Le *Lyon* ex *Beaumont* : l'épave d'un navire au service de la révolution américaine retrouvée à Antigua & Barbuda.

Introduction :

Si l’on connaît bien le rôle et l’implication de Lafayette et de l’*Hermione* dans la cause américaine on sous-estime généralement le rôle du royaume de France dans l’aide aux *Insurgents* contre leur métropole anglaise. C’est pourtant un investissement colossale que représente l’implication de la France dans la guerre d’Indépendance des Treize colonies américaines. Si l’alliance entre les Treize colonies et le royaume de France paraît naturelle, c’est malgré tout le résultat de l’implication d’hommes américains et français qui ont certes bénéficié d’un contexte favorable mais qui ont parfois aussi forcé le destin. De manière improbable c’est par l’intermédiaire d’une épave retrouvée à Antigua & Barbuda que cette thématique s’est invitée dans nos recherches. En effet l’épave appelée Tank Bay 1 s’est révélée être celle du *Lyon*, un navire envoyé en Amérique du Nord pour soutenir la cause des Treize colonies américaines. Comme le *Duc de Duras* devenu le *Bonhomme Richard*, le *Lyon* provient des chantiers navals de Lorient et a servi sous le nom du *Beaumont* dans la Compagnie française des Indes Orientales !

1/ Les premiers résultats des recherches archéologiques

Les recherches archéologiques réalisées en 2021 et 2022 à English Harbour sur le site de l’épave de Tank Bay 1 confirment l’hypothèse d’identification proposée en 2021 (Guibert et al 2021, 2022). Sans revenir sur les éléments tangibles d’identification du site grâce aux archives, les différents résultats archéologiques indiquent que nous en présence des vestiges de l’épaves du *Lyon* ex *Beaumont*.

Les caractéristiques des structures semblent confirmer que le navire a été construit avant la fin des 1780 du fait de l’absence de doublage en cuivre de l’absence d’utilisation d’alliage dans les métaux utilisés pour les assemblages (chevilles) mais aussi pour la confection du gouvernail (aiguillot / fémelot). Ces caractéristiques sont concordantes avec une construction dans les années 1760 du navire dont nous avons étudié les vestiges. Les caractéristiques des structures indiquent aussi que nous sommes en présence d’un vaisseau imposant (dimensions et caractéristiques des varangues, des canaux d’anguilliers, de la carlingue, du bordé, présence de varangues de porque). La mise en évidence de structures internes dans le sondage 2B laissent penser à la présence de l’emplanture du grand mât. Il paraît évident que cette partie de l’épave doit faire l’objet d’une étude plus détaillée en ouvrant un sondage plus large de manière à pouvoir documenter cette partie essentielle de l’épave.

Enfin l’étude de la culture matérielle confirme une chronologie XVIIIe siècle avec quelques marqueurs 1760-1785. L’étude mise en œuvre montre une certaine pauvreté du mobilier. Si celle-ci reste à confirmer, il est intéressant de mettre en relation cette information avec le fait que le navire a sans doute été vidé de tout ce qui pouvait être récupéré.

Si nous n’avons pas réussi à déterminer la longueur sur quille de l’épave nous avons pu grâce aux sondages 1 et 3 mettre en évidence les extrémités des vestiges en place.

Ces deux sondages confirment l’hypothèse d’orientation des vestiges proposée en 2021 : la proue au nord-ouest, la poupe au sud-est. Cela semble correspondre à l’idée que le navire ait été abandonnée après avoir été acheminé dans la baie d’English Harbour (sans qu’il ait été re déplacé).

La longueur totale de ces vestiges mesure 47,3 m. La longueur sur quille ne peut être déterminée pour l’instant faute d’avoir pu mettre en évidence celle-ci dans le sondage 1. Sans le gouvernail les vestiges observées mesurent 46 m de long. Reste à savoir jusqu’où la quille s’étend dans la partie avant. Il semble ici nécessaire lors d’une prochaine mission d’ouvrir un sondage plus en amont de manière à compléter les informations sur l’organisation de cette partie de l’épave et notamment étudier la jonction entre les éléments architecturaux du sondage 1 et la quille.

La largeur des vestiges s’étend côté tribord sur plus de 8 m dans le sondage 2. Nous avons observés des structures longitudinales sans pouvoir les identifier dans le sondage 2C situées à 5,7 m du centre de la carlingue et au touché dans 80 cm de sédiment des structure en bois à 7,70 du centre de la carlingue. Ces éléments laissent à penser que la flanc tribord est conservé au de-là et plus en profondeur. Cette zone nécessitera lors d’une prochaine mission d’être étudiée plus en détail et plus en profondeur.

Pour rappel les dimensions indiquées dans la documentation d’archive mentionne un navire de 145 pieds 3 pouces de long de l’étrave à l’étambot (47,20 m), de 126 pieds 4 pouces (41 m) de longueur de quille portant sur terre et 33 pieds de large (10,7 m) (Guibert et al 2021, 2022).

Ces dimensions ne correspondent pas pour l’instant aux observations in situ, cependant il paraît évident que les structures observées sont celles d’un vaisseau imposant pouvant être celle d’un vaisseau de la Compagnie des Indes Orientales.

Il faut noter pour terminer que les vestiges étudiés sont tout à fait exceptionnels de par leur rareté mais aussi de par leur état de conservation. Au regard des résultats des opérations réalisés sur ce site il s’agit à ce jour du seul exemple d’épave de navire de la Compagnie françaises des Indes Orientales connu. À ce titre il semble que ces vestiges puissent servir de support à une étude sur la construction navale pour documenter en partie cet aspect inconnu (sauf en théorie) de l’histoire de la construction navale française. L’étude conjointe du modèle du *Beaumont* conservé au musée de Dieppe semble être une piste prometteuse à ce sujet même s’il semble que cette maquette soit une maquette destinée à l’entrainement des officiers plutôt qu’à servir à sa construction. Le rachat du navire en 1774 par des armateurs de Saint-Malo impliqués dans la traite négrière (d’après nos recherches, cette activité n’est pas mentionnée pour le *Beaumont* à cette époque), puis son rôle dans la guerre d’indépendance des Treize colonies américaines confère une histoire tout à fait unique à ce navire.

2/ Le dernier voyage du *Lyon*

L’identification de l’épave de Tank Bay 1 comme étant le *Lyon* ex *Beaumont* nous a encouragé à revenir sur l’histoire de ce navire. Le présent article présente le rôle de celui-ci dans la guerre d’indépendance des Treize Colonies américaines. Mais il faut savoir que le *Lyon* a eu plusieurs vies avant de servir dans cette guerre. En effet il a participé aux échanges de Lorient avec l’Asie de la Compagnie des Indes Orientales avant d’être mise à disposition de la marine royale puis vendu à des armateurs malouins.

Les registres d’armement et de désarmement précisent les données sur les différentes expéditions du *Beaumont* et du *Lyon* (SHD Lorient).

Le navire appartient à la Compagnie des Indes orientales jusqu’en 1774. Il a alors effectué six expéditions vers la Chine et le Bengale avec un intermède de trois ans entre 1770 et 1773 pendant lequel le navire est mis à la disposition de la Royale sans qu’il semble être utilisé. En 1774, Il est racheté par deux négociants de Saint-Malo Alain Le Breton de Blessin et Guy Jean Dessaudrais Sébire grands armateurs impliqués dans la traite négrière à partir de 1765. Le navire effectue alors une dernière expédition vers la Chine en 1775-1777 avant d’être envoyé en Amérique du Nord en 1777.

Sympathisant de la cause américaine pour l'Indépendance, Jacques Donatien Le Ray de Chaumont emploie sa position pour agir en tant qu'intermédiaire entre le roi de France et les représentants américains : Benjamin Franklin, John Adams et Silas Deane. C’est au cours de l’année 1777 que les modalités du dernier voyage du *Lyon* se précisent : le navire est prévu pour acheminer une cargaison de 10 000 uniformes à destination des soldats américains et du cordage pour la marine américaine naissante peut-être destiné à la frégate nommée ultérieurement *Confederacy*. Le navire reste la propriété des armateurs malouins tandis que Chaumont joue le rôle de commissionnaire. Le navire est un temps envisagé pour être vendu à son retour en France moyennant une somme en tabac. Le navire est alors renommé *Lyon* et officiellement envoyé pour Cadix histoire de brouiller les pistes. Le temps presse et c’est finalement le 31 décembre 1777 que le *Lyon* quitte Vanne en direction de Boston sous le commandement de Jean Michel de Saint-Malo avec 216 hommes à son bord.

Le *Lyon* parvient à livrer sa précieuse cargaison dans le Connecticut en mars 1778 avant de repartir en juin de la même année pour Chesapeake pour y charger du tabac à destination d’Europe. C’est finalement en fin septembre que le *Lyon* remet les voiles en direction de la France. Mais c’est sans compter la présence dans les eaux américaines de navires de la Royal Navy chargés d’intercepter le commerce en provenance de France et étouffer tout soutien aux révolutionnaires américains.

Le 3 novembre, la frégate britannique HMS *Maidstone* armée de 28 canons, commandé par Alan Gardner, est en croisière au large du fleuve Delaware, lorsqu’à 1 heure du matin, une voile inconnue est découvert faisant cap vers le nord-est, se dirigeant vers l'est, avec le vent à l'ouest. Il s’avérerait être le navire marchand français lourdement armée le *Lyon*, le capitaine Jean Michel, doté d'un équipage de 216 hommes.

Le capitaine Gardner se lance immédiatement à sa poursuite et, à 15h30, il est en mesure d’engager le navire Français. Une action s'engage immédiatement au corps à corps ; mais après une heure d'engagement, le *Maidstone* a reçu tellement de dégâts dans ses voiles et dans son gréement qu'il est obligé de mettre à l'eau pour réparer ses avaries. A midi, le capitaine Gardner réussi à mettre l'ennemi en action une seconde fois, et à 13 heures l'oblige à se rendre.

Les deux navires étaient gravement endommagés en particulier au niveau de leurs mâts, de leurs voiles et de leur gréement, de sorte qu'il était extrêmement dangereux pour eux de battre contre un vent contraire.

Le *Maidstone* n’a atteint English Harbour à Antigua que le 22 décembre où le capitaine Gardner explique en détail dans sa lettre ce qui s’est passé au contre-amiral Samuel Barrington (1729-1800) :

« J'ai l'honneur de vous informer de mon arrivée au large d'English Harbour, avec le navire de Sa Majesté Maidstone, sous mon commandement ; et j'ai le plaisir de vous informer que, le 3 novembre suivant vers une heure du matin, étant au Lat. 35, 40 N. Longue. 75, 50 W. A 64 lieues à l'ESE du cap Henry, nous découvrîmes un navire dans le quart NW, debout à l'est, avec le vent à l'ouest. J'ai immédiatement lancé ma poursuite et préparé le navire pour l'action ; à trois heures et demie, il se rapprochait de la chasse qui hissait les couleurs françaises ; et nous avons commencé à nous engager. A quatre heures et demie, ayant subi des avaries considérables dans nos voiles et dans notre gréement, je jugeai nécessaire de ramener, de réparer ce dernier, et d'enrouler la grand-voile qui fut coupée en morceaux par le langage de l'ennemi. Au point du jour, nous découvrîmes un autre navire au vent, qui se dirigeait vers nous, que je supposai être un époux du navire que nous avions engagé dans la nuit, et qui, à cette heure, se trouvait à environ deux milles sous le vent de moi sous ses huniers. À neuf heures, le navire au vent s'approcha et fit un signal privé ; mais voyant que nous n'y répondions pas, à dix heures, elle fit voile, et se tint face au vent vers le sud, sur lequel je portais, et fit voile après mon antagoniste (qui avait mis devant le vent sous ses huniers et ses voiles d'avant) et à midi apporta l'engagea au combat et continua l'engagement jusqu'à près d'une heure, lorsque l'ennemi frappa et se révéla être le Lyon, un navire français de 40 canons, 28 douze livres sur son pont principal, 6 six livres sur son quart de pont et 6 quatre livres sur son gaillard d'avant, manoeuvrés par 216 hommes, et commandés par le capitaine Jean Mitchell, de la Virginie à l'Orient, ayant à bord plus de 1 300 barils de tabac. Au cours de l'action, nous avons eu 4 hommes tués et 9 blessés, dont un est mort depuis. L'ennemi compte 8 hommes tués et 18 blessés. Nous avons subi des dommages considérables à notre mât, à nos vergues et à notre gréement ; et lorsque l'ennemi frappa, nous avions plus de quatre pieds d'eau dans notre cale »[[1]](#footnote-1).

Il a fallu plus de sept semaines au HMS *Maidstone* pour rejoindre le chantier naval d’Antigua, où elle a subi des réparations durant plusieurs mois. Le navire français, quant à lui, est dépouillé jusqu’à l’os, minutieusement dépecé puis sabordé dans un coin de la crique.

Épilogue

Un temps envisagé pour être transmis à la marine américaine et devenir le premier navire des futurs État-Unis, le *Lyon* disparaît dans les eaux d’Antigua et Barbuda. C’est finalement le *Duc de Duras* devenu le *Bonhomme Richard* qui jouera ce rôle et qui connaîtra le destin tragique que l’on connaît. Ce n’est qu’un peu moins de 250 ans plus tard que par l’intermédiaire de recherches collaboratives entre le personnel du National Park of Antigua et Barbuda, celui de l’Université des Antilles et de l’Association Archéologie Petites Antilles que par l’intermédiaire d’une épave cette histoire mêlant l’Asie, l’Europe, l’Amérique et les Antilles refait surface rappelant à la fois le rôle important du royaume de France aux côtés des *Insurgents* américains et le rôle de théâtre secondaire qu’a joué les Antilles dans la guerre d’indépendance des Treize colonies américaines.

Ces recherches ont été financées par la commission des Fouilles du Ministère de l’Europe et des Affaires Étrangères, de Direction de la Mémoire de la Culture et des Archives du Ministère des Armées, par l’Ambassade de France auprès des pays de l’OECS, le National Park of Antigua & Barbuda et soutenues par les Forces Armées des Antilles.

1. The Gentleman’s Magazine and Historical Chronicle, Volume XLIX, 1779, London, Printed at St. John’s Gate, 649 p. [↑](#footnote-ref-1)