



HAL
open science

Désinformations et contre-vérités. Le financement du navire la Victoire de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis

Patrick Villiers

► **To cite this version:**

Patrick Villiers. Désinformations et contre-vérités. Le financement du navire la Victoire de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis. *Revue d'histoire maritime*, 2019, 26, pp.73-86. 10.70551/QHQO5434 . hal-04954772

HAL Id: hal-04954772

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04954772v1>

Submitted on 18 Feb 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

Revue d'histoire maritime



26

Villiers – 979-10-231-1939-8

Financer l'entreprise maritime

Revue d'histoire maritime

26

Financer l'entreprise maritime

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2019
ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7
PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3
Introduction – 979-10-231-1935-0
Andreau – 979-10-231-1936-7
Haudrère – 979-10-231-1937-4
Martin – 979-10-231-1938-1
Villiers – 979-10-231-1939-8
Bonin – 979-10-231-1940-4
Giulianelli – 979-10-231-1941-1
Raflik – 979-10-231-1942-8
Chevalier – 979-10-231-1943-5
Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2
Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9
Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6
Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3
Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0
Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7
Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Financer l'entreprise maritime

DÉSINFORMATIONS ET CONTRE-VÉRITÉS.
LE FINANCEMENT DU NAVIRE LA *VICTOIRE* DE BORDEAUX,
PREMIÈRE EXPÉDITION DE LA FAYETTE AUX ÉTATS-UNIS

Patrick Villiers
Université Littoral-Côte d'Opale

La Fayette, dans ses *Mémoires*, présente complaisamment son premier départ pour l'Amérique et en donne la version suivante, reprise sans aucune vérification par la plupart des auteurs – on n'ose dire des historiens –, tant ils se sont recopiés les uns les autres sans la moindre vergogne, leur principal point commun étant de ne jamais avoir consulté les archives :

Les relations républicaines me charmaient, et lorsque mes nouveaux parents me ménagèrent une place à la Cour, je ne balançais pas à déplaire pour sauver mon indépendance. C'est dans cette disposition que j'appris les troubles américains ; ils ne furent bien connus en Europe qu'en 1776 et la mémorable déclaration du 4 juillet y parvint vers la fin de cette même année...

Il y aurait une thèse à écrire sur ce que La Fayette entend par république et idées républicaines. Le marquis ajoute ensuite :

À la première connaissance de cette querelle mon cœur fut enrôlé et je ne songeais qu'à joindre mes drapeaux. Quelques circonstances inutiles à rapporter m'avaient appris à n'attendre sur cet objet de ma famille que des obstacles, je comptais donc sur moi et osai prendre pour devise à mes armes ces mots : *Cur non* afin qu'ils me servissent quelquefois d'encouragement et de réponse.

Sileas Deane était à Paris [...] Il passait en sous-main pour l'Amérique de vieilles armes qui servirent un peu et de jeunes officiers qui réussirent mal, le tout expédié pour le compte de Monsieur de Beaumarchais. Voulant m'adresser directement à Monsieur Deane, je devins ami de M. Kalb, allemand à notre service [...] En présentant à Monsieur Deane, ma figure à peine âgée de 19 ans, je parlais plus de mon zèle que de mon expérience mais je lui fis valoir le petit éclat de mon départ et il signa l'arrangement.

Et La Fayette ajoute : « Le secret de cette négociation de mes préparatifs vraiment miraculeux. Famille, amis, ministre, l'espion français, l'espion anglais, tout fut aveuglé », mais il précise cependant :

Je dois beaucoup à Monsieur Dubois-Martin, secrétaire du comte de Broglie et au comte de Broglie lui-même dont le cœur après de vains efforts pour m'arrêter me suivit avec une tendresse paternelle [...]

Il fallait ensuite trouver de l'argent, acheter et armer secrètement un navire, tout fut exécuté avec promptitude...

74

Le marquis décrit ensuite complaisamment son voyage en Angleterre pour dissimuler son futur départ vers l'Amérique, répète à de nombreuses reprises que la Cour comme sa famille lui interdisent de partir pour l'Amérique et affirme que nul n'était au courant : « Je partis pour Bordeaux où quelques retards inattendus m'arrêtèrent encore. » Cependant il affirme avoir reçu des lettres de sa famille ainsi qu'une lettre de cachet de Louis XVI : « Défense d'aller au continent américain sous peine de désobéissance, injonction d'aller à Marseille, etc. », mais La Fayette, bravant sa famille et le roi, « pri[t] sur [lui] seul, les risques d'une évasion ».

Telle est la légende créée par La Fayette et son fils sur le départ pour les États-Unis. La Fayette, dans la préface des *Mémoires*, précise cependant que tout cet épisode est résumé à partir d'un entretien que le marquis accorda en 1828 à un écrivain américain, Jared Sparks. Le grand historien américain Gottschalk avait déjà mis à mal cette légende mais sans véritablement approfondir les aspects économiques¹. Depuis, il a été montré qu'il n'y a jamais eu de lettre de cachet expédiée par Louis XVI et que non seulement Sartine était au courant, mais qu'il avait signé des billets de congé pour les militaires qui accompagnaient La Fayette à bord de la *Victoire*. Dans son *La Fayette*, l'inspecteur général des Archives nationales Étienne Taillemite n'hésita pas à écrire que, dans ses *Mémoires*, « La Fayette avait sculpté sa propre statue » et, confirmant le propos de Gottschalk, que la réalité avait été bien différente mais sans entrer dans les détails. Les archives et particulièrement les archives notariales de la famille maternelle de La Fayette, les La Rivière, permettent de proposer une analyse du financement du voyage de La Fayette qui nous donne ainsi une tout autre version du voyage de La Fayette et de sa première expédition aux États-Unis.

Commençons par rejeter définitivement l'affirmation de La Fayette selon laquelle sa belle-famille – le duc d'Ayen, son beau-père, la duchesse d'Ayen-Aguesseau, sa belle-mère – et son épouse, née Adrienne Ayen-Noailles, auraient tout ignoré de son départ et s'y seraient opposés.

1 Louis Gottschalk, *Lafayette Comes to America*, Chicago, University of Chicago Press, 1935.

Les archives du château de La Grange-Bléneau possédées par la Fondation Chambrun contiennent en effet une lettre adressée par la duchesse d'Ayen à l'avocat Gérard, tuteur onéraire de La Fayette, qui est sans ambiguïté :

Nous avons reçu Monsieur de nouveaux avis qui ne nous laissent pas le moindre doute sur la nécessité d'assurer le vaisseau de Monsieur La Fayette et sur l'importance de ne pas perdre un instant [...]

Je joins ici une instruction détaillée. Vous y verrez que Monsieur le maréchal d'Ayen pense ainsi que moi-même qu'il est absolument nécessaire d'écrire à Monsieur de Basmarein par le courrier de mardi [...] Vous y verrez que la principale difficulté qui serait de trouver de l'argent est entièrement détruite puisque ces Messieurs se chargeront de l'avancer, ce à quoi ils ne peuvent se refuser.

En bas de cette missive, un post-scriptum signé par Adrienne mentionne :

Je n'ai rien ajouté Monsieur à la lettre de maman, vous sentirez aussi bien que moi toute l'importance qu'il est de ne pas manquer le courrier de demain et de ne pas exposer par là, Monsieur de La Fayette à perdre un capital de 150 à 200 000 Fr. dont nous serons alors assurés contre tout événement².

Non seulement cette lettre nous confirme que toute la belle-famille de Gilbert participait à son expédition aux États-Unis, mais elle nous donne le nom de l'armateur Reculès de Basmarein, que La Fayette oublie délibérément de mentionner dans ses *Mémoires*. Il est un oubli encore plus important. La Fayette ne rappelle pas qu'il est mineur et sous le contrôle d'un conseil de famille, minorité qui sous l'Ancien Régime va jusqu'à 25 ans. Il est d'ailleurs symptomatique, que quelques jours après son vingt-cinquième anniversaire, en septembre 1782, La Fayette achète un hôtel particulier et dans les mois qui suivent quitte l'hôtel particulier des Ayen-Noailles. Si La Fayette dispose librement de petites sommes pour ses dépenses personnelles, les dépenses liées à son entretien et à celui de son épouse, à ses domestiques et à la gestion de ses biens sont réglées, sous le contrôle du conseil de famille, par l'avocat Gérard qui nous a laissé une comptabilité particulièrement détaillée, comptabilité qui nous donne le train de vie de La Fayette et de son épouse, et qui dans le cas présent va nous permettre de mieux comprendre le financement de l'expédition de La Fayette. Mais auparavant, résumons brièvement l'origine de la fortune de La Fayette et les raisons réelles de son départ pour l'Amérique.

2 La lettre est reproduite dans Patrick Villiers, *L'Hermione. La Fayette Latouche-Tréville. Deux hommes et une frégate au service de l'indépendance américaine*, Nice, Ancre, 2015.

Si La Fayette naît à Chavagnac et se revendique le plus souvent comme auvergnat, sa fortune est pour l'essentiel composée de terres en Bretagne près de Saint-Brieuc et en Touraine, à Loches et Reignac notamment. Pour acheter son régiment de dragons, son père a contracté un riche mariage avec Julie de La Rivière, fille du très riche marquis de La Rivière et petite fille du comte de La Rivière, lieutenant général des armées du roi et commandant des mousquetaires noirs à Versailles. Si la dot de Julie n'était que de 100 000 livres entièrement dépensées pour l'achat du régiment, la mort brutale de ses deux frères fait de Julie l'unique héritière du marquis, qui fait venir Gilbert à Paris en 1768 pour y recevoir une éducation digne de son rang. La mort, le 3 avril 1770, de Julie de La Rivière, suivie le 12 avril par celle du marquis de La Rivière fait de Gilbert de La Fayette un des orphelins les plus riches de France. Sa fortune passe sous le contrôle d'un conseil de famille présidé par son arrière-grand-père, le comte de La Rivière et sa tante, Mademoiselle Du Motier de La Fayette. L'avocat d'affaires Gérard, moyennant la somme de 10 000 livres par an, est chargé de la gestion des biens.

De tout cela La Fayette ne dit pas un mot dans ses mémoires et passe complètement sous silence le rôle pourtant essentiel du comte de La Rivière. Depuis son plus jeune âge, La Fayette veut être un militaire comme son père et son oncle tous deux morts à la guerre. Bien qu'ayant cédé sa charge de capitaine lieutenant des mousquetaires, le comte obtient pour Gilbert une place dans ce corps d'élite le 9 avril 1771 : « J'eus l'honneur de passer une revue devant le roi, d'aller à cheval à Versailles en grand uniforme. » Mais surtout le comte, ami de la prestigieuse famille des Ayen-Noailles, organise le mariage de Gilbert avec Adrienne, la seconde fille du duc d'Ayen, fils du maréchal de Noailles et d'Anne-Louise-Henriette d'Aguesseau, petite fille du chancelier. Bien que ce mariage soit arrangé, Gilbert est adopté par sa belle-famille, particulièrement par sa belle-mère qui n'a pas de fils. Même s'il fréquente la plus haute noblesse et l'entourage de Marie-Antoinette, Gilbert veut être soldat plus qu'un courtisan. Le duc d'Ayen, en sa qualité de lieutenant général, fait entrer La Fayette comme lieutenant dans le régiment familial des dragons de Noailles, commandé par le prince de Poix, cousin germain du duc et dont le premier capitaine est le vicomte de Noailles, également beau-frère de La Fayette pour avoir épousé la fille aînée du duc de Noailles. Gilbert se donne pleinement dans cette carrière militaire et participe à toutes les manœuvres, notamment à celles qui ont lieu chaque année aux alentours de Metz et dont le gouverneur militaire est le comte de Broglie.

La carrière militaire de La Fayette semble ainsi toute tracée quand une réforme appliquée en juin 1776 par le ministre de la Guerre, le comte de Saint-Germain y met fin brutalement. Le ministre impose une diminution des effectifs de

l'armée française qui oblige les régiments à passer de deux compagnies à une seule et par conséquent de deux capitaines à un seul. Le 11 juin, La Fayette, capitaine en second du régiment de Noailles est « réformé », nous dirions aujourd'hui « réserviste » d'office. Il doit quitter le régiment et retourner vivre chez les Noailles et à la Cour. Or La Fayette veut rester militaire, ce que seul un engagement à l'étranger lui permettrait. Un seul terrain d'opérations paraît possible : combattre aux côtés des *Insurgents* américains, mais l'aide de la France à la révolte n'est pas encore officielle.

Dans ses *Mémoires*, La Fayette prétend avoir assisté à un dîner donné à Metz par Charles-François, comte de Broglie en l'honneur du duc de Gloucester, frère du roi d'Angleterre George III, auquel il aurait été invité avec les officiers présents à cette date. Le duc critiqua alors la politique suivie par le gouvernement britannique en Amérique du Nord et aurait prédit la victoire des *Insurgents*. Dans ses *Mémoires*, La Fayette prétend s'être aussitôt enflammé en faveur de la cause de la future république. Rien n'est moins sûr car La Fayette donne comme date août 1776, alors que le dîner s'est tenu le 8 août 1775. Cependant la date d'août 1776, un mois après sa situation de « réformé » correspond bien plus à sa décision de s'engager chez les *Insurgents*. En outre, c'est en 1776 que Louis XVI prend la décision de soutenir les *Insurgents*.

Le 29 février 1776, Beaumarchais adresse à Vergennes, ministre des Affaires étrangères, un mémoire devenu célèbre intitulé *La Paix ou la Guerre*. Le même mois, le comte de Broglie remet à Louis XVI un mémoire *Raisons de prendre part à la guerre*³. À la suite de ces mémoires et des rapports de Bonvouloir, Louis XVI, en Conseil des ministres, décide de soutenir les *Patriots* et de se préparer à une future guerre qui serait principalement sur mer. Le 22 avril, le roi accorde les crédits pour la modernisation de la flotte française et la construction de nouveaux navires sur quatre ans. En mai, Louis XVI accorde 3 millions de livres aux *Patriots* dont 2 millions à Beaumarchais, qui crée le 10 juin 1776 la firme Roderigue Hortalez & C^{ie} pour envoyer au Congrès armes, uniformes et munitions et négocier la vente d'autres armes contre l'achat de produits américains. Beaumarchais affrète aussitôt huit navires pour livrer 30 000 fusils, 100 000 cartouches, 200 canons, etc. Le secrétaire particulier du comte de Broglie, Guy-Martin Du Bois martin, présente le 17 juillet Silas Deane, l'envoyé du Congrès, à Vergennes. Le 15 août, Silas Deane écrit au Secret Committee pour annoncer qu'il commence à recruter des officiers français. Le lendemain, 16 août, Vergennes apprend par ses espions la déclaration d'Indépendance des États-Unis du 4 juillet mais cette déclaration n'est confirmée

3 Patrick Villiers & Jean-Pierre Duteil, *L'Europe, la mer et les colonies (xvii^e-xviii^e siècle)*, Paris, Hachette, 1997, p. 138-139.

qu'en novembre. Le 11 septembre, Silas Deane signe l'engagement controversé de Tronson du Coudray avec l'appui de Gribeauval, le grand réformateur de l'artillerie française. Louis XVI approuve secrètement.

78 Au cœur de l'engagement de la France aux côtés des *Insurgents* apparaît un personnage clé : le comte de Broglie, souvent sous couvert de son secrétaire particulier Dubois-Martin. Il est impossible en quelques phrases de résumer l'œuvre du comte de Broglie de 1763 à 1777 dans la préparation de la guerre contre l'Angleterre mais elle fut essentielle. Frère cadet du maréchal de Broglie, d'une intelligence supérieure, il fut repéré par Louis XV qui le nomma à la tête du « secret du roi », c'est-à-dire à la tête des services secrets français. Il y recruta Vergennes et Beaumarchais. Le comte de Broglie était un ennemi farouche de l'Angleterre et, dès 1763, sur ordre de Louis XV, il a dressé une cartographie des côtes de la Manche en vue d'un plan d'invasion, plan qui sera repris dans ses grandes lignes en 1779, lors du projet d'invasion de l'Angleterre. Gouverneur de Metz depuis 1774, il a pu juger La Fayette lors des grandes manœuvres annuelles de l'armée française en 1774 et 1775. De Broglie était aux côtés du père de La Fayette quand celui-ci fut tué à la bataille de Minden, en 1759.

On le sait aujourd'hui, de Broglie avait l'ambition, compte tenu de sa grande expérience militaire, politique et diplomatique, d'être nommé le généralissime de l'armée des *Insurgents*. À ce titre avec Beaumarchais et Silas Deane, il achète en octobre 1776 une cargaison d'armes et de munitions et affrète un navire : la *Seine*. Son but est de vendre la cargaison d'armes pour financer les dépenses de cette future campagne militaire. Il recrute également un état-major où figurent deux hommes essentiels : Jean de Kalb et François-Augustin du Bois-Martin, frère du secrétaire de de Broglie. C'est ce dernier qui a accueilli Silas Deane en juillet 1776, l'a conduit au château de Ruffec, chez de Broglie et lui a fait visiter les fonderies de canons du comte⁴. Officier au régiment de Port-au-Prince, il a une expérience de l'outre-mer et du commerce colonial. Jean de Kalb, né en Bavière en 1721, est passé très jeune au service de la France et a combattu sous les ordres du maréchal et du comte de Broglie, ses talents de militaire lui ont valu d'être nommé lieutenant-colonel en mai 1761. Anglophone, il a été envoyé en 1766, sur la recommandation de de Broglie, en mission d'espionnage aux États-Unis et à son retour est employé par les services secrets français et le comte⁵.

4 Étienne Taillemite, *La Fayette*, Paris, Fayard, 1989, p. 24.

5 Voir le remarquable article de Bernard Vincent, « Lafayette et la guerre d'Indépendance, neuf lettres inédites », *Sources. Revue d'études anglophones*, n° 16, 2004, p. 7-64.

Selon La Fayette, de Kalb l'aurait présenté le 6 novembre 1776 à Silas Deane, et le 7 décembre La Fayette, le vicomte de Noailles et Ségur auraient signé leur engagement pour les États-Unis ; toujours est-il que le 11 décembre, de Broglie précise sa mission à de Kalb : convaincre le Congrès de recruter « un personnage à qui il faut donner le pouvoir d'amener à lui ses instruments [les officiers] et de leur donner des grades ».

Le 14 décembre, l'*Amphitrite*, en présence de son armateur Beaumarchais, quitte Le Havre pour l'Amérique du Nord avec quarante-neuf officiers français dont Du Coudray et avec 6 132 fusils, 63 canons, etc. Cependant, le 17 décembre, l'ambassadeur anglais Lord Stormont ayant appris ce départ grâce à son réseau d'espions, exige de Sartine, le secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, que les autres navires de Beaumarchais : le *Romain*, l'*Andromède*, l'*Anonime* et la *Seine* soient bloqués au Havre. Or de Kalb et l'état-major de de Broglie devaient embarquer sur la *Seine*. De Broglie doit donc trouver un autre navire et être plus discret, d'où la nécessité de choisir un autre port. Il est presque certain que l'embarquement de La Fayette sur la *Seine* n'était pas encore prévu. C'est conséquemment à l'embargo de la *Seine* que La Fayette se trouvera aux côtés de de Kalb et de Dubois-Martin.

Les documents de l'amirauté conservés aux archives départementales de la Gironde ainsi que divers papiers privés permettent aujourd'hui d'affirmer que le voyage de la *Victoire* a été entièrement organisé par le comte de Broglie avec l'aide des services secrets de Louis XVI et notamment de Beaumarchais. Il fallait cependant protéger les intérêts du clan Noailles. Dans ses mémoires, La Fayette feint d'oublier que son mariage avec Adrienne de Noailles l'a fait entrer dans le cercle royal. Un frère du duc, le marquis de Noailles, est ambassadeur France à Londres, un autre, le duc de Mouchy, ex-comte de Noailles, est gouverneur de Bordeaux et du château Trompette où sont stockés les fusils destinés aux colonies et aux *Insurgents*. Le départ de l'état-major de de Broglie pour l'Amérique ne peut avoir été donné sans l'accord de Louis XVI. Le départ pour l'Amérique du neveu par alliance de l'ambassadeur de France à Londres pouvait provoquer une crise diplomatique. Il fallait donc imaginer une fable pour éviter cette crise, d'où l'envoi de Gilbert à Londres pendant que le navire la *Victoire* est acheté à Bordeaux. Là encore, la correspondance de La Fayette elle-même comporte des contre-vérités.

Ainsi, dans une lettre écrite à Londres le 9 mars, il avise le duc d'Ayen de son départ prochain pour l'Amérique, prétendant avoir déjà acheté le navire :

Vous allez être étonné mon cher papa de ce que je vais vous mander [...] J'ai trouvé une occasion unique de me distinguer et d'apprendre mon métier : je suis

officier général dans l'armée des États-Unis d'Amérique [...] En ce moment, je suis toujours à Londres attendant toujours des nouvelles de mes amis. Dès que je les aurai, je partirai d'ici sans m'arrêter à Paris j'irai m'embarquer sur un vaisseau que j'ai fretté et qui m'appartient. Mes compagnons de voyage sont Monsieur le baron de Kalb, officier de la plus grande distinction, brigadier des armées du roi et major général aux services des États-Unis ainsi que moi et quelques officiers excellents qui veulent bien partager mes aventures. Je suis au comble de la joie d'avoir trouvé une si belle occasion de faire quelque chose et de m'instruire. Je sais bien que je fais des sacrifices énormes et qu'il m'en coûtera plus qu'à personne de quitter ma famille [...] Votre tendre fils La Fayette⁶.

80

Sachant que la correspondance entre l'Angleterre et le continent était systématiquement dépouillée par la police anglaise, on comprend mal qu'une lettre qui n'est même pas protégée par un cryptage, et qui désigne de Kalb nommément, soit ainsi expédiée au duc d'Ayen. Mais surtout, à cette date, la *Victoire* n'a pas encore été achetée et La Fayette n'a pas encore mis d'argent dans l'expédition comme le montre le dépouillement de la comptabilité de son tuteur onéraire, l'avocat Gérard⁷. Dans ses *Mémoires*, comme dans toute sa correspondance, La Fayette oublie de mentionner qu'il est mineur et contrôlé par un conseil de famille⁸. Le dépouillement des archives notariales et de la comptabilité de l'année 1777 permet d'obtenir la chronologie exacte de l'achat de la *Victoire* et le nom des acheteurs.

Le 11 février 1777, alors que La Fayette s'apprête à partir pour Londres à l'invitation de son oncle par alliance Noailles, l'ambassadeur de France, François-Augustin Dubois-Martin écrit de Bordeaux au comte de Broglie qu'il a trouvé un navire auprès d'un négociant armateur, Jacques Reculés de Basmarein, pour 29 000 livres. François-Augustin, cadet de famille, n'a pas d'argent et c'est bien entendu le comte de Broglie qui paie. Le beau-frère de Dubois-Martin, Pierre de Larquier aurait apporté 3 000 livres tournois. C'est ce qu'affirme en s'appuyant sur ses papiers de famille M. Bernard de Larquier

6 André Maurois, *Adrienne ou la Vie de Mme de La Fayette*, Paris, Hachette, 1960, p. 68-69. Pour les rapports entre de Kalb et de Broglie, voir : Henri Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, t. II, 1886, t. III, 1892, t. II.

7 Archives nationales (désormais AN), minutier central, ET/LVIII/492. Voir notamment « Dépense, premier chapitre à cause des paiements faits au ci-après nommé pour l'acquit des engagements de Monsieur le Marquis de La Fayette depuis le dit jour 30 avril 1777 ». La première dépense est le paiement d'une lettre de change de 2 400 livres tirée le 12 avril à l'ordre de MM. Reculés de Basmarein et Raimbaux et C^{ie}.

8 Le rôle du conseil de famille et de la duchesse d'Ayen sont analysés dans : Patrick Villiers et Laurence Chatel de Brancion, *La Fayette. Rêver la gloire*, Saint-Rémy-en-l'Eau, Monelle Hayot, 2013, p. 62-78.

dans son ouvrage *La Fayette usurpateur du vaisseau « La Victoire »*⁹. La thèse de M. de Larquier est particulièrement convaincante malgré certaines erreurs notamment sur le naufrage de la *Victoire*. M. de Larquier n'a jamais publié les documents originaux qui viennent de fonds privés. Cependant la comptabilité de La Fayette qui se trouve déposée aux Archives nationales permet de confirmer cette thèse.

La Fayette part pour Londres le 11 février. Il découvre alors la mer pour la première fois. Au cours de la traversée de la Manche, il souffre d'un violent mal de mer. Gilbert connaîtra le mal de mer lors de chacune de ses traversées pour l'Amérique. Comme en témoignent les archives de l'amirauté de Bordeaux, la future *Victoire* se nomme en réalité la *Bonne Mère*, navire de 268 tx, appartenant à l'armateur Labat de Sérène. Probablement pour tromper les espions anglais très nombreux à Bordeaux, *La Bonne Mère* est d'abord vendue le 19 février à l'armateur Louis Lanoix. Ce dernier la rebaptise la *Clary* et la vend sous seing privé à Basmarein le 22 février, mais la vente n'est enregistrée avec le nouveau nom que le 7 mars. Basmarein, le nouveau propriétaire, déclare alors la renommer la *Victoire*. Tous ces changements de nom et ventes¹⁰ sont réalisés entre négociants et La Fayette ne peut y avoir pris la moindre part. Au passage le prix passe de 25 500 livres à 29 000 livres¹¹. Dubois-Martin loge à Bordeaux chez les Nairac, négociants très connus.

Rappelons qu'à cette date, selon l'ordonnance de 1681, seul un armateur peut armer un navire et doit déposer une forte caution l'obligeant à faire le retour du navire dans le port de départ. En revanche, l'armateur peut vendre tout ou partie du navire comme le montrent les registres propriétés dont certains existent encore dans les archives. C'est donc Basmarein qui recrute l'équipage et le capitaine Boursier. Le rôle d'équipage a malheureusement disparu.

La maison Basmarein, Raimbaux et C^{ie}, était en relations d'affaires avec Beaumarchais et va armer cette même année pour l'Amérique deux autres navires, la *Duchesse de Mortemart* et le *Meulan*. En dix-huit mois, de la fin de l'hiver 1777 à la fin de l'été 1778, elle va expédier 65 navires jaugeant 13 000 tonneaux, armés de 381 canons et montés par 1 550 hommes d'équipage. À cette flotte s'ajouteront trois corvettes corsaires contre les Anglais, soit 68 bateaux au total. 38 de ces bateaux ne sont jamais revenus. Nulle trace du nom de La Fayette dans les archives de l'amirauté, mais au contraire toujours celui de Basmarein.

9 Bernard de Larquier, *La Fayette. Usurpateur du vaisseau « La Victoire »*, Surgères, chez l'auteur, 1987.

10 Ces documents sont aujourd'hui en ligne aux archives départementales de la Gironde. Voir les registres de « Déclarations de propriétés », 6B 1722 sq., que j'ai dépouillés de 1972 à 1975.

11 Bernard de Larquier, *La Fayette, op. cit.*, p. 53 sq.

Un document essentiel pour déterminer la date et l'engagement financier du jeune marquis se trouve dans la comptabilité de l'avocat Gérard. Ce dernier étant décédé le 2 février 1779, il fut remplacé en mars par Grattepain-Morizot qui accepta la charge après remise des comptes par les héritiers de Gérard, sous le nom explicite d'« État des engagements contractés par le marquis de La Fayette au commencement de février 1777, moment de son départ pour l'Amérique¹² ». Le mois de février est caractérisé par l'achat à crédit de l'« *Atlas de l'Amérique septentrionale des sieurs Pierriers et Verriers géographes du roi* », que La Fayette finira de payer le 16 septembre 1778. Au total, le marquis contracte en février pour 110 525 livres d'emprunts. D'avril 1777 au 31 décembre 1778 le total des recettes du marquis fut de 268 943 livres tournois et celui des dépenses de 255 233 livres dont 55 000 livres pour le train de vie parisien de Gilbert et 31 000 livres pour celui d'Adrienne. Nous voilà bien éloignés de la vision misérabiliste d'une Adrienne enceinte et recluse dans une chambre de l'hôtel parental. Adrienne tient à Paris un salon qui est un des plus fréquentés de la capitale.

En regard des emprunts de février 1777, les emplois ne figurent pas mais deux sommes sont particulièrement explicites : 43 500 livres tournois empruntées à Beaumarchais et 16 500 au vicomte de Choiseul. L'emprunt à Beaumarchais ne laisse aucun doute sur la volonté du départ pour l'Amérique et le soutien officieux de l'entourage royal. Tous ces comptes étant soumis à Madame d'Ayen et à la tante de Chavaniac, comment ajouter foi aux propos de Gilbert prétendant avoir engagé ses dépenses pour l'Amérique sans que son entourage le sache ? C'est également ce qu'écrit le 26 mai 1777 l'*Espion anglais*, journal bien informé :

Je veux croire que le marquis de La Fayette, entraîné par une louable ambition, ait conçu de lui-même le hardi projet d'aller servir la cause des *Insurgents* ; il n'y a là rien d'extraordinaire mais, s'il est enflammé par l'ardeur de la gloire, il est en même temps très jeune et d'un caractère modeste et timide. Est-il vraisemblable qu'il ait osé ou pu l'exécuter sans que sa famille en ait connaissance ?

C'est le comte de Broglie qui a acheté la *Victoire* et une première partie de la cargaison d'armes, une partie des officiers qui devaient l'accompagner ont également acheté des armes, notamment de Kalb, mais encore fallait-il disposer d'une certaine fortune pour faire ces achats, ce qui n'est pas le cas du chevalier Du Buysson qui dans une lettre adressée au comte de Broglie confirme l'achat de cette cargaison d'armes :

¹² AN, minutier central, ET/LVIII/492.

Le marquis avait sur son vaisseau une riche cargaison. Il s'était annoncé pour vendre le tout. Il avait trouvé de 3 à 4 cent pour cent de profit sur cette somme considérable. Il espérait tous nous obliger. Nous comptions en avoir assez pour passer 2 ou 3 ans avec aisance dans ce pays-ci...

Ainsi, reprenant les idées du comte de Broglie, la famille Noailles a imaginé acheter une cargaison dont la revente financerait la campagne de La Fayette aux États-Unis en 1777 et 1778. Quel est donc le montant de cette cargaison ? Selon M. Larquier, la valeur de la cargaison était supérieure à 100 000 livres. À cet égard la comptabilité tenue par Gérard permet de préciser une partie des engagements de La Fayette. Le jeune marquis monte à bord de la *Victoire* le 17 mars, mais il signe ses premières lettres de change pour rembourser la cargaison à partir du 24 mars. Ce jour-là, il rembourse 19 000 livres à Du Buysson qui dispose ainsi d'une somme non négligeable, mais refuse donc de prendre le risque de vendre sa part de cargaison aux États-Unis.

Le jeune marquis rembourse 38 000 livres à Dubois-Martin à qui il versera une nouvelle lettre de change à Philadelphie de 19 251 livres soit 57 251 livres. Ce qui confirme que Dubois-Martin a payé à Basmarein non seulement le navire mais également une partie de la cargaison avec l'argent du comte de Broglie. Avec ce remboursement, Dubois-Martin partira tenter de convaincre le Congrès des États-Unis de recruter le comte de Broglie. La Fayette signa également une lettre de change de 4 412 livres et une autre de 5 000 livres à l'ordre de Basmarein. Il fera également une lettre de change à de Kalb à Charleston pour la somme de 27 431 livres le 26 juin, donc après la vente de la cargaison. D'autres lettres de change seront versées ultérieurement à Basmarein. En 1778 le prêt de 43 500 lt consenti par Beaumarchais en février 1777 sera remboursé.

On ne peut savoir dans le remboursement de ces sommes ce qui correspond exactement à l'achat de la cargaison de la *Victoire*, à l'achat du navire et ce qui relève des frais de l'expédition pour La Fayette lui-même : prise en charge de ses aides de camp et de ses domestiques, armes personnelles, argent personnel, uniformes, etc. La Fayette est propriétaire de 60 à 70 % de la cargaison au départ de Bordeaux, de Kalb et Dubois-Martin en possèdent également une partie, Basmarein également.

La Fayette part donc pour les États-Unis avec l'intention de payer ses dépenses par la vente de la cargaison de la *Victoire*. La valeur de la cargaison de la *Victoire* ne s'explique que par la présence d'armes, de munitions et d'uniformes, ce que confirme le comte de Ségur dans ses *Mémoires* et d'autres sources, notamment américaines. À Charleston, selon le professeur Robert Crout, les armes et les autres éléments de la cargaison ont été remis à la maison John Cripps and Mey, correspondants de Basmarein avec mission de « vendre la cargaison, de charger

le navire de denrées du pays et d'expédier le tout pour le compte et risque du marquis de La Fayette à l'adresse de MM. Reculés de Basmarein, Rambaux et C^{ie} » par une convention du 24 juin 1777, confirmée en 1779.

Comme le prouve la lettre de la duchesse d'Ayen à l'avocat Gérard, citée au début de cet article, la vente des armes doit dégager un grand bénéfice dont une partie sera transformée en une cargaison de riz acheté à Charleston et ultérieurement revendu à Saint-Domingue, ce qui permettra un bénéfice supplémentaire. Le naufrage de la *Victoire* avec cette cargaison de riz en quittant Charleston mettra fin à ce deuxième profit mais l'assurance contractée à Bordeaux en permettra le remboursement de déduction faite de ce qui fut sauvé sur place et déduction faite de la prime d'assurance.

84

Quel bénéfice La Fayette a-t-il pu réaliser à Charleston ? Beaumarchais, dans sa correspondance avec les négociants de Nantes et de Bordeaux, affirmait que la vente des armes et munitions était profitable à hauteur de 300 % à 400 %. Beaucoup de fournitures demandées par les *Insurgents* étaient en vente libre. Les armateurs achetaient chaque année des milliers de fusils aux manufactures de Saint-Étienne, notamment à celle de Montieu. Cet associé de Beaumarchais possédait également des entrepôts à Nantes pour la vente et la réparation de fusils et de pistolets. Dans cette ville comme à La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, on vendait également des sabres ou des pistolets par centaines pour la traite des noirs ou pour l'armement des navires de commerce. Enfin, Louis XVI décida le remplacement du fusil modèle 1766 léger en service dans l'armée française. Des milliers de fusils de ce modèle 1766 furent vendus à destination des *Insurgents*, notamment à Beaumarchais et à Montieu mais également à d'autres armateurs.

Selon mes estimations, il y avait au moins 5 000 fusils à bord de la *Victoire*, un historien américain a même affirmé qu'il y en aurait eu 25 000. Ces fusils proviennent le plus vraisemblablement de l'arsenal de Bordeaux. Le duc de Mouchy, oncle par alliance de La Fayette était le gouverneur de Bordeaux et du château Trompette où étaient stockés les fusils de l'armée royale et notamment les vieux fusils modèle 1763. Au moment d'embarquer sur la *Victoire*, La Fayette déjeuna avec le duc de Mouchy et se rendit également à plusieurs reprises à Ruffec, chez le comte de Broglie, également fabricant de canons et de boulets. La cargaison du navire fut au centre des conversations.

Dans une lettre adressée à Adrienne après son arrivée sur la côte américaine, La Fayette a décrit en termes euphoriques sa marche depuis la plantation du major Benjamin Huger jusqu'à Charleston : « J'arrive mon cher cœur en fort

bonne santé dans la maison d'un officier américain [le major Huger]. Je vais ce soir à Charleston. Les manières de ce monde-ci sont simples, honnêtes et dignes en tout du pays où tout retentit du beau nom de liberté... »

Du Buysson nous donne une tout autre version beaucoup moins romantique :

Nous arrivâmes après trois jours de marche à Charleston, faits comme des gueux et des brigands. Nous fûmes reçus en conséquence et montrés (*sic*) au doigt par la population du pays lorsque nous nous dîmes des officiers français uniquement conduits (*sic*) par le désir de la gloire et de défendre leurs libertés et traités d'aventuriers mêmes par les Français qui sont en grand nombre à Charleston. La plupart de ces officiers français sont des officiers perdus de dettes, plusieurs chassés de leur corps...

La Fayette au contraire se vante d'avoir été très bien reçu « par le gouverneur Rutledge et les généraux Howe, Moultrie et Gulden ». C'est bien évidemment l'arrivée du navire qui explique ce retournement. Dans une lettre du 19 juin, La Fayette annonce à Adrienne l'arrivée de la *Victoire* en ces termes :

Quand je suis arrivé à Charleston, tout le monde m'a dit que mon vaisseau était pris sûrement parce que deux frégates anglaises bloquaient le port. Eh bien par un bonheur inconcevable, un coup de vent ayant un instant éloigné les frégates, mon vaisseau est arrivé en plein midi sans rencontrer ni ami ni ennemi¹³.

Trop de pièces manquent dans les différentes archives pour construire de manière absolue la comptabilité de l'expédition de la *Victoire* mais on peut estimer que cette cargaison a été vendue pour 250 000 livres à 300 000 livres. Il est révélateur que La Fayette, deux jours après l'arrivée du navire, fit un don de 27 000 livres tournois aux autorités de Charleston puis se fit ouvrir un crédit sur Philadelphie et acheta chevaux et berlines pour son voyage à Philadelphie. Les dépenses connues de La Fayette correspondent aux 200-250 000 livres citées par Adrienne et la duchesse d'Ayen dans la lettre à Basmarein. Il est cependant impossible de mesurer le bénéfice net. La cargaison de la *Victoire* a-t-elle été payée au comptant ou à crédit ? La Fayette a constamment recours aux lettres de change mais le numéraire manque cruellement aux États-Unis en guerre. La vente des fusils et des munitions à Charleston a servi à acheter la cargaison de riz de la *Victoire*, de même que le don fait aux autorités de Charleston et les achats pour se rendre à Philadelphie.

Quel a été le solde de cette opération après l'achat du riz ? Difficile à dire, mais Cripps and Mey ouvrirent un crédit à La Fayette sur leurs correspondants de Philadelphie et notamment sur le célèbre banquier Norris, qui va soutenir

13 Patrick Villiers et Laurence Chatel de Brancion, *La Fayette, op. cit.*, p. 70-73.

la candidature de Gilbert devant le Congrès des États-Unis. Dans une lettre à Cripps, écrite à Valley Forge le 4 juin 1778, le marquis lui rappela qu'il était encore dépositaire de sommes très importantes et lui demanda de rembourser 7 000 \$ qu'il avait empruntés au président du Congrès Henry Laurens.

On peut estimer que pour un investissement net dans la *Victoire* d'environ 50 000 livres tournois, La Fayette et sa famille ont gagné probablement 150 000 livres tournois, peut-être plus. Cette somme aurait pu être encore supérieure si la *Victoire* n'avait pas fait naufrage le 14 août en sortant de Charleston. L'équipage fut sauvé mais le navire ne put être renfloué. La cargaison de riz était bien à bord et Cripps parvint à sauver et revendre pour 15 000 livres tournois de cette dernière. Le marquis recevra en 1780 et 1781 le produit de l'assurance de la cargaison. Le bénéfice que la vente de cette cargaison aurait pu faire aux Antilles n'a donc pas été réalisé. Néanmoins, par rapport à ses compagnons de voyage, La Fayette est riche. On comprend mieux qu'il se présente devant le Congrès des États-Unis à Philadelphie en prononçant sa célèbre phrase : « Je viens servir à mes dépens », c'est-à-dire avec le grade de général des États-Unis, mais sans solde.

L'étude du voyage commercial de la *Victoire* nous révèle que La Fayette, qui, dans sa correspondance et ses discours, aime à se faire passer pour un homme qui ne connaît rien à l'argent, n'est pas un naïf en matière commerciale. Cette fausse naïveté ne doit pas faire oublier que le marquis pouvait réellement être généreux comme le prouvent les 27 000 livres offerts aux autorités de Charleston. Tout le bénéfice de ce voyage fut réinvesti dans son engagement aux côtés des *Insurgents* de 1777 à 1778. Si le voyage commercial de la *Victoire* fut une réussite, il restait à La Fayette à prouver son engagement auprès des *Insurgents* et sa valeur militaire, ce qu'il démontrera à la bataille de la Brandywine puis aux côtés de l'amiral d'Estaing en 1778 et surtout lors de son deuxième engagement après son retour triomphal sur l'*Hermione*¹⁴.

14 La Fayette fut aux États-Unis un très brillant militaire, adoptant les méthodes de guérilla des *Insurgents*. Voir notre ouvrage : *L'Hermione. La Fayette Latouche Tréville, op. cit.*, en part. p. 29-41, 125-151.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
 - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*