugal. Il fut obligé de remettre sa division navale à l'amiral anglais Cotton et de se constituer une nouvelle fois prisonnier des Anglais.

Il fut admis à la retraite le 1^{er} janvier 1816 après 30 ans de service, ayant pris part à 9 campagnes, 7 combats de mer et 2 sur terre, ayant exercé 10 commandements et avoir été fait prisonnier 5 fois par les Anglais. Il mourut à Paris le 26 mars 1835, ne laissant aucune fortune à sa veuve. Durant sa retraite au 9, rue La Fayette (faubourg Poissonnière), Magendie mena une vie obscure et l'on n'entendit plus parler de lui.

Le nom d'un autre officier associé au *Bucentaure*, émergea à nouveau dans l'histoire de France, beaucoup plus tard. Il s'agit du général Lauriston qui commandait les troupes embarquées sur la flotte combinée et rejoignit Napoléon en Autriche avant la bataille de Trafalgar. Pendant la période noire de l'occupation allemande au cours de la seconde guerre mondiale, c'est au 93, rue Lauriston que le sinistre duo de collaborateurs Bony et Lafon exerça ses activités en liaison avec la Gestapo.

Du *Bucentaure*, il n'existe qu'une représentation exacte : une gouache de 38 cm de hauteur et d'une largeur de 56 cm. La légende qui figure sur cette œuvre, dit : « *Le Bucentaure de 86 canons, commandé par le capitaine Magendie officier de la Légion d'Honneur. Le 20 fructidor an XI (7 septembre 1803).* » C'est la date à laquelle Magendie prit pied sur le *Bucentaure* à Toulon. C'est vraisemblablement un dessinateur local de Toulon ou de Rochefort qui est l'auteur de cette œuvre qui n'est d'ailleurs pas signée. Magendie n'était pas riche, mais cette œuvre aussi modeste qu'elle soit et d'une exécution un peu naïve, semble

fidèle et donne une idée assez juste du vaisseau tel qu'il était. Le peintre devait avoir le modèle sous les yeux. Le *Bucentaure* donne une impression d'élégance avec son ensemble de voiles majestueuses, de mâtures légères et élancées, ses cordages, ses pavillons, son double étage de canons effilés et sa figure de proue si caractéristique, cet être idéal et fabuleux mi-homme mi-cheval. Le musée de la Marine possède une photographie de cette gouache qui a appartenu à Monsieur Marmottan, mais ni le musée de la Marine, ni le musée Marmottan ne semblent pouvoir la localiser. Elle aurait été prêtée, il y a quelques années à une exposition, au Canada, dit-on. Depuis la gouache de ce vaisseau légendaire qui avait soutenu avec héroïsme l'honneur du pavillon français aurait à son tour rejoint les oubliettes de l'histoire, comme tout ce qui touche au *Bucentaure*.

Deux nouvelles nous permettent de penser que le public aura peut-être un jour proche une idée plus précise de ce superbe et mystérieux vaisseau.

Tout d'abord, Robin Brooks, le peintre anglais dont j'ai déjà parlé dans cet article, travaille en ce moment à un tableau du *Bucentaure*. C'est un amoureux du vaisseau qui a scrupuleusement étudié tous les récits, les articles, et jusqu'à la moindre référence à ce navire, et qui possède une mine de renseignements le concernant. Ce tableau et la nouvelle qu'une équipe internationale de plongée se prépare à fouiller le golfe de Cadix pour sauver les restes des navires enfouis après la bataille de Trafalgar peuvent faire revivre l'espoir qu'un jour, on en saura plus sur le malheureux *Bucentaure*, héritier de la belle Galéasse vénitienne, devenu ce vaisseau fantôme, ce mal-aimé, qui hante l'histoire napoléonienne.

Références et ouvrages consultés :

The Naval Chronicles. Vol XIV. Nov 1805. page 385.

Archives musée naval de Venise.

Lettre du musée de la Marine à Paris en date du 2 mars 1961 adressée à Monsieur R.M. Smith de Cleadon Village, near Sunderland (Grande-Bretagne).

The Enemy at Trafalgar. Edward Fraser. 2004. Chatham Publishing. London.

Trafalgar. The Nelson Touch. David Howarth 1970. World Books. London.

The Defining Moment – Trafalgar 1805 by Robin Brooks. Produit par Black Dog Studios en édition limitée. Copyright © 2003. Adresse site internet : www.blackdog-studios.com

Le capitaine de vaisseau Jean-Jacques Magendie (1766-1835). Publication du Carnet de la Sabretache. Paris. 1903.

Figure de proue et décoration de la poupe du *Bucentaure*. Add. 23607 f215. British Library. Londres.

Amiral Villeneuve ph 85905 et le *Bucentaure* ph 4448 . Musée de la Marine. Paris.