

# L'AMIRAL DE VILLENEUVE À TRAFALGAR : LE REVERS DE LA MÉDAILLE.

par **Micheline WINDSOR**

« Et toi qui renfermais nos flottes dans ton sein  
Toulon, ville superbe où Neptune et Vulcain  
Sous les lois d'Uranie unissaient leur puissance  
Réponds-moi : qu'as-tu fais des vaisseaux de la France  
O douleur dans nos rades guerrières  
Albion triomphante a montré ses bannières ».

*Vers anonymes du XVIII<sup>e</sup> siècle.*

## **Trafalgar dans l'équilibre européen**

Le 21 Octobre 2005, nous avons commémoré le bicentenaire de la bataille de Trafalgar ; surtout au Royaume-Uni où de multiples ouvrages ont été publiés à propos de cette bataille, perçue, à juste titre, comme une grande victoire ; anniversaire marqué par des fêtes somptueuses, tant sur mer qu'à Londres. En France aussi, il y eut commémoration, mais dans un registre beaucoup plus discret, car nous revivions une de nos plus grandes défaites navales, sinon la plus retentissante ; en Espagne également, notre alliée quelque peu forcée dans la catastrophe de Trafalgar et siège du lieu géographique où se situe le cap du même nom, non loin de Cadix ; le cap Trafalgar fut le théâtre de ces événements d'une ampleur européenne qui sonnaient déjà l'échec du grand rêve napoléonien et qui annonçaient la défaite des Français à Waterloo, dix ans plus tard et la fin du Premier Empire.

Or, on peut dire que le comportement des marins des trois flottes, britannique, espagnole, française ne pouvait laisser douter de leur courage, de leur engagement, voire de leur compétence.

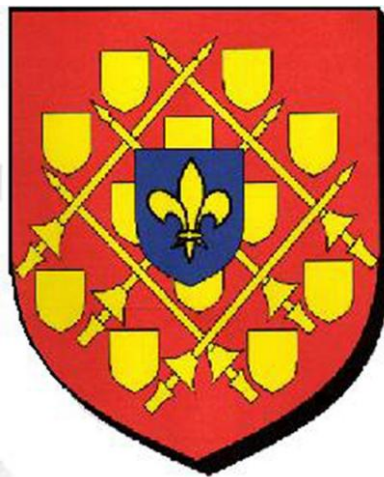
La réputation de l'amiral Nelson n'était plus à faire et l'homme est resté un héros national au Royaume-Uni. En revanche, le comportement de l'amiral de Villeneuve avant et pendant la bataille, sa part de responsabilité dans l'écrasante défaite franco-espagnole, l'énigme entourant sa mort violente de retour en France, énigme non résolue à ce jour, laissent subsister beaucoup de zones d'ombre et de flou autour du personnage au demeurant assez mal connu.

Qui était cet homme ? Avait-il la trempe d'un marin ? Avait-il comme Nelson du charisme, comme nous dirions maintenant, charisme qui faisait que les troupes de l'amiral anglais, ses marins du matelot à l'officier, l'adoraient.

L'objectif principal de cet article est de présenter le cadre de vie, la personnalité, la carrière de l'amiral, ses origines, son comportement en tant que commandant suprême de la force navale franco-espagnole à Trafalgar et de contraster les attitudes de deux amiraux face au combat naval. Y eut-il d'autres batailles, telle celle d'Aboukir qui précéda Trafalgar et qui nous laisse perplexes, surpris quant au comportement de cet homme au combat, quant à son esprit d'équipe, par exemple ? En clair, était-il incapable, coupable, victime ou tout cela à la fois ? Ou encore tout simplement, comme on dit en anglais : « *a man in the wrong place at the wrong time* » (Un homme au mauvais endroit, au mauvais moment).



**Armoiries de Valensole**



**Armoiries de la famille  
de Villeneuve-Esclapon**

Nous ne possédons que peu d'archives sur l'amiral de Villeneuve. Il semble que beaucoup de lettres, de documents aient disparu, aient été perdus, volontairement ou non ; volontairement, sans doute en partie car Trafalgar et Villeneuve sont ancrés dans la mémoire collective française comme synonymes de défaite, de honte. On peut donc imaginer que certains se soient débarrassés de documents jugés encombrants ou peu glorieux.

## **Le moment et le lieu historique**

### **La famille de Villeneuve-Esclapon à Valensole.**

Les de Villeneuve forment une famille à quatre grandes branches qui est une des plus vieilles de France. Ils rendirent d'insignes services aux comtes de Barcelone et de Provence.

Isabeau de Villeneuve, veuve de Charles de Rochas, seigneur d'Aiglun, lègue à son frère Hercule I<sup>er</sup> l'héritage qu'elle a reçu de son mari ; c'est par ce biais que la branche d'Esclapon – Esclapon étant une petite co-seigneurie située près de Mons – devint propriétaire de la maison de ville à Valensole et de la bastide du Clos, à l'extérieur de Valensole, et que la famille vint s'installer à Valensole vers 1623.

À Valensole, le cadastre de 1580, avec la surcharge de 1629, nous découvrent très exactement les biens fonciers de la famille à cette époque. Après la mort du roi René et la réunion de la Provence à la couronne de France, les Villeneuve-Esclapon, comme beaucoup de familles nobles provençales, se retirent plutôt des affaires publiques. Ils prennent une certaine distance avec le pouvoir central, le Roi-Soleil et ses ministres. Ce sont tout d'abord des gentilshommes provençaux, fiers et indépendants. Ils se consacrent à leurs terres et à la vie publique de leur terroir ; ils se détachent des fastes de la cour à Versailles. (Ce retrait expliquerait, peut-être, en partie, l'ouverture de certains d'entre eux à d'autres modèles politiques comme la Révolution ou l'Empire ; souvenons nous aussi de la tradition protestante de certains rameaux de la famille, comme la branche protestante restée en Hollande). Délaissant les grandes charges de l'État centralisateur, ils continuent la longue tradition de service à leur pays, fournissant ainsi maires et consuls, conseillers, prieurs, prêtres, religieux et militaires, perpétuant de cette manière leur rôle traditionnel d'encadrement.

Le père de l'amiral, Charles-Pierre, hérite de son père en 1756, année qui marque le début de la guerre de Sept Ans. Valeureux capitaine d'infanterie et officier de carrière, il est réformé à la suite d'une blessure au poignet, dans le feu d'une action courageuse. On le retrouve, d'après la capitulation de 1762, fils aîné, auprès de sa mère, veuve qui habite Valensole. En 1763, il se marie ; le

voilà maître des terres, de deux bastides au Bars (hameau de la commune de Valensole, à 17 km) ; il passe son temps entre la bastide du Clos, à la campagne, et la maison de ville, près de l'église (on ne disait pas encore hôtel de ville) s'occupant de ses fermiers et de ses récoltes<sup>1</sup>. Une vie privilégiée dans une certaine mesure, car à l'abri du besoin mais sans faste ni éclat. Peu de serviteurs ou de servantes, quelques familles de fermiers ou de rentiers assurent la culture de ses terres. Lui-même, fils de famille nombreuse (14 enfants dont 3 meurent en bas âge), sa femme lui donnera 8 enfants.



*L'amiral Silvestre de Villeneuve.*

Son fils aîné, Pierre Charles Jean-Baptiste Silvestre, le futur amiral de Villeneuve, naît le 31 décembre 1763, année qui voit la fin de la guerre de Sept Ans ; les oncles de Silvestre, les frères de son père Charles, sont respectivement prier du doyenné (Antoine) ; curé puis évêque constitutionnel de Digne (Jean-Baptiste) ; prêtre bénédictin (Augustin) ; ou officiers de carrière ; Charles-Pierre est désigné premier consul et maire de Valensole en 1769, puis de nouveau en 1775 et 1778.

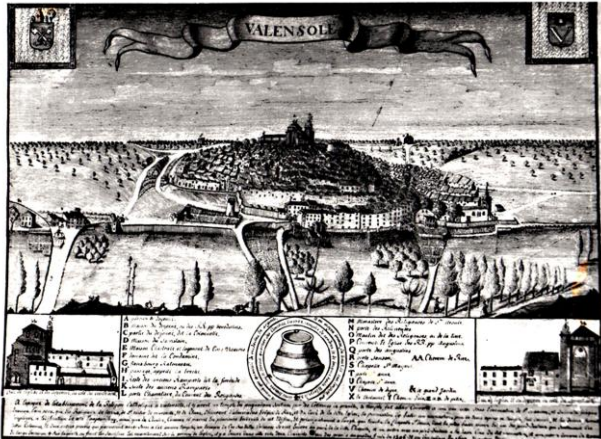
La jeunesse de l'amiral va se dérouler dans le cadre de sa famille au Clos et en ville.

Décrivons maintenant, en empruntant le vocabulaire de l'époque "l'état et la situation du lieu de Valensole". Tout ceci n'est pas sans influence sur la personnalité ni sur la vie adulte de l'amiral.

### Valensole au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, Valensole, fief des abbés de Cluny, seigneurs spirituels et temporels, décimateurs du pays, est un gros bourg de 3 000 habitants, accroché autour de son église et du couvent des Bénédictins dit Doyenné, sur le flanc d'une colline, sur le plateau de Valensole, décrit à l'époque comme étant « *un des terroirs le plus vaste, ingrat et sec* » du pays de Provence. La vie quotidienne de ce pays, où les deux tiers des habitants vivent de la terre, est une lutte constante contre les intempéries : le froid, la grêle, la sécheresse, les orages dévastateurs d'une violence inoubliable. La plupart des terres sont de faible rendement ; il y manque du pâturage pour les bêtes donc du fumier pour les champs. On y cultive surtout le blé, le seigle, la vigne, l'olivier, le noyer, l'amandier. Il y a des troupeaux de moutons et de chèvres mais peu de bœufs pour les labours. Les bois sont d'un faible rapport. Les communications avec le monde extérieur sont difficiles à cause du manque de ponts et de bateaux, de bacs sur les rivières d'Asse et de Durance. Plus tard, l'amiral va ressentir cruellement cet état de choses lors de ses fréquents déplacements à Toulon, à Brest et à Paris. Les trois quarts des habitants vivent plutôt à l'étroit dans cette ruche d'activités qu'est Valensole avec ses rues tortueuses, ses fontaines et ses placettes. Tanneurs, cordiers, cordonniers, tisseurs à chanvre, à drap, à toile et à laine, cordeurs, négociants et revendeurs : une intense vie artisanale anime la ville. Le quart des habitants qui reste, ménagers, rentiers, grangers, etc. sont éparpillés sur le vaste terroir, dans les quelque 80 bastides et hameaux.

<sup>1</sup> Le cadastre de 1769 nous donne de précieux détails.



Plan de Valensole – Dessin d'Aubert



L'église et le doyen de Valensole  
Dessin d'Aubert à la plume

Valensole poursuit sa vie quotidienne plutôt à l'écart des grandes sphères d'intérêt : le parlement qui siège à Aix, la viguerie à Moustiers, la maréchaussée à Manosque, la sénéchaussée à Digne. Riez est un important marché aux céréales. Par contre, il y a un va-et-vient perpétuel de forains, de transhumants, de journaliers, moissonneurs, etc. et de soldats. Valensole est depuis toujours un lieu de passage de troupes et de quartiers d'hiver.

Sous son régime consulaire de notables, élus par leurs pairs, la vie municipale est étonnamment bien organisée. En dépit des différences évidentes de classe et d'instruction, de solides liens unissent une population dans l'ensemble sobre et travailleuse où tout le monde ou presque est propriétaire, où les mêmes soucis unissent nobles, bourgeois, artisans et paysans. On vit plutôt les uns sur les autres, les différentes classes se côtoient et se connaissent ; on travaille ensemble, on s'amuse ensemble, on présente un front commun à l'extérieur : au roi, au parlement, au fisc, à l'étranger. Les Valensolais ont une réputation de fierté et d'indépendance ; on sait faire contre mauvaise fortune bon cœur. Ayant lutté contre, bien qu'en maugréant, on accepte le destin.

Lorsque naît le futur amiral de Villeneuve, la guerre de Sept Ans est finie mais sur le plan national, les effets économiques vont se faire encore sentir quelque temps. À Valensole, on augure mal de l'avenir à cette époque. En fait, les dix premières années de la vie de notre personnage, correspondent à une période de crise aigue ; il faut souligner qu'en 1765, « *année de grande misère* », la population atteint son niveau le plus bas depuis 1698, c'est-à-dire 2 343 habitants contre 2 921 en 1717 et 3 146 en 1772.

### Un gentilhomme provençal au service de son pays

Nous savons peu de chose sur l'enfance de l'amiral de Villeneuve, sinon que très jeune, il a tout juste dix ans, en 1773, selon la coutume de l'époque dans les familles nobles, il est envoyé à la Flèche, qui devait s'appeler plus tard, en 1808, le Prytanée national militaire pour y suivre une formation militaire et générale rigoureuse.

Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, le Prytanée a formé une pléiade d'officiers qui ont toujours été les premiers partout où l'intérêt de la patrie réclamait des sacrifices.

L'événement – car ce devait en être un : il ne s'agissait ni plus, ni moins, que du passage de l'enfance à l'adolescence – est signalé par une phrase laconique dans le livre de raison de Charles de Villeneuve, père de l'amiral : « *Aujourd'hui, Silvestre part à la Flèche* ».

Si nous voulons en savoir plus long sur les années de formation de l'adolescence de l'amiral, c'est en feuilletant la revue *Armée et Marine* (n° 7 du 16/02/1902) que nous trouvons un article

sur le Prytanée qui explique ce que dut être cette formation : « Une école de patriotisme consacrée par une longue série de glorieux élèves qui, par les armes autant que par la science, ont mis notre pays à la tête de l'essor de l'esprit humain vers le progrès ». L'amiral de Villeneuve fait partie de la liste de ces glorieux élèves. Et plus loin, dans le même article, nous relevons : « L'école est chargée de former le cœur, le caractère et le moral des élèves, en même temps que de développer et d'aguerrir leur corps ».

À l'époque où le futur amiral est envoyé à la Flèche, le collège est aux mains des religieux, mais l'encadrement des jeunes recrues est un encadrement militaire et toujours dans le même article, à propos de l'encadrement moral des enfants, il est dit : « Le commandant de compagnie est tenu d'entrer dans l'intimité des enfants qui lui sont confiés et de remplacer par son autorité et sa valeur morale, le père absent ou disparu ».

En 1778, Silvestre de Villeneuve entre au service comme garde et fait la campagne d'Amérique sous les ordres de son parent, l'amiral de Grasse. Il est capitaine de vaisseau en 1793, chef de division trois ans plus tard en 1796, et contre-amiral quelques mois plus tard.

Il faut souligner que la famille des Villeneuve-Esclapon n'émigrera pas à la Révolution et que Silvestre de Villeneuve servira son pays, sous cinq régimes différents, à une époque troublée : l'Ancien Régime, la République, le Directoire, le Consulat, l'Empire. Faut-il voir là obéissance, abnégation ou opportunisme ?

Nous commençons à voir se dessiner sa vie personnelle et professionnelle, à partir de 1794 ; plus précisément le 3 avril 1794, 14 germinal an II de la République. Comme tout jeune homme de l'époque, encore qu'il ne soit plus vraiment un tout jeune homme, en se mariant, il accède vraiment à une existence indépendante ; c'est la date à laquelle il commence son propre livre de raison et s'installe à la bastide du Clos.

C'est un mariage tardif mais bien dans les traditions de l'époque. Il épouse une jeune fille de petite noblesse, Marie-Thérèse Sophie d'Antoine de Taillas.



**Marie-Thérèse Sophie  
D'Antoine de Taillas**

Ils sont presque voisins, puisque le château de Taillas, qui existe toujours, se dresse au pied des contreforts du plateau de Valensole, sur la route d'Entrevennes, sorte de forteresse plutôt que bastide ; la chapelle du château où sont enterrés les membres de la famille de Taillas, (mais pas la femme de l'amiral, qui devait mourir dans un couvent à Aix, en 1816), jouxte la route nationale. Taillas est un petit hameau accroché aux flancs du plateau où la famille de l'amiral allait chasser.

Marie-Thérèse Sophie d'Antoine de Taillas représentait sans doute un beau parti pour l'amiral, si l'on en juge par les terres que possédait la famille et l'hôtel particulier qui leur appartenait à Aix-en-Provence, sis au 18 rue Emeric David.

Cette union, d'après le peu de documents que nous possédons, fut heureuse, probablement sans folle passion mais sereine et solide, et devait se dénouer tragiquement et prématurément avec la mort violente de l'amiral.

Le livre de raison ne fait mention d'aucune cérémonie religieuse à propos du mariage ; ceci, bien sûr, reflète le contexte de l'époque ; en 1794, les églises sont désaffectées, la religion catholique bannie, et ceux qui tiennent vraiment à pratiquer leur culte doivent le faire en cachette. On peut penser qu'il y a eu au Clos une bénédiction privée : plusieurs membres de la famille de l'amiral sont dans les ordres et l'un de ses oncles fut évêque constitutionnel de Digne.

## Bonaparte et la mer : le grand rêve du Directoire et de l'Empire

Les parents du jeune Bonaparte auraient souhaité pour lui une carrière maritime mais la vie en décidera autrement et Bonaparte ne sera pas marin ; pourtant, il sera toujours fasciné par la mer et les affaires maritimes ; il avait en matière maritime des connaissances certaines mais la pratique est irremplaçable. Quand le temps de l'exil fut venu, à bord du *Bellerophon* qui le conduisait de l'île d'Aix à Plymouth, il surprendra les officiers anglais par l'étendue et la précision de ses connaissances à propos de la mer. Pourtant, il sera toujours conscient de ce qui lui manquait : la pratique. À cet égard, un extrait du *Mémorial de Sainte-Hélène* est très révélateur :

*« Il y a dans ce métier une spécialité, une technicité qui arrêtaient toutes mes conceptions. Proposais-je une idée nouvelle, aussitôt j'avais Ganteaume sur les épaules, et la section de la Marine. “ Sire, cela ne se peut pas. – Et pourquoi ? – Sire, les vents ne le permettent pas, et puis les calmes, les courants” ; et j'étais arrêté tout court. Comment continuer la discussion avec ceux dont on ne parle pas le langage ? Combien de fois, au Conseil d'État, leur ai-je reproché d'abuser de cette circonstance ! À les entendre, il eût fallu naître dans la marine pour y connaître quelque chose. Et je leur ai souvent dit qu'ils abusaient encore, que je n'eusse demandé que de faire la traversée de l'Inde avec eux, et qu'au retour, je me serais fait fort d'être aussi familier avec leur métier qu'avec mes champs de bataille. Ils n'en croyaient rien, et revenaient toujours à ce qu'on ne pouvait être bon marin si l'on ne s'y prenait dès le berceau... »*

C'est le grand amiral Jurien de la Gravière qui écrivait avec beaucoup de finesse d'analyse : *« Il n'a manqué qu'une chose au vainqueur d'Austerlitz : le sentiment exact des difficultés maritimes. Ses explosions de colère l'ont presque toujours rendu injuste et ont nui au bien de son service, presque autant que la prétendue mollesse de ses amiraux ».*

Envahir, soumettre l'Angleterre, la grande puissance maritime tant détestée et tant redoutée sera le point focal de sa vie, le but qu'il ne perdra jamais de vue depuis le Directoire ; en effet, c'est le traité de Campo Formio qui mit fin à la coalition de 1793 et qui laissa la France seulement en guerre contre l'Angleterre. À la tête du commandement de ce qu'on appelle déjà “l'armée d'Angleterre”, Bonaparte succéda à Hoche, suite à la déroute de ce dernier en Irlande, à Bantry, en décembre 1796.

## La tactique navale de la France à l'époque de De Villeneuve

Historien de la marine française, René Maine disait, il n'y a pas si longtemps : *« Renverse-t-on en un jour, 150 ans de nonchalance et de mauvaises habitudes ? ».*

Ce qui frappe le plus quand on étudie cette époque c'est la grande paresse d'esprit de nos amiraux.

La tactique navale devint la norme au temps de Napoléon I<sup>er</sup> ; notre tactique navale était toujours régie par l'Instruction de 1765 et par deux ordres : l'ordre de marche et l'ordre de bataille qui comporte une seule formation, la sacro-sainte ligne de file.

L'Instruction dit sans ambages : *« Chaque vaisseau doit plutôt se laisser aborder que de laisser l'ennemi pénétrer la ligne... Aucun ne devra quitter son poste, à moins d'être désarmé... Aucun ne doit rompre la ligne ou poursuivre l'adversaire si le général n'en a fait le signal. »*

C'est-à-dire que les commandants de bâtiment n'avaient aucune initiative.

C'est ce qui explique la boutade de Maurepas, secrétaire d'État à la marine : *« Savez-vous ce qu'est un combat naval ? On manœuvre, on se rencontre, on se tire des coups de canon, puis chacune des deux armées se retire, et la mer n'en reste pas moins salée. »*

Quelques mots aussi sur l'utilisation des signaux : ils sont faits au moyen de vingt pavillons, n'utilisant que quatre couleurs, de quatre guidons et de six flammes dont les dimensions doivent permettre de les voir de loin. Mais au moindre mauvais temps, ou à cause de la fumée du combat, ces signaux deviennent invisibles et ils doivent être repris tout au long de la ligne, par des frégates dites "répétitrices". Les signaux de nuit se font par des fanaux, des fusées et des coups de canon (audibles à six milles par temps calme). Les signaux de brume se font par canon ; le combat des canonnières, très important, peut prendre trois formes :

- Tir "à démâter" : les avaries les plus graves dans la mâture sont relatives au bas-mât : pour ce tir, on visait un peu en dessous des hunes. On endommage ainsi, en même temps que le bas-mât, les points de fixation des mâts de hune.
- Tir "à couler bas" : ce tir a pour but de créer des voies d'eau en transperçant la coque du navire à la flottaison. C'est un tir difficile et qui envoie peu de navires au fond.
- Tir "à l'horizon" ou "en plein bois" : son but est de désagréger la coque en n'importe quel point. En atteignant le bord ennemi en des points très rapprochés, on peut créer dans celui-ci une ouverture béante pouvant relier deux ou plusieurs sabords voisins.

Les Français pratiquaient surtout le tir "à démâter", les Anglais, le tir "en plein bois".

Le combat à l'abordage est celui qui convient bien aux Français.

Le service de l'artillerie est très important à bord des bateaux, l'artillerie est l'arme par excellence du vaisseau ; ceci est particulièrement vrai pour le *Bucentaure*, le vaisseau qui portait l'amiral de Villeneuve à Trafalgar.

C'était un "deux ponts" portant trente canons de 36 dans sa batterie basse, trente-deux de 24 dans sa batterie haute et dix-huit de 12 sur les ponts et gaillards (les calibres désignent le poids du boulet en livres). On ne pouvait armer qu'une bordée à la fois, soit la moitié de l'artillerie ; l'armement d'un canon de 36 nécessitait 15 hommes, un canon de 24, 13 hommes et un canon de 12, 9 hommes ; il fallait donc un nombre d'hommes considérable pour l'armement d'une bordée d'artillerie, soit près de quatre vingt pour cent de l'équipage total ; de plus, la manœuvre d'une pièce était une opération compliquée.

## La bataille de Trafalgar

L'empereur avait conçu quatre plans pour forcer le passage de la Manche pour un résultat final : la flotte alliée devait se présenter devant le camp de Boulogne pour faciliter le passage de la Grande Armée de l'empereur en Angleterre. Dans le plan aventureux qui sera finalement retenu, l'idée maîtresse était d'attirer les Anglais loin de leurs bases en mer du Nord, jusqu'aux Antilles, aux Nouvelles Indes comme on disait alors. Il s'agissait ensuite, par une manœuvre rapide aux Antilles de fausser compagnie aux Anglais et de revenir très vite vers la France ; le 18 janvier 1805, notre flotte appareille sous les ordres de Villeneuve, direction les Antilles ; cette tentative échoue lamentablement à cause du mauvais temps et de l'apparition des Anglais ; l'escadre rentre à Toulon et de Villeneuve écrit à son ministre et ami Decrès :

*« Je vous prie de vous rappeler que je n'ai pas désiré le commandement de cette escadre, que, bien plus, j'avais ambitionné une carrière utile, au lieu d'une carrière glorieuse... Je ne crains pas de vous assurer qu'il n'y a que la honte et la confusion à recueillir à ce métier. Je verrais avec bien du plaisir que l'Empereur me donnât un successeur dans ce commandement... Je ne désire autre chose que de voir ma conduite dans cette circonstance justifiée, mais je ne voudrais pas, à quelque prix que ce fût, devenir la fable de l'Europe, par l'histoire de nouveaux désastres ».*

Sans doute de Villeneuve aurait-il dû faire une carrière dans la marine marchande et cette citation nous révèle déjà sa pusillanimité et ses états d'âme qui ne conviennent guère au chef de la flotte alliée. Cette correspondance en date du 21 janvier reçut une réponse sévère de Decrès le 29 janvier, mais ce dernier se garda bien d'avertir l'empereur du désir de Villeneuve d'être relevé de son commandement ; cette attitude ambiguë pour ne pas dire malhonnête de la part de Decrès vis-à-vis de son soi-disant ami, mais aussi vis-à-vis de l'empereur fut présente pendant toute cette campagne funeste et nous pensons que Decrès porte une lourde responsabilité dans les événements tragiques de 1805-1806.

Le 30 mars 1805, Villeneuve et son escadre sortent une nouvelle fois de Toulon. Avec un terrible pressentiment de ce qui se prépare, de Villeneuve écrit à Decrès :

« Je pars, mon cher général, Dieu veuille que la fortune me continue ses faveurs car j'en ai, je crois, bien besoin. Dans tous les événements, je recommande à votre ancien attachement tout ce que je laisse de cher au monde ». Une fois de plus, s'il en était besoin, nous constatons que nous n'avons pas affaire à un fougueux commandant débordant d'enthousiasme.

C'est alors que commence entre Nelson, le vainqueur d'Aboukir, et de Villeneuve un match, une partie de colin-maillard, où le perdant ne peut être que le Français qui manque de conviction. En effet, toutes les correspondances montrent que les amiraux anglais courent au-devant des responsabilités, enfreignent même avec audace les ordres de l'Amirauté britannique s'ils le jugent bon, alors que les Français tremblent constamment d'être désavoués pour les actes les plus insignifiants.

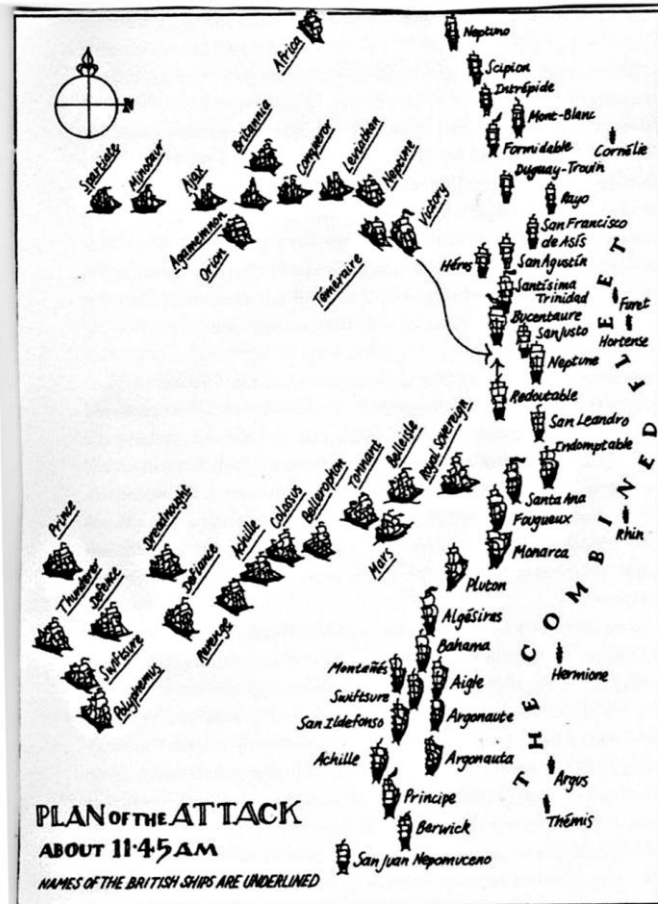
Le prélude à Trafalgar se situe le 22 juillet 1805 au Ferrol au large de la côte ouest de l'Espagne où la flotte alliée franco-espagnole, complètement démoralisée, fait escale, quand soudain apparaît l'escadre de Calder et de Stirling, deux commandants britanniques. Etrange combat que cette bataille surnommée par l'opinion publique « la bataille des Quinze-Vingts » qui cessa rapidement avec de lourdes pertes du côté franco-espagnol. Le 28 juillet 1805, de Villeneuve écrit à son ministre dans un rapport qui en dit long sur l'état de notre flotte réfugiée au Ferrol :

« ... Nous avons de mauvais mâts, de mauvaises voiles et de mauvais matelots... Plus exercé aux combats et aux manoeuvres d'escadre, chaque capitaine, dans la brume, n'a suivi d'autre règle que de suivre son matelot d'avant et nous voici la fable de l'Europe ».

Comme on le voit, ce pauvre Villeneuve est obsédé par l'idée d'être la fable de l'Europe !

De son côté, Napoléon s'impatientait au camp de Boulogne et écrivait à Decrès :

« Monsieur Decrès, expédier un courrier extraordinaire au Ferrol. Témoignez à l'amiral Villeneuve mon mécontentement de ce qu'il perd un temps aussi important [...] que j'espère qu'aussitôt que



Plan de l'attaque britannique



*les vents lui auront permis de sortir, il l'aura fait, et qu'il manoeuvrera pour faire sa jonction avec Allemand, soit à l'un, soit à l'autre des points de rendez-vous [...] Villeneuve verra dans mon calcul que je désire qu'il attaque toutes les fois qu'il est supérieur en nombre [...] qu'on épargne au pavillon la honte d'être bloqué au Ferrol par une escadre inférieure. Les matelots sont braves, les capitaines animés, les garnisons nombreuses ; il ne faut pas se laisser périr d'inaction et de découragement... »*

Qui était le véritable chef d'escadre ? Certainement pas Villeneuve !

Et toujours du camp de Boulogne, le 13 août 1805, ce jugement coléreux et méprisant porté par Napoléon sur de Villeneuve exprimé à propos des griefs du premier sur les opérations de la Martinique :

*« ... mes îles de la Martinique et de la Guadeloupe ont été un moment très compromises. Tout cela est l'effet de l'épouvante qu'a eue de Villeneuve [...] Tout cela me prouve que Villeneuve est un pauvre homme, qui vous double et qui a plus de perception que de caractère ... ».*

Et quelques jours plus tard, toujours au camp de Boulogne :

*« ... J'estime que de Villeneuve n'a pas le caractère nécessaire pour commander une frégate. C'est un homme sans résolution et sans courage moral...*

*Ce qu'il y a surtout d'impertinent, c'est que, dans une expédition aussi composée, il ne donne aucun détail, ne dit pas ce qu'il fera, ce qu'il ne fera pas. C'est un homme qui n'a aucune habitude de la guerre et qui ne la sait pas faire, ... ».*

Alors pourquoi lui avoir confié le commandement suprême ? L'empereur porte lui aussi une lourde responsabilité.

Mais l'empereur savait manier le chaud et le froid, puisqu'à la même date du 13 août 1805 et toujours depuis le Camp de Boulogne, il écrivait à de Villeneuve :

*« Monsieur le vice-amiral Villeneuve, j'ai vu avec plaisir, par le combat du 3 thermidor, que plusieurs de mes vaisseaux se sont comportés avec la bravoure que je devais en attendre, je vous sais gré de la belle manœuvre que vous avez faite au commencement de l'action et qui a dérouter les projets de l'ennemi ».*

Mais quelques lignes plus loin, l'obsession du commandement reprend le dessus et l'empereur se substitue à son chef suprême, c'est lui qui dirige, qui organise la bataille, Villeneuve ne peut plus être qu'un exécutant, celui qui réalise les visions de l'empereur :

*« L'ordre de bataille qui me paraît le préférable, c'est d'entremêler les vaisseaux espagnols avec les vaisseaux français, et de mettre près de chaque vaisseau espagnol des frégates pour le secourir dans le combat, et utiliser ainsi le grand nombre de frégates que vous avez ».*

L'idée de l'empereur peut sembler excellente sauf si l'on sait que l'incompréhension linguistique des équipages était quasi-totale et qu'ils n'avaient aucune pratique du combat ensemble ; de plus la majorité des équipages espagnols avaient très peu d'expérience ; donc, cette directive ne pouvait conduire qu'à la plus grande confusion.

L'exaspération de l'empereur s'amplifie à mesure que les jours passent, son incrédulité aussi devant les erreurs et les tergiversations de l'amiral ; son mépris est total dans la lettre qu'il écrit à Decrès depuis La Malmaison, en date du 4 septembre 1805 :

*« Monsieur Decrès [...] l'Amiral Villeneuve vient de combler la mesure ; il donne, à son départ de Vigo, l'ordre au capitaine Allemand d'aller à Brest, et vous écrit que son intention est d'aller à Cadix. Cela est certainement une trahison, [...] Cela n'a plus de nom [...] Villeneuve est un misérable qu'il faut chasser ignominieusement. Sans combinaisons, sans courage, sans intérêt général, il sacrifierait tout pourvu qu'il sauve sa peau [...] Rien n'est comparable à l'ineptie de Villeneuve ».*

L'Empereur avait bien compris que sans protection navale, le débarquement en Angleterre était impossible et, sans daigner en faire part à de Villeneuve, il avait décidé de s'intéresser au centre de l'Europe, de sorte que dès le 3 septembre il abandonnait le Camp de Boulogne et se dirigeait vers la campagne d'Austerlitz ; c'est dès le 15 septembre, depuis le château de Saint-Cloud, en route pour Austerlitz, qu'il ordonne à de Villeneuve de quitter Cadix, en même temps, soupçonnant que la « pusillanimité » de Villeneuve l'empêchera d'exécuter la manœuvre, il instruit Decrès de le remplacer par l'amiral Rosily-Meros ; là encore, nous ne pouvons que constater le double jeu de Decrès, qui retransmettra les ordres de Napoléon quant à la manœuvre à exécuter, mais qui ajoutera pour son ami :

« *Quels que soient les reproches que Sa Majesté m'a ordonné de vous faire [...] sa bienveillance et ses grâces n'attendent que la première action d'éclat qui signalera votre courage* ».

Pourquoi transmettre à de Villeneuve de tels mensonges si loin de la réalité ? Et surtout pourquoi lui taire qu'il va être remplacé par un amiral de 15 ans son aîné ?

L'empereur a compris que de Villeneuve doit être relevé d'urgence de ses fonctions car, non seulement l'amiral agit de façon incompréhensible mais, bien évidemment, le moral de nos troupes embarquées dans cette équipée s'effondre. Un de nos jeunes officiers talentueux, Gicquel des Touches, qui naviguait sur *L'Intrépide*, écrit dans ses mémoires :

« *De Villeneuve ne crut jamais au succès du plan auquel il devait concourir... Il sembla [...] en quelques semaines que le seul but à atteindre fût désormais d'éviter le plus longtemps possible la rencontre avec l'ennemi* ».

Le vice-amiral Rosily choisi par l'empereur pour remplacer de Villeneuve enfermé dans Cadix, paraît un curieux choix ; le vice-amiral Rosily s'occupait d'hydrographie au Bureau des plans et cartes depuis quinze ans : une occupation bien sédentaire pour passer tout à coup au commandement de la flotte alliée ! Napoléon lui confère même le titre d'amiral, titre qui n'avait pas été conféré depuis l'Ancien Régime... En effet on a coutume de donner à de Villeneuve le titre d'amiral mais il ne l'avait pas.

De Villeneuve, lui, est à Cadix et se heurte à des difficultés d'intendance : les Espagnols n'arrivent pas à assurer le ravitaillement adéquat des trente-trois vaisseaux de la flotte alliée ; il y a des réparations à effectuer après la course aux Antilles, mais les caisses du Trésor espagnol sont à sec ou presque...

Alors que dès le 18 septembre, notre ambassadeur à Madrid est informé du remplacement de Villeneuve par Rosily, de Villeneuve, lui-même, ne l'apprendra que le 15 octobre, par la lettre d'un proche qui mentionne : « *la mission du vice-amiral Rosily à Cadix* ». On peut imaginer son amertume. Rosily arrivera à Madrid le 10 octobre, devra y séjourner quelques jours pour rendre visite aux autorités espagnoles et n'arrivera à Cadix... qu'après l'appareillage de la flotte française !

Dès le 28 août, on signale l'arrivée de trois vaisseaux ennemis dont un trois ponts, le *Victory* portant l'amiral Nelson, flanqué de l'*Ajax* et du *Thunderer*.

Horatio Nelson, l'amiral britannique de génie qui devait faire de Trafalgar la plus grande victoire britannique navale se reposait à Merton près de Londres auprès de sa chère Emma Hamilton et de leur fille Horatia ; la liaison de Nelson et de lady Hamilton défrayait la chronique en Angleterre et choquait les bigots.

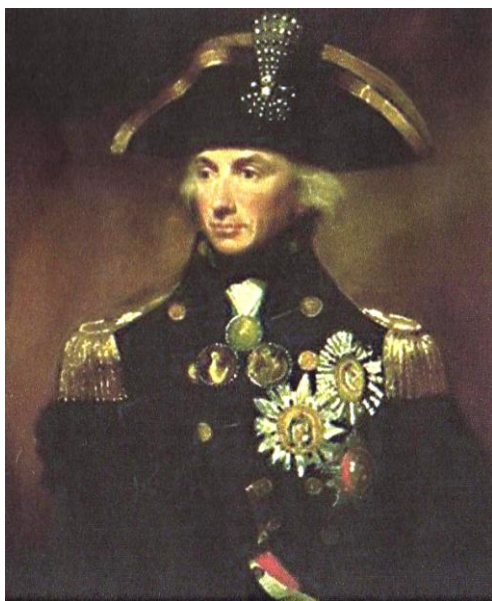
L'amiral Nelson qui sent que le destin va le rattraper et qui, en route pour prendre son commandement le 13 septembre à Plymouth, écrivait :

« *Vendredi soir, dix heures et demie, arraché à mon cher Merton pour aller servir mon roi et l'Angleterre. Puisse le grand Dieu que j'adore me rendre capable de répondre à l'attente de ma*

*patrie et, si c'est son bon plaisir que je revienne, je ne cesserai d'offrir des actions de grâce à son trône de miséricorde. Si c'est sa bonne Providence d'abrèger mes jours terrestres, je m'incline dans la plus grande soumission, comptant qu'il protégera ceux qui me sont chers et que je laisserai après moi ».*

Le 28 septembre il arrive devant Cadix, le plus discrètement possible : pas de salve de canon pour l'accueillir ; il veut cacher son arrivée à Villeneuve afin que celui-ci ne décide pas de ne pas appareiller.

Le 19 octobre, Nelson est informé que l'ennemi français sort finalement de la rade !



**Horatio NELSON (1758-1805)**

Nelson avait longuement mûri son plan d'attaque. Il refuse absolument d'adopter la ligne de file comme tactique de bataille, d'autant plus qu'il est convaincu que les Franco-Espagnols le feront, ce en quoi il ne se trompait pas.

Nelson forme deux colonnes commandées par deux chefs différents : la première par lui-même et la seconde, par son second Collingwood.

Si les Français se présentent au vent des Anglais, la colonne de Collingwood entrera en action la première et traversera la ligne française à la hauteur du douzième vaisseau compté à partir du serre-file ; la colonne de Nelson attaquerait au centre, car c'est là que se trouve d'ordinaire le commandant en chef.

Au contraire, si la flotte franco-espagnole se présente sous le vent des Anglais, la colonne de Collingwood aura encore l'honneur d'attaquer la première, formera une

ligne de front et encerclera et anéantira les vaisseaux de la queue de la ligne alliée pendant que la colonne de Nelson s'emploiera à empêcher l'avant-garde et le centre de secourir l'arrière-garde.

Ces mesures furent rédigées de la main gauche de Nelson (puisqu'il avait perdu le bras droit), le document s'appelait "mémoire de combat" et fut commenté verbalement à tous les officiers et amiraux britanniques le 9 octobre ; chaque amiral menant les deux colonnes ayant une grande indépendance vis-à-vis de la colonne voisine. Nelson au cours des derniers jours précédant la bataille encourage ses officiers à venir le voir, à lui poser des questions pour éclaircir chaque point du mémoire ; Nelson reçoit chacun de ses officiers en ami ; il les invite à sa table, les met en confiance et crée ainsi un véritable esprit de coopération, de compréhension, ingrédients indispensables à la victoire. Nous dirions à notre époque que l'homme avait un réel charisme, en plus de ses indéniables compétences maritimes.

De Villeneuve de son côté avait préparé sa position de combat. Il avait pensé à une manœuvre offensive mais il s'est rendu compte qu'il était trop tard pour innover avec ses commandants, qui montraient peu de cohésion entre les Français et les Espagnols et qui ne pensaient et ne savaient que maintenir la ligne de file, la sacro-sainte ligne de file française qui datait de l'Instruction ; il réalise qu'il est trop tard pour vouloir rien changer à cette détermination. De Villeneuve organise, lui aussi, une réunion de ses commandants et il leur explique à l'avance la tactique de l'ennemi anglais :

*« Il ne se bornera pas à nous canonner sur une ligne parallèle à la nôtre, il cherchera à entamer notre arrière-garde, à nous traverser, à porter sur ceux de nos vaisseaux qu'il aurait désunis, des pelotons des siens pour les envelopper et les réduire »* Il faudra donc que chaque chef de bâtiment serre le plus près possible sur ce qu'on appelle « son matelot d'avant ».

De Villeneuve a d'ailleurs eu la même idée que Nelson : constituer une escadre indépendante, qu'il nomme « *escadre d'observation* » sous les ordres de l'amiral espagnol Gravina et qui devra se porter au secours de la partie la plus menacée de la ligne franco-espagnole et il termine son mémorandum avec beaucoup de grandeur :

« *Tout capitaine qui ne serait pas dans le feu, ne serait pas à son poste* ».

Horatio Nelson élaborera un message destiné à galvaniser ses hommes avant la bataille ; il fit hisser par pavillons ce message :

« *England expects that every man will do his duty* », c'est-à-dire :

« *L'Angleterre attend de chacun qu'il fasse son devoir* ».

À la suite de la victoire britannique, cette phrase est demeurée célèbre dans le vocabulaire anglais.

Quant à nous, Trafalgar a aussi laissé sa trace dans le vocabulaire français avec "le coup de Trafalgar" mais notre expression est bien moins glorieuse que la phrase anglaise !

## La flotte franco-espagnole

Elle comporte trente-trois vaisseaux, divisés en quatre escadres :

1<sup>ère</sup> escadre, commandée par le vice-amiral de Villeneuve sur le vaisseau amiral le *Bucentaure* avec le contre-amiral espagnol Cisneros comme second sur la *Santissima Trinidad*, le *Neptune* et l'espagnol *San-Augustin*, ainsi que le *Redoutable* et le *Héros* et les deux espagnols *San-Justo* et *San-Leandro*.

2<sup>e</sup> escadre, commandée par le vice-amiral espagnol Alava monté sur le *Santa-Ana*, et le *Monarca* également espagnol, avec *L'Indomptable*, le *Fougueux*, le *Pluton* du côté français.

3<sup>e</sup> escadre, commandée par le contre-amiral Dumanoir-Lepelletier monté sur le *Formidable*, avec le *Scipion*, l'*Intrépide*, le *Duguay-Trouin*, le *Mont-Blanc* et l'espagnol *San-Francisco de Assis*.

L'escadre d'observation, commandée par le vice-amiral Gravina sur le *Principe de Asturias*, avec le contre-amiral Magon pour second sur l'*Algeiras*, avec les vaisseaux espagnols : l'*Argonauta*, le *Bahamas*, le *Montanes*, le *San-Ildefonso*, et le *San-Juan Nepomuceno* et les vaisseaux français le *Swiftsure*, l'*Argonaute*, l'*Achille*, le *Berwick*, l'*Aigle*.



**Le Santissima Trinidad**  
Le plus grand navire de guerre au monde en 1805

## La flotte britannique

Elle comporte vingt-sept vaisseaux et Nelson n'a pas formé de division avancée ; d'autre part, il a renforcé la colonne de Collingwood au détriment de la sienne, mais nous ne savons pas pour quelle raison.

Il y a donc deux colonnes :

La colonne dite Nelson ou Weather constituée de douze vaisseaux, dont le *Victory* qui arbore la marque de l'amiral Nelson et le *Britannia* qui porte le contre-amiral William Carnegie, the Earl of Northesk. (Nous donnons en annexe la composition détaillée des forces en présence en donnant le nom des bateaux, le nombre de canons pour chaque bâtiment, le nom de l'officier qui

commandait chaque unité, le nombre de morts et de blessés sur chaque navire et dans le cas des franco-espagnols, ce qu'il est advenu de chaque bâtiment à l'issue de la bataille).

La colonne Collingwood ou Lee qui compte quinze vaisseaux dont le *Royal Sovereign* monté par l'amiral Collingwood, qui prendra le commandement de la flotte britannique après la mort de Nelson durant la bataille. De plus, six frégates et corvettes sont réparties entre ces deux groupements.

Pour les Français et les Espagnols, l'ordre de marche sur trois colonnes en file est pris au début de l'après-midi du 20 octobre ; Villeneuve fait prendre l'ordre de bataille, cap au Sud.

Le 21 octobre, à l'aube, de Villeneuve se rendant compte que Nelson a pour intention d'attaquer son arrière-garde, donc de lui couper tout repli sur Cadix, fait virer toute son escadre, tout à la fois, lof pour lof malgré le désordre, cap au nord, donc vers Cadix. La bataille risque donc de se dérouler à proximité de terre, où les hauts-fonds sont nombreux et dangereux ; de nombreux naufrages ont eu lieu à proximité du cap Trafalgar.

Nelson et ses deux colonnes font route cap nord-est.

De Villeneuve, lui, après le changement de direction qui l'a mis cap au nord, est dans l'ordre suivant : en tête, la ligne est emmenée par la troisième escadre de l'amiral Dumanoir, suivie par celle de l'amiral de Villeneuve, puis la deuxième de l'amiral Alava et enfin l'escadre d'observation de l'amiral Gravina, placée en arrière-garde.

Cette longue file dépasse six mille mètres de long, elle est incurvée, le bâtiment de tête étant cap au nord et le serre-file cap au nord-est, la convexité tournée vers l'ennemi. Ainsi commence la bataille de Trafalgar. À 11 heures 45, ce matin du 21 octobre, le premier coup de canon est tiré. C'est d'abord la colonne de l'amiral Collingwood qui attaque. Si l'on ne tient pas compte des vaisseaux de l'arrière-garde et de la deuxième escadre tombée sous le vent (c'est-à-dire l'*Argonaute*, le *Montanes*, le *Monarca* et l'*Indomptable* monté par le commandant Jean-Joseph Hubert, nous voyons que le douzième vaisseau à partir du serre-file qui, suivant le mémorandum de Nelson, définit le point de passage prévu pour le *Royal Sovereign* est le *Fougueux*, monté par Louis-Alexis Baudouin. La chance est du côté des Anglais ! Sur l'avant du *Fougueux*, en effet, la ligne alliée présente un créneau béant que devrait occuper l'*Indomptable* tombé sous le vent ; le vaisseau amiral anglais s'engouffre dans cette brèche, miraculeusement ouverte.



La fin de la bataille : le navire français *ACHILLE* en flammes

La victoire de l'amiral Collingwood va bien au-delà des objectifs qu'on lui avait fixés ; l'amiral anglais avait reçu l'ordre de neutraliser les douze derniers bâtiments de la ligne franco-espagnole ; à 11 h 45, il avait attaqué dix sept vaisseaux alliés ; à 16 heures, le bilan est incroyable : cinq bâtiments sont en fuite, trois français et deux espagnols ; sur onze bâtiments flottent le drapeau de Saint-Georges, patron de l'Angleterre : cinq français et six espagnols ; un bâtiment a sauté en plein combat.

La colonne de Nelson, forte de douze bâtiments est entrée au combat emmenée par le navire amiral, le *Victory* ; c'est en vain que le capitaine Hardy, le capitaine de pavillon de Nelson et son ami de longue date avait demandé à l'amiral de se placer au milieu de sa ligne afin de mieux exercer son commandement et surtout d'être moins exposé ; Nelson voulait montrer qu'en tant que chef, il se devait de marcher en tête de sa colonne. La formation de sa colonne était théoriquement la ligne de file, mais en réalité

Nelson ne s'en soucie guère, et chacun de ses commandants sait ce qu'il doit faire ; à l'instar de son chef : attaquer le centre de la ligne et s'opposer surtout à ce que l'avant-garde franco-espagnole ne se porte pas au secours de l'arrière-garde. de Villeneuve gêné par une formation de combat lourde et surannée ne saura pas déjouer ce plan qui devait mener les Anglais à la victoire. Il convient aussi de signaler, à ce moment, la vanité légendaire de celui qui allait devenir le héros de l'Angleterre : Nelson quitte la dunette de commandement quelques instants pour descendre dans sa cabine et revêtir une tunique d'apparat sur laquelle brillent les pierres précieuses des ordres qu'il a reçus lors de ses campagnes précédentes. Ce geste de vanité va lui coûter la vie, car il s'exposait ainsi, en se faisant reconnaître par les tireurs ennemis, comme cible de choix, détestée. Une fois de plus, son fidèle Hardy, le compagnon de ses derniers moments, le supplie de se couvrir d'un manteau, mais c'est en vain ; le grand homme est fier de ses décorations et veut les arborer pour ce grand jour qu'il pressent être le grand soir de sa vie. Alors sont hissés les deux derniers signaux aux drisses du *Victory*, l'un « combattre de près » et l'autre, le célèbre : « England expects... » dont nous avons parlé précédemment. L'amiral Nelson se réserve le *Bucentaure* sur lequel se trouve l'amiral de Villeneuve ; ce dernier est au centre de l'attaque ennemie et ordonne à son avant-garde de se porter au feu ; la confusion est telle, les signaux si peu visibles que cet ordre n'est pas exécuté la première fois à 13 heures ; de Villeneuve fait renouveler son ordre à 13 h 50, cette fois avec plus de succès ; l'avant-garde franco-espagnole se scinde alors en deux :

Le *Neptune* et l'*Intrépide* qui viendront vaillamment soutenir le *Bucentaure* mais trop tardivement, et d'autre part les autres bâtiments qui resteront au vent, trop loin du combat pour être d'un grand secours, se livrant particulièrement à un tir d'artillerie à longue portée sans efficacité et qui, ensuite, s'éloigneront du champ de bataille ! Il faut tout de même retenir au titre de la bravoure des marins français, celle du *Redoutable*, bâtiment commandé par le capitaine Lucas, celui qui restera connu sous le nom de « héros de Trafalgar » ; le *Redoutable* s'efforcera pendant le combat de protéger le *Bucentaure* en gênant la manœuvre du *Victory* dans son abordage du *Bucentaure* et le *Victory* viendra se coller au flanc bâbord du *Redoutable* renforcé rapidement par le *Téméraire* qui aborde le *Redoutable* sur tribord.

Le vaillant *Redoutable* est ainsi pris en étau par les deux navires ennemis et va résister deux heures ; le capitaine Lucas blessé se rend quand il apprend que son navire est en train de couler. L'amiral Nelson fut atteint lors du violent tir d'artillerie qui ravagea le pont du *Victory* et blessé mortellement.

Le *Bucentaure* gravement endommagé dans la bataille qui continue, par le *Téméraire* et le *Neptune* anglais, envoie un premier signal pour rappeler l'avant-garde, à 13 heures, sans effet, à 14 heures l'ordre est hissé donnant l'ordre à l'avant-garde de virer lof pour lof pour se porter au secours du centre, cette fois, l'amiral Dumanoir obéit mais mollement et sa manœuvre est inutile (il devra plus tard rendre compte de sa conduite mais s'en tirera fort bien). Nous savons que de Villeneuve aurait souhaité périr à ce moment et il demande une embarcation pour passer sur une autre unité mais tous les canots du *Bucentaure* ont été fracassés ! C'est vers 15 h 30 environ que de Villeneuve rend son épée au commandant du



Le **TÉMÉRAIRE** au combat, par J. W. Turner

*Conqueror* et est ensuite conduit sur le *Mars*, non sans avoir auparavant jeté à la mer, comme il se doit, l'aigle impériale et la cassette des documents.

La bataille était terminée : une grande victoire pour l'Angleterre et une grande défaite pour la France. Aux dires des historiens, nos équipages s'étaient bien battus mais le commandement en chef n'était pas à la hauteur comme nous l'avons déjà vu. Parmi les commandants de navires courageux, il faudrait citer le Marseillais Infernet et tant d'autres, le capitaine Lucas bien sûr, déjà cité. Nous le savons souvent par le rapport de combat que ces hommes ont écrit, autant de précieux témoignages que nous ne relaterons pas ici.

L'amiral Nelson meurt au cours de la bataille et le courageux et talentueux amiral de la flotte espagnole, Gravina, mourra quelque temps plus tard des suites de ses blessures. Seul de Villeneuve s'en tirera sans être blessé, mais pour connaître quelques mois plus tard un destin combien dramatique, une fin de vie qui est une tragédie.

Au cours de la bataille, la flotte franco-espagnole perd 22 navires, 4 400 marins sont tués ou noyés, il y a plus de 2 500 blessés et plus de 7 000 prisonniers ; les Anglais n'ont perdu que 1 600 des leurs. C'est une victoire totale même si l'amiral Nelson est mort, et même si plusieurs vaisseaux sont très endommagés comme le *Victory* et le *Royal Sovereign*. Bien sûr, on peut considérer que cette défaite sur mer n'est pas une victoire stratégique capitale puisque l'empereur à partir du 15 août 1805 décida de porter toute l'offensive sur l'Europe continentale où il remporta de belles victoires mais la défaite française assura la suprématie des Anglais sur les mers et mit fin aux craintes d'un débarquement sur les côtes britanniques.

### **Suicide ou assassinat ? La triste fin de l'amiral de Villeneuve.**

L'amiral de Villeneuve fut emmené en captivité en Angleterre où il resta quelques mois, près de Reading. Bien traité autant qu'on le sache, cet homme courtois et calme suscita le respect de ses vainqueurs, et même leur considération ; ces derniers s'attendaient à rencontrer un révolutionnaire assoiffé de sang, selon les mythes exagérés, véhiculés par l'image de la Révolution française, colportée dans toute l'Europe ; qui évoquait le désordre, l'anarchie, le carnage.

Au début du mois d'avril 1806, de Villeneuve est libéré et il débarque à Morlaix le 10 avril 1806. Il sait trop bien à quoi s'en tenir quant aux sentiments que l'empereur nourrit à son égard ; ce dernier projette de le faire passer en conseil de guerre et fusiller ; on prête même à Napoléon, les paroles suivantes : « *Il faudra que je fasse un exemple sur le Byng français* ». Byng était un amiral anglais du XVIII<sup>e</sup> siècle, condamné à mort et fusillé à titre d'exemple pour son manque d'énergie pendant l'attaque de Minorque par les Français. Byng est mentionné par Voltaire dans *Candide*.

De Villeneuve qui est un homme d'honneur ne pense qu'à se justifier devant l'empereur et se propose donc de rejoindre ses terres de Valensole (pour suivre les conseils de son ami Decrès), avec un arrêt à Paris pour faire face à ses détracteurs et se justifier devant l'empereur, et c'est ce qu'il écrit à Decrès au ministère de la marine :

« *Je suis profondément affecté par l'ampleur de mon malheur et par toutes les responsabilités que ce terrible désastre impliquent. Mon plus grand désir est de pouvoir, le plus tôt possible, porter aux pieds de Sa Majesté ou bien la justification de ma conduite, ou moi-même, comme la victime qui doit être sacrifiée, non pas au nom du drapeau qui, j'ose le dire, reste sans tache, mais pour ceux qui ont péri par mon imprudence, mon manque de clairvoyance ou encore les manquements à certaines de mes tâches.* »

De Villeneuve admet clairement ses responsabilités et voit clairement ses manquements. Decrès qui se dit encore son ami, lui répondra de façon fort circonspecte :

« *Je n'ai pu encore prendre les ordres de Sa Majesté en ce qui vous concerne. Quoiqu'il en soit du retard que cela peut éprouver, je vous prévins qu'il ne me paraît point que vous deviez présumer défavorablement des intentions de Sa Majesté* ».

De Morlaix, de Villeneuve se rend à Rennes, à l'hôtel de la Patrie, 21 rue des Foulons ; il est accompagné de son médecin, le docteur Perron et de son domestique, Jean-Baptiste Bacqué, mais le médecin quittera Rennes le 21 ou le 22 avril. Decrès va lui adresser une nouvelle missive destinée à rassurer l'infortuné amiral qui, aux dires de tous, apparaît fort déprimé ; elle est datée du 23 avril 1806. Decrès ignorait que de Villeneuve était décédé :

« *Sa Majesté a apprécié le sentiment qui vous a déterminé à attendre ses ordres à Rennes. Son intention est que vous vous rendiez en Provence, dans vos domaines, et que vous y restiez paisiblement jusqu'à votre échange. Cette disposition ne présente aucun témoignage de défaveur ; elle naît seulement du besoin de laisser affaiblir le sentiment d'un malheur encore trop récent. Soyez persuadé, Général, que quelque malheureux qu'aient été les évènements, rien ne m'a échappé de votre courage et de votre dévouement pour le service de Sa Majesté...* ».

En fait on conseille à de Villeneuve de prendre sa retraite et de se faire oublier, tout au moins pendant un certain temps. Du reste, une pension sera plus tard accordée à la veuve de l'amiral.

Ce que Decrès ne savait pas c'est que le 22 avril on avait trouvé l'amiral de Villeneuve mort dans sa chambre à l'hôtel de la Patrie à Rennes. La mort était survenue à la suite de six coups de couteau ; cette mort constitue une énigme historique. La thèse officielle fut que l'amiral de Villeneuve s'était suicidé ; le fait est qu'il existe certains documents qui montrent qu'il était très déprimé pendant les jours qui précédèrent sa mort. L'autre thèse avancée est que l'amiral aurait été assassiné par la police secrète de l'empereur, lequel a laissé un triste palmarès dans ce domaine.

On peut dire toutefois que cette énigme n'a qu'une importance relative, que l'on retienne l'une ou l'autre hypothèse.

Il faut remarquer qu'au lendemain de la mort de l'amiral nous n'avons aucune pièce pour justifier que la famille ait mis en doute la thèse du suicide ; évidemment adopter une telle attitude à l'époque aurait pu comporter certains dangers. Par contre, l'un des descendants de l'amiral de Villeneuve, Christian de Villeneuve, historien et homme de lettres, a affirmé, s'étant penché sur l'affaire, que la version officielle du suicide fut presque immédiatement mise en doute par une partie de l'opinion et que : « *Les bruits les plus extraordinaires circulèrent aussi bien en France qu'à l'étranger* ».

La légende, avec un caractère sinistre, s'est emparée de notre anti-héros.

Après sa mort, des décennies plus tard, une certaine presse se fait l'écho de folles rumeurs. C'est ainsi qu'un article de *L'Action française*, en date du 5 janvier 1928, affirme, en passant, que l'amiral de Villeneuve avait épousé une certaine Sarah Marshall au cours de sa captivité en Angleterre, et que la veuve, ladite Sarah, aurait fait disparaître certaines archives gênantes pour elle et pour l'Angleterre ; ceci était assez absurde car l'amiral était toujours marié à Marie-Thérèse Sophie d'Antoine durant sa captivité.

Le même numéro de *L'Action Française* du 5 janvier 1928, sous le titre « un témoin de Trafalgar », soutenait la thèse du suicide ; thèse fermement réfutée par un membre de la famille, dans le même journal du 12 janvier 1928, le comte Charles de Villeneuve-Esclapon.

On peut se demander, en fait, si de tels bruits n'étaient pas colportés par des éléments anti-bonapartistes dont le nombre allait grandissant, et qui voulaient montrer que l'amiral de Villeneuve avait été liquidé par la police impériale, comme le furent Pichegru et le duc d'Enghien.

On peut donc avancer que dans une perspective purement politique, au début tout au moins, la thèse de l'assassinat ou celle du suicide départage les partisans et les détracteurs de Napoléon.



Nous voudrions, néanmoins, résumer les arguments en faveur de la thèse de l'assassinat et ceux qui militent en faveur du suicide, car l'ensemble apparaît comme la trame possible d'un roman policier. L'énigme a certainement passionné et passionne toujours les concitoyens de l'amiral à Valensole et certains membres de la famille, descendants de l'amiral de Villeneuve, se sont intéressés à cette énigme. Nous reprenons ici les thèses proposées par M. Hélicon de Villeneuve en décembre 1976 ; les arguments qui, selon lui, tendraient à conclure à un assassinat sont les suivants : de Villeneuve rentrait de captivité bien décidé à se justifier et il paraît donc tout à fait illogique qu'il ait voulu mettre fin à ses jours avant d'avoir été entendu par l'empereur et un conseil de guerre.

Une exposition au grand jour d'un procès de Villeneuve aurait pu gêner quelques grands dignitaires et ministres de l'Empire : l'empereur, le premier, qui avait été à l'origine de bien des ordres contradictoires donnés à l'amiral, ordres conduisant à la plus grande confusion dans certains cas ; le général Dumanoir également, qui s'était conduit d'une façon incompréhensible au cours de la bataille et qui n'avait nullement intérêt à être cité comme témoin au procès ; le général Dumanoir qui avait fort bien su assurer sa position et son ascension sociale après les événements de Trafalgar. Tous ces gens avaient intérêt à sa disparition. D'autre part, Decrès, qui se dit jusqu'au bout son ami, lui avait écrit deux lettres à Rennes qui se voulaient rassurantes et lui préconisaient de se faire oublier et qui auraient dû empêcher un acte de désespoir.

D'après Hélicon de Villeneuve-Esclapon, la première lettre de l'amiral à sa femme, depuis Rennes, en date du 21 avril 1806, montrait un homme impatient de retrouver les siens et ses propriétés de Valensole ; il aimait sa terre et son pays.

De plus, l'amiral eut un enterrement religieux, ce qui semblerait pouvoir faire douter du suicide ; pourtant, un cousin de la famille, le capitaine de vaisseau d'Anselme, écrit en 1950 dans une lettre à un parent à propos de ses recherches sur la mort de l'amiral de Villeneuve :

*« J'observerais que les honneurs religieux de la sépulture ne sont pas une preuve de l'assassinat car l'Église admet fréquemment la thèse d'ailleurs médicalement très réelle de "la courte folie". J'ai connu de nombreux cas de suicide caractérisé où les victimes ont reçu tous les honneurs religieux ».*

D'autre part, on sait que l'amiral de Villeneuve a été trouvé transpercé de six coups de couteau, or il n'est pas aisé de se donner à soi-même six coups de couteau, dont deux ont touché le cœur, surtout que l'arme était un couteau de table.

Les partisans de la thèse du suicide soulignent les points suivants pour accréditer cette thèse : l'amiral était dans un état dépressif quand il arrive à Rennes, on peut facilement le comprendre.

Monsieur Hélicon de Villeneuve-Esclapon cite ce passage extrait de la première lettre écrite à sa femme :

*« ...Je prends patience, mais tu peux concevoir ma situation, et combien mon moral doit être affecté. Je ne veux plus voir personne. Je reste dans mon auberge, mais Dieu veuille m'en tirer bientôt, car je n'y résisterai pas ».*

Enfin, la deuxième lettre que son ami Prigny, capitaine de vaisseau sur le *Bucentaure*, déclare être de lui, montre un homme désespéré.

La dernière lettre écrite à sa femme est poignante :

*« Ma tendre amie,  
Comment recevras-tu ce coup ? Hélas je pleure plus sur toi que sur moi. C'en est fait, j'en suis arrivé au terme où la vie est un opprobre et la mort un devoir.  
Seul ici, frappé d'anathème par l'Empereur, repoussé par son ministre qui fut mon ami, chargé*

*d'une responsabilité immense dans un désastre qui m'est attribué et auquel la fatalité m'a entraîné, je dois mourir.*

*Je sais que tu ne peux goûter aucune apologie de mon action. Je t'en demande pardon, mille fois pardon, mais elle est nécessaire et je suis entraîné par le plus violent désespoir. Vis tranquille, emprunte les consolations des doux sentiments de religion qui t'animent, mon espérance est que tu y trouveras un repos qui m'est refusé.*

*Adieu, adieu : sèche les larmes de ma famille et de ceux auxquels je puis être cher. Je voulais finir, je ne puis.*

*Quel bonheur que je n'aie aucun enfant pour recueillir mon horrible héritage et qui soit chargé du poids de mon nom. Ah ! Je n'étais pas né pour un pareil sort ; je ne l'ai pas cherché, j'y ai été entraîné malgré moi.*

*Adieu, adieu »*

Villeneuve

Cette lettre avait été trouvée près de son corps, à l'auberge où il était descendu, avec plusieurs paquets contenant de l'argent destiné aux domestiques.

Cette lettre est envoyée d'abord au ministre de la police qui l'envoie ensuite au ministre de la marine avec cette explication :

*« Je pense qu'il serait bon d'obtenir de Madame de Villeneuve, soit cette pièce, soit une copie authentique, afin de pouvoir, s'il y a lieu, être à même de détruire les bruits qu'on pourrait essayer de répandre sur le genre de mort de cet ancien général ».*



Silvestre de Villeneuve à la fin de sa vie

En effet, les rumeurs vont circuler très vite. Assassinat ou suicide, presque aussitôt, Napoléon écrivait de Saint-Cloud à son ministre de la marine :

Saint-Cloud, 26 avril 1806

Au vice-amiral Decrès

*« Monsieur Decrès, je pense qu'il faut que vous fassiez faire une relation par le médecin de l'amiral Villeneuve pour être mise dans les journaux de lundi, et, s'il est possible, même demain, afin d'empêcher que de fausses directions s'emparent de cette affaire. Vous ferez imprimer les deux lettres que vous lui avez écrites et celles qu'il vous a répondues, la relation du médecin et le rapport du maréchal Moncey qui dit comment on l'a trouvé mort. Il est inutile de parler de la lettre à sa femme ».*

Cette lettre aurait été reçue par la famille de Villeneuve ; autant qu'on le sache elle fut considérée comme authentique et la famille ne semblait pas craindre une expertise. Même après la mort de l'Empereur, la famille n'a jamais tenté de prouver l'assassinat.

Mais voici que le mystère s'épaissit et que nous tombons en plein roman policier. Hélion de Villeneuve-Esclapon en 1976 affirme avoir vu cette deuxième lettre adressée à Madame de Villeneuve, lettre souvent décrite comme un faux. Or, il eut été vital pour la famille de faire expertiser cette lettre pour prouver que c'était un faux, ce qui aurait accrédité la thèse de l'assassinat. Monsieur Hélion de Villeneuve-Esclapon est formel : il a vu cette lettre aux archives de la marine lors de sa première visite au Service Historique ; or, à sa deuxième visite, la lettre avait disparu du dossier de Villeneuve. Pourquoi ? Dans quel but ?

Voici ce qu'écrivait Héliion de Villeneuve-Esclapon en décembre 1976 :

*« On ne trouve trace, à ma connaissance du moins, d'aucune action de la famille pour prouver l'assassinat après 1815, ni après la mort de l'Empereur. L'expertise de la deuxième lettre, dite fausse, aurait dû alors être faite », et il ajoute : « Bien plus, la famille semble même s'être dessaisie de cette deuxième lettre, capitale si on voulait prouver l'assassinat. Elle ne figure en effet pas dans les pièces recopiées par Christian de Villeneuve à Valensole, pièces qui constituent l'ensemble des archives de la branche Esclapon. C'est cette lettre que je suis persuadé avoir vue au Service historique de la Marine, lors de ma première visite.*

*Le premier membre de la famille, qui, selon moi, a agité cette question de l'assassinat de l'amiral, est Christian de Villeneuve, à la fin du siècle dernier et au début de ce siècle ».*

Il s'agit, bien sûr, d'une opinion qui n'engage qu'Héliion de Villeneuve-Esclapon.

Comme nous le disions précédemment, les rumeurs auraient pu s'éteindre à la mort de l'empereur, mais il n'en fut rien. Avec la publication du livre de O'Meara, chirurgien irlandais de l'empereur en exil, *Napoléon en exil*, voici la version, selon O'Meara, donnée par Napoléon de la mort de l'amiral :

*« Villeneuve prit sa défaite si personnellement qu'il se mit à étudier l'anatomie, dans l'idée de se suicider et acheta même un certain nombre de gravures montrant l'anatomie du cœur. Lorsqu'il revint en France, je lui ordonnais de rester à Rennes et de ne pas revenir à Paris. Villeneuve craignait d'être traduit en cour martiale pour avoir désobéi à mes ordres et entraîné la perte de la flotte. Mes ordres étaient qu'il ne mît pas à la voile et qu'il n'engageât pas de combat avec les Anglais [...] Il était donc décidé au suicide, et compara les gravures avec sa propre poitrine. Il marqua le centre de la gravure avec un long stylet, qu'il enfonça ensuite dans sa poitrine, jusqu'à la tête. Le stylet pénétra le cœur, et il mourut instantanément. Lorsque sa chambre fut ouverte, on le trouva avec le stylet dans la poitrine, et la marque sur la gravure correspondait à l'emplacement de la blessure. Il n'aurait pas dû faire cela ; c'était un brave homme bien qu'il manquât de talent ».*

Cette dernière phrase, si elle appartient bien à l'empereur est un terrible jugement. Il faut aussi signaler que ce O' Meara était un personnage assez trouble.

## **Épilogue : deux hommes, deux destins tout aussi pitoyables.**

Pour l'amiral Nelson, l'épilogue qui peut paraître glorieux se situe le 9 janvier 1806 à Londres, où un peuple entier rend hommage à son héros. Le long du Strand, célèbre avenue londonienne associée aux grandes heures de la nation, une foule immense et silencieuse lui rend hommage, sous le ciel gris et bas de l'hiver. Suivant le cercueil, viennent les marins rescapés du *Victory*, en bas noirs, le crêpe noir au bras ; la marche funèbre de Haendel scande le pas des troupes. Suivent les dignitaires de la cour : le lord maire de la City, l'archevêque de Canterbury, six princes du Sang, le prince de Galles, des ministres et des lords de l'Amirauté ; les officiers du *Victory* portent le pavillon déchiré du vaisseau. Les cloches de toutes les églises londoniennes sonnent le glas.

Les restes de Nelson sont dans un cercueil fabriqué huit ans auparavant, au lendemain de la bataille d'Aboukir, les charpentiers du *Swiftsure* l'ont fabriqué avec les débris du grand mât du vaisseau amiral français l'*Orient*.

C'est à la cathédrale Saint-Paul que se déroulent les obsèques ; beaucoup des grands dignitaires qui se trouvent là ont écarté ou ignoré Nelson du temps de son vivant.

Une fois les funérailles achevées, le gouvernement anglais passe aux récompenses. Le révérend William Nelson, frère de l'amiral, est fait comte ; il reçoit une dotation de 120 000 livres sterling et une pension de 5 000 livres par an, on peut se demander pourquoi ?

Mais rien pour lady Hamilton et sa fille Horatia !

L'Angleterre va ignorer les dernières volontés de Nelson, qui se trouvent dans ce codicille émouvant à son testament, recommandant sa femme et sa fille à la Nation, codicille écrit le matin même de Trafalgar. Le révérend William Nelson connaissait ce codicille, mais il n'en souffla mot !



**Lady HAMILTON**  
La maîtresse de NELSON

Alors, pour payer les dettes d'Emma Hamilton, qui aimait dépenser sans compter, il fallut vendre la maison de Merton, si chère à Nelson : son contenu, tous les portraits, tous les trophées, toutes les estampes, l'épée de Nelson et même la timbale en argent donnée à Horatia pour son baptême.

Pour lady Hamilton et sa fille, ce sera la misère.

En 1814 Emma Hamilton et sa fille Horatia quittent l'Angleterre pour aller vivre à Calais et Emma meurt le 15 janvier 1815 dans des conditions de dénuement extrêmes, victime de l'hypocrisie britannique. Sa fille, Horatia, deviendra octogénaire, épousera un pasteur anglican, aura huit enfants et refusera toujours de reconnaître qu'elle était la fille d'Emma Hamilton !

Huit villes d'Angleterre décidèrent d'ériger des monuments à la mémoire de Nelson ; la colonne de Londres est, certes, la plus connue ; elle fut érigée en 1843, au centre de Trafalgar Square, à l'entrée du Strand, elle s'élève entre quatre lions de bronze, surmontée de l'amiral Nelson.

Que reste-t-il de l'amiral de Villeneuve ? Même pas une tombe, une rue étroite à Valensole qui s'est vue baptisée de son nom, rapidement en 2006, et qui longe la propriété familiale, au moment des commémorations extraordinaires de la bataille en Angleterre et au large du cap Trafalgar et de Cadix en Espagne. On peut s'interroger sur l'opportunité d'une telle démarche à Valensole. Était-il opportun de nommer une rue du nom de l'homme rendu responsable de la plus grande défaite navale de l'histoire moderne, surtout dans la mesure où personne n'a jamais pu démontrer chez cet homme autre chose qu'une grande incapacité à conduire la marine nationale, un courage certain mais allié à une grande pusillanimité. Notre étude a tendu à prouver qu'il avait beaucoup de facteurs à sa décharge et c'est sans doute ce que l'histoire retiendra.

Quant à madame de Villeneuve, née Marie-Thérèse-Sophie d'Antoine de Taillas, elle s'éteignit en 1816, dans un couvent à Aix-en-Provence.

L'amiral et sa femme n'avait pas de postérité directe.

Le général Dumanoir, qui s'était conduit de façon aussi équivoque pendant la bataille, fut emmené en captivité mais rentra en France en 1809, traduit devant deux commissions d'enquête, puis devant un conseil de guerre présidé par Ganteaume qui acquittera l'amiral Dumanoir « *qui a rempli tous ses devoirs, et dont les manœuvres ne peuvent être blâmées* ».

Ainsi, tous ne furent pas logés à la même enseigne.

« SIC TRANSIT GLORIA MUNDI »

## ANNEXE : Ordre de bataille des flottes engagées à Trafalgar

### Flotte anglaise

Vaisseaux	Canons	Capitaines	Morts	Blessés
<b>Colonne Weather</b>				
<i>Victory</i>	100	<b>Vice-Amiral Lord Nelson</b> Thomas Masterman Hardy	57 (dont (Nelson))	102
<i>Téméraire</i>	98	Eliab Harvey	47	76
<i>Neptune</i>	98	Thomas Francis Freemantle	10	34
<i>Leviathan</i>	74	Henry William Bayntun	4	22
<i>Conqueror</i>	74	Israel Pellew	3	9
<i>Britannia</i>	100	<b>Rear-Admiral William Carnegie, the Earl of Northesk</b> Charles Bullen	10	42
<i>Spartiate</i>	74	Sir Francis Laforey	3	20
<i>Minotaur</i>	74	Charles John Moore Mansfield	3	22
<i>Ajax</i>	74	Lieutenant John Pilford (acting captain)	2	9
<i>Agamemnon</i>	64	Sir Edward Berry	2	8
<i>Orion</i>	74	Edward Codrington	1	23
<i>Africa</i>	64	Henry Digby	18	44
<b>Colonne Lee</b>				
<i>Royal Sovereign</i>	100	<b>Vice-Amiral Cuthbert Collingwood</b> Edward Rotheram	47	94
<i>Belleisle</i>	74	William Hargood	33	93
<i>Mars</i>	74	<u>George Duff</u>	29	69
<i>Tonnant</i>	80	Charles Tyler	26	50
<i>Bellerophon</i>	74	John Cooke	27	133
<i>Colossus</i>	74	James Nicoll Morris	46	160
<i>Achille</i>	74	Richard King	13	59
<i>Defence</i>	74	George Johnstone Hope	7	29
<i>Defiance</i>	74	Philip Charles Durham	17	53
<i>Prince</i>	98	Richard Grindall		
<i>Dreadnought</i>	98	John Conn	7	26
<i>Revenge</i>	74	Robert Moorsom	28	51
<i>Swiftsure</i>	74	William George Rutherford	9	8

<i>Thunderer</i>	74	Lieutenant John Stockham (acting captain)	4	12
<i>Polyphemus</i>	64	Robert Redmill	2	4

## Flotte attachée

Vaisseaux	Classe	Canons	Capitaines
<i>Euryalus</i>	<u>Frégate</u>	36	Hon. Henry Blackwood
<i>Naiad</i>	Frégate	10	Thomas Dundas
<i>Phoebe</i>	Frégate	50	Hon. Thomas Bladen Capel
<i>Sirius</i>	Frégate	36	William Prowse
<i>Pickle</i>	<u>Goélette</u>	10	Lieutenant John Richards La Penotière
<i>Entreprenante</i>	<u>Cotre</u>	8	Lieutenant Robert Benjamin Young

## Flotte franco-espagnole

Vaisseaux	Canons	Capitaine	Pays	Pertes	Issue de la bataille
<i>Neptuno</i>	80	Cayetano Valdés y Flores	Espagne	73	Capturé
<i>Scipion</i>	74	Charles Bérenger	France		Pris le 3/11
<i>Intrépide</i>	74	Louis-Antoine-Cyprien Infernet	France	>320	Capturé
<i>Formidable</i>	80	<b>Pierre-Etienne-René-Marie Dumanoir Le Pelley</b> Jean-Marie Letellier	France		Pris le 3/11
<i>Duguay-Trouin</i>	74	Claude Touffet	France		Pris le 3/11
<i>Mont-Blanc</i>	74	Guillaume-Jean-Noël Lavigeris	France		Pris le 3/11
<i>Rayo</i>	100	Enrique MacDonnell	Espagne	?	Naufrage le 26/10
<i>San Francisco de Asís</i>	74	Luis de Flores	Espagne	?	Fait naufrage le 24/10
<i>Héros.</i>	74	Jean-Baptiste-Joseph-René Poulain	France	?	Regagne Cadix
<i>San Agustín</i>	74	Felipe Jado Cajigal	Espagne	380	Capturé
<i>Santísima Trinidad</i>	136	Contre-Amiral Báltasar Hidalgo de Cisneros Francisco de Uriarte y Borja	Espagne	>300	Fait naufrage le 24/10
<i>Bucentaure</i>	80	<b>Vice-Amiral Pierre-Charles-Jean-Baptiste-Silvestre de Villeneuve</b> Jean-Jacques Magendie	France	450	Capturé
<i>Redoutable</i>	74	Jean Jacques Etienne Lucas	France	487	Capturé
<i>San Justo</i>	74	Miguel Gastón	Espagne	?	Regagne Cadix
<i>Neptune</i>	80	Esprit-Tranquille Maistrail	France	?	Regagne Cadix
<i>San Leandro</i>	64	José Quevedo y Cheza	Espagne	?	Regagne Cadix

<i>Santa Anna</i>	112	<b>Vice-Amiral Ignacio María de Álava y Navarrete</b> José Cardoqu&acute;	Espagne	340	Capturé
<i>Indomptable</i>	80	Jean-Joseph Hubert	France	?	Fait naufrage
<i>Fougueux</i>	74	Louis-Alexis Baudouin	France	>40	Capturé
<i>Pluton</i>	74	Julien-Marie Cosmao-Kerjulien	France	280	Regagne Cadix
<i>Monarca</i>	74	Teodoro de Argumosa	Espagne	241	Capturé
<i>Algésiras</i>	74	<b>Contre-Amiral Charles-René Magon</b> Gabriel-Auguste Brouard	France	219	Capturé
<i>Bahama</i>	74	Dionisio Alcalá Galiano	Espagne	141	Capturé
<i>L'Aigle</i>	74	Pierre-Paul Gourrège	France	>400	Capturé
<i>Montañs</i>	74	Francisco Alcedo	Espagne	?	Regagne Cadix
<i>Swift-sure</i>	74	C. E. L'Hospitalier-Villemadrin	France	>260	Capturé
<i>Argonaute</i>	74	Jacques Epron des Jardins	France	187	Regagne Cadix
<i>Argonauta</i>	80	Antonio Pareja	Espagne	>300	Capturé
<i>San Ildefonso</i>	74	José de Vargas	Espagne	165	Capturé
<i>Achille</i>	74	Louis Gabriel Deniéport	France	499	Coulé
<i>Príncipe de Asturias</i>	112	<b>Amiral Federico Carlos Gravina</b> <b>Contre-Admiral Antonio de Escaño</b> Rafael de Hore	Espagne	163	Regagne Cadix
<i>Berwick</i>	74	Jean-Gilles Filhol-Camas	France	250	Capturé
<i>San Juan Nepomuceno</i>	74	Cosmé Damián Churruca	Espagne	274	Capturé

## Flotte attachée

Vaisseaux	Classe	Canons
<i>Cornélie</i>	Frégate	40
<i>Hermione</i>	Frégate	40
<i>Hortense</i>	Frégate	40
<i>Rhin</i>	Frégate	40
<i>Thémis</i>	Frégate	32
<i>Argus</i>	<u>Brick</u>	16
<i>Furet</i>	Brick	18

## Sources et Bibliographie

- Michèle Battesti, *Trafalgar, les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Economica, 2004, (ISBN 2-95195-391-7).
- Tim Clayton and Phil Craig, *Trafalgar, the men, the battle, the storm*, Hodder and Stoughton, London, 2004.
- Roger Hudson editor, *Nelson and Emma*, The Folio Society, London, 1994.
- René Maine, *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*, Hachette, Paris.
- Philippe Masson et José Muracciole, *Napoléon et la Marine*, J. Peyronet et Cie, éditeurs, Paris, 1968.
- Tom Pocock, *Horatio Nelson*, Pimlico edition, London, 1988.
- Etienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 1988.
- Micheline Windsor, *Le destin tragique de l'amiral de Villeneuve*, monographie publiée par les Amis du Vieux Valensole, 1988, (ISSN 0760-730 X)
- John Windsor, *Famille, filiation et mariage à Valensole au XVIII<sup>e</sup> siècle*, monographie publiée par les Amis du Vieux Valensole, 1988 .
- Micheline Windsor, *De Valensole à Trafalgar : l'amiral de Villeneuve*, Haute-Provence magazine, numéro 55, juin 1994 (ISSN 1145-4865).