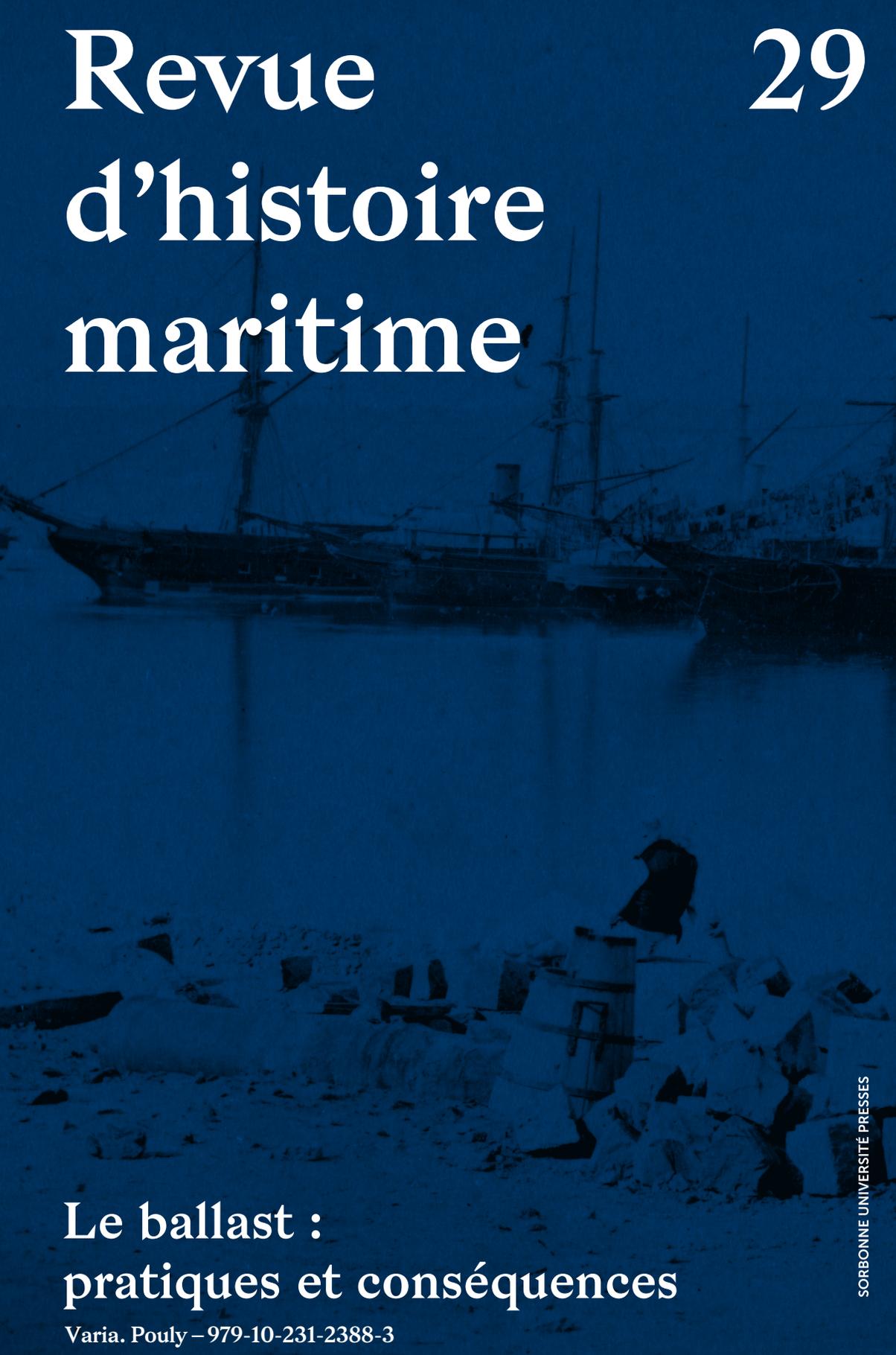


# Revue d'histoire maritime



29

Le ballast :  
pratiques et conséquences

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 29  
Le ballast :  
pratiques et  
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,  
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.  
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS  
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



# Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :  
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

**ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1**

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

**Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3**

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

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](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

<https://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 (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».  
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

### 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 .....	6
-----------------	---

## LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction .....	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues .....	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge .....	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi <sup>e</sup> -xix <sup>e</sup> siècle) .....	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681 .....	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii <sup>e</sup> -début xix <sup>e</sup> siècle) .....	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus .....	103
Silvia Marzagalli	

## VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746) .....117  
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX<sup>e</sup> siècle(1793-1913) .....135  
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français .....149  
Jean-Baptiste Schneider

## CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies .....195  
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207  
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218  
Gérard le Bouëdec

## COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

*Varia*



ENTRE L'ÉCOSSE ET LA FRANCE, ANTOINE-VINCENT WALSH,  
UN ARMATEUR JACOBITE AU SERVICE DE DEUX ROIS  
(1745-1746)

*Étienne Pouly*

*Université de Nantes*

*Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA-EA 1163)*

Après la Glorieuse Révolution de 1688 et l'arrivée sur le trône d'Angleterre du champion de la cause protestante en Europe, Guillaume d'Orange, des milliers de familles catholiques fidèles aux Stuarts quittèrent les îles Britanniques pour rejoindre la France du Très Chrétien. Cet « envol des Oies sauvages », comme l'appelèrent les Anglais<sup>1</sup>, permit au royaume de Louis XIV d'accueillir bon nombre de coreligionnaires, compensant en partie la saignée protestante provoquée par l'édit de Fontainebleau de 1685. Parmi ces familles jacobites (du nom de Jacques II Stuart) qui préférèrent l'exil à l'autorité d'un protestant, les Walsh firent la preuve en seulement quelques décennies d'une capacité remarquable à tirer le meilleur de leur situation afin de restaurer, dans leur royaume d'adoption, leur fortune et leur statut.

D'origine chevaleresque depuis le XII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>, la famille Walsh fut doublement victime des troubles religieux et politiques de l'Angleterre du XVII<sup>e</sup> siècle. Expropriée lors de la « conquête » de l'Irlande par les troupes d'Olivier Cromwell dans les années 1650, elle n'avait toujours pas retrouvé son comté de Kilkenny lorsqu'éclata la Glorieuse Révolution dont le dénouement se joua à Limerick en 1691. Dès lors, Philippe Walsh (1666-1708) suivit la route que son père avait empruntée quelques décennies plus tôt, et vint s'établir en Bretagne où il épousa l'une de ses compatriotes, Anne White, en 1695.

Cet Irlandais ne pouvant faire reconnaître son ancienne noblesse étrangère trouva donc d'autres moyens pour assurer sa survie et celle de sa famille. Philippe apparaît ainsi avoir été l'un des meilleurs corsaires malouins des décennies 1690-

1 Eamon O'Ciardha, *Ireland and the Jacobite Cause (1685-1766). A Fatal Attachment*, Dublin, Four Courts Press, 2002.

2 Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), collection Chérin, 211 – Walsh, fol. 18. Philippe Walsh surnommé « Brenagh » (« Le Breton » en irlandais) participa à la protection de l'île contre les Scandinaves en 1174. Il obtint donc la noblesse ainsi que de vastes territoires dans le comté de Kilkenny.

1700, pratiquant la course autant dans la Manche que dans l'océan Indien. Ce fut d'ailleurs au cours d'une expédition, menée par la Compagnie des Indes orientales en direction de Moka (Yémen), que Philippe Walsh disparut en septembre 1708, très probablement au large des côtes africaines<sup>3</sup>.

Philippe laissa derrière lui plusieurs enfants, dont quatre fils qui, tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, ancrèrent définitivement la famille Walsh dans le royaume de France, restaurant sa fortune et sa noblesse, perdues avec l'émigration jacobite. Le plus remarquable et célèbre d'entre eux fut Antoine-Vincent Walsh, né le 20 janvier 1703 à Saint-Malo et qui devint l'un des plus riches négociants nantais. En effet, la « fratrie de Saint-Malo » suivit très tôt la voie du négoce et de l'armement, en fondant un important réseau commercial et familial. L'aîné, Patrice-Marc Walsh, s'installa à Morlaix, Antoine-Vincent à Nantes, tandis que les cadets François-Jacques et Philippe choisirent de se rendre à Cadix où se trouvaient d'importantes communautés française et jacobite.

118

Antoine-Vincent arriva donc à Nantes à la toute fin des années 1720 et parvint en une vingtaine d'années à se faire une place dans la communauté irlandaise de la ville mais surtout à amasser une importante fortune financière et foncière grâce à son intense activité négociante fondée essentiellement sur la traite des Noirs. Lorsqu'il s'unit à Marie O'Shiell en janvier 1741, prouvant ainsi sa pleine intégration dans le milieu jacobite et négociant de Nantes<sup>4</sup>, Antoine-Vincent semblait déjà faire la preuve d'un niveau de fortune considérable. En effet, celui-ci déclara posséder deux navires valant 300 000 livres tournois, sa charge de conseiller secrétaire du roi, 60 000 livres de biens meubles ainsi que de très nombreux fonds aux Antilles françaises dont la valeur ne pouvait être estimée. Entre 1730 et 1740, Antoine-Vincent était donc parvenu à amasser suffisamment de capital pour armer ses propres navires<sup>5</sup> et pour investir dans une charge de conseiller secrétaire du roi, maison et Couronne de France.

Celle-ci, très certainement acquise au cours de l'année 1740, permit à Antoine-Vincent Walsh, non seulement de renouer avec la noblesse perdue de sa famille, mais surtout d'entrer au service du roi, de l'État<sup>6</sup> et ainsi d'obtenir un brevet d'honorabilité particulièrement précieux pour ce négociant qui, toute sa vie, lutta pour faire reconnaître ses prestigieuses origines. Cette charge

3 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV* [1997], Rennes, PUR, 2011, p. 861.

4 Archives départementales de Loire-Atlantique (désormais ADLA), 4E 2/357, Contrat de mariage entre Antoine-Vincent Walsh et Marie O'Shiell, 9 janvier 1741. Par ce mariage, Antoine-Vincent Walsh devint notamment le gendre de Luc O'Shiell ainsi que le beau-frère de Jean Stapleton et Guillaume Grou, tous trois de riches négociants nantais.

5 Sur les armements de la famille Walsh voir notamment l'étude de Pierre Buffet, *Une famille de négriers nantais : les Walsh*, maîtrise d'histoire, dactyl., université de Nantes, 1977.

6 Christine Favre-Lejeune, *Les Secrétaires du roi de la grande chancellerie de France*, Paris, SEDOPOLS, 1986, p. 11-32.

particulièrement onéreuse (estimée à 40 000 livres par Jean Meyer<sup>7</sup>) était également très intéressante pour ses acquéreurs, leur permettant d'entrer dans le second ordre sans qualification particulière et de transmettre cette noblesse après seulement vingt ans d'exercice, expliquant ainsi pourquoi elle fut qualifiée de « savonnette à vilain » par la noblesse d'ancienne extraction<sup>8</sup>. Il est important de noter que cette charge de conseiller secrétaire du roi ne fut pas l'unique investissement d'Antoine-Vincent Walsh qui fut également un important propriétaire terrien à Saint-Domingue puisqu'il possédait déjà au moins quatre plantations, dont une aux Cayes disposant de plusieurs centaines d'esclaves<sup>9</sup>.

Comment donc un simple armateur nantais se retrouva-t-il lié à un événement majeur de l'histoire européenne, la guerre de Succession d'Autriche, au service de deux souverains différents ? Pourquoi ces derniers choisirent-ils cet homme, au cours des années 1745 et 1746, pour armer en leur nom, deux flottes de guerre destinées à envahir les îles Britanniques ?

Repéré par le prétendant Stuart dès la fin de l'année 1744, Antoine-Vincent Walsh eut l'occasion de renouer avec une tradition familiale : le jacobitisme et permit le débarquement du Prince en Écosse, entraînant une rébellion qui dura jusqu'en 1746.

Cette expédition d'Écosse lui attira la curiosité de Versailles qui vit en cet homme, loyal serviteur et habile armateur, l'occasion de réaliser une vieille ambition française : organiser un débarquement en Angleterre.

Malgré l'échec des deux entreprises, Antoine-Vincent reçut des deux rois qu'il servit, des marques de leur reconnaissance, illustrant ainsi les intérêts personnels sous-jacents aux engagements de cet homme<sup>10</sup>.

7 Jean Meyer, *La Noblesse bretonne au XVIII<sup>e</sup> siècle* [1966], Paris, éditions de l'EHESS, 1985, p. 1037.

8 Patrick Clarke de Dromantin, *Les Réfugiés jacobites dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle*. L'exode de toute une noblesse pour cause de religion, Bordeaux, PUB, 2005, p. 108.

9 Sur les investissements fonciers des Walsh à Saint-Domingue, voir Mari Omine, « Le commerce international de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'exemple de la famille Walsh », *Mémoire de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. LXXXI, 2003, p. 253-282 ; ainsi qu'Étienne Pouly, *D'un exil à l'autre. L'insertion d'une famille irlandaise dans la noblesse de France : les Walsh (1741-1798)*, master 2 recherche en histoire, dactyl., dir. Bernard Michon, université de Nantes, 2019, p. 27-31.

10 Il faut souligner que les sources mobilisées pour cette étude sont principalement contenues dans la publication suivante : Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française (1689-1789)*, Nantes, 1901. Descendant de la famille Walsh, Louis de La Trémoille publia une grande partie de la correspondance des Walsh au XVIII<sup>e</sup> siècle, rendant ainsi accessible une masse considérable de documents n'ayant pas été déposés aux archives.

Depuis l'arrivée de Jacques II Stuart en France, la dynastie n'avait pas oublié où était son trône et avait d'ailleurs plusieurs fois réclamé l'appui de la France pour tenter de le récupérer aux mains de la maison d'Orange puis de Hanovre. Après la mort de Jacques II (1633-1701), ce fut son fils, Jacques III (1688-1766), qui reprit la lutte. À deux reprises, en 1708 puis en 1715, ce dernier profita de la guerre entre la France et la Grande-Bretagne puis d'une révolte écossaise pour tenter de récupérer le trône de sa famille, par deux fois il échoua. Désabusé, le « Vieux Prétendant » s'exila à Rome en 1717, laissant ainsi les espoirs de restauration jacobite dans les mains de son fils, Charles-Édouard Stuart (1720-1788), le « Jeune Prétendant<sup>11</sup> ».

120

Le déclenchement de la guerre de Succession d'Autriche représenta donc une aubaine pour la dynastie déchuë, d'autant plus que la France et la Grande-Bretagne entrèrent toutes deux dans le conflit, se rangeant chacune dans un camp opposé, la France soutenant la Prusse et la Grande-Bretagne soutenant l'Autriche. Le 23 décembre 1743, Jacques III confia à son fils la régence de ses royaumes, lui donnant donc l'autorisation d'y intervenir militairement<sup>12</sup>. Arrivé en France en 1744, le Jeune Prétendant dut se résoudre à s'organiser seul, la flotte française n'étant pas en mesure de le soutenir. En effet, depuis 1695 et après une décennie de supériorité, la Marine française n'a plus jamais dépassé la Royal Navy en nombre de navires. L'éphémère entente franco-britannique conclue sous la Régence réduisit considérablement les ambitions navales françaises et il fallut attendre la volonté du secrétaire d'État à la Marine, le comte de Maurepas, pour voir naître une politique de reconstruction de la flotte de guerre française<sup>13</sup>. L'aventure de Charles-Édouard Stuart ne fut donc pas une priorité pour Louis XV, qui avait déjà fort à faire pour protéger le littoral français et empêcher la prise des principales places fortes de la Nouvelle-France.

Le Jeune Prétendant dut ainsi s'en remettre à la fidélité de plusieurs familles jacobites réfugiées en France depuis 1688. Entre décembre 1744 et mars 1745, Antoine-Vincent Walsh tint une correspondance assidue avec un banquier irlandais installé à Paris, Dominique d'Heguerty, l'un des principaux appuis de Charles-Édouard Stuart<sup>14</sup>. Le banquier parisien sollicita donc le négociant nantais afin de participer à l'armement d'une flotte au service du prince de Galles, lui demandant « un sylence parfait sur cecy » afin de ne pas éveiller

11 Michel Duchein, *Les Derniers Stuarts (1660-1807)*, Paris, Fayard, 2006, p. 407.

12 *Ibid.*, p. 412.

13 Olivier Chaline, *Les Armées du Roi. Le grand chantier (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 115.

14 Mari Omine, « Le commerce international de Nantes au xviii<sup>e</sup> siècle », art. cit., p. 275.

les soupçons anglais<sup>15</sup>. Parmi tous les jacobites présents en France, ce fut bien Antoine-Vincent Walsh qui fut sollicité pour prendre part à ce projet. Pourquoi cet homme plutôt qu'un autre ? Ce fut très certainement parce qu'il était l'un des armateurs les plus réputés de Nantes, qu'il disposait d'un capital considérable mais aussi et surtout, parce qu'il était attaché à la cause des Stuarts, que cet armateur nantais fut choisi par le cercle jacobite pour armer une flotte devant porter le Jeune Prétendant outre-Manche. Suivant ainsi la même fidélité qui anima son père et son grand-père, Antoine-Vincent Walsh engagea deux de ses navires dans l'aventure, le *Dutillet* (175 tx)<sup>16</sup> ainsi que l'*Elizabeth* (160 tx), tous deux construits pour l'occasion<sup>17</sup>. À partir de l'année 1745, Antoine-Vincent semble avoir pris une place majeure dans l'organisation de l'expédition, si bien que le Prétendant lui-même lui adressa plusieurs lettres à partir du 12 avril, qui constituent le premier contact direct attesté entre les deux hommes. Dans celle du 27 avril 1745, Charles-Édouard Stuart lui fit ainsi part de sa reconnaissance :

Vous pouvez compter que je ne cherche que le bonheur public dans tout ce que j'entreprends ; mais je distinguerai toujours d'une manière particulière ceux qui y ont contribué avec moi. Comme ce que vous vous engagez à faire à cette occasion est le service le plus essentiel que l'on puisse jamais me rendre, vous pouvez vous assurer que le souvenir que j'en conserverai durera autant que ma vie<sup>18</sup>.

Après plusieurs mois d'organisation, de décembre 1744 à juillet 1745, l'expédition était prête. Le détail de celle-ci a été précieusement consigné par le capitaine du *Dutillet*, un certain Durbé<sup>19</sup>.

Le *Dutillet*, frégate armée de dix-huit canons et soixante-sept hommes d'équipage, leva l'ancre de la rade de Mindin<sup>20</sup> le 2 juillet 1745, accompagné de trois autres frégates : l'*Elizabeth*, la *Dryade* et la *Fauvette*, six gabarres<sup>21</sup> ainsi que quatre-vingt-quatre barques. Ce premier navire transportait alors Antoine-Vincent Walsh, le prince Stuart et sept autres fidèles qui accompagnaient le prétendant et qui furent appelés « les sept hommes de Moidart » dans la tradition écossaise<sup>22</sup>. Deux jours plus tard, le 4 juillet, la flotte mouilla dans la rade de Belle-Île jusqu'au 13 juillet, lorsque l'*Elizabeth*, restée dans l'estuaire, probablement pour terminer son chargement, la rejoignit. Le jeudi 15 juillet, le

15 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 8.

16 Aussi orthographié « Dutillay » ou encore « Doutelle » dans les sources anglophones.

17 Pierre Buffet, *Une famille de négriers nantais : les Walsh*, op. cit., p. 29-32.

18 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 19.

19 *Ibid.*, p. 21-34.

20 Sur le site de l'actuelle commune de Saint-Brévin-les-Pins, sur la rive sud de la Loire.

21 Bateaux destinés au transport de marchandises.

22 Michel Duchein, *Les Derniers Stuarts*, op. cit., p. 414-415.

*Dutillet* et l'*Elizabeth* quittèrent Belle-Île pour les îles Britanniques. Les deux navires parvinrent à éviter plusieurs navires pour ne pas engager le combat jusqu'au 19 juillet, lorsqu'un navire britannique, le HMS Lion, prit l'escadre en chasse. Sur les ordres du Prince et d'Antoine-Vincent, les capitaines du *Dutillet* et de l'*Elizabeth*<sup>23</sup> poursuivirent leur route jusqu'à ce que le combat devienne inévitable. La supériorité numérique des jacobites ne compensa pas la puissance de feu du vaisseau deux-ponts britannique et l'*Elizabeth*, endommagée, dut abandonner l'expédition pour être réparée à Brest.

Le *Dutillet* continua ainsi seul sa route en contournant l'Irlande par l'ouest, ce qui lui permit d'atteindre le nord de l'île le 30 juillet puis les Hébrides le 2 août où une partie de l'équipage débarqua sur l'île de Barra puis d'Uist le 3 août (fig. 1). Le jeudi 5 août<sup>24</sup>, le Prince et quelques hommes débarquèrent à Loch nan Uamh, sur les terres du seigneur local, un certain Macdonald (fig. 2). À partir du 9 août, les vivres et munitions furent déchargés du *Dutillet* dans le Loch Ailort, voisin du précédent. Le 19 août, après avoir salué le Prince et lui avoir souhaité bonne chance, Antoine-Vincent Walsh quitta finalement l'Écosse avec son navire.

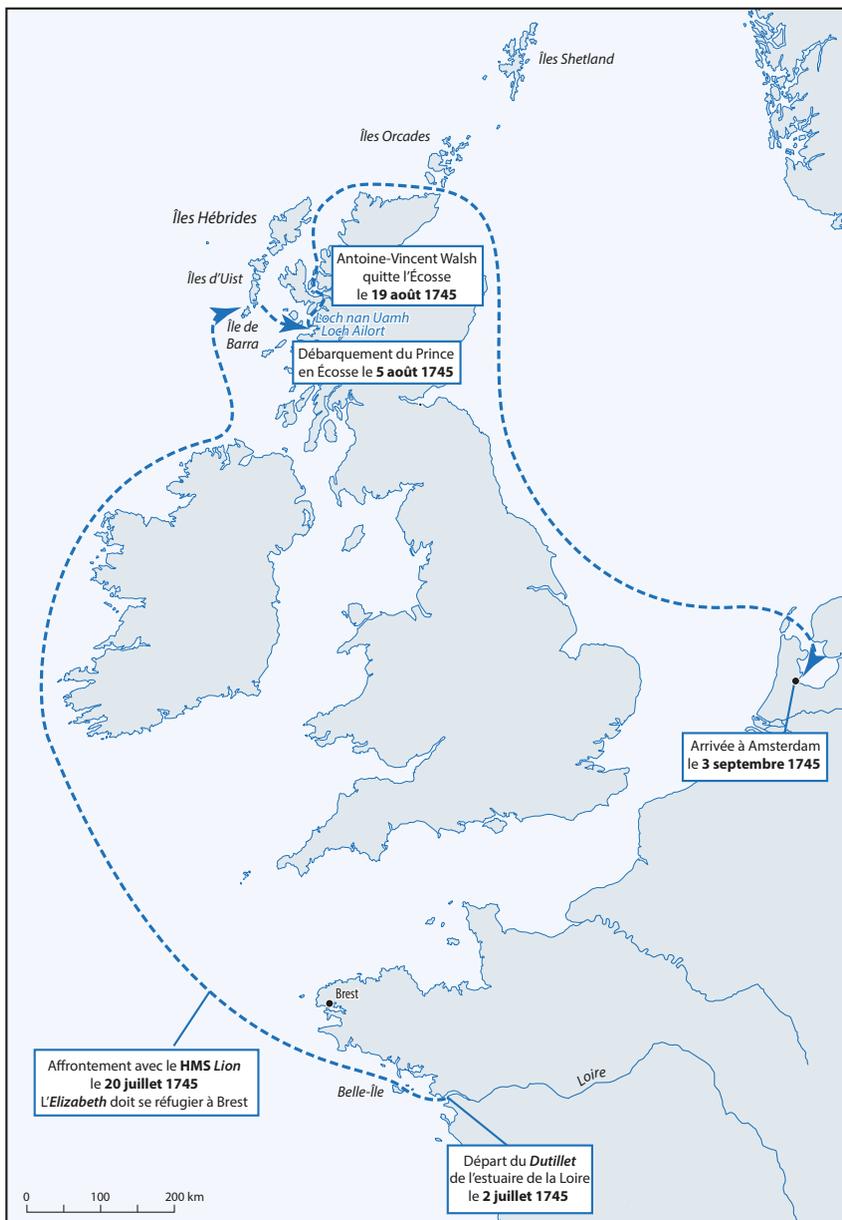
122

Il contourna les îles Britanniques par le nord en traversant les îles Orcades puis en longeant la côte est de l'Angleterre en arborant un pavillon britannique lorsque le danger se présenta, afin d'arriver sans encombre à Amsterdam le vendredi 3 septembre. Antoine-Vincent ordonna le désarmement de son navire avant de quitter les Provinces-Unies pour rejoindre la France par voie terrestre. Le désarmement du navire s'effectua jusqu'au 16 septembre où il fut vendu à un Hollandais.

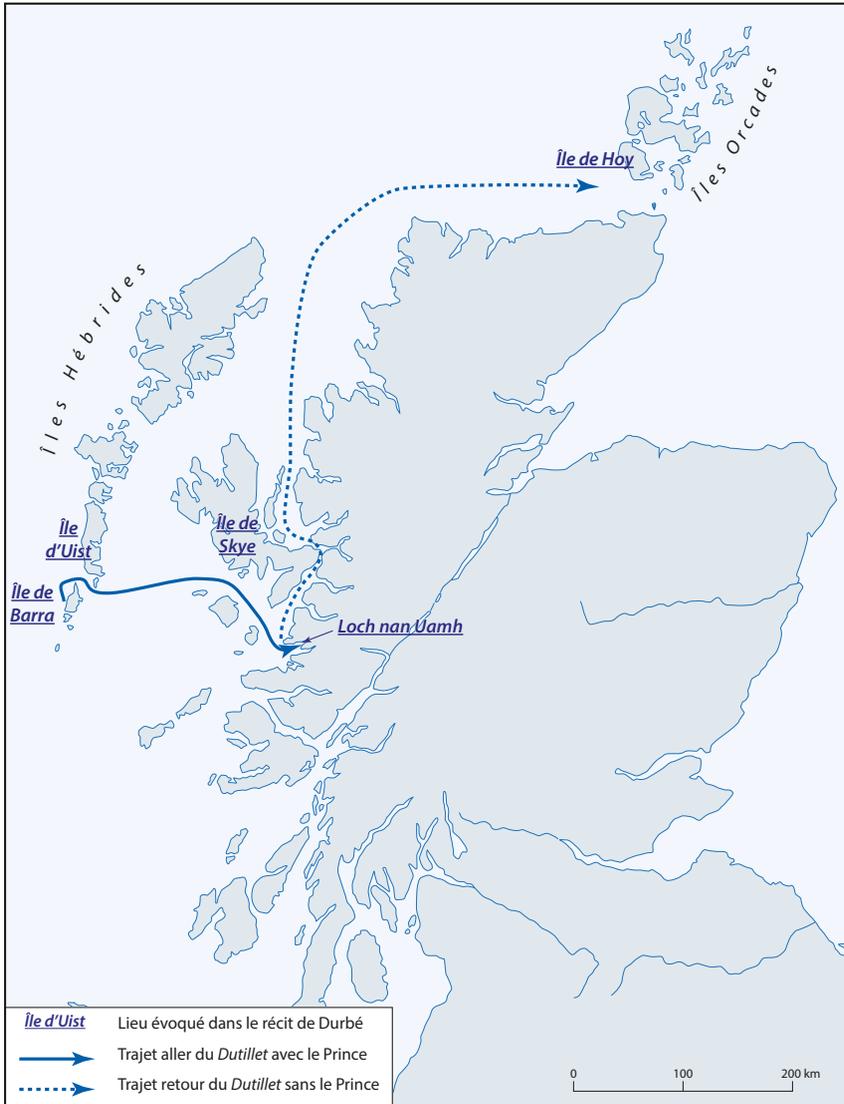
L'expédition d'Écosse de 1745 illustra la continuité des espoirs des jacobites qui, cinquante-sept ans après la Glorieuse Révolution, attendaient toujours le retour d'une famille catholique sur le trône de Grande-Bretagne. Les Walsh s'illustrèrent par la foi qu'ils eurent dans cette cause qui poussa leur grand-père puis leur père à l'exil. Les motivations qui les animèrent méritent d'être évaluées car elles font apparaître plusieurs paradoxes. Le premier d'entre eux réside dans l'intérêt qu'avaient les Walsh dans la restauration des Stuarts outre-Manche. En effet, depuis le mariage de Philippe avec Anne White à Saint-Malo en 1695, la famille était ancrée en France et chacun de ses membres étaient français, d'origine irlandaise certes, mais la fratrie issue de cette union était définitivement régnicole. Ainsi, pourquoi les Walsh eurent-ils à cœur de restaurer sur un trône qu'ils n'ont jamais connu, dans un pays où ils n'ont

23 Le capitaine de l'*Elizabeth* était un certain monsieur Dau (ou d'O).

24 Du calendrier grégorien. Il est possible de trouver la date du 25 juillet, correspondant à la même date dans le calendrier julien, utilisé en Écosse au XVIII<sup>e</sup> siècle.



1. Carte du trajet du *Dutillet* entre les îles écossaises au cours de l'expédition de 1745 (Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 21-34.)



2. Carte de la navigation du *Dutillet* entre les îles écossaises, 1745  
 (Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 21-34.)

jamais vécu, un roi qu'ils n'avaient jamais rencontré? Cinquante ans après, les descendants des « Oies sauvages » espéraient-ils vraiment retrouver leurs terres d'Irlande alors que leurs familles s'étaient désormais bien implantées dans le royaume de France? Il est peu probable que les Walsh attendirent de retrouver leur comté de Kilkenny, perdu au mitan du xvii<sup>e</sup> siècle, d'autant plus qu'en 1745, Antoine-Vincent était l'un des plus riches armateurs de Nantes, et bien qu'habitué aux paris risqués inhérents au monde du négoce, il est improbable qu'il ait envisagé le retour de sa famille dans l'ancienne noblesse d'Irlande grâce à cette expédition d'Écosse. En revanche, les Walsh eurent un des plus grands intérêts à gagner la faveur d'une dynastie amenée à retrouver un trône voisin et qui aurait, si l'entreprise eût réussi, été un atout de poids pour l'ascension sociale qu'entamait la famille Walsh.

Ce fut très probablement la raison profonde de l'implication d'Antoine-Vincent dans l'expédition de 1745. Jacobite par tradition familiale, il voulut, par le service du souverain, gagner un prestige et une reconnaissance lui permettant de se rapprocher le plus de la condition de gentilhomme, qui au xviii<sup>e</sup> siècle, ne résidait pas dans la fortune mais dans l'honneur.

#### L'INVASION DE L'ANGLETERRE ENTRE LES MAINS D'ANTOINE-VINCENT WALSH, LA CONFIANCE DU ROI DE FRANCE

La fortune, parfois, se plie au proverbe pour sourire aux audacieux. Pour Charles-Édouard, elle prit l'apparence improbable d'un banquier d'origine écossaise établi à Paris et d'un armateur-négrier irlandais installé à Nantes, Antoine Walsh. Ces deux personnages, jacobites de cœur et quelque peu aventureux, croyaient, on ne sait pourquoi, au succès possible du prince et décidèrent de l'aider à lancer son expédition avec les moyens à leur disposition. C'était là, à raisonner froidement, une entreprise folle: là où de grandes flottes et de puissantes armées avaient échoué à maintes reprises, comment deux bateaux et une poignée d'hommes sans soutien militaire pourraient-ils espérer réussir? C'est pourtant, contre toute logique, ce qui arriva<sup>25</sup>.

Ces mots de Michel Duchein illustrent parfaitement l'incroyable audace des jacobites à l'initiative de cette expédition d'Écosse, dont Antoine-Vincent Walsh. Faisant la preuve d'un zèle remarquable et d'excellentes capacités d'armement, celui-ci ne tarda pas à s'attirer la curiosité et l'intérêt de Versailles qui venait d'avoir la preuve qu'un débarquement outre-Manche ne semblait plus

25 Michel Duchein, *Histoire de l'Écosse des origines à 2013* [1998], Paris, Tallandier, 2013, p. 462.

impossible. Le 24 octobre 1745, la France s'engagea donc, par l'intermédiaire du secrétaire d'État aux Affaires étrangères, le marquis d'Argenson, à organiser un débarquement en Angleterre pour soutenir l'avancée des jacobites.

Néanmoins, il ne put échapper à Louis XV et à ses ministres que la Marine française souffrait d'un net désavantage numérique vis-à-vis de la Royal Navy, et que malgré les efforts du comte de Maurepas pour la reconstituer en partie, le rapport de force penchait clairement du côté britannique.

Tableau 1. Comparaison des effectifs des flottes de guerre française et britannique (en nombre de navires)

Source : Jan Glete, *Navies and Nations Warships, Navies and State Building in Europe and America [1500-1860]*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 1993, t. II, p. 522-675 ; données synthétisées par N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain [1645-1815]*, London, Allen Lane, 2004, p. 607-608.

	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750
France	27	39	38	43	47	45	45
Grande-Bretagne	102	106	105	107	101	104	115

126

Après une période de quasi-abandon de la politique maritime française dans les années 1720, le royaume était parvenu à reconstituer une flotte de guerre de plus de quarante unités, toujours bien en dessous des plus de cent bâtiments britanniques, assurant ainsi à la dynastie de Hanovre une suprématie sur la Manche.

Comme l'a rappelé très justement Olivier Chaline, une flotte ne se fait pas toute seule, elle résulte d'un effort considérable d'organisation, de planification et d'une volonté tenace du pouvoir royal<sup>26</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, comme au siècle précédent, cette volonté nécessitait de trouver des relais, aussi bien pour armer que pour diriger une flotte de guerre. Ces relais, le pouvoir royal les trouvait dans les rangs de la noblesse, traditionnel vivier d'officiers, mais pas seulement puisque de brillants armateurs et capitaines furent recrutés parmi les roturiers. Il était donc primordial de repérer les meilleurs éléments du royaume afin de les mettre au service de la Couronne<sup>27</sup>.

Ainsi, lorsque Louis XV se décida à apporter son soutien à Charles-Édouard Stuart, il ordonna la préparation d'une flotte qu'il confia à un homme d'expérience. Apparu aux yeux du royaume comme un armateur talentueux et un serviteur zélé des Stuarts, Antoine-Vincent se retrouva ainsi, entre la France et l'Écosse, au service de deux rois.

Tout juste de retour à Nantes après l'expédition d'Écosse, Antoine-Vincent Walsh fut prié de rejoindre Paris dès le 27 octobre, afin de se rapprocher de

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 128-129.

la Cour où les décisions s'accélérent à mesure que les nouvelles de Grande-Bretagne s'accumulèrent. En effet, les ralliements s'étaient multipliés au-delà des espérances de Charles-Édouard qui disposait désormais d'une armée d'au moins 10 000 hommes<sup>28</sup>. Dès septembre, les jacobites occupèrent Perth et Édimbourg puis entrèrent en Angleterre en octobre où ils remportèrent une victoire sur l'armée hanovrienne à Prestonpans<sup>29</sup>. Tandis que la panique gagnait l'Angleterre à l'annonce de l'invasion jacobite, Louis XV fut convaincu de l'importance d'une intervention française dans les îles britanniques. Le 16 novembre 1745, Antoine-Vincent reçut plusieurs documents rédigés à Fontainebleau et signés par le roi, résumant ses intentions :

#### DE PAR LE ROY

Sa Majesté ayant jugé à propos d'assembler et équiper dans les différentes ports de la Coste de Flandre et de Picardie les navires, frégates, corsaires, batteaux et autres bastiments dont Elle a besoin pour son service et voulant nommer une personne capable pour diriger les préparatifs nécessaires à cet égard, Elle a choisi et commis choisis et commet le sieur Wailsh<sup>30</sup> pour avoir la direction de cette opération, ordonnant aux Commissaires, commis aux classes et autres employés dans la marine pour la police de la coste d'exécuter ponctuellement les ordres qui leur seront donnés par le sieur Wailsh à cette occasion. Mande Sa Majesté au sieur Charron Commissaire ordonnateur à Dunkerque de tenir la main à l'exécution du présent ordre.

Faite à Fontainebleau, le 16 novembre 1745<sup>31</sup>.

La confiance que plaça Louis XV en ce négociant nantais fut une marque éclatante de la réputation d'excellent armateur dont celui-ci devait jouir, au moins dans le cercle jacobite, au mieux dans tout le royaume. Il est probable que le succès de l'expédition d'Écosse fut ce qui convainquit le roi et son entourage à placer sa confiance en cet homme qui avait déjà montré bien des qualités, en tant qu'expert de l'armement mais surtout en tant qu'homme dévoué et loyal. Déjà secrétaire du roi depuis 1740, Antoine-Vincent Walsh devenait désormais un éphémère armurier de l'État<sup>32</sup>.

Il fut de sa responsabilité d'estimer le nombre et le type de navires nécessaires au transport des hommes, des munitions et de l'équipement et il dut, pour cela, inspecter tous les principaux ports de Flandre (Dunkerque, Ostende, Calais et

28 Michel Duchein, *Les Derniers Stuarts*, op. cit., p. 416.

29 Lucien Bély, *Les Relations internationales en Europe (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)* [1992], Paris, PUF, 2007, p. 507.

30 L'orthographe *Wailsh* est souvent rencontrée dans les sources de cette étude.

31 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 38.

32 Sur les armuriers de l'État, voir Patrick Mortal, *Les Armuriers de l'État du Grand Siècle à la globalisation (1665-1989)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2007.

Boulogne par exemple) afin d'en évaluer les capacités. Le roi laissa également à Antoine-Vincent l'organisation du débarquement puisqu'il lui laissa le pouvoir de décider si les navires français devaient partir d'un même port ou s'ils partaient en ordre dispersé, mais lui imposa de prendre les dispositions nécessaires pour appliquer sa décision. Ainsi, Antoine-Vincent dut, pendant plusieurs mois, arpenter les côtes flamandes, examiner chaque port, étudier les vents et les marées, tâche colossale pour cet armateur nantais. Néanmoins, son statut d'organisateur en chef de la flotte lui permit de diriger un personnel nombreux dans les ports du royaume ainsi que sur mer :

Les commissaires commis aux classes et autres employés de la police des ports de la coste ayant ordre de se conformer à ce que le sieur Wailsh leur prescrira [...]. Le sieur Wailsh choisira quelques corsaires pour escorter le convoi et Sa Majesté s'en remet à luy d'en retenir pour cet objet le nombre qui luy paraîtra nécessaire. Elle prescrira au sieur Bart d'ordonner aux capitaines corsaires de suivre les ordres qui leur seront donnés par le sieur Wailsh<sup>33</sup>.

128

L'autorité dont disposa Antoine-Vincent semblait ainsi vitale à la bonne marche des préparatifs, si bien que les capitaines de navire récalcitrants à se conformer à ses ordres risquèrent de recevoir du roi des lettres leur rappelant leur devoir et les menaçant d'être considérés comme traîtres dans le cas contraire<sup>34</sup>.

Il est important de noter que l'ensemble des frais liés à ces préparatifs furent avancés par Antoine-Vincent mais couverts par l'État, ce que le roi assura lui-même dans son mémoire d'instruction à Antoine-Vincent Walsh :

Quant aux dépenses que ce service exigera tant en fret de navires et batteaux, solde des équipages et vivres qui seront à bord pour la traversée, le sieur Charron continuera d'en prendre connaissance et expédiera les ordonnances de paiement en conséquence. Le sieur Wailsh lui fera part de toutes ses opérations afin qu'il n'y ait aucun retardement par le défaut de paiements en ces parties.

Les dépenses concernant les troupes, tant avant leur embarquement, qu'après leur débarquement, ainsi que tout l'attirail de guerre seront payés conformément aux ordres qui seront donnés par le secrétaire d'Etat ayant le Département de la Guerre<sup>35</sup>.

Les préparatifs s'accéléchèrent en décembre 1745 comme le montre la correspondance soutenue entre le secrétaire d'État comte de Maurepas et Antoine-Vincent Walsh qui le tenait régulièrement au courant de l'état des

33 Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française*, op. cit., p. 38.

34 *Ibid.*, p. 45, lettre du 27 mars 1746.

35 *Ibid.*, p. 40.

ports de Flandre et de leur flotte. Ainsi, s'il trouva assez de navires à Dunkerque pour transporter l'artillerie et les bagages, il fut plus compliqué de trouver assez de bateaux pour transporter les dix-huit régiments, dont six Irlandais ainsi qu'un régiment de Dragons<sup>36</sup>.

Malgré les investissements de la monarchie française dans ces préparatifs et l'important travail d'Antoine-Vincent, les déboires du Prince en Écosse, le temps et les vents défavorables condamnèrent finalement le projet de débarquement avant même qu'un soldat français n'ait pu traverser la Manche<sup>37</sup>. Charles-Édouard et les jacobites furent défaits et massacrés à Culloden en avril 1746, la guerre était finie dans les îles Britanniques, la seule opération navale qu'envisagea la France fut désormais le sauvetage du Jeune Prétendant.

Il ne faudrait cependant pas surévaluer l'ampleur du débarquement préparé par le royaume de Louis XV en 1745-1746. En effet, si la correspondance étudiée fait apparaître qu'il semblait s'agir de la principale opération militaire de l'époque, la lenteur des négociations entre le secrétaire d'État à la Marine et Antoine-Vincent Walsh et l'abandon rapide de la préparation de la flotte dès les premières déconvenues jacobites annoncées indiquent une tout autre réalité. La France n'eut probablement pas une foi assez grande dans l'expédition de 1745 pour y investir argent, armes et soldats de manière massive. Si le cours de la guerre l'eût permis, Louis XV aurait très probablement mené à bien le débarquement afin d'ouvrir un second front contre les Britanniques mais cela n'a jamais été une priorité pour la France du Très Chrétien, déjà bien occupée dans sa conquête des Flandres.

#### LA RECONNAISSANCE ROYALE

Avant de quitter l'Écosse, Antoine-Vincent reçut du prince Charles-Édouard, le 16 août 1745, la marque de sa reconnaissance :

Monsieur le Chevalier Walsh, nonobstant tout ce que je vous ai dit de bouche, je ne puis vous laisser partir sans vous donner un témoignage par écrit du contentement que j'ai reçu de vos services. J'ai prié le Roy, mon père, de vous en donner une marque éclatante, et je le ferois moi-même dès à présent, si j'en avois le pouvoir. Ainsi, vous pouvez compter que si jamais je parviens au trône, où ma naissance m'appelle, vous aurez lieu d'être aussi content de moi que je le suis de vous, et je ne sçaurois en dire davantage. Votre bon ami. Charles P.<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 42, lettre du 24 décembre 1745.

<sup>37</sup> Lucien Bély, *Les Relations internationales en Europe, op. cit.*, p. 508.

<sup>38</sup> Louis de La Trémoille, *Une famille royaliste irlandaise et française, op. cit.*, p. 34.

Le Prince le qualifia ainsi de « chevalier », titre honorifique supérieur à celui « d'écuyer » par lequel Antoine-Vincent Walsh était qualifié dans des actes antérieurs, ce qui signifiait, dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle, que l'individu appelé ainsi était reconnu pour noble dans tout le royaume. Le Prince anticipait ici la décision que prit son père, Jacques III, le 20 octobre 1745 :

130

Considérant que nous sommes parfaitement sensible des grands et bons services que nous a rendu notre bien aimé Antoine Walsh, écuyer, dans son entreprise, avec zèle et désintéressement, de transporter notre cher fils, Charles Prince de Galles, en Écosse, ce qu'il a fait avec réussite à travers multiples risques et dangers, et pour ce service significatif, et pour perpétuer la mémoire de sa postérité, nous, non seulement de notre propre inclination mais aussi sur la requête de notre dit cher fils, avons jugé bon de lui accorder comme marque de notre faveur royale les titres d'honneur et de préséance mentionnés ci-dessous ; notre volonté et notre plaisir est donc que vous prépariez un projet de loi portant notre signature royale afin de faire passer notre grand sceau de notre royaume d'Irlande, faisant et créant ledit Antoine Walsh, écuyer, comte et pair de notre dit royaume<sup>39</sup>.

Celui-ci demandait ainsi à l'administration de son royaume d'Irlande (qu'il ne possédait pas encore) de faire d'Antoine-Vincent un comte et pair signifiant ainsi son appartenance à l'une des familles les plus illustres de ce royaume. Cette reconnaissance prestigieuse correspondait en définitive à la concrétisation du zèle dont Antoine-Vincent avait fait la preuve, au cours de l'année 1745, pour la cause des Stuarts. Néanmoins, son élévation comme comte et pair d'Irlande ne lui conférait pas les mêmes honneurs dans le royaume de France. Les noblesses, à l'époque moderne, étaient nationales, c'est-à-dire attachées à un territoire mais surtout à un souverain. Ainsi, les services apportés aux Stuarts ne pouvaient valoir à Antoine-Vincent d'autres reconnaissances de noblesse que celle attachées à cette dynastie, ce qui la rendit d'autant plus inopérante que les espoirs jacobites furent balayés en avril 1746 lors de la bataille de Culloden.

La fuite du prince de Galles fut un épisode rocambolesque qui marqua de romantisme la dernière tentative des Stuarts. Traqué, Charles-Édouard trouva refuge dans les Highlands et dans les îles Hébrides chez de nombreux Écossais, parfois très humbles, sans jamais être dénoncé, démontrant la fidélité du pays, et notamment des Highlands à sa dynastie. Son épopée se termina le 13 septembre 1746, six mois après le désastre de Culloden, lorsque deux navires de Saint-Malo, l'*Heureux* et le *Prince de Conti*, envoyés par la France, parvinrent

---

39 *Ibid.*, p. 35, traduction de l'anglais.

à déjouer la surveillance britannique et jetèrent l'ancre à Loch nan Uamh<sup>40</sup>. Le Prince s'échappa donc d'Écosse à partir de la même baie où il avait débarqué du *Dutillet* un an plus tôt accompagné par Antoine-Vincent Walsh ; il arriva à Roscoff le 29 septembre. Sa vie fut sauvée mais sa cause était perdue. Bien que la double entreprise d'Antoine-Vincent se solda par un échec, il parvint tout de même à s'attirer la sympathie d'un autre roi, Louis XV, qui reconnut en lui un serviteur loyal aussi bien des Stuarts que de la Couronne de France.

Déjà reconnu comte et pair d'Irlande par le prétendant Jacques III, Antoine-Vincent reçut le 30 janvier 1748 des lettres patentes du roi Louis XV faisant de lui un noble du royaume. Il est nécessaire de souligner le caractère inhabituel de cet anoblissement, car d'usage, les lettres d'anoblissement étaient l'aboutissement d'une procédure législative enclenchée par la volonté d'un individu souhaitant être anobli. Or dans le cas d'Antoine-Vincent, celui-ci ne réclama aucunement ces lettres, ce fut donc une initiative directe du pouvoir royal. Il est raisonnable d'estimer que cet anoblissement fut la récompense, de la part de la France, des services rendus par les Walsh aussi bien à la France qu'à ses alliés au cours des années 1745-1746. Néanmoins, l'étude de ces lettres faite par Mari Omine a montré que celles-ci ne soulignèrent, comme motif d'anoblissement d'Antoine-Vincent, que son aisance financière, le reconnaissant ainsi comme un armateur accompli et couronné de succès<sup>41</sup>. Aucune mention ne fut faite de ses activités militaires ni des services rendus aux Stuarts ainsi qu'aux Bourbons. Antoine-Vincent fut donc classé dans ce qu'il convient d'appeler « la noblesse d'affaires », ce qui ne lui convint visiblement pas puisqu'il présenta une requête au Conseil d'État afin d'être reconnu comme noble d'épée.

\*

En seulement deux années, ce descendant d'émigrés irlandais ayant bâti sa fortune grâce au commerce atlantique s'était donc retrouvé à servir d'armateur non plus pour son propre compte, mais pour deux rois. S'il entra dans le service du premier au nom d'un jacobinisme devenu une tradition familiale, ce fut l'ambition qui anima très certainement les services qu'il rendit au roi de France. Ambition de voir triompher les ennemis de la Grande-Bretagne tout d'abord, reposant nécessairement sur une sincère fidélité tant envers les Stuarts qu'envers les Bourbons, ambition personnelle ensuite, car Antoine-Vincent sut habilement tirer profit de ces services rendus. Ceux-ci furent en effet la base sur laquelle les Walsh bâtirent leur retour dans la noblesse d'épée. Après plusieurs

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 476.

<sup>41</sup> Mari Omine, « Le commerce international de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cit., p. 276. Pour la lettre d'anoblissement : BnF, Collection Chérin, 211 – Walsh, n° 4218, fol. 12.

décennies au cours desquelles cette famille dut, pour retrouver son rang, rebâtir une fortune et se faire un nom dans son royaume d'adoption, le roi de France apporta finalement la précieuse reconnaissance d'appartenance à l'aristocratie militaire<sup>42</sup>, au cours de l'année 1753 :

Louis par la grâce de Dieu Roy de France et de Navarre [...] par arrest rendu en nôtre Conseil d'État, nous y étant le 10 septembre 1753. Sur la Requête de nôtre Cher et Bien aimé Antoine Walsh Secrétaire du Roy maison couronne de France et de nos finances d'origine irlandaise, nous aurions sur les titres y joints et pour les causes y contenues, Reconnu ledit sieur Walsh pour noble de Nom et d'armes et maintenu dans la noblesse d'ancienne Extraction<sup>43</sup>.

132

L'implication d'Antoine-Vincent dans l'expédition d'Écosse de 1745 et dans la tentative de débarquement français ne lui attira pas seulement la reconnaissance royale. En effet, Antoine-Vincent, qui restait alors un armateur, fut la cible de calomnies de la part des gazettes de Londres et de Hollande, l'accusant d'avoir fait faillite et d'avoir contracté des dettes à hauteur de plus de 4 millions de livres. Ces calomnies, qui allaient très probablement bon train dans les milieux d'affaires, notamment entre concurrents, prit dans ce cas précis une plus grande ampleur de par la provenance et les motivations des calomnieurs. La lettre envoyée par le juge et les consuls de Nantes à l'intendant de Bretagne, le 31 octobre 1750, fit état de « Calomnie contre le sieur Walsh accusé fausement d'avoir fait faillite occasionnée sans doute par ce que ce Négociant avoit passé le prétendant en Écosse en 44<sup>44</sup> ». Ainsi, malgré la confusion des juges et consuls concernant la date de l'expédition d'Écosse, ceux-ci attribuèrent d'emblée les calomnies visant Antoine-Vincent Walsh à l'hostilité que celui-ci s'attira de la part des ennemis de la cause jacobite. Très probablement sur la plainte du calomnié, les juges et consuls écrivirent à l'intendant de Bretagne afin de prendre des mesures pour faire cesser ces calomnies :

Monseigneur

Les dernières Gazettes de Londres et de Groningue<sup>45</sup> et des lettres particulières tans de l'Étranger que de France annoncent au public que le Sieur Wailche négociant de cette ville vient de manquer de quatre millions et demy. Quoy que ce négociant soit bien audessus des événements que les bruits de cette nature

42 Sur l'insertion de la famille Walsh dans la noblesse de France, voir : Étienne Pouly, *D'un exil à l'autre*, op. cit.

43 ADLA, B 102, lettres patentes, p. 223. Cette reconnaissance fut étendue aux frères d'Antoine-Vincent l'année suivante : ADLA, B 102, p. 258.

44 ADLA, C 645, calomnies contre le sieur Wailch, 31 octobre 1750.

45 Groningue est une ville du nord de l'actuel royaume des Pays-Bas. Dans la lettre des juges consuls, il est très probable que la mention « Groningue » désignait les Provinces-Unies en général, tout comme Londres désignait la Grande-Bretagne.

pouvoient occasionner à tous autres dons la fortune et le crédit seroient moins solide ; et que par là il soit à lieu de les mépriser, cependant, Monseigneur, nous pensons qu'il est interessant pour nôtre place en Général et pour le Sieur Wailch en particulier d'avoir la dessus une satisfaction publique<sup>46</sup>.

Si les montants avancés semblent fantaisistes, il est cependant tout à fait possible que les frais engagés par Antoine-Vincent dans la préparation de la flotte de Flandre fussent considérables et l'avortement de cette entreprise entraîna peut-être également l'abandon des remboursements royaux. Toujours est-il qu'Antoine-Vincent ne sortit pas lésé de ces deux années au service des Stuarts et des Bourbons, récoltant honneurs et réputation. Cet exemple illustre parfaitement la capacité qu'eut la monarchie française à appuyer ses ambitions sur des hommes dévoués et fidèles, indispensables relais de ses opérations militaires, qui surent eux-mêmes tirer profit de ce partenariat.

---

46 ADLA, C 645.







## 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>*  
*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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*