



LE VOYAGE

*Le voyage autour du monde
de Lord George Anson
dans les années 1740 à 1744*

DU

*Envoyé par la Couronne Britannique
dans les mers du sud à la tête
d'une escadre de 8 vaisseaux.*

COMMODORE ANSON

Christian Perrissin & Matthieu Blanchin



LE VOYAGE DU COMMODORE ANSON

VOYAGE AUTOUR DU MONDE
FAIT DANS LES ANNÉES MDCCXL, LI, III, IV. PAR GEORGE ANSON,
COMMANDANT EN CHEF D'UNE ESCADRE ENVOYÉE
PAR SA MAJESTÉ BRITANNIQUE
DANS LA MER DU SUD.



Futuropolis

Au printemps 1713, la France et l'Espagne signent à Utrecht un traité de paix avec l'Angleterre qui met fin à la guerre de Succession d'Espagne⁽¹⁾. Ce conflit, qui a impliqué l'Italie, l'Autriche, la Prusse et les Provinces-Unies, a été meurtrier et ruineux pour l'Europe, et les rapports de forces s'en trouvent bouleversés.

L'Espagne, affaiblie et appauvrie, devient une puissance de second ordre et ne cherche plus qu'à préserver son empire colonial.

La France reste la grande puissance politique, démographique et militaire du continent, elle possède aussi un vaste domaine outre-mer, mais elle n'est plus la première place financière, supplantée par l'Angleterre.

L'Angleterre, portée par une économie florissante et un système fiscal performant, est en train de s'imposer sur les mers grâce à sa Royal Navy. Elle s'affirme désormais comme l'une des puissances majeures d'Europe et compte étendre son influence dans le monde.

Une première victoire – commerciale – est remportée à Utrecht avec l'obtention de l'asiento, droit qui ouvre le monopole du commerce avec les colonies espagnoles. Le gouvernement anglais en confie la gestion à la toute-puissante South Sea Company qui s'en frotte les mains. Avant de déchanter : l'asiento, sévèrement contingenté, n'autorise la venue dans les ports de Nouvelle-Espagne que d'un seul vaisseau marchand par an, *el navio de permiso*. Les milieux d'affaires britanniques exigent l'ouverture des colonies au libre-échange permanent, ce que Madrid refuse catégoriquement.

À l'été 1739, les Tories⁽²⁾ de la Chambre des communes font pression sur le ministre whig⁽³⁾ Robert Walpole pour déclarer la guerre à l'Espagne, et ressortent pour cela une scandaleuse affaire vieille de huit ans : l'oreille de Jenkins. Le brick du capitaine Jenkins avait été arraisonné en 1731 par un garde-côte espagnol pour contrebande. Le contrôle dégénéra et le commandant espagnol en vint à trancher l'oreille de Jenkins. De retour en Angleterre, le capitaine porta plainte mais ne fut pas entendu.

En août 1739, le parti Tory profite de l'affaiblissement politique de Walpole pour inviter Jenkins à la Chambre des communes. Lorsque celui-ci exhibe son oreille, conservée dans un bocal de formol, les lords, indignés, déclarent qu'il s'agit bel et bien d'un *casus belli*.

(1) Guerre déclarée à la suite de l'acceptation par Louis XIV de la couronne d'Espagne pour son petit-fils Philippe d'Anjou

(2) Parti conservateur favorable à un pouvoir royal absolu

(3) Parti libéral qui soutient un parlement fort

(4) Appelée guerre de l'Asiento en Espagne



Dès octobre, une escadre de six vaisseaux, commandée par l'amiral Vernon, quitte la Jamaïque pour attaquer Porto Bello (dans le golfe du Mexique), lieu de stockage des métaux précieux en provenance des mines du Pérou avant leur transfert vers l'Espagne. Le butin trouvé n'est pas à la hauteur des espérances mais la destruction de Porto Bello déclenche l'euphorie générale dans tout le Royaume-Uni. La guerre de l'oreille de Jenkins⁽⁴⁾ est déclarée.

Pendant que Vernon est occupé à réunir une puissante flotte pour assiéger la richissime place forte de Carthagène des Indes, une autre expédition se prépare dans le plus grand secret à Portsmouth, en vue de ruiner les ports espagnols de l'océan Pacifique...





NOS SOURCES

Le voyage du commodore Anson fut relaté par le chapelain du HMS *Centurion*, Richard Walter, dont le livre *A Voyage Round the World in the Years 1740-44* parut en 1748 et connut un énorme succès dans toute l'Europe.

Au tout début des années 1970, on retrouva le journal de bord que tint l'un des officiers du *Centurion*, le lieutenant Philip Saumarez. Il s'agissait de quatre carnets oubliés depuis des lustres au fond d'une vieille armoire de la demeure ancestrale des Saumarez. Ce précieux document fut publié en 1974, sous le titre *Log of the Centurion*.

Ces deux ouvrages, auxquels vient s'ajouter l'unique biographie consacrée à George Anson – *The Life of George Lord Anson* de Sir John Barrow (1839) –, constituent nos principales sources de documentation.

CHAPITRE PREMIER

Le contexte stratégique et l'équipement de l'escadre à Spithead jusqu'à son départ de Sainte-Hélène.



*Instructions pour notre fidèle et bien-aimé George Anson
Esq. Commandant en chef de nos vaisseaux conçus pour être envoyés
dans les mers du Sud d'Amérique.*

*Le 31 janvier 1740, dans la 13^e année de notre règne,
George K.*

*Alors que Nous avons jugé nécessaire de déclarer la guerre au roi d'Espagne,
il a été décidé de Vous confier le commandement de nos vaisseaux, en vue de procéder
à la mission décrite selon les instructions suivantes...*

*1 - Dès que Vous aurez embarqué 500 hommes de nos forces terrestres,
venant en complément des équipages des vaisseaux, Vous appareillerez sans délai
pour les mers du Sud en passant par le cap Horn.*

*2 - Lorsque Vous arriverez au large de la côte pacifique d'Amérique,
Vous devrez faire tout votre possible pour nuire aux possessions espagnoles en abordant,
nauffrageant, brûlant tous les vaisseaux que Vous rencontrerez...*

*3 - Dans le cas où Vous jugerez possible de prendre par surprise
une ou plusieurs villes de la côte Vous déploierez vos forces terrestres
ainsi qu'une partie des équipages, armés pour la circonstance des armes légères
qui auront été mises à bord des navires sous vos ordres.*

Liste de nos vaisseaux

*HMS Centurion 60 pièces,
HMS Gloucester 50,
HMS Severn 50,
HMS Pearl 40, Wager 28, Tryal 8
ainsi que 2 pinques de ravitaillement*



Depuis son départ de Londres, un peu avant le lever du soleil, le capitaine Anson relisait ses Instructions pour la troisième fois consécutive.

Anson connaissait chaque ligne, chaque mot des 8 feuillets que le Premier Secrétaire d'Etat aux Colonies venait de lui remettre.



Après le pillage des villes du Chili et du Pérou, qui regorgeaient de l'or et de l'argent extraits des mines de la cordillère des Andes, on lui demandait de se diriger plein nord sur Acapulco ...



... pour capturer le fameux Galion Royal qui, à un certain moment de l'année, arrive de Manille ses cales pleines des marchandises de luxe produites en Asie, et qui se revendent à prix d'or dans les cours d'Europe.



Une fois ses vaisseaux remplis des trésors dérobés à l'empire colonial d'Espagne, Amron pourrait songer à rentrer par la route de son choix : le cap Horn d'ouest en est ou bien la traversée du Pacifique, et retour par le cap de Bonne-Espérance.



L'Amirauté attendait de son capitaine qu'il s'illustre autant, sinon davantage, que ses prédécesseurs élisabéthains, les corsaires Drake et Cavendish.

Amson savait que ses Instructions mêlaient des choses possibles et d'autres complètement irréalistes pour une escadre qui ne compterait que des vaisseaux de 4^e et de 6^e rang, et 1 sloop armé.

Mais le fait qu'on lui confiait le commandement d'une telle expédition le gonflait d'orgueil. Il se sentait porté par le souffle de l'Histoire.



Dans la Royal Navy, il avait la réputation d'avoir "the luck on his side", d'avoir toujours su mettre la chance de son côté. Il n'y avait aucune raison pour que cela ne dure pas. Aucune raison, vraiment ?



Il lui fallait bien admettre que toute cette entreprise n'avait pas commencé sous les meilleurs auspices.



Six mois plus tôt, il était encore question de deux escadres. L'une qui serait allée attaquer les possessions espagnoles de la côte sud américaine pendant que l'autre, celle d'Anson, se serait rendue en Asie par Bonne-Espérance pour piller Manille.



Mais faute d'équipages et de vaisseaux en nombre suffisant, on dut se résoudre à une seule expédition qui ferait le tour du monde.

Et c'est Anson - la - chance que l'Amirauté avait choisi pour conduire les opérations. De nouvelles instructions furent écrites, celles que le capitaine tenait enfin entre ses mains.



En ce 29 juin 1740, Anson rentrait à Portsmouth où étaient stationnés ses vaisseaux. En plus des 500 soldats qu'il devait embarquer, manquaient encore 300 matelots pour compléter ses équipages.

La veille, à Londres, le Premier Secrétaire d'État lui avait assuré que le Chef de la Flotte en personne était en train de se démener pour lui fournir les matelots manquants, et aussi qu'un régiment d'infanterie était sur le point de prendre la direction de Portsmouth pour embarquer à bord des vaisseaux.



Amson avait hâte de prendre le large, de retrouver cette vie en mer qu'il aimait tant. Et puis il n'avait plus de temps à perdre s'il voulait espérer passer le Horn dans les meilleures conditions possible, à l'été austral.





Un canot avec 2 rameurs me coûtera plus cher qu'un homme seul à la godille. Mais avec ce courant de surant, la différence vaut la peine.



Avirons.



Pour quel navire, Sir?



Le Centurion.

Le HMS Centurion, vaisseau de 4^e rang, avait été construit 8 ans plus tôt dans les chantiers de Portsmouth. Anson en avait pris le commandement en décembre 1737.



L'Amirauté envoya aussitôt le commandant et son navire croiser au large des côtes d'Afrique de l'Ouest pour protéger les flottes de commerce anglaises des corsaires français.



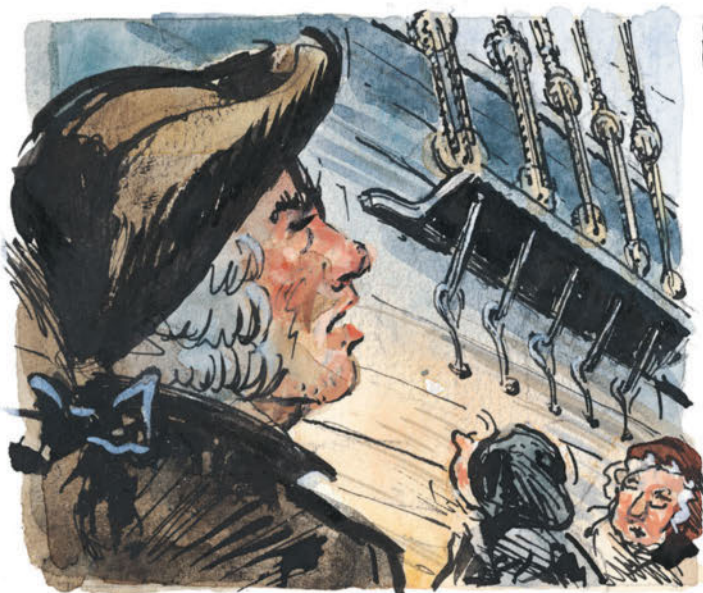
Puis Anson et le Centurion traversèrent l'Atlantique vers la Barbade.



Et c'est là que l'ordre de rentrer en Angleterre attendait Anson pour préparer sa nouvelle mission dans les mers du Sud.



Le capitaine aimait SON navire car c'était le SIEN ! Seules une cour martiale ou une loi du Parlement de Londres, ou encore la perte du Centurion, pouvaient l'en priver.





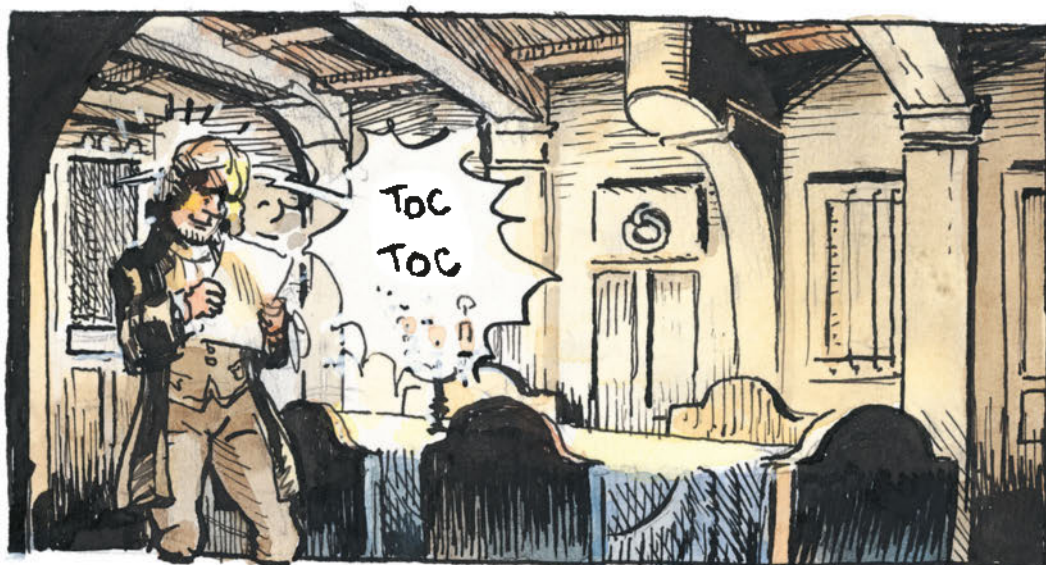


Une missive de l'amiral Norris*, très certainement...

...Qui devait SANS AUCUN DOUTE lui confirmer l'embarquement de tous les soldats et matelots encore manquants.



* Commandant en chef de la Royal Navy.



J'ai été reçu par le duc de Newcastle* et lord amiral Wager** était présent. Ils m'ont affirmé d'une seule voix qu'un ordre avait été dépêché à l'amiral Norris pour s'occuper de nos équipages.



* Qui n'était autre que le Premier Secrétaire d'État aux Colonies.
** Membre du Conseil de l'Amirauté.

Mais j'apprends à l'instant que Norris est sur le point de partir en mission !



Je savais qu'il préparait une sortie dans la Manche mais je n'en avais pas saisi toute l'urgence.



Bref, lui-même a toutes les peines du monde à compléter ses propres équipages, et n'a aucun homme pour moi, AUCUN !



Mais alors...
Que va-t-il se passer ?

Le remplaçant de Norris devra trouver une solution au plus vite. AU PLUS VITE ! Cela fait 6 mois que TOUT doit se faire au plus vite !!



Et pour les soldats qui devaient nous accompagner ?



Je suis sans nouvelles du colonel Bland.



Son régiment et 3 autres compagnies devaient rejoindre nos vaisseaux ces prochains jours, mais à Londres on n'a rien voulu me confirmer.



C'est la guerre, Richard... Vous aurez sûrement remarqué l'effervescence qui règne à Portsmouth depuis quelques temps.

Il me s'écoule pas un jour sans qu'on voie des dizaines de bateaux en mouvement! Je me sens aux premières loges. Lorsque ils envoient leurs couleurs et tirent leurs bordées de saluts, c'est... grandiose.



Hm... Bientôt, il ne restera plus que nos vaisseaux encaimés à fond de rade...



...Avez-vous dîné?

Non, pas encore.



POLWHEAL!



Richard Walter, âgé de 24 ans, était diplômé de Cambridge, et venait tout juste d'être ordonné prêtre de l'Église anglicane. Comment avait-il eu ce poste de chapelain du lieutenant ? Probablement à l'initiative d'Anson qui souhaitait la présence d'un compagnon de voyage.



D'expérience, Anson savait qu'il vaut mieux éviter pour un commandant d'avoir à trop parler avec ses officiers pour ne pas risquer dans les moments difficiles de se laisser aller à la confiance...

... savoir se limiter au strict service du bord.



Aussi, pour tromper la monotonie d'un aussi long voyage, la présence d'un jeune homme de bonne famille, cultivé et curieux de tout, serait un parfait antidote à la mélancolie.



Dans la première quinzaine de juillet, le capitaine Anson fut reçu par l'amiral Balchen, remplaçant temporaire de l'amiral Norris au cabinet du Chef de la Flotte.

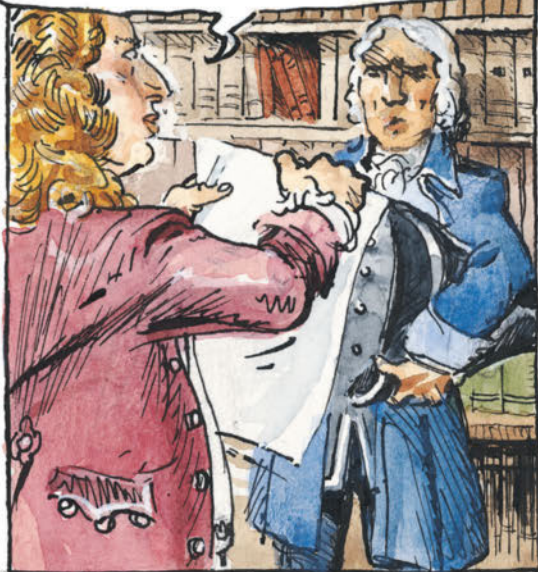


170?! Il m'en faut 800, amiral!

170, et pas un de plus: 32 hommes recrutés dans les villages de la côte et 37 autres qui débarqueront du Salisbury pour le Centurion.

Ce qui nous donne 69 matelots...

... auxquels viennent s'ajouter 98 soldats sous les ordres de 3 officiers du colonel Lowther.



Mais que sont devenus les 200 fantassins du colonel Bland et les 300 autres des compagnies de?!...



Le ministère de la Guerre a annulé le décret qui devait vous les attribuer.

Il n'y a plus aucun soldat de disponible dans tout le Royaume. Je suis désolé, mon cher Anson...





De vous à moi: qui, hormis l'amiral Wager et les représentants de la South Sea Company, soutient vraiment cette expédition?

Le Roi, le duc de Newcastle, moi.

Vous, George, bien sûr. Moi-même à votre place je n'aurais pas hésité. Mais...



... le cher Wager n'aurait-il pas surestimé ses appuis à l'Amirauté et monté un peu précipitamment une opération de trop grande envergure?



Que sont 4 vaisseaux de ligne de quatrième rang et 2 000 hommes pour une flotte en passe de devenir la toute 1^{re} puissance maritime?



Allons, vous connaissez autant que moi les véritables motivations de cette entreprise. Cheers.

Cheers.

Naturellement



... elles tiennent en 8 feuillets que le duc de Newcastle m'a remis il y a une quinzaine.

Certes



Il se dit que vos cales seraient surchargées de pacotille*, à hauteur de 15 000 livres, afin de commercer dans les comptoirs.



Des marchandises qui faciliteront les tractations pour l'avitaillement de l'escadre. Notre monnaie n'a pas cours dans les mers du Sud, l'ignorez-vous John?



C'est pour cette raison qu'on vous aurait contraint d'embarquer 2 agents de la South Sea Company? Craindrait-on que vous ne sachiez vous-même calculer au plus juste les coûts d'avitaillement de vos vaisseaux?



* Au sens premier du terme : marchandise qu'il était permis à ceux qui s'embarquaient sur un vaisseau d'emporter avec eux, afin de la négocier pour leur propre compte.

Anson n'ignorait rien du rôle qu'auraient à jouer ces 2 agents, dont la présence au sein de son escadre avait été exigée par l'amiral Wager. Sous prétexte de traquer leur cargaison contre des vivres, ils n'auraient d'autre but que de s'enrichir par un commerce avantageux au profit de la South Sea Company et de l'amiral Wager.



Mais il refusait de calomnier l'homme à qui il devait le tournant que prenait sa carrière. Car c'est l'amiral Wager qui l'avait rappelé de la Barbade pour participer à cette grande opération dans les mers du Sud.



À 42 ans, Anson avait déjà plus de 25 années de service, dont 16 au grade de capitaine.