

Une Nichée de marins :

La famille MÉQUET aux XVIII^e et XIX^e siècles

M. Gustave Méquet est né à Saint-Brice-en-Coglès (I.-et-V.) le 22 septembre 1889. Il fit ses études au collège de Saint-Lô, puis aux lycées de Cherbourg, de Caen et Louis-le-Grand. Il obtint sa licence de mathématiques et physique et son diplôme de géométrie supérieure à Rennes en 1914. Après la guerre et la captivité, il est auxiliaire au Ministère des affaires étrangères (lecteur de russe) de 1919 à 1921, puis fonctionnaire au Bureau international du travail à Genève de 1921 à 1940. Administrateur, puis chef de la section française des services linguistiques de l'O.N.U. à New York (1946-1952), M. Méquet consacre sa retraite à diverses activités au sein des organisations internationales. Il publia un ouvrage sur les Leçons du Plan quinquennal (Alcan, 1934) et collabora aux Annales d'histoire économique et sociale (1930-1939), à l'Encyclopédie française (T. IX : La Russie depuis 1917), à l'Encyclopédie Quillet (Le Monde contemporain, La Russie des Soviets), à la Revue de France (Un voyage dans la Russie des Soviets, mai 1930), à la Revue internationale du travail, etc...

Des missions le conduisirent en Russie (1929, 1936, 1945), en Grèce, aux Pays-Bas, en Belgique, en Italie, en Angleterre, en Autriche (12 fois), en Uruguay, aux Etats-Unis.

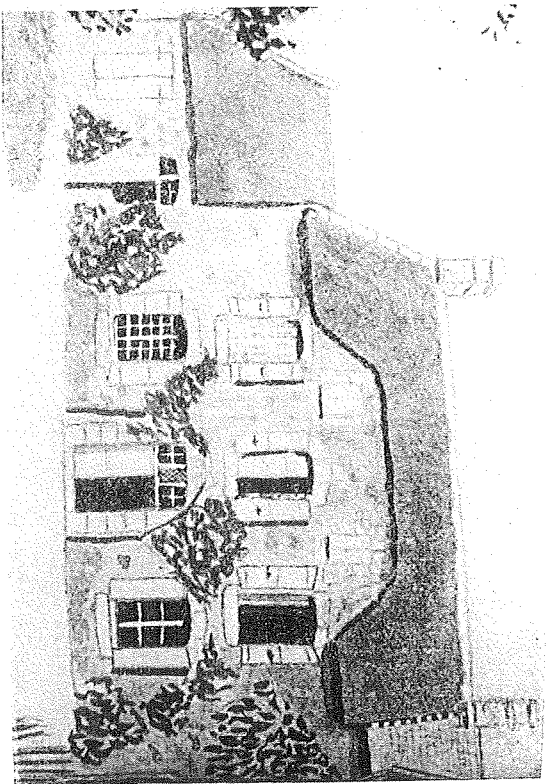
**

La Revue de la Manche a déjà publié plusieurs articles, particulièrement appréciés, sur la société du XIX^e s. (jusqu'en 1914) et spécialement sur ceux que l'on étudie rarement : les petites gens du Coutançais (avec Mlle Languille), un Regnévillais émigré au Canada (avec M. de La Morandière), les journaliers (avec M. Leberruyer), un bourgeois voltairien maire de Barfleur (avec M. Alexandre), l'ensemble de la population rurale (avec M. Lechanteur).

Il est étonnant que les gens de la côte aient inspiré jusqu'ici si peu d'études. La contribution de M. Méquet, si évocatrice d'un monde maintenant disparu, si vivante malgré la sécheresse des dossiers administratifs qui en sont le support principal, suscitera, espérons-le, d'autres recherches, car la psychologie nuancée des habitants du littoral coutançais mérite d'être étudiée sous bien des angles : vivacité d'esprit (travaux au bord de la mer), mais aussi goût du concret et méfiance à l'égard des idées générales ; rapidité de l'ascension sociale, mais aussi indépendance de caractère et jugement lucide sur les gens arrivés ; goût de l'inconnu, esprit d'aventure, mais aussi amour profond et secret du pays natal.

Y. N.





L'Ancienne poste, à Agon

A quelque 200 mètres au Sud-Ouest du Méquet, il existe toujours une grande maison, entourée de communs et d'une assez grande étendue de terrain : jardin, plantés de pommiers, etc... qui montrent bien le caractère agricole de cette propriété au moment de sa construction, alors qu'elle devait faire partie du quartier Méquet. Elle aurait été bâtie par (ou pour) Joseph Méquet (1744-1802) vers la fin du 18^e siècle. Devenue propriété des Michel, allées des Méquet, elle était habitée au milieu et jusqu'à la fin du 19^e siècle par deux sœurs Michel : Pauline et Constance. Pauline était receveuse des Postes d'Agon et le bureau de poste était installé dans la maisonnette dont on aperçoit tout juste, et de biais, le toit. De ce fait, le toit a gardé le nom d'ancienne poste. Le dessin, fait d'après une photographie de 1913 ou 1914, montre la maison avec son beau toit de chaume, lequel était demeuré sans changement jusqu'en juillet 1914... C'est dans cette cour que j'entendis sonner le tocsin de la mobilisation... sur quoi mon père me dit : « Et dire que j'étais ici en septembre 1870, en vacances (il avait alors 16 ans) et je vois encore la cousine Pauline se précipitant dans la rue en brandissant un télégramme et criant : « L'Empereur a capitulé, l'Empereur est prisonnier ! ! »

Pauline Michel (1822-1904), désireuse de voir cette maison faire retour à la famille Méquet, légua par testament l'Ancienne Poste à Agon, et Joseph Méquet, alors tout jeune. Une fois levée l'indivision, Agnès, l'épouse Quesnel, en devint propriétaire. Mon père, Charles, rétrofit, y vécut de 1907 environ à sa mort, en 1930. Nous y avions, mes frères et moi, souvent passé les vacances jusqu'à 1914. La maison est maintenant habitée par Georges Quesnel, professeur agrégé en retraite, et sa femme, Agnès.

La chambrette du milieu, à l'étage, était dite la « chambre de l'amiral ».

PREMIERE PARTIE

Révolution et Premier Empire

Les renseignements qui suivent sont, en somme, presque uniquement relatifs à des marins qui ont servi dans la marine de guerre après 1790. Pour bien situer cela dans le temps, je dirai que mon grand-père — Charles — dont il sera longuement question, était né en 1816 ; son père était né en 1780 et son grand-père en 1744, donc il y a plus de 200 ans.

Pour serrer les choses de plus près, et aussi pour faire comprendre pourquoi les traditions orales sont sujettes à caution je ferai remarquer que je n'ai pas connu mon grand-père Charles mort jeune (en 1863) alors que mon père n'avait que 9 ans. J'ai connu ma grand-mère, et fort peu de temps — un peu plus d'un an — alors que j'avais dans les 8 ans. Je me souviens très bien d'elle, puisque la chère femme, en ses vieilles années, se mit à apprendre le latin pour pouvoir me faire reciter *rosa*, la rose !!! Ma grand-mère était née vers 1830, juste au moment où l'on construisait les premiers chemins de fer en France.

Plus que cette chronologie résumée, ce qui importe c'est de savoir où tout cela se passait. A peu de chose près, tout cela se passe, en grande partie dans un hameau appelé « Le Méquet » (que je trouve cité sous la forme Méquet, autre façon — erronée — d'écrire le nom de la famille, dans une carte géographique dressée il y a près de 200 ans par les Cassini). Vous trouvez une vue de ce hameau sur une carte postale éditée il y a quelque 40 ans : c'est le Méquet en hiver et des enfants du pays s'y battent à coups de boules de neige.

Le « Méquet » est en fait un groupe de maisons situées à deux ou trois cent mètres de l'église d'Agon. Toute la famille Méquet a gravité autour du bourg d'Agon pendant bien des générations parfois, voire tous les jours, de loin car ces marins avaient souvent des ports d'attache plus éloignés que Granville, lequel était déjà à une journée de marche. C'est ce qui explique la naissance à Saint-Servan de Michel-Nicolas (2), à Granville de Huguette et de Joseph-Jean et vous verrez dans la seconde partie de cette histoire que mon grand-père est né à Cherbourg, que deux de mes grands-oncles sont nés à Lorient et que mon frère aîné était né à la Guadeloupe. Mais les enfants nés à Agon sont en majorité, notamment dans la branche de Joseph, mon arrière-grand-père.

(2) C'est peut-être de ce Méquet né à St-Servan que descendent les Méquet de Lonsaine. Mais je n'ai pas pu préciser cela. D'après les lettres que j'ai reçues, débris de ces Américains, il apparaît qu'un Jean Méquet était parti comme marin à bord d'un navire américain en 1809. Il aurait été porté comme mort vers 1860, avec son frère, dont on avait retrouvé le corps en 1870. Il eut 14 enfants et mourut, quatre ou cinq ans plus tard, à l'âge de 70 ans. Les Méquet sont relativement peu nombreux, mais ils ont des deux côtés de l'Océan des évolutions presque parallèles, mais pour des causes différentes.

Je me permets une petite digression pour rappeler ce qu'est cet Agon qui tient une place si importante dans l'histoire de notre famille. Ce serait déjà une raison suffisante pour allonger quelque peu le récit. Une seconde raison est que la partie de mon enfance qui s'est passée là est celle qui m'a laissé le plus de souvenirs agréables. C'est là aussi que mes trois sœurs ont pendant de nombreux été joui de la plage de Containville et des promenades dans l'arrière-pays. Enfin, une dernière raison, c'est que quelques mots ne seront pas inutiles pour vous faire comprendre « *combien de marins, combien de capitaines* » sont sortis de cette petite agglomération qui n'est pas vraiment située au bord même de la mer, tout au moins de mémoire d'homme.

J'ai lu dans une brochure écrite il y a quelque 70 ans par un vieux curé que j'ai connu, l'abbé Regnault (3), que le mot Agon (parfois écrit Agon et Agons) veut dire un lieu entouré d'eau (4). En tout cas l'eau le veut dire la mer — n'est jamais bien loin. C'est là une région maritime au plus haut point. Toute cette partie de la côte occidentale du Cotentin, de Granville au Sud à Carteret au Nord, est bien plus découpée qu'on ne le devine à première vue. Les ruisseaux qui descendent des crêtes du Cotentin deviennent, à l'approche de la mer, de petits fleuves aux estuaires peu profonds à basse mer, mais dans lesquels les grandes marées (parmi les plus fortes du monde, car nous sommes ici au Nord immédiat de la baie du Mont-Saint-Michel) se précipitent à intervalles réguliers. En partant du fond de la baie du Mont-Saint-Michel on trouve : la Selune, puis la See dont les estuaires débouchent en face du Mont et de Tombelaine ; puis la Sienne avec la Soule, qui se jettent dans la Manche près de Regnéville et dont l'estuaire commence au Pont-de-la-Roque (brève Pont-de-la-Roque, auquel s'attache une certaine importance stratégique — il en a frémi pendant la deuxième guerre mondiale — puisqu'il y avait là un camp de César qui donnait le passage) passe sous Tourville et un des hameaux d'Agon — La Rue d'Agon — où se trouvaient encore, il y a quelques lustres, les derniers pêcheurs de grande pêche ; la rivière Ay ; la rivière de Port Bail et celle de Carteret. Les divers « pays » se trouvent ainsi isolés par des nappes d'eau qui transforment pour quelques jours, voire quelques semaines, de larges étendues en « prés salés »... pour la plus grande tendreté des moutons et surtout des agneaux mis au régime de la « glinette ».

Bien des villages, situés à près de trois kilomètres à l'intérieur des terres, du côté du Pont-de-la-Roque par exemple, ont un aspect sommairement insulaire à l'époque des grandes marées d'équinoxe. Cet aspect insulaire va s'atténuant avec le temps, semble-t-il, mais il pourrait surgir à nouveau par suite d'une colère subtile de l'Océan, comme celle, à caractère légendaire, qui se déclencha vers le cinquième siècle de l'ère chrétienne. Sans remonter jusque là, il suffit de comparer la carte de Cassini du 18^e siècle aux cartes de la fin du 19^e pour avoir une idée du jeu de la mer avec le rivage. D'après la carte de Cassini (qui n'est certes pas sans défaut) ce qui est actuellement la pointe d'Agon aurait été une sorte d'îlot dans le genre du Mont, ou de Tombelaine plutôt, à un kilomètre de la ligne des dunes actuelles et il s'y dressait un fort que battaient rudement les mers de vive eau. Il y avait une séparation entre le havre de Containville et celui de Blainville. Bien plus, la mare dite « Délaissée » ou plus exactement

(d'après M. Lechanneur) la mare d'Essay comprenait deux plans d'eau, la grande Essay et la petite Essay, cette dernière ayant été comblée à la fin du XIX^e siècle. On peut même se demander si la mer n'avait pas, il y a plus de 1000 ans, baigné le pied du coléau d'Agon-Containville tout comme aux très fortes marées le flot, dans l'estuaire, vient battre le bas de Tourville. Quoi qu'il en soit, malgré les travaux de soutènement (le principal est la digue de Containville), dans les cinquante dernières années, notamment en 1914 (maree de printemps) et tout dernièrement, en décembre 1961, la mer a comme soufflé la dune et les villas construites sur elle.

Aussi dans cette région chacun a toujours présent à l'esprit l'Océan, avec ses terreurs et ses attraits. Le laboureur lui-même continue avec la mer le dialogue qu'il a commencé du temps de son service dans la marine ou quand il allait au « Banc » chercher la « viande de carême », c'est-à-dire pour y pêcher la morue. Une partie de ses champs, et non les moins appréciés, sont ceux qu'il cultive dans les « mottes », c'est-à-dire dans cette zone presque amphibie qui s'étend entre les dunes côtières et les cotéaux d'un ancien rivage. Dans ces sortes de polders naturels, à fond de sable, il cultive ses légumes grâce à l'engrais tout prêt qu'il va chercher, à des dates régulières, à mer basse : le varech et la plisse ou verdère. Et, aux époques de grande marée, il part avec sa grosse pelle retourner le sable des grèves pour prendre le lançon. La suprême distraction pour lui c'est d'aller au bas de l'eau, en barque ou à pied, pêcher au picot, au râteau, au gaffet ou au haveneau, le poisson plat, le congre, le homard et le bouquet.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que la population de cette région ait toujours fourni des marins. Dès le moyen-âge il y avait des ports de déchargement tout le long de cette côte, dans les havres de Regnéville, de Containville (Agon), de Blainville et de Gelfosses. Ces havres ont vu passer des vaisseaux de toute l'Europe. Richard Cœur-de-Lion y débarqua. Du Guesclin prit Regnéville...

Mais revenons à la race des marins. Un peu en arrière d'Agon, vers l'Est, plus près encore de l'estuaire de la Sienne, nous voyons des Tourville, Tourville, petite localité qui faisait partie de la seigneurie des Tourville, dont le plus illustre représentant fut Anne-Hilarion de Costentin, comte de Tourville et maréchal de France (5).

Mais combien d'autres marins se sont formés là ? La brochure de l'abbé citée plus haut, indique que, vers la fin du 18^e siècle il y avait à Agon soixante capitaines de navire en activité de service (sans compter évidemment tous les simples matelots qui les accompagnaient pour aller pêcher la morue à Terre-Neuve, à Saint-Pierre, à Miquelon ou, plus récemment, à Islande). On sait ce que sont et surtout ce qu'étaient, jusqu'à une date toute récente, les conditions de cette navigation. Ces marins étaient formés à une dure école et la mer n'avait plus de surprises pour eux.

(3) *Abbé Regnault : Agon-Containville. Notice historique (avec préface de François Coppée) Contances : imprimerie de Salliettes, librairie 1888 (?) 128 pp.*

(4) *Métons-nous des étymologies.*

(5) Aujourd'hui point n'est besoin, comme il y a 40 ans, de signaler au touriste que le grand bâtiment vu en haut, la statue équestre du héros local, extraite de la ruine du grand château et élevée à l'un des tournants qui accidentent la route du village à la mer, domine de son vaste chapeau à plumages le toit des modestes maisons de

Avant et pendant le 18^e siècle ils fournirent du personnel pour les équipages des navires du roi. Mais à part quelques rares exceptions, les gens du « Grand Corps » c'est-à-dire les officiers de la Marine Royale ne pouvaient que tenir dédaigneusement à l'écart ces gens sans quartiers de noblesse. Tout au plus les admettait-on comme « officiers bleus » (6). Mais quand éclata la Révolution, les officiers de la Marine Royale furent des premiers, semble-t-il, à prendre le chemin de l'émigration. Dans bien des cas, il faut le dire, leur vie se trouvait gravement menacée, car la population des grands ports de guerre — Brest et Toulon notamment — était littéralement déchainée et ne se faisait pas faute de massacrer ceux qu'elle tenait pour les pires des « aristocrates ».

Le gouvernement de la République, devant la menace étrangère, celle de l'Angleterre principalement, dut faire appel à tous les navigateurs. La famille Méquet, entre autres, fournit un exemple remarquable de l'attention exercée sur les gens de la côte par cet appel aux armes. L'effet immédiat de ce recrutement hâtif ne fut pas toujours des plus heureux (7) mais il permit plus tard de former des cadres rajeunis. L'étude des services de cette niche de marins que furent les Méquet en donne une preuve éclatante, car elle fait bien voir comment, avec des éléments nouveaux, il fut possible de reconstituer, grâce à une formation scientifique, le « Grand Corps » des officiers de la Marine militaire, jusque là si fermé et entiché de ses privilèges.

Je ne parlerai ici que des Méquet. Mais, pour être juste, il faudrait compléter ce récit en rattachant l'histoire de la famille à celle des proches localités qui, volontairement ou par suite du recrutement des inscrits maritimes de l'époque, participèrent à la grande aventure, en partie, je crois bon de le rappeler, par haine de l'anglais, se concoururent de tous jours. On peut remarquer que les noms de certaines familles du pays reviennent constamment dans les actes d'état civil concernant les Méquet. En effet ceux-ci s'allièrent aux Gervais, aux Le Huby, aux Le Roux, aux Legnec, aux Duperron, aux Lerond, aux Binet, aux Etienne, aux Michel, aux Jeanne, etc...

D'ailleurs, ces mariages, il est rare de les voir célébrés à Agon même. Hugues se marie à Douarnenez, Joseph-Jean à Lorient, Charles-Joseph à Cherbourg, etc...

Malheureusement, les précisions manquent sur les dates et les lieux de décès. Je me souviens du reste que dans le cimetière d'Agon il y a fort peu de pierres tombales portant le nom de Méquet (8). Hugues est mort à Quimper, par exemple. Et bien d'autres ne sont pas morts dans leur lit, nous le verrons plus loin.

(6) Tel fut le cas de Hugues (voir page 255).

(7) Dans l'*Histoire générale* de Lavisse et Rambaud, tome VII, pp. 287 et 288, M. H. WASZ, donne un raccourci saisissant des pauvres résultats tactiques qu'a livrés en masse de marins : « Que faire... avec des équipages dont les officiers avaient disparu avec l'équipage... ? Quel était le rôle de ces hommes ?... » L'histoire de la manœuvre, les hommes peuvent faire le sacrifice de leur vie et sauver l'honneur, mais non pas battre l'ennemi... »

(8) Il ne pouvait s'agir en effet que d'une sorte de « Résistance » avant l'heure, d'une action de « maquisards » de la mer effectuée par des paysans (en prenant le terme paysan dans son sens premier de « rural ») mais des paysans déjà plus qu'à moitié marins grâce aux pêches saisonnières, comme vous le verrez plus loin.

(9) Cela est à rapprocher du fait que l'ancien cimetière d'Agon fut supprimé à la fin du dix-neuvième siècle et ses terres ainsi petites servaient à combler la petite mare Essay (voir page 251). (Communication de M. Leclanchet).

Voyons maintenant à combien se monte le nombre des Méquet qui ont pris part plus ou moins directement aux guerres de la Révolution et de l'Empire, comme marins, bien entendu.

Il n'est pas exagéré de penser qu'ils ont été une *vingtaine*, parmi lesquels une forte proportion d'officiers, parfois très distingués. Les archives de la Marine militaire permettent en tout cas de relever une quinzaine de noms appartenant en somme à trois générations : celle des hommes nés avant 1760, donc ayant déjà une longue expérience de la navigation ; celle des jeunes marins nés dans les trente années suivantes, soit entre 1760 et 1789 ; celle enfin des enfants nés depuis le début de la révolution.

Parmi ceux de la *première génération*, il y a au moins deux capitaines de navire de commerce : Michel-François et Michel-Nicolas. Je suis convaincu qu'il faudrait ajouter à ce group : Joseph, mon arrière arrière-grand-père, né en 1744 à Agon, lequel (9) signa au baptême de son fils Jean-Baptiste, en 1794, « Joseph Méquet, enseigne, non entretenu » (c'est-à-dire, en somme, de réserve). Dans les actes d'état civil je relève encore les noms de Nicolas, invalide de la marine (dans l'acte de baptême du même Jean-Baptiste) ; Simeon, père de Michel-Joseph ; de Louis, inscrit comme capitaine au long cours à Granville après 1820, de Louis-Charles (qui fut membre du conseil de la Commune d'Agon, puis son secrétaire).

Dans la *deuxième génération* — celle qui a fourni le plus d'officiers — je vois : Hugues, né en 1762, Michel-Joseph, né en 1771, Joseph-Jean, né en 1772, Jean, né en 1774, Charles-Joseph, né en 1780, Pierre, né en 1783, Félix-Léonore, né en 1785, Auguste, né en 1785, Louis-Alexandre, né en 1785.

Dans la *troisième génération*, je relève : Jean-Louis, né en 1791, Jean-Baptiste, né en 1794.

Je reviendrai dans la seconde partie de ce récit sur ceux nés dans le premier tiers du 19^e siècle et qui naturellement n'ont pas pu participer aux opérations militaires de l'Empire ; ce sont : Adolphe, né en 1805 ; Eugène-Louis Hugues, né en 1812 ; Eugène-Joseph, né en 1813 ; Charles, né en 1816 ; Louis-Joseph Gabriel, né en 1819 et Aimé-César, né en 1832.

Vous voyez donc à peu près fixés sur l'importance numérique du contingent de marins fournis par cette seule famille à la Marine militaire entre 1791 et 1816 ou 1817. Je reviendrai plus loin sur les qualités de ce contingent. Pour le moment je voudrais chercher à vous expliquer comment ces marins au commerce, ou plus exactement ces marins pêcheurs ont été amenés à s'embarquer sur les vaisseaux de la République ou de l'Empire.

Qu'ils se soient laissés prendre aux formules grandiloquentes des comités révolutionnaires les appelant à combattre un ennemi traditionnel, cela n'a rien de bien surprenant. En outre, l'arrêt du commerce ma-

(9) Il est difficile de rien affirmer au sujet de son activité dans la marine de guerre. Il serait cependant étonnant que ce navigateur, pendant plus de 20 ans captaine au long cours, n'ait pas, comme Michel-François, le « Joseph », capitaine alors porté comme fils. Pierre, né en 1783, est embarqué au 6^e mai 1811, an II et ce bâtiment s'appelle « Pierre ». Il est probable qu'il était pour l'Etat, d'après l'acte de service de Pierre conditions. Peu avant sa mort, en 1832, Joseph, d'après l'acte de service de son fils, était capitaine au long cours, syndic des gens de mer d'Agon et de la cinquantaine, aisément que cet homme, père de 11 enfants, ait trouvé judicieux que ses six ans de rester au pays pour élever cette nombreuse famille. Noté qu'il passait que ses six ans ou en captivité.

ritime, voire de la pêche en haute mer, a dû les incliner à trouver un moyen de subsistance qui correspondait à leurs aptitudes, acquises ou innées. Ils devaient le trouver dans ces embarquements qui ne présentaient pas plus de dangers matériels que les longues dérives dans les brouillards des bancs de Terre-Neuve. La seule promesse pouvait entretenir l'attente de la grande aventure (10). Enfin l'exemple des parents et des aînés de la famille n'a pas été certes sans jouer un rôle important dans la canalisation des enthousiasmes.

Faut-il vous rappeler qu'au début de la Révolution il y a parmi les Québécois au moins deux capitaines de navire qui sont « enseignes non entretenus », à savoir *Michel-François* et *Joseph* (les six fils de ce dernier feront carrière plus ou moins longue dans le corps des officiers « entretenus », de même que deux des fils du premier). Je ne puis résister à l'envie de mettre en évidence un autre Québécois qui a dû, par son exemple personnel, déclencher bon nombre de vocations.

Il s'agit de *Michel-Nicolas*, né à Saint-Servan le 10 novembre 1751 et qui commença de naviguer en 1767, presque toujours au Banc. Cependant il fit du service dans la Marine royale par deux fois. Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1772 il suivit l'enseignement de l'École de canoniers à Brest et en 1778 il était embarqué sur une frégate du roi et il eut, pour la première fois, maille à partir avec l'anglais. Embarqué sur *La Licorne*, il vit le combat livré les 17 et 18 juin par la *Belle-Poule*. Voici ce qu'en dit TROUDE dans son livre « *Batailles navales de la France* » (tome II pp. 22-23) : « *La Belle-Poule* avait été expédiée avec une autre, *La Licorne*, capitaine de Belizai, 25 canons, pour observer les mouvements des Anglais à l'entrée de la Manche. Le 17 juin... l'amiral anglais Keppel... fit chasser les deux frégates. Vers six heures du soir, la frégate *Middleport* avait joint *La Licorne* et sommit, en termes très mesurés, le capitaine français de passer à la poupe du vaisseau amiral anglais. Après quelques hésitations le capitaine Belizai se rendit à cette invitation ».

Il est donc à supposer que Michel-Nicolas fut pris avec la frégate ce qui cadre bien avec le fait qu'il y a, entre cette date et 1781, lorsqu'il prend la « course », un vide dans ses états de services. Fut-il prisonnier sur parole ou de fait, c'est-à-dire sur les pontons anglais ? A cette époque, bien que l'ambassadeur d'Angleterre eût été rappelé de Paris, à la suite de la signature du traité de commerce et d'amitié franco-américain, la flotte anglaise avait laissé jusqu'à circuler sans encombre les navires français. Ainsi Michel-Nicolas assista à ce que TROUDE appelle « la première éclipse de l'immense incendie ». Il est probable que Michel-Nicolas, qui n'était à ce moment qu'aide-pilote, n'était guère au courant de ces subtilités du droit des gens et dut garder une forte dent contre ces Anglais qui lui avaient mis la main dessus sans qu'il y eût guerre officiellement déclarée. Après un arrêt dans sa carrière de navigateur je le revois, d'après ses états de service, faisant la « course » (11), par quatre fois pendant les années 1781, 1782 et 1783, en qualité de lieutenant. Puis il repart pour les campagnes de pêche de 1784 à 1786, comme lieutenant et second capitaine. En 1789 il fait une campagne de six mois

(10) On peut percevoir la conjonction de ces divers mobiles dans une intéressante lettre adressée par deux frères Québécois (*Pierre* et *Charles-Joseph*) au frère de la Marine le 6 floréal an VIII, soit le 26 avril 1800. Dans cette lettre où ils se plaignent d'attendre depuis plusieurs mois qu'il soit donné suite au succès de leur examen pour le grade d'aspirant, ils disent que « leurs cœurs sensibles souffrent d'être sans emploi et par conséquent de ne rendre aucun service à leur patrie... le danger... chargé d'une famille composée de sa femme et de dix enfants... est dans l'impossibilité de nous fournir à peine notre subsistance et à sa nombreuse famille... ».

(11) C'est-à-dire faisant partie d'une expédition de corsaires.

et 30 jours en Nouvelle-Angleterre (la région de Boston des Etats-Unis) où il rapporte vraisemblablement des détails tout frais sur la guerre de l'indépendance. Je ne puis dire ce qu'il fit précisément après 1792, date où la Marine militaire lui établit un certificat d'état de services, probablement pour qu'il pût prendre rang d'enseigne. Quoi qu'il en soit, il ne faut aucun doute qu'il dut pousser ses jeunes neveux et cousins à prendre la mer et les engager à faire, comme lui, les campagnes de course, fertiles en aventures et souvent d'un bon rapport. Il n'est pas inutile à ce propos de noter que cet homme, né à Saint-Servan et inscrit comme capitaine au long cours à Saint-Malo, a pu se trouver grands corsaires marins, à l'action de Surcouf (1773-1827) et des autres grands corsaires malouins. Je vois très bien d'ici ce vieux loup de mer racontant ses exploits devant de jeunes admirateurs de la génération suivante : *Hugues* (1762), celui-là déjà convaincu, *Michel-Joseph* (1771), *Joséph-Jean* (1774). Quant aux tout jeunes, ils ont dû tout naturellement « entrer dans la carrière » sans attendre que « leurs aînés » n'y fussent plus. La propagande révolutionnaire ne fut qu'un stimulant supplémentaire.

Je ferai ici une place à part à ceux de ces marins qui avaient déjà navigué peu ou prou avant la Révolution.

Le cas de *Hugues*, le plus âgé d'entre eux, est assez particulier. Il avait déjà beaucoup navigué avant 1792, tant au commerce qu'à l'Etat, il était mousse à dix ans, en 1772. De 1774 à 1776 il était « volontaire » (je suppose que c'est à peu près le même sens que notre actuel « pilon ») sur deux bateaux, l'*Essai* et le *Saint-Pierre* commandés par un Québécois (son père Michel-François ? ou un de ses oncles : Joseph ? Si-Méon ?). Il passa ainsi près de 20 mois à Terre-Neuve à la pêche à la morue. De 1779 à 1781, on le voit encore volontaire, non plus au commerce, mais à l'Etat, d'abord sur l'*Angarde* qui faisait les convois de Granville à Saint-Malo, puis sur la *Magdeleine*, en croisière au départ de Brest (12). Enfin en 1782, il fut officier « bleu » sur le bâtiment portant d'abord le nom de *L'Amitié* et rebaptisé peu après le *Fidèle*, qui alla de Brest en Amérique. Nous voyons donc qu'à vingt ans il avait déjà servi 4 ans dans la Marine royale. Pendant l'année 1783 il ne semble pas avoir embarqué. Il ne serait pas impossible qu'il eût utilisé cette année pour compléter ses études, hydrographiques ou autres. De 1784 à 1791 il navigue sur divers navires terre-neuvas comme second, puis premier lieutenant. A l'époque de la Révolution il avait ainsi une longue pratique — plus de 81 mois au commerce et 33 à l'Etat. Aussi le voyons-nous dès le premier janvier 1792 enseigne de vaisseau. De cette date jusqu'à sa retraite en 1817 il a été « sous voiles » près de 170 mois et en tout 140 mois.

Michel-Joseph, né le 23 décembre 1771 à Agon, fils de Siméon Méquet et de Marie-Magdeleine Lerond, a navigué de 1785 à 1790 au commerce en qualité de mousse, novice, matelot et lieutenant. Puis il a passé quelques jours à l'Etat à la fin de 1790. Remarqué au commerce comme deuxième capitaine pour deux campagnes de pêche en 1791 et 1792, de 7 mois chacune (avril-octobre), il a ensuite navigué de 1793 à 1800 sur une dizaine de navires de l'Etat (13).

Joséph-Jean, frère de *Hugues*, né le 2 janvier 1772 à Granville avait navigué depuis 1784 au commerce comme aspirant volontaire, second

(12) Il débarqua de la *Magdeleine* le 22 avril 1781... ce qui lui évita d'être pris avec ce navire, capturé par les Anglais devant Boston en septembre de cette année.
(13) Au début de 1794 il embarqua sur le *Hope*, ancien lougre anglais qui, sous le commandement d'un Le Huby (d'Agon vraisemblablement) avait pris l'année précédente à l'abordage le sloop anglais Hope.

lieutenant, puis premier lieutenant. Il commença de naviguer pour l'Etat à la fin de 1793 comme chef-limonier, passa aspirant au bout de six mois et parvint au grade de capitaine de frégate. Il fut retraité en 1816 après une carrière mouvementée : 6 campagnes au commerce en temps de paix, une campagne à l'Etat en temps de paix, et 12 campagnes à l'Etat en temps de guerre, 5 combats, 2 naufrages, 2 périodes de captivité en Angleterre en 1794-95 et en 1812, 2 missions en Flandres et aux Pays-Bas pour organiser le recrutement naval.

Ces hommes ont en général commencé très jeunes leur carrière.

Michel-Nicolas était au Banc à 16 ans comme novice (il avait certainement servi auparavant comme mousse). *Hugues* était mousse à 10 ans. *Michel-Joseph* était mousse à 14 ans. *Joseph-Jean* naviguait à 12 ans. *Charles-Joseph* naviguait pour l'Etat à 14 ans. *Pierre* était mousse à 11 ans. *Pélie-Léonore* était mousse à 13 ans. *Auguste* naviguait pour l'Etat à 18 ans. *Louis-Alexandre* naviguait au croisiage à 11 ans. *Jean-Louis* naviguait à 11 ans et *Jean-Baptiste* à 14 ans.

La plupart du temps ils ont cherché et réussi à faire leurs débuts pour ainsi dire en famille et c'est là un trait bien particulier de solidarité familiale. En prenant la mer ces hommes ne voyaient pas là une sorte d'évasion de leur milieu. Non ! ils naviguaient autant que possible sur un navire où travaillaient des parents, où le « Maître après Dieu » c'est-à-dire le capitaine était leur père, leur oncle, etc... Cela se faisait sans difficultés au commerce. Cela se vérifie dans le cas de *Michel-Nicolas* qui était au Banc en 1769 sur l'*Esperance* commandée par son oncle *Jean-Baptiste* (que je crois né au début du 18^e siècle), et que je retrouve sur la *Manon*, commandée par un Le Rond (14) en 1773 à Miqueion.

Hugues avait navigué comme volontaire sur l'*Essai* et le *Saint-Pierre* quand il avait 12-14 ans (voir p. 255) sous la coupe d'un Méquet, cela pendant près de 20 mois.

Il n'était probablement pas aussi simple de se retrouver sur le même bateau dans la marine militaire. Néanmoins, pendant les hostilités, *Pierre*, alors âgé de 11 ans, se trouve à bord du « *Joseph* » commandé par un Méquet (son père Joseph ?) ; *Joseph-Jean* était sur la « *Consistance* » avec son frère *Hugues* en 1796 et il fut son lieutenant de détail sur l'*Villelaine* en 1807.

Charles-Joseph était en 1794-95 sur le *Nicolas-Joseph*, commandant Méquet.

Du jour où l'as de la famille, je veux dire *Hugues* est capitaine de vaisseau et commande la division de manœuvre de Cherbourg, il tient à cœur de dresser les jeunes cousins. En 1808 il a à son bord, sur le *Poissards*, *Jean-Baptiste*, âgé de 14 ans. De 1808 à 1811 c'est *Auguste*, en qualité d'aspirant (23 ans). *Jean-Louis* est sur ce même navire par deux fois : en 1810 pendant un peu plus de trois mois comme aspirant de seconde classe et en 1813 pendant trois mois comme aspirant de première classe. *Pélie-Léonore* passe une trentaine de mois avec son cousin *Hugues*, toujours sur le *Poissards*, de 1808 à 1811, puis de nouveau quatre ans presque complets de 1811 à 1814. En recherchant plus à fond, je suis persuadé que l'on trouverait d'autres ramifications à ce que l'on

pourrait considérer comme « entreprise familiale » (15). Ainsi je vois *Auguste* embarqué sur les *Deux-Sœurs*, commandé par un Le Hubu, de 1804 à 1807. Or les Le Hubu ont été alliés des Méquet, sinon à cette époque, mais en tout cas après la Restauration.

**

Nous avons vu que ces marins s'y prenaient de bonne heure pour apprendre leur métier. Ce qui ressort encore de leurs dossiers, c'est la longue durée de leurs services effectifs dans la marine (commerce et Etat).

Prénom	Durée effective de service	Dates extrêmes	Durée entre ces dates
Michel-Nicolas (16)	100 mois	1767-1791	300 mois
Hugues (17)	424 mois	1772-1817	540 mois
Michel-Joseph	121 mois	1785-1800	180 mois
Joseph-Jean (18)	178 mois	1784-1815	370 mois
Jean (19)	?	1792-1797	
Charles-Joseph (20)	240 mois	1792-1815	300 mois
Pierre	7 mois	1794-1799	
Félix-Léonore	185 mois	1798-1814	190 mois
Auguste	121 mois	1803-1814	122 mois
Louis-Alexandre	61 mois	1796-1804	96 mois
Jean-Louis (21)	91 mois	1802-1816	270 mois
Jean-Baptiste	?	1808-1816	96 mois

Je vous ai dit que j'examinerais, après la quantité, la qualité du contingent de marins fournis par la famille Méquet à la Marine Nationale pendant cette période trouble. Il va de soi que tous ces hommes n'avaient pas les mêmes qualités, qu'ils ont dû au total avoir des carrières bien différentes. Voyons d'abord les grades qu'ils ont décrochés. Ce n'est pas forcément un critère sans défaut, mais cela permet de classer les gens d'après leurs succès personnels.

Leurs grades s'étagent tout le long de la hiérarchie, ou presque. Il y a d'abord les « enseignés non entretenus ». Ce sont les plus anciens, ceux qui proviennent de la première génération : *Michel-François* et *Joseph* qui avaient tous deux plus de 45 ans au moment de la Révolution et que la Marine militaire a dû employer pour ainsi dire « à la tâche »,

(15) Il n'est pas sans intérêt de constater que *Michel Gouge* — dont *Charles Méquet* était épouse légitime — était en subsistance sur le *Porcues*. Né à Cherbourg le 15 août 1783 — était en subsistance sur le plus petit 1811, aspirant lieutenant de vaisseau. Quant à sa carrière de cet officier est des plus piquantes. Il fut, en 1812, avant d'être beaucoup navigué, notamment dans l'océan Atlantique, envoyé au moment de la première Restauration un comportement qui lui valut d'être capitaine de vaisseau à Brest. Il avait affilié dans le cadre de la *Ducre* un défilé à tous les officiers de son temps d'une incroyable verdure. Cela ne l'empêcha pas de devenir capitaine de frégate. Il mourut en décembre 1846 en mer. Le procès-verbal de son décès est daté de Santa Cruz de Flores (Azores).

(16) Plus un certain temps de captivité, par suite de la capture de la *Licorne* (voir p. 255).

(17) Au total 28 ans, 7 mois de services auxquels s'ajoutent les « bénéfices » de campagnes, portant la durée des services effectifs à 57 ans 2 mois 25 jours, alors que *Hugues* a tout juste 65 ans !!!

(18) Plus environ trente mois de captivité — en deux fois.

(19) En captivité en 1797 (à 23 ans — aucune information après cette date).

(20) En captivité pendant 29 mois.

(21) En captivité pendant près de trois ans — en deux fois.

(14) Le beau-frère de *Michel-Joseph* était un Le Rond et *Michel-Nicolas* avait tenu *Michel-Joseph* sur les fonts baptismaux à l'église d'Agon.

comme convoyeurs notamment, et cela sur leurs propres bateaux. Il a dû en être de même pour Michel-Nicolas qui fut aide-pilote en 1778 sur la *Licorne* et qui reçut un certificat de services en 1792 (voir p. 254).

Comme aspirants ayant réussi l'examen figurent Jean-Louis, Jean-Baptiste, Auguste et vraisemblablement Pierre (voir des passages de sa demande d'emploi en qualité d'aspirant (note 10).

Ont été lieutenants de vaisseau : Jean, Félix-Léonore, Charles-Joseph et Michel-Joseph (22).

Joseph-Jean a terminé sa carrière comme capitaine de frégate.

Hugues était depuis 11 ans capitaine de vaisseau quand il est passé contre-amiral de réserve, au moment de sa retraite.

En plus du grade, il y a les décorations et les titres. Je ne trouve que deux cas bien établis d'après les dossiers officiels.

Hugues était officier de l'ordre de la Légion d'Honneur, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint Louis. Il a été fait baron héréditaire par Louis XVIII le 21 février 1815 et ce titre lui a été confirmé par Napoléon 1^{er} en juin de la même année. Ce titre a été attribué dans les circonstances suivantes : le *Polonais* vaisseau commandé par Hugues était à Cherbourg au moment de la Première Restauration. Le duc de Berry et le duc d'Angoulême vinrent dans ce port et donnèrent mission à Hugues Méquet d'aller chercher Louis XVIII en Angleterre. Entre temps les Anglais amenèrent le roi de France (le duc de Clarence alla conduire lui-même Louis XVIII à Calais, accompagné d'une flotte imposante : 8 vaisseaux de ligne, plusieurs frégates et une multitude de bâtiments légers — d'après *Thiers*, dans le livre XXXVI de l'histoire de l'Empire) si bien que le *Polonais*, rebaptisé le *Lys* n'eut pas le privilège de prendre le royal passager. Le 29 décembre 1814 Hugues signala que tous les officiers qui avaient aidé au retour des princes avaient reçu des distinctions, alors que l'état-major du *Lys* avait été oublié. En réponse à ces observations — et probablement pour s'assurer les loyaux services d'un officier supérieur d'une bravoure et d'une aptitude manœuvrière bien connues — le roi, le 21 février 1815, conféra à Hugues le titre de baron héréditaire, transmissible par primogéniture (23). C'était, pour ainsi dire, à la veille du débarquement de Napoléon au Golfe Juan (26 février). Pendant les Cent Jours Hugues fut amené à faire contresigner cet acte du roi par l'Empereur, ce qui fut fait en juillet 1815. Cela ne fut probablement pas du goût de la Cour, quand Louis XVIII reparut après Waterloo, et c'est, je crois, ce qui explique la mise à la retraite de Hugues, provisoire en 1816 et définitive en 1817.

Joseph-Jean était chevalier de Saint-Louis. (voir p. 255).

Charles-Joseph semble avoir été proposé pour la croix de chevalier de Saint Louis en 1818 et avoir signé le serment correspondant. Mais une note manuscrite en marge dit : « n'a pas les titres ».

Les renseignements concernant les faits de guerre sont assez difficiles à discerner. En ce qui concerne les blessures reçues, les prévisions font défaut. Hugues a été blessé plusieurs fois, sur la *Magicienne* en 1780.

(22) Il semble que Michel-Joseph a été rétrogradé une ou deux fois, ce qui apporte un peu de variété parmi tous ces marins qui se sont en général fait remarquer par leur conduite et leur discipline.

(23) Ses armoiries sont vraiment parlantes : D'azur à une mer d'argent chargée à dextre de deux îles de sinople d'où s'éloignent un vaisseau de 74 canons au naturel sur toutes les voiles, et voguant à senestre : au chef d'or chargé d'une épée de sauto posée en pal.

sur l'*Entrepreneur* à Oneglia (voir plus bas, p. 259). Charles-Joseph ne fut pas blessé au combat, mais fut atteint par la foudre à bord du *Golym* le 22 février 1812 et devint de ce fait complètement glabre sur tout le corps.

Les informations concernant les combats auxquels ont pris part ces officiers sont beaucoup plus nombreuses : chacun sait qu'à la guerre, sur combat c'est l'exception, dans la guerre navale peut-être plus que sur terre. Il ne faut donc pas s'attendre à ce que tous ces marins aient été constamment acteurs dans des batailles rangées. Néanmoins nous voyons que :

1) Michel-Nicolas, étant sur la *Licorne* a assisté au combat de la Belle-Poule, le 17 juin 1778 (voir p. 254). Il n'est pas impossible que pendant ses 4 campagnes de course de 1781 à 1783 il ait participé à quelques opérations de prise, ce qui ne devait certes pas aller sans échange de quelques horions.

2) Hugues a soutenu 6 combats dont : débarquement à Oneglia, près de Gènes, en 1792 ; siège de Cagliari, en Sardaigne, en février 1793 ; tentative de débarquement en Irlande en 1795 ; combat des Îles Saintes (24) (Guadeloupe) en 1809 ; Belle-Ile (1809).

En ce qui concerne le débarquement d'Oneglia (Onelle en français) voici ce que dit Troude (op. cit. II, pp. 274-275) :

« Ils firent voile pour Onelle... où ils arrivèrent le 26 octobre 1792. Le contre-amiral Truguet envoya de suite sommer le commandant de cette place de se rendre. Des paysans embusqués sur le rivage firent feu sur l'embarcation et tuèrent l'enseigne de vaisseau d'Aubermesnil... ainsi que 5 autres personnes. Le capitaine de vaisseau Du Chayla et plusieurs matelots furent blessés. Cet attentat fut vengé par une canonnade terrible... Onelle fut livrée au pillage pendant deux jours ».

Ce jour-là Hugues reçut probablement le vrai baptême du feu, ayant eu deux blessures. Etait-il dans l'embarcation dont parle Troude ? ce n'est pas impossible. En tout cas il était alors lieutenant de vaisseau depuis le 5 juillet sur l'*Entrepreneur*, capitaine Thirab, dans l'escadre de Latouche-Tréville.

L'affaire du siège de Cagliari eut lieu le 15 février suivant. Le capitaine Latouche-Tréville, qui venait d'être élevé au grade de contre-amiral, fut chargé de l'attaque par mer avec le *Languedoc*, l'*Entrepreneur*, le *Scipion* et le *Patriote*. Le 15 février le feu commença... (d'après Troude, op. cit. II p. 293).

Hugues resta sur l'*Entrepreneur* jusqu'au 25 août 1793. C'est alors que se place un fait qui situe bien l'homme. Touton venait de capituler et Hugues réussit à s'enfuir en barque à la Ciotat. Il y fut arrêté par la section qui, après avoir examiné son cas, le relâcha en lui décernant un certificat de civisme. Il semble être resté à terre jusqu'au 3 juillet 1795, date à laquelle il passa sur l'*Éole*, capitaine Cornic, dans l'armée Villaret. Puis il passa en qualité de capitaine de frégate sur la *Sarcelle*, le 27 octobre 1795, dans l'escadre Morand de Galle. Il aurait donc participé à l'expédition destinée à opérer un débarquement en Irlande. Cette opération, on le sait, ne fut pas couronnée de succès. Contrariée par l'état de la mer et mal exécutée par suite de flottement dans la direction des manœuvres, elle n'eut guère pour résultats que la perte de quel-

(24) Si mes souvenirs sont exacts, il y a (ou il y avait) dans une salle de la Marine de Cherbourg un grand tableau de marine représentant le combat des Saintes.

ques unites, dont la *Surveillante*. Dans la baie de Bantyl « la *Surveillante*, capitaine Bernard, faisait tant d'eau qu'elle fut évacuée et coula dans la rade même » (Troude, op. cit., III p. 12).

A partir de cette date jusqu'en 1806 il est embarqué sur la *Constance*, le *Formidable*, le *Marcngo*, le *Batage*, le *Duguesne*, le *Cassard* comme capitaine de frégate, dans les armées Bruix, Donnoir, Villaret et Gantheaume. Puis, nommé capitaine de vaisseau en 1806, il commande le *Majestueux* dans l'armée Allemand et de 1807 à 1808 l'*Italienne*. Napoléon lui confie directement la mission de ravitailler les stationnaires des Antilles. Il s'acquille avec la plus grande habileté, en même temps qu'avec hardiesse, débarquant son ravitaillement dans la nuit et repartant le lendemain matin de bonne heure, trompant ainsi la surveillance de l'escadre anglaise. A son arrivée devant Lorient, il y eut combat sous Groix, la seconde frégate de sa division n'ayant pas manœuvré avec la même célérité que l'*Italienne* (25).

L'année suivante sur le *Polonais* il livra combat en vue des Saintes (îlots fortifiés entre la Basse-Terre de la Guadeloupe et Marie-Galante). De retour en France, il prit le commandement de la division de Cherbourg et déploya pour faire « ratisser » la Manche par ses navires une activité incessante qui lui valut des appréciations flatteuses de la part de l'Empereur.

3) *Joseph-Jean* assista à 5 combats. Le 9 septembre 1794, embarqué sur la *Montagne* comme aspirant de 1^{re} classe, il fut mis en détachement pour ramener au port une prise qui fut reprise par les Anglais. En 1808, il était avec son frère Hugues sur l'*Italienne* et prit part à la rapide croisière de ravitaillement des Antilles et à l'engagement devant la rade de Lorient (voir p. 255). L'année suivante, étant capitaine de frégate sur l'*iris*, ce bâtiment fut capturé le 3 février 1809 par l'escadre anglaise et Joseph-Jean resta en captivité jusqu'au 20 avril 1810, date de son échange contre 8 marins anglais.

Bien qu'il ne s'agisse pas là de combat avec l'ennemi, mais seulement avec la mer, il n'est pas sans intérêt de souligner qu'en 1804, étant en flottille impériale qui firent naufrage dans l'anse de Plinville sur la côte de Cherbourg (26).

4) *Jean*, sur lequel il n'y a aucun autre détail, prit part au combat de l'*Hirondelle*, en 1797, et fut fait prisonnier.

5) *Charles-Joseph* était sur l'*Incorruptible*, frégate en croisière entre le Havre et Dunkerque ; dans la nuit du 18 au 19 messidor an VIII (1800) il y eut combat sur la rade de Dunkerque. Les Anglais envoyèrent 7 brûlots et prirent à l'abordage la frégate la *Desirée*.

Il prit part au combat de la *Salmandre* le 12 novembre 1806. D'après Troude (op. cit., II p. 473) le combat dura trois heures et demie. Il y avait en face 4 navires anglais dont le *Constance* qui fut pris et conduit à Saint-Malo, 2 bricks et 1 côtre. Quatre heures après la bataille la *Se-*

(25) Cet engagement sous Groix a fait l'objet de longues discussions. Le fils de Hugues, Eugène (voir la seconde partie de ce récit) eut à cœur de faire établir un rapport définitif de cet engagement d'où il résulte que le second bâtiment fut bien appuyé par l'*Italienne*.

(26) Dans le naufrage Joseph-Jean et tous les autres perdirent leurs effets. Dans la demande d'indemnisation, je relève sur l'état personnel de Joseph-Jean, outre ses instruments, des armes et des cartes : 7 gilets de bain, 13 chemises, 9 cravates un baptême, 11 mouchoirs de poche... et 7 paires de bas de soie. Cela semble indiquer un certain raffinement chez ce jeune officier.

lmandre coula bas. De tout l'équipage (150 hommes) il ne restait que 15 hommes dont 18 blessés et le commandant avait été tué. Les survivants furent pris sur le *Venerdine* et commencèrent une pénible et longue captivité.

En 1810 Charles-Joseph était enseigne à bord de l'*Astrée* (commandant Le Marant) de conserve avec l'*Uphigénie* faisant croisière à la vue de l'île Bourbon. Ces deux bâtiments furent chassés par deux frégates et deux corvettes anglaises. La frégate anglaise l'*Africaine* ayant engagé le combat, fut prise au bout d'une heure.

6) *Félix-Léonor* était en 1801 sur la canonnière la *Hargneuse* faisant les convois de Granville à Saint-Malo. Elle eut un combat avec une corvette anglaise qui la prit en chasse.

Il assista également au combat des Saintes en avril 1809 (sur le *Polonais*, commandé par son cousin Hugues, voir p. 260).

En qualité d'officier à la 2^e compagnie de canoniers marins il fit la campagne de 1814 avec la Grande Armée après la bataille de Montereau (19 février) et prit part aux combats de la campagne de France jusqu'au 23 mai.

7) *Jean-Louis* était au combat de la *Salmandre* du 13 février 1809 (voir ci-dessus) où il fut fait prisonnier comme son frère Charles-Joseph. Il fut vraisemblablement fait prisonnier 5 ans plus tard au combat de l'*Alcmène* le 16 janvier 1814.

8) *Jean-Baptiste* était au combat des Saintes en avril 1809 avec le *Polonais*, sous le commandement de son cousin Hugues.

9) *Auguste* était vraisemblablement au combat des Saintes sur le *Polonais* sur lequel il embarqua le 1808 à 1811 avec son cousin Hugues. De plus, il commanda une canonnière à Hambourg pendant l'héroïque résistance de Droyt en 1813-14 (voir plus loin p. 263).

**

J'aurais bien voulu pouvoir rassembler des données sur l'aspect physique de nos ancêtres de l'époque de la Révolution. Je n'ai pour ainsi dire rien trouvé à ce sujet. Aucun portrait, à ce que je sache. Même pas de photographies de ceux d'entre eux qui vivaient encore après l'invasion de Daguerre en 1829 : par exemple, mon arrière grand-père Charles-Joseph, mort en 1863, à 83 ans et Joseph-Jean, mort en 1843 à 71 ans.

S'il ressort des états de services que c'étaient des hommes robustes et résistants, je ne sais rien de plus que ce qui se trouve sur les fiches signalétiques faites pour certains d'entre eux à l'occasion d'échanges éventuels de prisonniers entre la France et l'Angleterre.

Charles-Joseph mesurait 5 pieds 4 pouces (1,62 mètre environ) ce qui en ferait de nos jours un Français au-dessous de la moyenne. Mais que dire de Jean-Louis qui mesurait 5 pieds 2 pouces (1,56 mètre) et que sa fiche décrit comme corpulent (stoutish) ?

Pour en revenir à mon arrière grand-père Charles-Joseph, j'ai déjà dit qu'il fut atteint par la foudre sur son navire. Son « atropécie généralisée » — terme poli des médecins pour dire qu'il n'avait plus un poil sur le corps — dut changer totalement sa physionomie, ce qui explique le qu'il n'ait pas été un client fervent des photographes. De plus, d'après le document anglais, il avait la figure grêlée par la petite vérole. Cela ne l'a pas empêché de tenir le coup jusqu'à trois ans (ce qui veut dire dans ce cas la partie de la Normandie qu'un vieillard a dépassé de trois ans les

quatre-vingts) et d'avoir trois fils et trois filles, avec de nombreux petits-enfants.

En ce qui concerne leurs qualités morales, que pourrais-je en dire, sinon qu'en général ils semblent avoir été très disciplinés. Mais ce n'étaient pas tous des pelis saints, une fois à terre, par exemple. À bord ils pratiquaient la discipline imposée au début de la Révolution par le rigide Jean-Bon-Saint-André et par Prieur de la Marine. À terre ils se rattachaient peut-être, mais en se gardant, tout au moins jusqu'à l'Empire, de lomher sous la coupe du redoutable Lecarpentier qui a laissé dans le Cotentin une réputation de fermeté un peu excessive.

Quelques exemples fournissent des indications sur ce point.

Miche-Joseph fut probablement rétrogradé une ou deux fois : en effet, après avoir monté en grade jusqu'à deuxième capitaine en 1796, je le vois clerc de la marine en 1797, puis de nouveau deuxième capitaine et chef de timonerie de 1798 à 1800. Il fait ensuite fonction d'aide-timonier, puis de matelot et redevient chef de timonerie.

Joseph-Jean, dont la carrière fut particulièrement mouvementée, (voir p. 255) semble n'avoir pas été dans les bonnes grâces du commandant du *Diadème* qui protesta en 1811 quand on voulait lui donner ce Méquet comme second, en spécifiant : « Cet officier ne peut me convenir ». Cependant, les choses durent s'arranger, puisqu'en 1814 le même commandant se déclare très satisfait de lui.

En 1812 il a eu quelques difficultés avec une certaine lettre de change.

Charles-Joseph, en 1811 semble avoir pris un congé « sous ses bottes » sous prétexte, semble-t-il, de faire soigner son alopecie.

Félix-Léonore eut en 1811 des démêlés avec la justice à Coutances. Il y a derrière cela une de ces bonnes histoires de village qui fait la fortune des hommes de loi de la Basse-Normandie. Étant en congé à Agon, il se porta à des voies de fait contre un vicillard de 74 ans, membre du Conseil général de la Manche. Le prétexte était que les Gervaise, qui du reste étaient alliés des Méquet, avaient volé une église qui longeait une terre (une pièce, comme on dit à Agon) appartenant aux Méquet. Félix-Léonore « négligea » de se présenter à l'audience. La Marine (il était alors sur le *Polonais*, commandé par son cousin Hugues) fit quelque temps la sourde oreille. Puis il obtint un congé pour aller à la rixe ? Le vieux Gervaise avait-il quelque peu exagéré les détails de la rixe ? avait-il trop compté sur son titre de conseiller général ? Toujours est-il que, protection de Hugues fil-il pencher la balance ? Toujours est-il que, conformément aux mœurs du pays, le juge ne dit ni oui, ni non. Il acquitta *Félix-Léonore*, mais en le condamnant aux dépens. Je soupçonne qu'il demanda pour rentrer dans la Marine militaire après avoir été mis à la retraite d'office en 1816 (voir ci-après p. 263). Il argua de ses besoins en disant que pendant ses dix ans d'absence de la maison il avait été dépossédé de ses biens par un procès !

Pour la plupart des Méquet ces carrières, au total assez brillantes, ont été brusquement arrêtées soit par la mort, soit par leur mise en retraite d'office au moment de la Restauration.

Je vous ai déjà dit (p. 252) que nous manquons de précisions sur les lieux et dates de décès de ces hommes peu sédentaires. Les traditions

orales — dont il faut tenir compte faute de mieux — veulent que deux Méquet soient morts sur les « pontons anglais » et que deux autres aient disparu en mer. En ce qui concerne ce dernier point, faut-il le rapprocher du fait que je le signale à la note 2, sur la provenance des Méquet qui vivent aujourd'hui en Louisiane ?

Je me ferais davantage aux termes d'une lettre de *Charles-Joseph* du 31 mai 1811. À son retour en France, il écrit de Lorient : « ... absent de la maison depuis 12 ans... j'ai perdu depuis lors mon père (Joseph, mort en 1802)... et 2 frères au service, l'un mort sur la *Bacchante* à Saint-Domingue, l'autre X... ». À cette époque, lui et ses trois autres frères sont vivants puisque, dit-il, « ...un est enseigne sur le *Polonais*, un aspirant sur le *Polonais* et un troisième sur l'*Vilasse* ».

Ces trois frères sont vraisemblablement *Félix-Léonore*, *Jean-Louis* et *Jean-Baptiste*. Les deux disparus seraient donc *Pierre* et un *Nicolas-Louis* dont je n'ai pas trouvé trace dans les documents officiels.

J'inclinerais à croire que les deux Méquet, morts suivant la tradition sur les pontons anglais sont *Nicolas-Noël* et le *Jean* que j'ai cité p. 258 et qui, d'après un document anglais du 24 juin 1797 devait être échangé contre un officier anglais de même rang (lieutenant de vaisseau).

Un doute subsiste aussi sur le sort final de *Louis-Alexandre* sur lequel il n'y a plus de renseignements après son embarquement sur l'*Aquilon* en l'an XII (1804).

Dois-je vous faire remarquer que, même en admettant toutes ces hypothèses, cette liste nérologique risque fort d'être incomplète. Entre la lettre de *Charles-Joseph* (1811) et la fin des hostilités (1815) il a pu disparaître encore des Méquet, ne serait-ce que ceux ne figurant pas dans les archives.

Les Méquet survivants après la Restauration, c'est-à-dire en 1814 et 1815 ont vu finir presque aussitôt leur carrière militaire.

Auguste est à la retraite en 1814. Son cas est un peu spécial. Après avoir passé avec le numéro trois l'examen théorique, pour cause de ma-bourgs, il ne s'était pas présenté à l'examen à Hambourg de juillet 1813 ladic. Après avoir commandé une canonnière à Hambourg de juillet 1813 à mai 1814 — c'est-à-dire pendant le siège mémorable que le Maréchal Davout soutint contre Benningssen et qui, suivant les paroles de Thiers, conserva « à nos négociateurs un précieux objet de compensation »... sau-va « à la France treize mille hommes, un immense matériel, et l'honneur du drapeau » (Thiers Hist. de l'Empire Livre XXXVI p. 152) — Auguste demanda le 15 octobre 1814 à passer le brevet de capitaine au long-cours. Peut-être préférait-il donner sa démission après le départ de l'Empereur pour l'île d'Elbe (avril 1814).

Joseph-Jean est mis à la retraite en 1815 comme capitaine de frégate, son dernier embarquement ayant été sur le *Diadème* de janvier 1812 à juillet 1814.

Félix-Léonore, *Jean-Louis* et *Jean-Baptiste* sont mis à la retraite en 1816.

Enfin *Charles-Joseph* et *Hugues*, après avoir été en non-activité sont définitivement mis à la retraite en 1817.

En général ils ont fortement protesté contre leur renvoi à un âge relativement peu avancé et après de si longs services

Le plus âgé de tous, *Hugues*, mis à la retraite en 1816, à 54 ans, après 44 ans de navigation, dont 24 depuis 1792, fut sur sa demande, rétabli sur la liste de non-activité pour quelques mois et dut se retirer en octobre 1817, avec, comme fiche de consolation, sa nomination comme contre-amiral de réserve.

Charles-Joseph, mis à la retraite en 1815, à 35 ans, après 25 ans de navigation, dont 17 comme aspirant ou officier, fut aussi rétabli sur la liste de non-activité et définitivement retraité en 1817.

Joseph-Léon protesta aussi en mai 1816. Il avait alors 44 ans et navignait depuis 32 ans, dont 22 sur des navires de l'État.

Quels griefs avait-on contre eux ? Probablement rien au point de vue technique, mais politiquement, il en était autrement. Il suffit de méditer quelques instants sur le cas de *Hugues*. Son certificat de civisme à la Ciolat en 1793 (voir p. 258), la confirmation de son titre de baron par Napoléon pendant les Cent Jours (voir n° e page 258) furent certainement considérés, non sans raison, comme des indices suffisants de sa fidélité à l'égard de la royauté. Aussi bien lisons-nous dans un mémorandum la l'appui de sa demande de réintégration en fin 1817) sur sa conduite pendant les Cent Jours, mémorandum dressé par la Majorité de Cherbourg :

« ...cet officier qui, j'en conviens, a fait acte de faiblesse au retour de l'usurpateur, mais qui n'a pas agi avec des intentions aussi mauvaises que beaucoup d'autres... ».

Evidemment, là est le fond de la question. La preuve en est que deux autres Méquet, se défendant comme de beaux diables, ont essayé de faire valoir, pour se faire maintenir dans les cadres, leur loyauté au roi pendant cette même période des Cent Jours.

Joseph-Léon lui, soumit un témoignage officiel de la mairie de Lorient comme quoi, en mars 1815, il avait refusé de mettre la cocarde tricolore et avait mis la main à l'épée pour faire reculer la foule. Il présenta en même temps le témoignage d'un abbé et un satisfecit du préfet de Lorient.

Félix-Léonore rappela qu'il était « sur le *Lys* quand ce vaisseau reçut de S.A. Mgr le duc de Berry l'honorable mission d'aller en Angleterre pour ramener le Roi ». Il présenta un certificat de la Majorité de Cherbourg sur ses services de juillet à décembre 1815, un autre de la mairie de Valognes attestant qu'il avait fait arborer la cocarde blanche aux marins de son détachement.



En somme, en 1818, les officiers du nom de Méquet disparaissent définitivement des cadres de la Marine militaire. Pour un bon nombre d'entre eux, encore très jeunes, il n'y avait pas d'hésitation possible : ils reprirent du service au commerce. Ce sont, entre autres, *Louis*, inscrit comme capitaine au long cours à Granville sous le N° 101 après 1820 ; *Charles-Joseph*, qui demanda l'autorisation de naviguer au long cours, le 26 janvier 1816 et qui effectua un voyage à la Martinique sur *l'Hirondelle* avec son frère *Jean-Louis* ; ce dernier autorisé à naviguer au commerce le 21 février 1816 et admis capitaine au l. c. le 5 novembre de la même année, avec le N° 202 ; enfin *Jean-Baptiste*, le plus jeune de tous, est porté comme capitaine en second du 5 novembre 1816 au 12 mai 1818.

Mais pour les plus âgés et, en même temps les plus élevés en grade, ils auraient peut-être cru déchoir en reprenant du service sur de simples bateaux de pêche. Cela ne dut pas faciliter les conditions de vie matérielle dans leur famille. En effet, les pensions qui leur furent affectées ne leur offraient pas de grandes possibilités pour mener une vie oisive, *a fortiori* fastueuse.

Hugues avait obtenu le maximum pour son grade : 2.400 francs par an (et à sa mort en 1824, sa veuve eut une pension de 600 francs). *Joseph-Léon* eut une pension de 1.800 francs. *Charles-Joseph* eut une pension de 728 francs. *Félix-Léonore* eut une pension de 385 francs. Quant à *Jean-Louis*, il eut droit à une gratification de 678 francs pour huit ans et demi de services.

DEUXIÈME PARTIE

Après la Restauration



*Adolphe-Charles-Marie,
deuxième baron Méquet
1805-1864
Ingénieur en chef
des Ponts-et-Chaussées
(Miniature)*

La nouvelle génération des Méquet, qui apparaît au début du 19^e siècle, aurait pu être découragée de voir les marins de la Révolution et de l'Empire obligés de renoncer à servir dans la marine de guerre. De son mariage en 1802 avec Mlle Rosalie-Joséphine Le Traon de Kerguidan (fille de noble maître Laurent, avocat à la Cour, notaire apostolique près la Cour de Commerce, ancien Commissaire des Etats de Bretagne et syndic de la communauté de Pont l'Abbé) le contre-amiral Hugues avait eu deux fils : Adolphe et Eugène. Il n'eut pas la consolation avant sa mort, en 1824, de voir que ses deux rejetons promettaient d'être de brillants sujets.

J'ai malheureusement peu de documents sur Adolphe, né en 1805, qui devait, sorti de Polytechnique — vraisemblablement dans un rang excellent — choisir la carrière d'ingénieur des Ponts-et-Chaussées. Tout ce que je sais de lui — à part quelques informations officielles que je donnerai plus loin, je le tiens de sa veuve, née Emilie Le Boutellier, que je vis pour la première fois vers 1895, dans la propriété que sa sœur, Mme Regnaut de Vains, possédait à la Rue d'Agon. La veuve d'Adolphe était alors remarquée à M. Hofman, conseiller à la Cour de Caen. Je devais le revoir beaucoup plus longtemps après son second veuvage, en 1907 et 1908, alors que j'étais interne au Lycée Matherbe à Caen : elle me servait de correspondant et j'allais avec le plus grand plaisir chez elle tous les dimanches. C'était une femme très bonne et distinguée : elle était extrêmement plus qu'à son aise et je tombais littéralement en arrêt devant sa bibliothèque et des reliures magnifiques ; il y avait aussi sur la cheminée du salon une sorte de plaque de cuivre sur les horreurs de la guerre, avec dans le coin « J. Callot ». J'étais trop jeune à cette époque pour y accorder de l'importance, mais je regrette de ne pas avoir osé poser une question à ma correspondante à ce sujet. Elle était extrêmement attachée à son titre de baronne, son premier mari ayant hérité du titre de Hugues par primogéniture et elle se faisait appeler baronne Hofman. Tout ce très régulier ? Je n'en sais rien et je ne m'en suis jamais préoccupé. Tout ce que j'ai pu constater, c'est qu'elle avait dû tenir un rang important dans la bonne société de Caen, comme, m'a-t-on dit, à Paris dans celle du second Empire. J'assistai à ses obsèques en 1908, peu après le décès du contre-amiral Amédée. L'assistance à ses obsèques était fort nombreuse et des plus relevées.

Mais revenons à son mari. Chez Mme Hofman j'avais pu voir une miniature de lui, tout jeune, en uniforme, avec une gentille figure pour l'ingénieur, je me demande si ce n'avait pas été à son corps défendant et s'il n'aurait pas préféré entrer dans le « Grand corps ». Comment expliquer en effet qu'il ait un dossier dans les archives de la Marine de guerre, à côté des autres Méquet ? A-t-il essayé de rentrer dans le grand

corps par une porte de côté ? En effet, ayant terminé ses études d'ingénieur, il est désigné pour Lorient le 2 mai 1826, puis affecté à Brest le 29 mai, son traitement payé à partir du premier dudit mois. Était-ce un moyen qu'il avait trouvé pour quitter les Ponts et Chaussées et entrer dans le génie maritime ? C'est possible, probable même.

Quoi qu'il en soit, le 19 juillet 1826 il est nommé aspirant-ingénieur au lieu d'être, comme précédemment, élève de première classe, mis à la disposition du port de Brest), faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, au traitement de 1.800 francs, comme aspirant et une indemnité de 800 francs pour frais fixes d'ingénieur. Le 26 juillet 1828, un ordre signé Duperré ajourne la permutation d'Adolphe Méquet avec M. Laurent, ingénieur ordinaire à Lorient vu que « M. Méquet est actuellement chargé des cales à l'anse St-Nicolas »... tout en élan... « temporairement détaché à Lorient pour conclure des achats ». Cela semble indiquer que l'on désirait le garder à Brest où il allait être nommé, le 20 mai 1829, ingénieur ordinaire de deuxième classe du corps royal des Ponts et Chaussées. Que se passa-t-il alors ? Le 20 octobre 1829 Adolphe demande un congé de six semaines pour raisons de santé, puis le 9 décembre 1829 il est remis à la disposition du Ministère de l'Intérieur par lettre du Conseiller d'Etat, Directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines.

Voilà tout ce que je sais de ce début de carrière, à moitié orientée vers la Marine. Pour avoir des informations sur l'ingénieur des Ponts et Chaussées, il faudrait chercher dans les archives pertinentes. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il finit sa carrière comme ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et qu'il mourut le 9 juin 1864, sans laisser d'enfants, son titre de baron ne pouvant donc être hérité par primogéniture. Vous verrez plus loin que son frère Eugène reprit le titre par autorisation spéciale et sans frais. Mme Hofman détenait encore de son vivant les documents officiels relatifs au titre.



Baron Eugène-Louis-Hugues Méquet,
Vice-Amiral, Préfet maritime de Brest,
Grand Officier de la Légion d'honneur,
Grand Croix de l'Ordre de Ste-Anne de Russie,
Chevalier de l'Ordre du Bain,
Officier de l'Instruction publique
1812-1887

Il épousa Charlotte-Anne-Marie-Victoire Millet,
fille du général baron Théodore Millet, de
Sourdevai-la-Barre (1776-1819), et de Charlotte-
Félicité-Sophie Toepler.

Eugène, Louis, Hugues est né à Cherbourg, le 23 septembre 1812, alors que son père Hugues avait pris le commandement de la division de Cherbourg, chargée de rallier la Manche. Il fit ses études au collège de Lorient, où il passa l'examen de l'Ecole Navale (Angoulême) en 1838. Des sa sortie de l'école il prit part en 1830 à l'expédition d'Alger, puis en 1831 au forçement des passes du Tage par la flotte de l'amiral Roussin.

Il commença à se faire remarquer lors de l'expédition de la « RECHERCHE » dans les mers polaires. Il était alors enseigne de vaisseau et fut chargé de tenir le Journal de l'expédition organisée dans le but de découvrir les traces de la « LILLOISE » (27).

Cette campagne lui valut la croix de la Légion d'Honneur à 25 ans. Il est à signaler que sa mère se remaria beaucoup pour lui faire avoir cette distinction. En tout cas il fut appuyé par le capitaine Tréhouart (28), avec qui il avait fait la croisière de la « RECHERCHE », et, bien que le

(27) Ce Journal a été publié sous le titre suivant : VOYAGE EN ISLANDE ET AU GROENLAND — exécuté pendant les années 1835 et 1836 — sur la corvette la « RECHERCHE » — commandée par M. LILLOISE — lieutenant de vaisseau — publié par ordre du Gouvernement — Journal de l'expédition de la « RECHERCHE » — par M. LILLOISE, enseigne de vaisseau — Paris et sous la cote F b 119 à la Bibliothèque publique et universitaire à Genève). Cet ouvrage abonde en détails pittoresques sur la vie des Islandais et des Esquimaux en 1833, plus tard amiral de France. Il n'était en 1836 que capitaine de frégate.

ministère de la marine opposé que la croix pour un enseigne exigeant une action d'éclat, Eugène eut sa décoration. En 1837 il alla à Lisbonne. En 1840 il fut nommé lieutenant de vaisseau.

En août 1842 il épousa Charlotte Anne Marie Victoire MILLET (marchand de camp décédé), laquelle lui apportait une dot représentant (maréchal de camp de renie. Ce mariage ne devait nullement le détourner plus de 600 francs de rente. Ce mariage ne devait nullement le détourner de sa carrière de marin, voire d'explorateur.

En mai 1843, il prend le commandement de la goëlette LA FINE désignée pour la côte occidentale d'Afrique ; il doit ramener au bout de quelques mois son navire à Cherbourg pour réparations. Il procède au désarmement de ce navire en juin 1844 après 13 mois de commandement et sa santé personnelle une fois rétablie, il demande un autre commandement pour une station d'Afrique. Le 4 janvier 1845, le député de la Manche, Vicomte de Bonnemains demande pour Eugène le commandement du LEVERIER. De son côté, LA FINE étant réarmée, Eugène se propose d'appuyer par le général de brigade Meslin (9 février 1845). La question reste en suspens, puis le contre-amiral Montagnies de la Roque (stationnaire-côte occidentale d'Afrique) réclame pour l'AUBE et l'ADOLPHE, les deux officiers Eugène Méquet et La Halle. Eugène est alors proposé pour l'AUBE le 20 septembre de la même année.

Ce voyage marque une étape importante de la carrière d'Eugène. Il fait une action d'éclat dont on peut retrouver l'histoire dans une note du 10 septembre 1848 signée de Bouët Villameur. A la suite de cette campagne Eugène présente au contre-amiral commandant la division navale des côtes occidentales d'Afrique un rapport sur une nouvelle excursion dans le haut de la rivière Gabon effectuée en novembre et décembre 1846. (29)

Sur ce, Bouët Villannez fait un rapport particulièrement élogieux pour recommander la promotion d'Eugène comme capitaine de frégate. Entre-temps Eugène est revenu sur l'ALCYON après 44 mois de commandement à la mer. Il demande alors un autre commandement, notamment pour lutter contre la traite des Noirs, si possible sur un aviso à vapeur. LE DAUPHIN par exemple. (1^{er} avril 1849). Puis quelques mois après, appuyé par le représentant Bouvatier et par l'astronome Leverrier, alors représentant de la Manche, Eugène demande à embarquer sur l'ESPÉRANSE et, pendant en même temps à changer de port d'attache pour être affecté à Cherbourg. Ces demandes sont appuyées par le Comte Daru, représentant de la Manche. A ce propos il se produisit une certaine confusion avec le recommandation de Daru demandant lequel des deux frères ? » (30).

En 1852, il est recommandé par Montagnies de la Roque, Villamoz et de Saint-Germain pour capitaine de frégate. Ces recommandations élient ses brillants états de service : à 39 ans il a déjà 24 ans de service dont 18 à la mer et 10 comme lieutenant de vaisseau ; il est porté au tableau d'avancement depuis 4 ans. Ses campagnes sur la RECHERCHE dans les mers polaires et au Gabon avec l'AUBE sont rappelées ainsi que sa croisière de la Légion d'honneur à 25 ans et sa rosette d'officier après son action

(29) Pour le lire : NOUVELLE EXCURSION DANS LE HAUT DE LA RIVIERE GABON DÉTECTÉE EN NOVEMBRE 1946, écrit de l'auteur, sous le pseudonyme de Paul Deschamps des côtes occidentales d'Afrique par M. Miquel, lieutenant de vaisseau, commandant l'atèle, 1847, septembre-décembre, pp. 55-77. C'est là un rapport extrêmement coloré, plein de détails coustumiels sur les mœurs des diverses tribus du Gabon. (30) Il n'est guère probable que la confusion ait porté sur son frère, le Baron Adolphe, qui n'appartenait pas à la Marine, mais aux Ponts et Chaussées (voir plus haut).

déclat au Gabon en 1847. Incidemment on souligne que, sur la VIGIE qu'il commandait récemment à Belle-Ile, tout l'équipage a voyé en masse le plébiscite du Prince-Président qui l'avait du reste rencontré en 1850 à Granville où il commandait la station navale.

Engène fut promu capitaine de frégate en juillet 1852 et fut second du HENRI IV à la demande du capitaine Jehenne. Il fit en cette qualité la campagne de Crimée pendant laquelle il se distingua dans l'installation des pièces de marine devant Sébastopol. C'est ainsi que l'escadre Hamelin dont faisait partie le HENRI IV arriva le 11 juin 1854 devant Sébastopol, débarqua deux obusiers de 22 et un canon de 30 à Kamiech ; puis la batterie de la marine fut installée le 18 novembre devant le bastion du baïonnet. Aussi le 3 décembre Engène était-il nommé capitaine de vaisseau (31). Après le 3 décembre Engène était-il nommé capitaine de vaisseau détaché pour commander la batterie de la marine à Sébastopol, après que le HENRI IV se fut mis au plein à l'Anapatoria par suite d'une formidable tempête, le 14 novembre.

Au mois de mars 1855 Eugène demande un commandement à la mer et en attendant il exprime le désir de participer au Conseil des travaux. Peu après il est désigné pour faire partie d'une Commission nautique au sujet d'un projet de rade à Boulogne. Vers la fin de 1857, avec l'appui de Camberth, il sollicite le commandement du STEFFREN et il est rappelé d'Alger à Paris. En juillet 1859 il devient chef d'Etat-major de la division de l'Océan. En 1861 le vice-amiral Fournielon appuie la proposition de le faire entrer au Conseil de perfectionnement de l'enseignement à l'Ecole navale. Il semble qu'à partir de ce moment sa santé commence à se détériorer (il a dépassé la cinquantaine) et il va fréquemment aux eaux (Vichy en 1864 et 1865, Caudebecs en 1870). Néanmoins son activité ne cesse pas. Il fait partie de la Commission de réception du paquebot IMPERATRICE EUGENIE, puis du Conseil de perfectionnement de l'Ecole polytechnique. Après la mort de son frère Adolphe, il se voit accorder sans frais le droit de prendre le titre de baron, son frère étant général à laissier d'héritier. Contre-Amiral en 1865, il est en 1866 major général à Brest, puis il prend le commandement du SEMIRAMIS et en 1867 est commandant en chef de la division des Antilles. Alors qu'il est en congé de maladie à Caudebecs en juillet 1870 il se remet à disposition en cas de guerre et sollicite en août un poste au feu, notamment pour la défense de Paris. Il est chargé de la défense du secteur de Montrouge, tenu par les troupes de marine (forts de Montrouge et de Vanves) (32). Au début de 1871, nommé grand officier de la Légion d'Honneur, il demande à entrevoir au Conseil de l'Amirauté. Après des périodes de maladie il fait un rapport sur Commission des cartes et plans ; le 20 février 1871 il fait un rapport sur la fièvre jaune et les guerres civiles à Cuba et St-Domingue et finalement en 1874 il est promu Vice-amiral et nommé préfet maritime de Brest, poste qu'il occupe jusqu'en 1880, date à laquelle il sollicite sa mise à la retraite. Sa demande est agréée par décret du 17 novembre 1880 et il se voit accorder une pension de 10.500 francs.

[illegible]

(32) Il avait comme aide de camp Francis Garnier — Voir notes Garnier dans le chapitre Secteur 8-Défense de Paris en 1870-71, p. 192.

Il se retire alors à Mortain où il meurt le 3 janvier 1887, dans sa 75^e année. (33)

Ce sont là des états de service particulièrement brillants. En tout cas on ne peut pas accuser Eugène pendant ses débuts d'avoir « castorisé ». J'ai déjà signalé son activité littéraire. J'ajouterais qu'il ne devait pas manquer d'humour. Mon père qui l'avait longuement fréquenté à la Préfecture maritime de Brest, lui ayant demandé un jour : « Dis donc, mon oncle, qu'est-ce qu'il faut faire pour devenir amiral ? » il aurait répondu : « D'abord il faut vivre, puis avoir de la chance et aussi... ne pas être trop bête ! »

Il savait quelle était la peine des marins. Aussi créa-t-il des « Centres de secours aux marins » à Quiberon, Brest et Granville. Il légua les fonds nécessaires pour l'entretien d'un canot de sauvetage à Quiberon (où une stèle en fait foi) ainsi que pour récompenser chaque année un marin ayant accompli un sauvetage en mer.

Il y a un très net parallélisme entre les deux carrières d'Eugène et de son cousin Charles, mon grand-père. Le père de ce dernier Charles-Joseph avait épousé avant 1815 Mlle Aimable Richer, fille d'un négociant de Cherbourg née à Tourlaville en 1793. Charles naquit le 3 octobre 1816 à Cherbourg (Quai du Bassin, côté sud). Son père Charles-Joseph, lieutenant de vaisseau — probablement déjà mis à la retraite par le gouvernement de la Restauration — était alors âgé de 35 ans. Je n'ai rien pu trouver sur les toutes premières études de Charles. Je suppose qu'après l'école primaire, vraisemblablement à Agon (où son père s'était retiré) — peut-être après un voyage au long cours à la Martinique sur l'HIRONDELLE avec son frère Jean-Louis, ce jeune garçon avait déjà l'idée de préparer l'Ecole navale. En effet, dès qu'il eut atteint l'âge de 13 ans, il dut faire une demande pour être admis à l'Ecole navale d'Angoulême où son cousin Eugène venait d'être admis en 1828. A cette date (1829), le proviseur et le docteur du collège de Caen lui délivrèrent des certificats et son père s'engagea à fournir le trousseau si Charles obtenait la pension entière à l'Ecole d'Angoulême, ce qui est confirmé par un certificat du sous-préfet de Coutances estimant les revenus de la famille à 1.800 francs par an. A ces certificats est joint un ensemble des épreuves écrites du jeune garçon, mais je ne pourrais affirmer qu'il ne s'agisse là des épreuves d'entrée ou de sortie, car il y a là le « calcul d'un triangle sphérique ». En tout cas la version latine est d'un style excellent qui ne sent nullement sa traduction, surtout quand il s'agit, semble-t-il, du passage de cinquième en quatrième (26 mai 1829). Ceci est à rapprocher du fait que son cousin Eugène devint en 1835, pendant sa campagne de la RECHERCHE, « se débrouiller en latin » avec les Islandais.

Quoi qu'il en soit, avant nouvel engagement du père de « fournir le trousseau, les instruments et les livres... désignés au prospectus... et de verser à l'arrivée une somme de 100 francs dans la caisse de l'Ecole navale » (14 mai 1832), nous voyons un certificat de médecin pour Charles, 15 ans et demi, élève n° 13 de l'Ecole d'Angoulême (1-5-32) (34). Aussitôt



Charles Méquel
Capitaine de vaisseau
Officier de la Légion d'honneur
1816-1863

(D'après un portrait à l'huile)

(33) Le faire-part de son décès mentionne quelques-unes de ses décorations : grand-officier de la Légion d'honneur, grand-croix de l'Ordre de Saint-Anne Russe, chevalier de l'Ordre du Bain. De plus il avait été fait officier de l'Instruction publique en 1876.

(34) On peut se demander si Charles a fait ses deux années d'école navale à Angoulême même car, sauf erreur, l'Ecole navale a été transférée à Brest en 1830.

sorti de l'école navale, il embarque sur l'ORION (15 novembre 1832). S'agissait-il du navire-école ? C'est probable, car de 1832 à 1835 il fait campagne sur la corvette LEVIS comme élève de deuxième classe, puis de première classe. Du LEVIS, il passe sur la CERES où le capitaine lui donne par deux fois dans l'espace de six mois des notes excellentes ; le 29 mars 1835, rappelant que Charles, chargé des montres, a commencé un quart de jour sous la surveillance d'un officier, il le qualifie de « sujet qui promet beaucoup » et six mois plus tard il insiste de nouveau en insistant, le 2 octobre 1835 « sujet très distingué ».

C'est même année 1835 il part en campagne pour trois ans sur la DIDON qui croise aux Antilles, sur la côte de l'Amérique, le golfe du Mexique, l'Espagne et le Portugal. Au cours de cette campagne, en décembre 1837 il sauve la vie d'un gabier. N'étant encore qu'élève il ne peut être décoré pour cet acte de bravoure, mais il est cité dans le « Moniteur de la flotte ». Il s'expose par deux fois pour aller au secours de marins tombés à la mer. Il est embarqué un certain temps aux Antilles sur la frégate l'ASTREE. Atteint de la fièvre jaune, il rentre sur la GIRAFE, où il reste jusqu'en 1839 en croisière au Sénégal, à Cayenne et aux Antilles.

Nous le trouvons ensuite comme enseigne sur la frégate LA BELLE POULE, puis sur le vaisseau LE GÉNÉREUX, sur la frégate d'instruction LA VENUS, puis sur l'IPHIGÉNIE de 1841 à mai 1846. Étant sur ce navire le 4 décembre 1845 il est cité dans les lettres suivantes : « A la suite d'un déménagement entraîné des hommes pour s'emparer des lambeaux de la voile qui allait faire casser la vergue sur eux, prit leur tête »...

Entre-temps, il avait été recommandé à plusieurs reprises et par diverses personnalités, notamment le député de la Manche Bonnemais et le commandant de la frégate d'instruction, capitaine La Guerre. Il passait ainsi lieutenant de vaisseau en janvier 1845.

En octobre 1845 il demande l'autorisation d'épouser Sophie, Antoinette, Claire Le Fournier, fille de l'imprimeur de Brest. Cela ne l'arrête nullement dans sa carrière. En effet, vers cette date ses états de service soulignent le fait que de 1832 à 1847 il n'a jamais pris de congé. De 1846 à 1848, il sert sur le JEMMAPES, puis il est cité dans le VALMY de 1848 à 1852 dont il est nommé commandant en juin 1851. En 1850 il demande à avoir pour port d'attache Brest. Il est décoré de la Légion d'honneur le 11 novembre 1854.

Peu après cette nomination il perd sa première femme, qui meurt à Lambézellec (faubourg de Brest à cette époque) lui laissant une fille Marie, laquelle épousera plus tard un officier de marine, Jules Chaperlier, qui parvint au grade de capitaine de vaisseau et dont les fils firent carrière aux Affaires étrangères et dans l'administration coloniale.

De 1849 à 1852, il est sur LA THÉTIS (école des mousses).

En février 1852 le commandant La Guerre le demande pour son Etat major sur la JEANNE D'ARC, où il est second le 11 mars de la même année.

Vers cette époque (24 août 1853) il est blessé sur LA CONETTE qu'il commande : la rupture d'un grelin lui démonte l'épaule et lui fracture le bras droit, cela sous les yeux du vice-amiral Trehouart qui avait fait les deux campagnes de la RECHERCHE avec Eugène Méquet en 1835-36, voir p. 21. Les médecins prévoient que la guérison est une question de temps. On peut supposer que c'est ce grave accident qui le conduisit à se refaire un foyer, étant donné qu'il a une fille en bas âge. Il demande l'autorisation d'épouser Camille Gouye, fille majeure du capitaine de frégate Michel Gouye, décédé en 1848. (Voir note 15).

Il reprend alors une carrière très active (35). Nommé capitaine de frégate au choix à l'âge de 38 ans (8 mars 1854) il est désigné comme second du TAGE le 21 mars 1854, alors que la Question d'Orient préoccupe la France comme l'Angleterre. Cet embarquement ne devait se terminer qu'à la fin de 1855, après une navigation des plus pénibles qui devait affecter la santé de ce robuste marin. On se souvient que des flottes anglaises et françaises étaient déjà mouillées à l'entrée des Dardanelles le 13 juin. Mais pendant ce temps une autre flotte française était aussi en mer dans la Baltique. De cette flotte faisait partie le TAGE, vaisseau de deuxième rang — 100 canons — commandé par le capitaine de vaisseau Jean-Jacques Louis Febvre et en second par Charles Méquet. Cette flotte était partie de Brest le 20 avril, était arrivée le 27 avril à Deul (à quelques milles au nord-est de Douvres) où elle mouilla sur la rade des Dunnes, après avoir essuyé une grave tempête. LE TAGE, avec L'INFLEXIBLE, LA VIRGILIE, etc... faisait partie de l'escadre Parseval Doctère qui, partie de Deul, eut une navigation très pénible pour arriver à Kiel le 30 mai. Les navires avaient été en réalité de calme en calme, avaient dû mouiller plus de quatre fois. Une fois dépassé Kiel, la flotte qui venait déjà de faire 300 milles passa le Belt en bon ordre, et, de conserve avec l'escadre anglaise se trouvait le 11 juin à l'entrée du golfe de Finlande entre Sveaborg et Revel. Pendant la période suivante les deux escadres alliées opérèrent des reconnaissances au mouillage de Barosund à quelques lieues d'Helsingfors, puis poussèrent vers Cronstadi, dont elles s'approchèrent à 2,5 milles (un peu moins de 5 km). Puis, après le bombardement de Bomarsund, dans l'île d'Åland, par l'escadre anglaise, et le débarquement du corps français commandé par Baraguay d'Hilliers au début de juillet — vraisemblablement appuyé par l'escadre Parseval. La flotte devait revenir à l'autonomie. Le 18 octobre elle passait à Nyborg et était attendue à Cherbourg au début de novembre et y arriva le 27 sous les ordres du capitaine de vaisseau Bosse. Le capitaine de frégate Charles Méquet devait en prendre le commandement le 2 décembre et partir pour Marseille afin d'organiser le transport de troupes et de matériel pour la campagne de Crimée. LE TAGE passait le détroit de Gibraltar le 24 décembre 1854 et se trouvait au mouillage à Alger le 2 janvier 1855, après avoir subi une violente tempête le 30 décembre.

Puis commence une navigation pour ainsi dire ininterrompue jusqu'à la fin de 1855. Au début de février LE TAGE est à Millo d'où il repart le 26 avec LA GIRAFE. Il passe à Constantinople où il est pris en remorque par le DARIEN. Arrivé à Kamiech le navire est forcé de jeter l'ancre à un endroit que l'amiral ne jugeait plus sûr. Le CAPFABELLI remorque LE TAGE jusqu'à l'entrée de la baie de Kagatch ; au cours de cette opération le navire vint échouer sur la pointe de LE TAGE en Heuressement le fond n'y était pas assez sûr pour mettre LE TAGE en danger car, le vent passant au nord-ouest, il aurait pu en résulter une situation très grave. Tous les moyens de l'escadre furent mis en œuvre et on réussit bientôt à remettre à flot LE TAGE sans dommages. Le 20 février LE TAGE n'est plus à Kamiech, mais y est de nouveau le 24 février. Il repart de là au début de mars. Le 1^{er} avril il est à Alger d'où il repart le 4 pour Constantinople avec des troupes. Cette navette se continue au cours des mois suivants. Il est à Toulon le 1^{er} mai et en repart le 24 pour Constantinople, puis pour Kamiech d'où il repart pour Cons-

(35) J'entends encore ma grand-mère me dire que, pendant toute la durée de son mariage, c'est-à-dire juste 10 ans, son mari n'avait au total passé chez eux que la valeur d'une année complète. Je ne sais pas si elle se trompe, mais elle a raison de sa vie. Charles la passa à l'hôpital.

l'antimople le 1^{er} juillet. Il reste une dizaine de jours et regagne Toulon le 3 août. Il est de nouveau à Constantinople en septembre.

Le « Moniteur de la Flotte » ne donne plus de nouvelles du TAGE pendant un certain temps ; il semble que le navire ait été pris dans une tempête extraordinaire. Vers le 20 novembre la frégate à vapeur L'ULLOA annonce avoir vu LE TAGE à 35 lieues au large de Lisbonne. C'est vraisemblablement vers ce moment que LE TAGE est complètement démâté et que son capitaine réussit, au prix d'efforts surhumains, à ramener son navire à Brest avec une voilure de fortune. Cet exploit allait valoir à ce manœuvrier extraordinaire la rosette d'officier de la Légion d'honneur. La proposition faite à ce sujet souligne que le capitaine de frégate Charles Méquet commandant le TAGE a fait 24 ans effectifs de service, dont 22 ans à la mer.

Cependant ces deux ans, ou presque, de navigation épuisante amènent ce marin à demander un certain répit, étant donné la fatigue causée par le démantèlement du TAGE. Ce répit ne fut pas de longue durée puisque nous le voyons commandant le brick LE GENIE et chargé d'une mission particulière sur la Côte orientale d'Afrique et dans la mer Rouge (une tradition orale indique un contact de caractère diplomatique avec l'Imam de Mascate sur la mer d'Oman) (36). Il reçoit des félicitations officielles en janvier 1859 sur la façon dont il a effectué sa mission. En 1858 il a déjà été proposé pour capitaine de vaisseau, mais se voit obligé de demander un congé de convalescence de 3 mois. Ce congé écoulé, il se voit confier une tâche très particulière : le commandement du vaisseau pénitencier l'HERCULE, où étaient détenus les forçats de la marine (37). Il occupe ce poste, lequel n'était probablement pas de tout repos, jusqu'au 21 mars 1861, où l'on éprouve, semble-t-il, des difficultés à le remplacer. Cependant il commande en 1861 le CATON corvette à vapeur. A la fin de la même année il passe capitaine de vaisseau et prend son poste sur le SOLFERINO.

Sa santé va en se détériorant et le 12 mars 1862 le Préfet maritime, rappelant que M. Méquet a repris son service pour l'armement de la frégate cuirassée SOLFERINO le 10 mars, fait savoir au ministre de la Marine que, le 11, à la conférence du mardi des capitaines à la Préfecture Maritime... en sortant, Charles Méquet est allé chez l'amiral La Guerre... s'est plaint de son état de santé... le lendemain il a écrit une longue lettre disant que son énergie l'abandonne.

Le 30 mai 1862, le Conseil de santé certifie que le malade « a eu deux accès de fièvre pernicieuse apoplectiforme, présente encore un peu d'embarras dans la parole et des douleurs dans le côté gauche de la tête... » (38).

Ce devait être la fin, puisque la mort le terrassa six mois après, le 13 janvier 1863, alors qu'il venait d'entrer dans sa 47^e année.

(36) D'après le Moniteur de la Flotte du 4 avril 1858, à Aden le *Genie* a pu venir en aide au *Wykom* *Castle* qui, parti de Liverpool depuis 5 mois, manquait d'eau pour aller à Bombay.

(37) Tradition orale de mon père qui avait gardé un souvenir enchanteré de ses promenades à bord de l'HERCULE. Il y aurait appris à nager grâce à un forçat qui le tenait au bout d'un solide cordage. Mon père avait alors 5 ans.

(38) Encore par tradition orale : Charles Méquet avait eu certains troubles après une incoelation dans la Mer Rouge, donc quelque 5 ans avant sa mort. Dans les derniers temps de sa vie, un de ses amis avait remarqué que ce joueur de whist, d'une force peu ordinaire à ce jeu, avait depuis quelque temps des « blancs » incompréhensibles.

Amédée, César MEQUET est né le 31 mars 1832 à Agon (Manche), donc au berceau de la famille. Il était le troisième garçon et le sixième enfant de Charles-Joseph : Charles était son aîné de 16 ans et le second garçon, Edouard, avait déjà 11 ans de plus qu'Amédée. Sa mère, née Heber, avait 39 ans à la naissance de ce dernier enfant.

Je suppose qu'Amédée fit ses études primaires à Agon même où les écoles étaient justement situées près du hameau le Méquet. Son père avait la son domicile depuis 1816 au moins. Amédée fit ses études secondaires au collège d'Avrillé en 1842, puis trois quarts de bourse en 1844 et il eut une demi-bourse en 1842, puis trois quarts de bourse en 1844 et enfin une bourse entière en 1846 ce qui indique que c'était un bon élève. Il échoua au concours de l'Ecole navale en 1847 et 1848. Il avait alors tout juste 16 ans. Etait-ce à cette époque l'âge limite d'admission ? C'est probable, ce qui expliquerait que, pour pouvoir se présenter encore au concours, il dut faire de la « pratique » comme *novice pilotin* sur le BEAUJON, capitaine Evers, qui fit le voyage Le Havre-Pernambouc et retour du 29 novembre 1848 au 24 avril 1849 (39).

Lors de sa demande d'inscription au concours, conformément à une ordonnance du 10 octobre 1848, Amédée joint un « ordre de retour » sur le BEAUJON, spécifiant qu'au retour dudit voyage il doit immédiatement se présenter à son quartier maritime, soit Granville. Cette demande est datée du 23 juin 1849, de la pension Jauffret, rue Culture Sainte-Catherine à Paris. Il est à noter qu'à cette époque, son frère Edouard donnait des leçons de mathématiques à ladite pension. Il est donc probable que le jeune professeur, récemment sorti de Polytechnique (40), « chauffa » son jeune frère, lequel fut admis au BORDA avec trois quarts de bourse, qu'un quatrième quart vint compléter en janvier 1851.

Une fois sorti du BORDA il reste à terre à Brest pendant un mois comme élève de deuxième classe jusqu'au 1^{er} septembre 1851. C'est alors que commence une longue série d'embarquements et de services au port. Lors de sa mise à la retraite dans le cadre de réserve comme contre-amiral en 1894 il aura totalisé 532 mois de service, dont 281 mois en mer (229 mois en paix et 52 mois en guerre).

Dans cette longue carrière — de 1849 à 1894 — je crois pouvoir distinguer deux périodes de longueurs à peu près égales. La première, celle de 1849 à 1872 est la carrière d'un homme jeune, solide, presque

(39) Je lis dans *La vie de Monet* par Portenot, qui cite le Bulletin officiel de la Marine de 1855 : « Le 9 août on arrête qu'il suffira aux candidats de justifier d'un embarquement de 12 mois... puis, le 10 octobre, facilité leur est accordée d'accroître par cet embarquement simple campagne au delà de l'équateur ». Et on fait Edouard Monnet arrive à celui qui devrait devenir l'un des chefs de l'impressionnisme un embarquement au concours de l'Ecole navale en 1848, après ce que Ferronnet au cours duquel il attrapa, pendant le carnaval de Rio-de-Janeiro et batta la fin du célèbre peintre.

(40) Edouard Méquet né en 1821, étant donné sa mauvaise vue ne prépara pas le Borda mais fut reçu à l'Ecole Polytechnique. Après sa sortie il fut détaché d'abord officier dans le corps des génies. D'après une lettre de son père vérificateur sonner à cause de sa mauvaise vue. En tout cas il fut un bon professeur à la pension Jauffret. Plus tard, après le coup d'Etat de décentralisations supérieures le Polytechnique de Zurich. Il prit sa retraite pour des raisons de santé (mauvaise vue) en 1870, le 9 novembre 1857, y a longtemps combattu naval (il faut l'annuler des deux jambes) fut élevé à la croix de la Légion d'honneur par le célèbre amiral anglais Sydney Smith.



Amédée-César Méquet
Contre-Amiral
Commandeur de la Légion d'honneur
1832-1907

constamment en mer, dans des régions où le service exige une grande résistance physique. Dans la seconde période il a dépassé la quarantaine et commence à ressentir les effets physiques de ses campagnes. C'est à ce moment qu'il se décide à fonder un foyer. Malgré un état de santé de moins en moins satisfaisant il reste toujours actif et sert encore pendant 22 ans, souvent dans des postes où ses qualités de manoeuvrier et d'insu-
périeur sont particulièrement appréciées.

Voyons cela de plus près. Sorti du Borda en 1851 il embarque immédiatement sur LE CHASSEUR où il restera de septembre 1851 à mai 1853... Pendant ces quatre années, dont près de deux pendant la campagne de Crimée, il est considéré comme réunissant les qualités qui procurent un très bon officier. Il fait preuve de courage et participe au sauvetage de 2 hommes tombés à la mer (1851). Enseigne depuis février 1853, après avoir passé trois semaines sur LA SAONE, puis sur L'ECLAIR DOGNE, il recommence une campagne de guerre, passe sur LE PRINCE jusqu'en avril 1856. Puis il est sur LE LABRADOR et sur LE PRINCE JEROME en 1857. Ses notes font voir qu'il est « encore très jeune de caractère... bon officier, s'il veut travailler ».

En 1858, sur LE CORMORAN, il se signale par son énergie et sa résistance physique. Voici comment s'exprime son commandant :

« Pour notre démalage, il a été d'un courage surhumain en montant dans la grande hune dès le commencement et y restant jusqu'à la fin pour diriger le travail des hommes, très difficile et pénible, surtout au milieu de la nuit. Pendant tout ce temps les mouvements de rouls étaient si forts que plusieurs hommes se sont évanouis dans la grande hune ».

Il est certain qu'Amédée avait dû être électrisé par la glorieuse manœuvre de son aîné Charles ramenant LE TAGE à Brest avec une maturité de fortune à l'automne 1855.

Toujours est-il que, dès cette époque, on peut pressentir qu'il doit aller loin dans sa carrière. Quelques mois plus tard son commandant reconnaît qu'il a une forte santé... que c'est un bon manoeuvrier, un bon observateur et un bon calculateur... toutes appréciations que confirme le Prêtel maritime de Toulon : « Officier plein de courage et de dévouement, que je connais sous les meilleurs rapports ». Et il continue de donner toute satisfaction, tant sur le SUPPREN que sur le CASABLANCA. Il passe lieutenant de vaisseau en août 1861 et embarque sur LA SURVEILLANTE. Il fait alors campagne sur les côtes d'Amérique du Sud.

Il se produit probablement à ce moment une certaine friction avec des supérieurs (civils ?), comme ce sera de nouveau le cas en 1881 (voir plus loin) car le Gouvernement de la Guyane estime « Qu'il (Amédée) manque de ces qualités qui font aimer la supériorité du grade et de commandement. Ce défaut, du reste, tient à sa grande ardeur ». Il est vraisemblable qu'Amédée avait dû quelque peu « ruer dans les brancards ».

En 1863, après trois ans de mer, il revient à Brest en juillet et reprend la mer sur LE LOUIS XIV pour une vingtaine de mois. Il a alors dépassé de peu la trentaine et se voit accorder la Légion d'honneur en 1865. Il monte alors sur LE MONGE pour une dizaine de mois dont 8 en mer et en temps de guerre. Son commandant le tient pour « un homme plein de vigueur, d'intelligence et de dévouement. Il dirige parfaitement l'équipage qui est animé du meilleur esprit ».

En juin 1866 il passe sur la CANONNIERE 33 où l'on estime qu'il fera un bon commandant. Il est lieutenant de vaisseau de première classe en mars 1866. Toujours en mer, par temps de guerre, il prend le commande-

ment de la canonnière LE BOURDAIS où il « a montré du courage et de la résolution dans le Cambodge ». Une fois finie, en juillet, la campagne de guerre, il passe sur l'ORNE, puis sur l'ALBATROS et revient à Brest et Lorient pour cinq mois.

Il embarque une année sur le DU CHAYLA (avril 1868, mai 1869) sur l'ARDECHE et la CREUSE, et la FLAMME, de novembre 1869 à juin 1871. Il est ainsi en mer en temps de guerre du 19 juillet 1870 au 7 mars 1871, mais dans la division navale des mers de Chine. C'est alors que s'offre à lui de faire preuve de ses capacités de marin, voire de diplomate au petit pied. Il ressort des rapports à ce sujet qu'il fut :

« Le premier entré dans le Peï-Ho, après le massacre de Tien-Tsin : il a rassuré la population et imposé aux Chinois par son attitude calme et résolue, par les sages mesures qu'il a prises immédiatement ».

Le Contre-amiral gouverneur de la Cochinchine écrivait dans une lettre de juin 1871 :

« C'est probablement à son initiative hardie, à la résolution avec laquelle il est entré dans Peï-Ho, malgré des avis contraires (c'est moi qui souligne), des les premières nouvelles des massacres de Tien-Tsin que l'humanité doit de ne pas avoir eu d'autres malheurs à déplorer en ce point de l'Extrême-Orient »...

Plus chaleureuse encore est la réaction de M. de Rochehouart, chargé d'affaires en Chine à l'époque. Il écrivait officiellement en novembre 1872 :

« Il sut, tout en montrant aux Chinois qu'il pourrait les maintenir avec les forces dont il disposait, agir avec la prudence qu'exigeait notre position délicate à Pékín et résister aux entraînements si naturels en présence des cadavres de nos combattants et des ruines fumantes de nos établissements ».

Tout cela baïa vraisemblablement sa nomination au grade de capitaine de frégate le 26 décembre 1872, à l'âge de 40 ans (son frère Charles l'avait été à 38 ans et son cousin Eugène, à 40 ans).

Mais ces campagnes d'Extrême-Orient n'avaient pas été sans ébranler sa santé. Déjà en 1867, à 35 ans, il lui avait été accordé pour gastralgie, vomissements bilieux, accès de fièvre... un congé de maladie de 3 mois à solde entière, puis une prolongation d'un mois à 2/3 de solde. Après la campagne dans les mers du Sud avec le DUCHAYLA, souffrant de rhumatismes articulaires contractés en Cochinchine et aggravés par le climat austral, il avait dû regagner la France et prendre les eaux de Bagnères-de-Luchon. En 1871, retour d'Indochine sur le FLEURUS, il avait de nouveau un congé de 3 mois à solde entière.

Après son mariage en 1872 avec Mlle Marie Thoyot, il alla, comme second, faire, sur LA CLORINDÉ, une campagne de 20 mois dans la mer des Indes, ce qui l'obligea des son retour, atteint d'anémie profonde, à prendre deux congés de 3 mois à solde entière jusqu'en décembre 1874. Pendant un peu plus de 2 ans il est en poste à Paris. En 1875, il est fait officier de la Légion d'honneur. Rappelé à Rochefort, puis à Brest pour commander le PHOQUE (lequel n'avait pu regagner Rochefort à cause d'un temps épouvantable, ce qui provoqua un télégramme comme quoi Amédée n'aurait pas rallié son poste à la date prévue), puis l'ARGUS de février 1877 à février 1879. On lui confiait ainsi l'Ecole de pilotage. Il accomplit sa mission avec le plus grand succès dû surtout à sa passion

de la navigation. Voici ce qu'on lit dans un rapport sur les examens de l'Ecole de pilotage en août 1878 :

« ...Précédemment, en 8 ans et demi l'Argus n'a compté que 667 heures de marche par an... en 18 mois, avec lui, 1.423 heures par an... et parcouru ainsi 14.000 milles... Il a réussi à obtenir pour l'instruction théorique, au lieu de la vieille Tour St Nicolas (La Rochelle) une maison d'octroi abandonnée... Tout le mérite en revient au commandant Méquet... Il serait désirable que son commandement lui fût prolongé, de façon à lui confier l'organisation du nouveau bâtiment... il s'est déjà acquis tous les droits à une décision qui sera si favorable au service, au bien de l'institution des pilotes brevetés.

De février 1879 à octobre 1883, il est à terre, à Paris, Brest (majorité générale) et à Cherbourg, où il est proposé pour commander la Division des équipages de la flotte après sa nomination comme capitaine de vaisseau en août 1881. A cette date se place un fait qui rappelle l'incident de la Guyane en 1862. Il lui est reproché d'avoir des vues étroites. Il reçoit un « blâme sévère du Ministre... pour s'être permis d'apprécier et de critiquer les ordres du Préfet maritime concernant l'envoi d'une corvée de marins à bord de la FLANDRE pour y effectuer des déplacements de canons »...

L'année suivante on estime qu'il est... « un peu trop pointilleux en service, surtout à l'égard de ses chefs »...

Bien qu'il ait fait partie du Conseil de perfectionnement de l'Ecole du Génie maritime en 1881 et 1882, il ne faut donc pas s'étonner si, malade son état de santé il reprend de nouveau la mer sur le croiseur LA PEROUSE d'octobre 1884 à août 1886 (dont 6 mois de campagne de guerre) et ses supérieurs le qualifient alors « d'excellent, des plus solides »...

En débarquant du LA PEROUSE il a de nouveau un congé pour maladies contractées en Extrême-Orient et à Madagascar. A la fin de ce congé il embarque sur le DUGUESCLIN, puis sur LA BRETAGNE (navire-école ?) en rade pendant deux ans. A cette date, 9 novembre 1890, il est nommé contre-amiral et major-général à Lorient. En 1892 on signale « qu'au début il a été en rivalité avec le chef d'Etat-major, mais que les relations sont devenues normales »... En outre on insiste sur ce que « son état de santé est détestable ».

En 1894 il est mis à la retraite (il a 62 ans) avec une pension de 8.000 francs et il fixe sa résidence à Lorient. Il devait y vivre jusqu'à 75 ans et mourir à l'hôpital de Brest en 1907.

Genève, décembre 1962

Gustave MEQUET