

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

I - L'instrument naval





Les vingt années séparant le traité de Paris de 1763, qui met fin à la guerre de Sept Ans, de celui de Versailles, qui marque, en 1783, le terme de celle dite d'Indépendance américaine, ont connu une course aux armements navals d'une intensité toute particulière et qui se poursuit jusqu'au cycle des guerres révolutionnaires. On attendait beaucoup des marines et, lorsque la guerre fut venue en 1778, c'est à elles que se trouva suspendu le sort de puissantes et vieilles nations comme celui des très jeunes États-Unis d'Amérique.

À l'initiative de la Société des Cincinnati de France et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124) de l'université Paris-Sorbonne, des historiens des États-Unis, du Canada, de Grande-Bretagne, d'Espagne et de France examinent dans ses missions, sa complexité et son coût l'instrument naval dont disposait chacun des principaux belligérants. Désenclavant l'histoire des marines de guerre, ils montrent combien celle-ci est inséparable de l'étude de la prise de décision politique, des finances des États, des appareils productifs, des circuits d'approvisionnements, des modes de recrutement et d'entraînement des hommes.

Ce premier tome sur l'instrument naval sera suivi d'un second sur la mise en œuvre opérationnelle.

Illustration :

Louis-Nicolas Van Blarenbergh (1716-1794), *Le Port de Brest*, huile sur toile, 1774, musée des beaux-arts de Brest

© Photo Josse/Leemage

ISBN de ce document :

979-10-231-3351-6

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE
(1763-1783)

I. L'INSTRUMENT NAVAL



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/>

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline & 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 thalassocratie

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

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)

I. L'instrument naval

Ouvrage publié avec le concours de l'Université Paris-Sorbonne
et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124)

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

ISBN de l'édition papier : 978-2-84050-890-8
© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013
© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page : 3d2s
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

PREMIÈRE PARTIE

La rivalité franco-anglaise

LES MISSIONS DE LA MARINE FRANÇAISE

Philippe Bonnichon

Pourquoi une marine ? En France, pays terrien où les urgences viennent de la pression sur les frontières terrestres, la question s'est souvent posée à l'opinion ou, pire, a été ignorée. Aujourd'hui même, il n'est pas sûr qu'en dehors des populations côtières, l'importance de la mer soit évaluée à son juste poids. En revanche, des dirigeants, François I^{er}, Richelieu, Louis XIV, Louis XVI ont été convaincus que la marine, capable de projeter des forces à l'échelle intercontinentale, permettait l'exercice de la puissance, ne serait-ce que pour rivaliser dans leur domaine avec des concurrents comme l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre.

Héritier de la Régence, Fleury, sous Louis XV, a cherché à réduire au minimum ce prélèvement pour la sécurité que représente le coût d'une marine de guerre. De même, la Compagnie des Indes eut tendance, au temps de Duplex, à sacrifier aux dividendes l'investissement stratégique. Ces politiques restrictives conduisirent aux revers sanctionnés par les traités de 1763. L'humiliation, pour la puissance qui reste prépondérante en Europe, conduit en France à une volonté de revanche qui trouve notamment son exutoire dans la guerre d'Amérique.

Instrument d'exercice de la puissance : cela vaut-il le coût ? On se plaint qu'une marine revienne cher, mais en pourcentage (peut-être 15 % du budget à l'époque), cela reste relatif, même en temps de guerre, même dans les plans d'investissements poursuivis jusqu'à la Révolution¹.

Les contemporains sont conscients qu'une marine de guerre est le prix à payer pour la prospérité du commerce et des échanges :

l'escorte des bâtiments marchands est le service le plus important et le plus essentiel qu'on puisse attendre d'une marine militaire, car elle n'est instituée que pour protéger le commerce. C'est elle qui le fait fleurir et prospérer [...] sans le commerce, outre que la marine militaire deviendrait inutile, elle ne pourrait pas

1 Voir les comptes-rendus de La Luzerne, quittant le ministère à l'automne 1790 et Jean-Pierre Poussou, « Les conséquences financières et économiques de la guerre d'Indépendance américaine pour les royaumes de France et de Grande-Bretagne », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Christian-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 203-219.

exister parce qu'elle n'aurait pas de matelot². C'est le commerce qui forme des matelots et la marine les emploie pour l'utilité du commerce,

écrit Scipion de Castries, le jeune cousin du ministre.

La sécurité des liaisons intercontinentales, en paix comme en guerre, est sans doute la première raison d'être d'une marine militaire ; mais la variété des missions qui en découlent dépasse de loin la protection du commerce : être au niveau de ses adversaires, s'entraîner, manœuvrer, monter en puissance en incorporant des hommes et du matériel de complément, relier les côtes, transporter des passagers, des troupes, de l'argent, des ordres, des dépêches, des denrées, du matériel, approvisionner en rechanges, renforcer, relever, transmettre, renseigner, éclairer, ouvrir, jalonner des routes, combattre en ligne, en unités, en course, faire des prises, escorter, sécuriser, protéger les pêches et le commerce, soutenir des alliés, visiter des bâtiments, contrôler des routes maritimes, établir des blocus, débarquer, rembarquer, appuyer des troupes à terre, patrouiller, faire acte de présence et de souveraineté, en application d'une politique, faire respecter le pavillon, coloniser et faire vivre des colonies qui dépendent alors du département de la Marine, explorer aussi, relever des routes et des terres, mesurer, cartographier ; autant d'actions qui sont demandées, en paix et en guerre aux marins du roi ; autant d'actions qui réclament à la fois puissance de feu et ensemble dans le manœuvre, d'une part – d'où la normalisation recherchée avec la standard du vaisseau de 74 Borda-Sané – et d'autre part la multiplication de plus petites unités, frégates, flûtes ou gabarres, corvettes et avisos qui répondent à la diversification des missions, hormis le combat de ligne.

Pour clarifier l'analyse, nous distinguerons entre les missions tenant à la capacité d'évoluer en ce milieu particulier qu'est la mer, puis les missions à remplir en tous temps, guerre et paix, ensuite les missions combattantes, en temps de guerre, enfin celles plus spécifiques au temps de paix : Rappelons qu'il y a pour la France quinze ans d'une paix, de plus en plus armée jusqu'à la guerre de 1778, puis cinq ans de guerre, suivis de sept ans de paix jusqu'à la Révolution.

MISSIONS DE FORMATION ET D'ENTRAÎNEMENT DES FORCES

Le premier devoir d'une marine de guerre, qui n'a pas toujours été rempli dans le passé, conditionne pourtant les chances de succès de toute autre

2 Allusion au système français des classes. L'ensemble de la citation est tirée de Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. G. de Colbert Turgis, Paris, Mercure de France, 1997, p. 229.

mission : il s'agit d'être à niveau pour évoluer dans un milieu maritime qui exige techniques et capacités professionnelles particulières ; il faut connaître son métier, s'entraîner, manœuvrer, être capable d'encadrer une montée en puissance des forces, en cas de conflit.

Former et entraîner des hommes est une mission de base. Les matelots français sont en principe des inscrits maritimes qui naviguent, en temps ordinaire, à la pêche et au commerce. Ils constituent un volant de professionnels, limités en nombre : cela peut assurer une supériorité, à l'entrée en guerre, sur des matelots ennemis, inexperts, racolés par la presse ; mais cet avantage s'estompe avec le temps et, si la guerre dure, les pertes peuvent poser un problème crucial d'effectifs.

La qualité de la maistrance est essentielle pour la cohésion et l'efficacité des équipages. Contentons-nous ici d'observer que si les soldes en France sont moins élevées, donc attirantes, qu'en Angleterre, une certaine sécurité d'emploi et l'existence d'institutions comme la caisse des invalides de la marine fidélise au service du roi un personnel d'encadrement que l'entraînement des sorties et de la guerre rend expérimenté, sous Louis XVI.

Quant au commandement, soumis à un avancement plutôt lent sous Louis XV, il manifeste dans l'ensemble, comme les jeunes officiers qui lui sont subordonnés, un désir de s'illustrer par une revanche contre l'Angleterre. La formation des jeunes gens issus des Gardes est devenue exigeante, pour la théorie. La guerre sera une excellente pratique.

Une fois surmontées les rancœurs suscitées dans le Corps par les éphémères réformes de Boynes, l'allant et la combativité de la jeune noblesse des gardes-marine sont évidents, lors de l'entrée en guerre. Une certaine historiographie s'est plu à souligner l'insubordination et l'indiscipline de cette noblesse, les frasques des Gardes en temps de paix, leurs fanfaronnades en temps de guerre. Mais cent anecdotes, réelles, ne font pas une vérité d'ensemble, qui ne se lit qu'au résultat final, un succès contre l'Angleterre. Il peut y avoir, selon les circonstances, bien d'autres causes qu'un refus délibéré de discipline, quand ne sont pas exécutés des signaux de combat. Dans l'ensemble les commandants réussissent à se faire obéir, même Suffren, malgré ses plaintes, contre la mauvaise volonté de certains subordonnés. La nécessaire cohésion l'emporte d'autant que l'on sert souvent en famille sur les vaisseaux du roi. Allant, combativité, connaissances techniques, entraînement et coup d'œil font le bon officier : par le travers du détroit d'Hudson, en 1782, La Monneraye manœuvre pour éviter un iceberg : « nous parons, l'indécision nous eût perdus. Le métier de la mer nécessite un coup d'œil juste et la plus prompte exécution », écrit-il³. Aussi se méfie-t-on des officiers à la vue basse

3 Pierre-Bruno-Jean de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. Philippe Bonnichon, Paris, Champion, 1998, p. 195.

et de ceux qui préfèrent soigner leur avancement en révisant les mathématiques plutôt que d'embarquer, aux dires de Cotignon⁴.

La pratique du métier est d'autant plus nécessaire que les navires évoluent mieux et plus vite que par le passé. Rationalisation, innovations techniques, relative standardisation améliorent autant les vaisseaux que les unités plus légères et rapides. Certes, pendant la guerre, tous les bâtiments français ne sont pas doublés de cuivre et Cotignon compare ironiquement la marche d'une escadre anglaise, dotée de ces doublages nouveaux à celle des vaisseaux franco-espagnols *doublés d'huitres*, qui sont engagés à sa poursuite au large du cap Spartel⁵. Mais un doublage en cuivre a ses inconvénients (électrolyse) et n'est pas souhaitable sous toutes les latitudes, comme l'expérimente La Pérouse, vers le Nord, à la baie d'Hudson, en 1782⁶.

42

À la performance et la maniabilité des navires doit être jointe l'efficacité de l'artillerie. Les bouches à feu peuvent délivrer boulets, bombes, mitraille, voire engins incendiaires qui, de plus en plus, se substituent aux brûlots. Tandis que l'invention anglaise de la caronade se montre redoutable, les fonderies françaises de Melle, d'Indret, produisent de bons canons, d'un calibre et d'une portée théorique qui peuvent être supérieurs à ceux des Anglais. L'important reste l'entraînement de l'école à feu, réputée excellente chez les Anglais et l'expérience des servants et chefs de pièce pour tirer juste et au bon moment, le navire, faut-il le rappeler, bougeant avec la mer. Sur tous ces points, à la veille de la guerre d'Amérique, la France s'efforce, avec des résultats encore inégaux, de corriger les insuffisances révélées par les expériences du proche passé. Car la première mission du marin et qui conditionne le reste est de s'entraîner pour savoir manœuvrer et pouvoir monter en puissance.

Manœuvrer, la mer n'est pas toujours facile. Les témoignages de tempêtes et d'ouragans ne manquent pas : en 1779, après l'affaire manquée de Savannah, le vaisseau d'Estaing, fort éprouvé, faillit sombrer par suite d'une voie d'eau⁷, tandis qu'une goëlette de 18 canons de la division La Motte-Picquet s'engloutit « sans qu'aucun homme put se sauver, tant la mer était démontée »⁸. Hors ces cas extrêmes, il faut être habile à manœuvrer, dans les débouquements des Antilles, par exemple, où les sautes de vent et de courants sont constantes ; il faut être prompt à appareiller, comme Grasse à la Chesapeake, profiter dans les calmes des moindres risées ou étaler des courants contraires entre les îles : ainsi, par le caprice des éléments, la liaison d'une goëlette entre les Îles du Vent dure quatre fois plus

4 Chevalier de Cotignon, *Mémoires*, éd. A. Carré, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1974, p. 149 et p. 247-248.

5 *Ibid.*, p. 229-233.

6 P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791, op. cit.*, p. 141.

7 Scipion de Castries *Souvenirs maritimes, op. cit.*, p. 146-150.

8 P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791, op. cit.*, p. 141.

que prévu et l'équipage pense périr de faim et de soif, faute d'approvisionnements suffisants au départ d'une simple mission de routine⁹.

La manœuvre suppose l'exercice, à l'interface de milieux différents. L'approche des côtes est le plus délicat, pour la maîtrise des débarquements ou rembarquements. Aussi la précision et l'amélioration de l'hydrographie est une mission essentielle de la marine, dès cette époque où se multiplient et se perfectionnent les instruments de navigation. Notons aussi les premières tentatives d'incursion dans le milieu sous-marin, avec les essais de cloches, voire de scaphandres, pour la construction des bassins et des ponts.

L'entraînement, sans anticiper sur le cas des escadres d'évolution est favorisé par une politique du personnel et du matériel. Pour le personnel, la diversité des affectations, en Méditerranée, Atlantique, océan Indien – la carrière d'un La Pérouse et de beaucoup d'officiers de sa génération en témoigne – favorise l'élargissement de l'expérience. Les commandants sont soucieux de l'homogénéité de leurs équipages, autant qu'ils peuvent l'obtenir, pour la cohésion et l'efficacité dans la manœuvre. Fleuriot de Langle, officier breton, sur sa frégate la *Résolue* pendant la guerre, s'est ménagé un équipage de Bretons, parlant (en principe...) la même langue. Les Provençaux n'ont pas bonne réputation auprès des Bretons. C'est pourtant un Provençal qui sauve le vaisseau d'Estaing en plongeant pour aveugler la voie d'eau dans la tempête. La discipline, rigoureuse, reste paternelle dans l'ensemble, les châtiments corporels semblent plus rares et moins cruels que chez les Anglais ; c'est le code de discipline de la Révolution qui les durcira. Quant au matériel, à l'époque déjà, fonctionne une commission des essais des bâtiments en mer, où se signale, par ses avis techniques qualifiés, un des frères Kersaint, avant la guerre. Pour la marche des navires, un commandant avisé surveille particulièrement l'arrimage : la répartition de la charge peut permettre de remonter plus ou moins au vent. Ainsi fait Langle, avec son vaisseau l'*Experiment*, en 1782. C'est la mission du second¹⁰. Il la remplit lui-même, pour les frégates de La Pérouse, deux ans plus tard, à la veille du départ pour le tour du monde.

Entrer en guerre suppose enfin pouvoir monter en puissance, encadrer de nouvelles forces, armer des unités. En dehors même des constructions, dont on va nous entretenir, la marine doit pouvoir mobiliser des forces complémentaires. C'est le rappel des classes. C'est le recours traditionnel aux corsaires qui, d'ailleurs, peuvent être des bâtiments et des gens du roi : ainsi, Kerguelen, ostracisé par le Corps, reprend du service pendant la guerre d'Amérique et avec succès, sous cette forme de la course qu'il avait déjà pratiquée sous Louis XV. C'est aussi l'intégration aux escadres royales de bâtiments comme ceux des Indes, la flotte de

⁹ Chevalier de Cotignon, *Mémoires*, op. cit., p. 229-233.

¹⁰ P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, op. cit., p. 188.

l'ancienne Compagnie ayant été normalisée à cet effet sous Louis XV, pour être un complément utile en guerre. Quant aux officiers mobilisés, soit dans les grades dits intermédiaires du grand Corps, soit comme auxiliaires ou *officiers bleus*, ce sont généralement des praticiens éprouvés, faute desquels on ne pourrait compléter, en guerre, les états-majors des bâtiments ou commander de petites unités. Le cousin du ministre est conscient de l'utilité, pour le service du roi, des officiers de la Compagnie des Indes :

44

elle avait un corps d'officiers extrêmement instruits. [...] On exigeait de l'instruction et des connaissances qui supposaient une bonne éducation [...]. Ils n'ont pas laissé que de fournir à la marine royale des officiers très distingués que le roi admit dans le grand corps [...], Bouvet, La Pallière, Bourd de La Villehuet, Le Fer de Beauvais [...] M. d'Après de Manneville, assurément le plus habile géographe que nous ayons eu [...]. Cette marine était composée de bons bourgeois, il s'y trouvait beaucoup de gentilshommes bretons peu favorisés par la fortune et qui en faisaient une, honorable, dans ce corps [...] Le mérite n'a jamais été repoussé en France, il a pu quelquefois être méconnu, mais en général on l'a cherché partout où il se cachait,

témoigne Scipion de Castries¹¹.

Ainsi donc, avoir des forces adéquates, les maintenir en condition, être capable d'en engendrer de nouvelles, c'est la première mission d'une marine militaire et qui commande toutes les actions que le service de l'État peut lui demander.

LES MISSIONS EN TOUS TEMPS, DE PAIX COMME DE GUERRE

Si la France se prépare à la guerre, depuis le ministère de Choiseul et de son cousin Praslin, elle n'y entre qu'en 1778.

Il s'agit d'abord de renseigner et de transmettre : les observations des marins sont synthétisées et pas seulement pour les progrès de l'hydrographie. Si, avant la guerre d'Amérique, Fleurieu se rend en Angleterre et, après lui, son ami La Pérouse, sans doute est-ce pour étudier ou se procurer les cartes anglaises, mieux renseignées que celles de Bellin sur nombre de contrées ; mais il s'agit aussi de rapporter des renseignements sur l'adversaire potentiel. Le même La Pérouse, lors de sa circumnavigation, collecte des observations sur les Russes en mer d'Okhotsk, sur les Espagnols au Chili, en Californie, aux Philippines, sur les Portugais au Brésil, sur les Anglais à Sydney. Ce peut avoir un intérêt stratégique, comme le soulignent ses instructions. Il n'est évidemment pas le seul à opérer, on multiplierait les exemples et il semble que l'espionnage anglais, à Brest et

11 S. de Castries, *Souvenirs maritimes*, op. cit., p. 221-222.

en France soit plus efficace et mieux structuré que celui des Français ; c'est du moins ce dont se plaignent des officiers en opérations, mais on ne prête qu'aux riches et les Français quant à eux ne négligent ni le renseignement économique ni les transferts de technologie, voir le débauchage, à Indret, de techniciens venus du Royaume-Uni.

En opérations et préalablement aux engagements, disposer de mouches, avisos, bricks et corvettes, plus légères et rapides que les unités dotées d'une plus grande puissance de feu, c'est essentiel pour observer et prévenir les mouvements adverses. Les Anglais savent le faire, au débouché du goulet de Brest ; c'est ce que font aussi, en 1778, les petits navires français qui jalonnent la flotte de Keppel, ce qui mène à l'ouverture des hostilités par le combat de la *Belle-Poule*. Au combat, la transmission des ordres doit être améliorée, grâce à ces avisos et par le nouveau système de signaux, simplifié et mis au point par le chevalier du Pavillon, du moins quand les personnels sont rodés à leur interprétation et que la fumée du combat n'en masque pas la perception. Les petites unités sont alors nécessaires pour la transmission des ordres du général, de même que, pour le renfort en hommes et matériel des vaisseaux touchés, frégates et corvettes qui se tiennent hors de la ligne ont pour mission de fournir toutes les aides et rechanges possibles.

Les missions de présence du pavillon et d'exercice de la souveraineté doivent être assurées, elles aussi, en tous temps, paix ou guerre. En temps ordinaire, des frégates ou des unités isolées peuvent y suffire, avec des bases aux îles, Antilles ou Mascareignes. Lors des guerres, il y faut des escadres. Il s'agit de croiser, patrouiller, se déployer sur zone : pour appuyer des nationaux, par exemple dans les secteurs de pêche d'Atlantique nord ou bien aux colonies, les îles, la Guyane, les comptoirs d'Inde et d'Afrique ; pour soutenir des alliés par sa présence, Hollandais au Cap ou Espagnols en Amérique, par exemple. Avant et après la guerre d'Amérique, les stationnaires de l'Inde habituent les populations locales à la présence du pavillon du roi de France, même s'ils remplissent des missions annexes de liaison et d'hydrographie, comme la *Calypso* de Kergariou-Loctmaria, depuis l'Indochine jusqu'à la Perse, dans les années qui précèdent la Révolution¹².

Même en temps de paix, la relâche de bâtiments isolés, a fortiori d'escadres en exercice ou de flottes de transport peuvent avoir une signification ou un poids politique : juste après la guerre, des divisions de gabarres du roi prennent annuellement le chemin de la Baltique pour charger des bois d'œuvre chez les Russes à Riga, relâchant au passage au Danemark ; de même des flûtes

12 Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du fait maritime*, Paris, CHTS, 2001, p. 423-436.

vont, en 1783, à Civitavecchia, des frégates se montrent à Naples, où elles sont mal reçues par le gouvernement pro-anglais¹³. Dans tous les cas, le respect du pavillon implique salut réciproque ; cela se traite, car il y aurait affront si le salut n'était pas rendu coup pour coup. Les dépêches et comptes-rendus aux ministres de la Marine et des Affaires étrangères sont remplis de ces questions. Avec le rang et l'étiquette, la puissance est en cause, un bâtiment de guerre représente son souverain. Quel échange de salut pour un convoi de charge dont seul le commandant porte sa flamme ? C'est ce qui est discuté avec les Danois, au lendemain de la guerre. Avec les Anglais, les disputes sont âpres, au moment de leur restituer Saint-Christophe, selon les stipulations de la paix. Point de salut enfin quand le partenaire ne veut pas s'engager, tel le vice-roi de Rio qui, en 1767, oppose à Bougainville, non sans apparence de bon sens que, quand on retire son chapeau devant quelqu'un dans la rue, on ne s'embarrasse pas d'avance de savoir s'il vous rendra la politesse.

46

Un dernier type de mission reste essentiel en tous temps, mais peut avoir, en guerre, des conséquences stratégiques sur le maintien des positions ou la poursuite des combats : il s'agit des transports et liaisons intercontinentales. Aux vaisseaux, on préfère à cet effet bien souvent des frégates, des bâtiments plus légers et maniables, moins coûteux à armer, aptes à passer en temps de guerre à travers les lignes ou les croisières adverses.

Ce sont d'abord des hommes, à transporter, soit passagers de marque, soit détachements de troupes entières ; ce sont des troupes de relève vers les îles et colonies en temps de paix ; pour quelques centaines de personnes, quelques navires suffisent, qui n'appartiennent pas tous toujours au roi et peuvent être escortés ou non de bateaux de guerre ; cela dépend des circonstances ou de la volonté du commandement de la marine d'entraîner les équipages. De même, pour les passagers : les missionnaires aux Indes sont transportés, aux moindres frais, par la Compagnie ; la relève des officiers, des gouverneurs, se fait par des bâtiments portant la marque de l'État et apportant renfort à la colonie. Ces liaisons peuvent avoir résonances politiques, à terme, quand par exemple l'évêque d'Adren revient en Inde avec son protégé, le fils de l'empereur qu'il va contribuer plus tard à restaurer au Vietnam.

En temps de guerre, ces liaisons sont vitales et confiées à la marine militaire. S'il s'agit de transporter une armée, il y faut une ou plusieurs escadres, escortant des navires de charge : ainsi de l'armée de Rochambeau, confiée à l'escadre de Ternay, ou des renforts importants que Grasse apporte des Antilles pour le siège de Yorktown.

13 P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, op. cit., p. 230, p. 290 sq.

On préférera des unités autonomes et rapides, comme de bonnes frégates, quand il faut forcer un blocus, comme le fit La Pérouse avec le fils de Rochambeau, pour aller réclamer des renforts à Versailles ; ou quand il faut rapporter des secours, des munitions, de l'argent et faire traverser l'Atlantique à des personnages de marque comme La Fayette sur l'*Hermione* ; de même, afin de répartir les risques, les frégates de La Pérouse à son retour, en Amérique en 1781, de La Bouchetière et de Fleuriot de Langle suivent chacune leur route, quitte à la rallonger en passant par des zones inusitées : en effet, la sécurité prime s'il faut faire parvenir en Amérique des millions en espèces, des munitions de guerre, des passagers comme le colonel Lawrens ou Tom Payne¹⁴. L'argent est le nerf de la guerre. Ordres, courriers, dépêches, émissaires doivent transiter des deux côtés de l'Atlantique. La rapidité, la primeur du renseignement, précéder l'adversaire, autant de conditions du succès : Suffren le prouve, par sa manœuvre et son combat de La Praya, suivis de sa descente vers le Cap, où il précède les Anglais.

En temps de paix, les liaisons rapides vers les mers de l'Inde peuvent être assurées par « paquebots » (au sens de l'étymologie anglaise) les Français s'étant mis à l'école des Anglais pour améliorer la durée des voyages.

Enfin, les bâtiments du roi sont employés, en paix comme en guerre au transport de denrées et de matériel, pour satisfaire aux besoins propres du département de la Marine et des Colonies. Sur des goëlettes, de jeunes officiers, comme Cotignon, encore Garde, ancien, se voient confier des liaisons entre les îles des Antilles, pendant la guerre, ou bien vers la Guyane, comme le fait Laborde-Marchainville, simple enseigne qui, fils d'un banquier de la Cour, se voit donner des chances de se distinguer par un commandement précoce. La paix revenue, ce sont encore des vaisseaux et des frégates qui sont employés, comme le *Saumon* en 1786, à des liaisons avec les Antilles : mission de routine mais qui maintient l'entraînement des équipages quand beaucoup d'unités sont désarmées ; de même, nous l'avons vu, ces envois de gabarres en Italie, pour chercher de la pouzzolane qui doit cimenter les bassins de Toulon et Cherbourg ou bien ces divisions qui alimentent la Marine en mâtures et bois d'œuvre venus de Riga.

LES MISSIONS DE COMBAT

Le combat naval pour la destruction de forces adverses reste subordonné aux impératifs stratégiques d'une guerre intercontinentale, dans la durée.

Lutter, escadre de quelques vaisseaux contre quelques autres, pour défendre un convoi, emporter une victoire locale, infliger des pertes à l'ennemi, les Français

¹⁴ P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, op. cit., p. 160-170.

le font, avec un mordant et des succès salués par l'adversaire : ainsi des combats de La Motte-Picquet aux Antilles ou de Suffren aux Indes, pour en rester aux exemples les plus célèbres.

Lorsque deux armées navales d'une trentaine de vaisseaux sont en présence, les conditions d'engagement sont plus complexes, en fonction des conséquences prévisibles. Une manœuvre réussie, comme celle de Grasse à la Chesapeake, conditionne la victoire stratégique et la fin de la guerre ; or il n'a infligé que quelques pertes à l'avant-garde adverse. Au rebours, la défaite sanglante du même Grasse, battu et pris aux Saintes par Rodney en avril 1782, ne change à peu près rien, sauf peut-être le moral des Anglais, à l'issue de la guerre. En fait, il n'y a jamais que quelques vaisseaux coulés, trente ne peuvent l'être d'un coup. Conserver, avec sa flotte, sa capacité de manœuvre peut être préférable, pour la stratégie d'ensemble, à un succès tactique, au fond éphémère ; mais en 1782, les Anglais ayant déjà perdu l'Amérique et Rodney l'essentiel du butin de Saint-Eustache, cet amiral n'a plus rien à perdre, l'offensive est donc payante ; Rodney avait été beaucoup plus prudent les années précédentes, face à un manœuvrier comme Guichen ; de même, Keppel a préféré laisser le théâtre du combat d'Ouessant à d'Orvilliers en 1778, ou bien encore d'Estaing et Byron se sont gardés d'un combat naval prolongé par une poursuite, après la prise de la Grenade

48

D'armée navale à armée navale, le combat en ligne est rarement décisif. Il peut être victoire tactique si la ligne est tronçonnée ou contournée, Nelson saura s'y entendre ; il faut une manœuvre stratégique et combinant terre et mer, sans être forcément coûteuse en destruction de forces, pour décider du sort de la guerre.

Le combat se fait en ligne, car l'essentiel de l'artillerie est déployé sur les flancs des navires, mais les missions combattantes de la marine sont plus diversifiées que le combat d'escadre.

Il s'agit en effet, nous l'avons vu, d'éclairer, renseigner, transmettre, assurer les liaisons nécessaires à la reconnaissance de l'adversaire, au soutien des escadres, à la poursuite de la guerre dans la durée : missions dévolues à ces petites unités qui se multiplient dans une guerre mondiale et comptent souvent dans leurs états-majors de ces praticiens entraînés à la mer que sont les officiers de complément mobilisés pour la durée des hostilités.

Il s'agit ensuite d'escorter, de sécuriser, de protéger le commerce, aussi bien en maintenant des échanges économiques vitaux qu'en soutenant les alliés : les Hollandais par exemple sont vulnérables dans leurs colonies, le pillage de Saint-Eustache l'a montré. Aussi la reprise de l'essentiel de ce butin par La Motte-Picquet, comme le renfort de Suffren au Cap sont-ils appréciables.

Pour le commerce en temps de guerre, il est regroupé en convois escortés par la marine militaire. Les moyens consacrés sont importants, en général :

ainsi la division de La Motte-Picquet, descendant aux Antilles en 1779, escorte 120 voiles ; mieux encore, c'est toute l'armée navale qui, regroupée à Cadix en 1780, assure durant l'hiver les retours de centaines de voiles à Nantes et à Bordeaux¹⁵. Les contraintes en sont éprouvantes pour les équipages du roi qui, au retour d'une longue campagne d'Amérique doivent encore tenir plusieurs mois la mer.

Ce type de mission peut aussi mobiliser des moyens beaucoup plus modestes quand le ministère fait, ou doit faire, des impasses dans la répartition des forces : ainsi la frégate *L'Aurore* est-elle la seule escorte de plus de trente voiles dont les Anglais de Sainte-Lucie se seraient emparés, sans la prompte intervention de La Motte-Picquet, d'abord seul puis suivi par deux autres vaisseaux une heure après, contre une douzaine de vaisseaux de Hyde Parker.

Il convient aussi de pouvoir effectuer des blocus : celui d'îles à prendre, celui d'estuaires, comme l'Hudson où, à cause de leur tirant d'eau, les vaisseaux d'Estaing ne peuvent ou n'osent pénétrer pour attaquer les Anglais. Les flottes assurent aussi des opérations de débarquement et rembarquement : pour d'Estaing, c'est un succès à la Grenade, mais un échec à Savannah, suivi d'une fuite devant l'ouragan. Grasse, à la Chesapeake, réussit à boucler l'investissement de Yorktown, La Pérouse, à la baie d'Hudson, prend des forts anglais, là où ces derniers étaient tranquillement établis depuis près d'un siècle.

La réussite de ces opérations amphibies – débarquer des troupes – repose sur les navires qui doivent aussi appuyer les forces mises à terre, par l'artillerie navale, par le soutien logistique, comme aux prises de la Grenade en 1779, de Saint-Christophe en 1781.

Les bâtiments du roi doivent aussi, comme les corsaires (qui sont parfois gens du roi ou montés sur ses navires), faire des prises : personne ne s'en prive dans cette guerre ; quand c'est un vaisseau, comme *L'Experiment* anglais, une frégate comme *L'Ariel*, on les incorpore dans les forces françaises avec leur nom d'origine, la réciproque étant vraie. Prises ou pas, il s'agit en tout cas de visiter, de contrôler, voire d'arrimer les bâtiments de commerce rencontrés sur la route, ceux de l'ennemi, ceux des neutres ou réputés tels : s'agit-il d'ennemis camouflés ? Transportent-ils des produits susceptibles de servir ou d'être livrés à l'adversaire ? C'est ainsi que les frégates de La Pérouse, rentrant de leur raid à la baie d'Hudson reconnaissent un sloop anglais chargé pour la Barbade, un vénitien allant de Londres à Livourne et donnent chasse à un brick suspect¹⁶. De la part des belligérants, ces contrôles sont fréquents, voire systématiques, au moins s'ils ne compromettent pas la mission principale.

15 P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791, op. cit.*, p. 161.

16 P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791, op. cit.*, p. 221.

La paix revenue, il s'agit d'abord d'assurer et vérifier l'application des traités : échange et remise des postes et colonies outre-mer, sécurité des ressortissants, rapatriement des troupes. Les soldats d'Amérique et La Fayette rentrent en France en 1783 et 1784 ; ainsi, la frégate *La Nymphe* de Granchain y est-elle employée, en même temps qu'à une mission hydrographique. Scipion de Castries se voit confier la restitution des îles Saint-Christophe, Saint-Eustache et Montserrat aux Anglais¹⁷. Il doit faire preuve de fermeté pour le respect dû au pavillon du roi, de même qu'il a dû assurer la sécurité des pêcheries de Terre-Neuve et la relève de la colonie de Saint-Pierre et Miquelon face aux entreprises, pour ne pas dire les voies de fait, des ennemis de la veille¹⁸.

50

Il faut aussi inspecter les colonies, y remettre de l'ordre, assurer la relève. Avant la guerre, en 1776, l'intendant de la marine, Malouet, fait une reconnaissance et inspection de la Guyane, pour conclure à la prudence vis-à-vis de la spéculation et au réalisme pour la mise en valeur. Au lendemain de la guerre, l'enseigne de Castries qui agit, nonobstant son jeune âge, avec bon sens prudence et fermeté, va au Sénégal pour faire un rapport et remettre de l'ordre dans ces établissements, dont le personnel, miné par les dissensions, s'était livré à des abus et transgressions. Après 1783, les relèves reprennent aux Mascareignes et aux Indes, avec les croisières et stations dans ces eaux lointaines où les concurrents anglais sont très jaloux de leur présence. Aussi les missions de liaisons et transport par les bâtiments du roi sont-elles multipliées en temps de paix, pour éviter que ne périlite un instrument naval et le savoir-faire d'un personnel qui ont fait leurs preuves pendant la guerre. Les programmes de constructions lancés par le maréchal de Castries montent en puissance jusqu'en 1793, même si le personnel est alors en pleine désorganisation révolutionnaire. Ce personnel a continué, officiers et équipages, la pratique de la mer : si, après 1783, beaucoup d'unités ne sont pas armées pour raison d'économies, les états-majors sont pléthoriques, pour embarquer le plus possible de jeunes officiers, sur les navires militaires qui prennent la mer. La tenue et la discipline de l'escadre d'évolution de Nieuil fait l'admiration des Portugais à Lisbonne, en 1787 et la fierté de l'ambassadeur Bombelles, qui en témoigne¹⁹.

Enfin, les missions scientifiques, pour lesquelles la paix maritime est une condition de succès sont valorisées par les Etats des Lumières, où la science est promue comme valeur de premier plan : campagnes hydrographiques et expéditions de découverte sont confiées à la marine militaire.

17 S. de Castries, *Souvenirs maritimes*, op. cit., p. 313 sq.

18 S. de Castries, *Souvenirs maritimes*, op. cit., p. 295 sq.

19 P.-B.-J. de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, op. cit., p. 319.

« Les voyages de découverte de la deuxième moitié du siècle sont en partie le fruit et le résultat des guerres navales », qui permettent notamment de tester les différents types de navires, a pu écrire J. Meyer²⁰ : il estime à une fourchette de 5 à 6% des effectifs disponibles en temps de paix les ressources consacrées par la France à une expédition comme celle de Bougainville. Certes, les résultats de ce voyage ont été maigres, quant à la découverte proprement dite, pour des raisons qu'a bien établies É. Taillemite : savoir, la diversité des buts, dont une mission diplomatique, assignés au voyage. Certes, les découvertes de Kerguelen ont pu décevoir ou les missions suivantes, au Pacifique, de Surville et Marion Dufresne, connaître des fins tragiques. Cependant, le fructueux modèle de Cook, après la guerre, inspire La Pérouse ; son expédition est minutieusement programmée avec Fleurieu et le roi lui-même, à peine la paix revenue. Malgré sa fin, tragique elle aussi, l'expédition apporte une moisson scientifique positive ; elle suscite émulations espagnoles et anglaises, appelle les recherches ultérieures des Français, comme celles d'Entrecasteaux qui a inauguré une route de Chine à contre-mousson, avant de mourir à son tour, à la recherche de La Pérouse, comme celles de Baudin, plus tard, en Australie et les expéditions qui suivent, au XIX^e siècle.

Que les résultats de ces grandes circumnavigations ne soient pas toujours à la mesure des espérances conçues, ne doit masquer ni la réalité des progrès accomplis que seuls rendent possibles à l'époque les investissements de l'État en hommes et en matériel, ni surtout l'apport positif à l'hydrographie, à la cartographie, à la mesure des longitudes, des frégates et corvettes du roi de France : avant la guerre d'Amérique, *L'Aurore*, de Courtanvaux, *L'Isis*, de Fleurieu, *La Flore*, de Verdun de La Crenne et Borda ; après la guerre, *La Nymphe* de Granchain, les bâtiments de La Pérouse, d'Entrecasteaux bien sûr ; toutes ces unités mènent des campagnes fructueuses pour l'expérimentation et l'utilisation des montres marines de Le Roy et Berthoud, et pour établir, avec des longitudes fiables, des cartes correctes. Leurs observations sont complétées au quotidien par celles des stationnaires des Antilles ou des mers de l'Inde, comme *La Calypso* de Kergariou-Loctmaria ; complétées aussi par les relevés astronomiques qu'effectuent des officiers expérimentés, de la génération des Fleurieu, La Pérouse, Granchain et Langle, qui forme à son tour les jeunes enseignes comme Lauriston ; complétées enfin par les notations des journaux de bord, établis lors même de missions de routine et déposés au Service hydrographique.

20 Jean Meyer, « Le contexte des grands voyages d'exploration du XVIII^e siècle », dans Michel Mollat et Étienne Taillemite (dir.), *L'Importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières. À propos du voyage de Bougainville*, Paris, CNRS, 1982, p. 37.

Pour conclure, ces missions diversifiées que l'État moderne, en paix ou en guerre, demande à sa marine ne sauraient, à l'évidence, être toutes exécutées en tous temps et avec la perfection d'une pleine réussite. On aurait beau jeu, pour chaque cas particulier de relever des lacunes d'exécution ou des hasards heureux qui tempèrent les qualités reconnues au matériel et au personnel navals français, au temps de la guerre d'Amérique. Il reste que s'inscrivent dans la durée du règne de Louis XVI les retombées positives qu'apporte la multiplication de ces missions : expérience élargie, présence à la mer, activité et capacité manœuvrière qu'illustre la victoire cruciale d'octobre 1781.

52

Parce qu'il lui est beaucoup demandé, l'arme navale, entraînée et motivée, peut beaucoup donner. C'est un instrument pour l'exercice de la puissance. Il se rénove alors, il innove techniquement, il se diversifie par la mise en service de nombreuses unités de moindre tonnage que les vaisseaux : les actions se multiplient par la variété des missions ainsi réalisables et qui passent de beaucoup la réussite classique du combat de ligne. Cet instrument maintient sa croissance, sa montée en puissance, son interopérabilité avec les alliés, jusqu'à la Révolution.

Dans la diversité des missions qui lui sont demandées, dans ce qui commande son développement et son entretien, la marine est à cette époque – et le reste sans doute jusqu'à l'apparition de l'aviation – l'arme stratégique pour la projection de forces et la présence, à l'échelle mondiale ; encore faut-il que la volonté des dirigeants précède et soutienne, pour que les moyens suivent, sans que l'idéologie ne vienne miner les cohésions et cohérences nécessaires et prendre le contre-pied des politiques menées dans la durée, ce qui arrive, pour la France, avec la Révolution.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME 1763-1783

1763

10 février : traité de Paris. Perte du Canada, restitution de Minorque à la Grande-Bretagne. L'Espagne perd la Floride et est ensuite dédommagée par la Louisiane française

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

Bougainville installe des colons malouins aux îles dites Malouines et fonde Fort-Saint-Louis

expédition britannique aux Malouines / Falklands et fondation de Port-Egmont

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

octobre : ouverture des îles espagnoles des Caraïbes au commerce depuis 7 ports espagnols en plus de Cadix dont le monopole est écorné

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

15 novembre : Bougainville appareille pour son grand voyage (jusqu'en 1768) début du tour du monde de Wallis et Carteret (jusqu'en 1768)

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

15 mai : traité de Versailles, la France reçoit de la République de Gênes l'exercice de la souveraineté sur la Corse

25 mai : Cook commence son premier voyage vers le Pacifique (jusqu'en 1771)

1769

13 août : le privilège de la Compagnie française des Indes est suspendu
Bigot de Morogues réorganise l'Académie de Marine qui devient Académie royale de Marine
Falconer publie son *Universal Dictionary of Marine*

1770

Juin : crise des Malouines entre l'Espagne et l'Angleterre : partie du Rio de la Plata, une petite escadre espagnole réunie par le gouverneur de Buenos Aires s'empare de Port-Egmont et chasse les Britanniques
5 juillet : les Russes sont victorieux des Turcs à Tcheshmé
24 décembre : Louis XV disgracie Choiseul qu'il croit vouloir engager la France dans une guerre aux côtés de l'Espagne dans l'affaire des Malouines

428

1771

22 janvier : l'Espagne désavoue le gouverneur de Buenos Aires mais maintient le principe de sa souveraineté sur les Malouines
septembre : les Britanniques se réinstallent à Port-Egmont

1772

28 mai : escadre d'évolution française confiée à d'Orvilliers
début du deuxième voyage de Cook

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

mai : les Britanniques évacuent Port-Egmont. Il n'y a désormais plus personne aux Malouines / Falklands
21 juillet : Vergennes, secrétaire d'État des Affaires étrangères
24 août : Sartine, secrétaire d'État de la Marine
5 septembre : le Congrès continental se réunit à Philadelphie

1775

19 avril : début des combats entre troupes anglaises et miliciens américains
10 mai, deuxième Congrès continental
1^{er} juin : appareillage de l'escadre d'évolution de Guichen
Juin : échec du débarquement espagnol à Alger
23 août : George III déclare les colonies et plantations d'Amérique en état de rébellion

13 octobre : le Congrès continental décide d'armer deux navires
1^{er} novembre : le Massachusetts est le premier Etat à autoriser les corsaires
Invasion portugaise du Rio Grande del Sul

1776

17 mars : les Britanniques évacuent Boston et installent leur base navale à Halifax
Avril : départ de l'escadre d'évolution de Du Chaffault
2 mai : la France décide d'aider secrètement les Américains
4 juillet : déclaration d'indépendance des États-Unis d'Amérique
15 septembre : débarquement britannique à New York
novembre : l'expédition de Don Pedro de Cevallos quitte Cadix pour reprendre le Rio de la Plata
16 novembre : les autorités coloniales hollandaises de Saint-Eustache saluent le pavillon américain. Elles ont ensuite nié l'avoir fait début du troisième voyage de Cook

1777

21 mai : la petite escadre américaine de Manley quitte Boston
22 août : décision de mettre la Navy sur le pied de guerre face à la France
27 août : prise de Philadelphie par les Britanniques
1^{er} octobre : accord hispano-portugais sur les frontières en Amérique du Sud.
17 octobre : le général Burgoyne capitule à Saratoga
Don Pedro de Cevallos reprend le Rio Grande del Sul et détruit la colonie du Sacramento

1778

6 février : traité d'alliance franco-américain
14 février, en baie de Quiberon, La Motte-Picquet salue le pavillon des États-Unis arboré par le *Ranger* de John Paul Jones
1^{er} mars : traité d'amitié et de commerce entre Espagne et Portugal
13 avril : l'amiral d'Estaing quitte Toulon
9 juin : l'amiral Byron part d'Angleterre
18 juin : combat de *La Belle Poule* contre l'*Arethusa*
7 juillet : d'Estaing parvient à la Delaware
22 juillet : d'Estaing renonce à s'attaquer à New York
27 juillet : bataille d'Ouessant (d'Orvilliers contre Keppel)
8 août : d'Estaing attaque Rhode Island
10 août : combat entre Tronjoly et Vernon devant Pondichéry
7 septembre : Bouillé s'empare de la Dominique

- 12 octobre : fin du monopole de Cadix et ouverture du commerce libre entre les principaux ports d'Espagne et l'Amérique espagnole
- 18 octobre : prise de Pondichéry par les Britanniques
- 20 octobre : combat du Cap Ortégal
- 4 novembre : d'Estaing quitte Boston pour la Martinique
- 13 décembre : prise de Sainte-Lucie par les Britanniques
- 15 décembre : Barrington tient d'Estaing en échec à Sainte-Lucie

1779

430

- 30 janvier : les Français reprennent le comptoir de Saint-Louis du Sénégal
- 14 avril : traité d'Aranjuez entre les deux monarchies Bourbon de France et d'Espagne
- 16 juin : Charles III d'Espagne déclare la guerre à George III
- 20 juin : d'Estaing prend Saint-Vincent
- 24 juin début du siège de Gibraltar
- 6 juillet : bataille de la Grenade
- 14 août : les Britanniques victorieux d'une petite escadre américaine dans la rivière Penobscot
- 16 août : la flotte franco-espagnole de l'amiral d'Orvilliers s'approche de Plymouth
- 31 août : abandon du projet de descente en Angleterre
- 23 septembre : combat de Flamborough Head, *Le Bonhomme Richard* du captain John Paul Jones capture le *Serapis*
- 6 octobre : du Couédic livre près d'Ouessant le combat de *La Surveillante* contre le *Québec* qui explose
- 9 octobre : d'Estaing échoue devant Savannah
- 18 décembre : escarmouches devant la Martinique entre La Motte-Picquet et Hyde Parker
- 30 décembre : le convoi hollandais de l'amiral Bylandt est dérouté à Portsmouth sous la contrainte

1780

- 16 janvier : bataille dite « au clair de lune » entre Britanniques et Espagnols
- 3 février : Guichen appareille de Brest
- 10 mars : la Russie se déclare en état de « neutralité armée »
- 14 mars : prise de Mobile par les Espagnols
- 17 avril : Rodney et Guichen s'affrontent devant la Martinique
- 2 mai : Ternay appareille de Brest avec le corps expéditionnaire français (Rochambeau) pour l'Amérique
- 12 mai : les Britanniques s'emparent de Charleston

- 15 mai : combat entre Rodney et Guichen
- 19 mai : nouveau combat entre Rodney et Guichen
- 11 juillet Rochambeau arrive à Newport
- 9 août : l'amiral espagnol Córdova s'empare vers les Açores d'un convoi britannique à destination des Indes occidentales
- 14 septembre : Rodney arrive à Sandy Hook
- 13 octobre : Castries secrétaire d'État de la Marine
- 8 décembre : les Britanniques vainqueurs de la flotte de Mysore devant Bangalore
- 20 décembre : George III déclare la guerre aux Provinces-Unies

1781

- 6 janvier : échec de l'attaque française contre Jersey
- 3 février : Rodney prend Saint-Eustache qu'il met à sac
- 16 mars : bataille du Cap Henry. Des Touches ne parvient pas à déloger de la baie de la Chesapeake l'escadre d'Arbuthnot
- 22 mars : de Grasse appareille de Brest
- 6 avril : Darby secourt Gibraltar
- 16 avril : à la Praya, Johnstone et Suffren s'affrontent
- 29 avril : devant la Martinique, combat entre Hood et de Grasse
- 2 mai : La Motte-Picquet capture dans les *Western approaches* le convoi portant le butin de Saint-Eustache
- 11 mai : Don Bernardo de Gálvez s'empare de Pensacola, les Espagnols se rendent maîtres de l'ouest de la Floride
- 2 juin : l'amiral de Grasse prend Tobago
- 21 : capture par Johnstone de bâtiments de la Compagnie hollandaises des Indes orientales
- 5 août : victoire britannique du Dogger Bank sur une flotte hollandaise
- 18 août : Crillon prend Minorque avec l'appui d'une flotte franco-espagnole
- 5-9 septembre : bataille de la Chesapeake
- 19 octobre : capitulation de Yorktown
- 4 novembre : Bouillé prend Saint-Eustache
- 13 novembre : en Inde, prise de Négapatam par les Britanniques
- 12 décembre : capture d'une partie du convoi de Guichen par Kempenfelt

1782

- 11 janvier : Hughes s'empare de Trincomalé, comptoir hollandais sur l'île de Ceylan
- 25-26 janvier : Hood chasse de Grasse de la rade de Basse-Terre. Les Français prennent Saint-Christophe

- 1^{er}-8 février : Kersaint s'empare des comptoirs hollandais de Guyane occupés par les Britanniques
- 17 février : combat de Sadras, Suffren (qui a remplacé Thomas d'Orves mort peu auparavant) contre Hughes
- 12 avril : Rodney bat de Grasse aux Saintes et le fait prisonnier. En Inde, combat de Providien, Suffren contre Hughes
- 21 avril : Barrington capture une partie importante d'un convoi français à destination des Indes orientales
- 8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas
- 6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes
- Août : destruction par La Pérouse des comptoirs anglais de la baie d'Hudson
- 25 août : Suffren s'empare de Trincomalé
- 3 septembre : bataille de Trincomalé
- 13 septembre : échec de l'attaque de Gibraltar par les Franco-Espagnols
- 20 octobre : combat du Cap Spartel livré contre La Motte-Picquet par l'escadre de Howe qui vient de secourir Gibraltar
- 24 novembre : début du rembarquement à Boston du corps expéditionnaire français

1783

- 20 janvier : préliminaires de paix à Versailles
- 13 mai : naissance de la *Society of Cincinnati*
- 20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes
- 3 septembre : signature du traité de Versailles. Reconnaissance officielle de l'Indépendance américaine.

DÉPENSES NAVALES

Dépenses de la marine française en période de guerre au XVIII^e siècle
(en millions de livres tournois)

Guerre	Dépenses préalables	Années	Dépenses du conflit	Années	Total	Moyenne annuelle
Succession d'Espagne	47	1699-1701	160	1702-1713	207	17,2
Succession d'Autriche	61	1740-1743	116	1744-1748	177	35,4
Sept Ans	80	1750-1754	295	1756-1763	375	53,4
Indépendance américaine	106	1774-1777	690	1778-1783	796	159

433

Dépenses françaises de la guerre d'Amérique
(en millions de livres tournois)

Année	Marine	Guerre	Total
1778	85	92	177
1779	131	105	236
1780	144	108	252
1781	147	111	258
1782	183	114	298
Total	690	530	1220

D'après Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes vers 1680-vers 1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 85-86.

Dépenses britanniques des guerres du XVIII^e siècle
(en millions de livres sterling)

Guerre	Moyenne annuelle des dépenses militaires	Produit fiscal annuel moyen	Dettes publique au début du conflit	Dettes publique à la fin du conflit
Succession d'Espagne	7	5,3	14,1	36,2
Succession d'Autriche	8,7	6,4	46,9	76
Sept Ans	18	8,6	74,6	132
Indépendance américaine	20,2	12,1	127,3	242,9

D'après John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State 1688-1783*, New York, Alfred A. Knopf, 1989, tableau 2.1.

Espagne : dépenses pour la marine
(en millions de réaux)

1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772	
84,1	67,9	73,6	78,6	83	88,4	80,9	107,1	102,1	90,1	
1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783
81,4	87,5	109,6	152,8	127,9	153,9	137,3	231,1	180,7	247,8	194,2

D'après José P. Mérimo Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*,
Madrid, Fundación universitaria española, 1981, p. 156.

Pour résumer en convertissant les dépenses en livres tournois afin de les comparer :

Grande-Bretagne

- la guerre (1778-1783) a coûté selon les estimations entre 2270 et 2875 M. lt ;
- les dépenses navales ont été de 1775 à 1783 de 1426 M. lt. Elles culminent en 1782 à 250 M. lt ;
- la dette atteint en 1783 5530 à 5590 M. lt, ce qui fait un intérêt annuel de 313,5 M. lt.

434

France

- la guerre (de 1776 à 1783) a coûté selon les estimations entre 1220 et 1730 M. lt (tout dépend si on inclut ou non les préparatifs dans le décompte des dépenses) ;
- les dépenses navales se sont montées à 690 M. lt pour les seules années de guerre, à 800 si on tient compte des années 1774-1777 (mais il faut préciser qu'au budget de la marine émarginent aussi les colonies qui sont directement impliquées dans la guerre). Pour la première fois, les fonds destinés à la marine l'emportent sur ceux alloués à l'armée. L'effort culmine en 1782 avec 183 M. lt. Ce chiffre prend tout son sens s'il est mis en perspective avec les moyennes annuelles des revenus ordinaires (80 M. lt) et extraordinaires (150 M. lt) de la monarchie de Louis XVI pendant ce conflit ;
- La dette atteint en 1783 3315 M. lt, avec un intérêt annuel de 165,4 M. lt.

Espagne

- les dépenses navales atteignent pour les années de guerre (1779-1783) 250 M. lt, l'effort culminant en 1782 avec 63 M. lt. Mais si on tient compte de la montée en puissance des budgets à partir de 1775, on arrive à un total de 388,5 M. lt ;
- Rapportées aux dépenses totales, celles pour la marine représentent 12,1 % en 1774, 20 % en 1782, 27,8 % en 1785.

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

Nombre de vaisseaux des principales marines européennes au XVIII^e siècle

Année	Angleterre	France	Espagne	Provinces-Unies
1715	119	62	9	71
1720	102	27	11	56
1725	106	39	16	44
1730	105	38	39	38
1735	107	43	44	42
1740	101	47	43	35
1745	104	45	31	33
1750	115	45	15	34
1755	117	57	39	29
1760	135	54	49	28
1765	139	59	41	30
1770	126	68	55	31
1775	117	59	64	26
1780	117	70	59	26
1785	137	62	61	47
1790	145	73	72	48

Nombre de frégates des principales marines européennes au XVIII^e siècle

Année	Angleterre	France	Espagne	Provinces-Unies
1715	63	12	13	24
1720	52	6	15	18
1725	46	6	11	20
1730	45	7	11	18
1735	43	7	13	25
1740	43	7	12	24
1745	67	23	6	27
1750	79	21	5	20
1755	74	31	22	25
1760	115	27	23	29
1765	91	23	16	29
1770	76	35	21	44
1775	82	37	28	38
1780	111	58	34	40
1785	133	57	37	38
1790	131	64	46	36

D'après Jan Glete, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell international, 1993, t. II, p. 522-675 et N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1645-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 608.

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

Vaisseau de 100 canons, chiffre ultérieurement porté à 110, 3 ponts, 2200 tx.

Offert en 1762 par les États de Bretagne au roi. La construction commence à Lorient en août 1764. Les plans sont dus à Antoine Groignard. Dès janvier 1765, la marine transfère le chantier à Brest. Une fois la coque sortie du bassin, le 24 mai 1766, plus rien ne se passe, le bâtiment demeurant inachevé. On ne se remet à y travailler qu'en septembre 1776 en prévision d'une nouvelle guerre avec la Grande Bretagne. *La Bretagne* est achevée en avril 1777. Bâtiment amiral en 1778 puis 1779 de l'armée navale du comte d'Orvilliers, il est commandé par le capitaine de vaisseau du Plessis-Parscau. Démoli en 1796 après presque trente ans de carrière.

– Longueur de quille : 53,9 m, de l'étrave à l'étambot : 184 pieds soit 59,8 m

– Largeur au maître gabarit : 50 pieds, soit 16,25

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

– Longueur de la grande vergue : 35,7 m.

– Voilure : 3239 m² sans les bonnettes et les voiles d'étai. Une trentaine de voiles.

– Équipage : environ 1200 h lors de la campagne de 1778, soldats de marine et domestiques compris.

D'après Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

Construction ordonnée par le premier ministre William Pitt le 13 décembre 1758. Dessin dû à Sir Thomas Slade, *surveyor of the Navy*, daté du 6 juin 1759. Le 23 juillet suivant, début de l'assemblage de la quille sur le chantier de Chatham. Le bâtiment est nommé *Victory* le 30 octobre 1760. Il est lancé le 7 mai 1765. Essais à la mer réalisés en 1769. Au service actif à partir de mars 1778 dans la flotte de la Manche commandée par l'amiral Keppel. Prend part à la bataille d'Ouessant comme navire amiral. Coque doublée en cuivre en 1780. En service

actif jusqu'en 1812. Presque entièrement reconstruit à Chatham entre 1800 et 1803. D'avril 1803 jusqu'à Trafalgar a été le vaisseau amiral de Nelson qui est mort à son bord. Conservé au dock n°2 à Portsmouth depuis 1922.

Coût de construction : 63 176 £. Nombre de chênes utilisés : 2 000 à 2 500.

– Longueur de la quille 46 m, du pont inférieur 56,7 m, de la poupe à la proue 68,8 m

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

– Hauteur du grand mât 61 m au-dessus de la ligne de flottaison, diamètre 1 m pour le bas mât.

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

– Équipage nominal de 850 h en temps de guerre (*marines* et domestiques compris), dans la réalité 810-820.

438

Le *Victory* peut emporter 300 t. d'eau potable, 50 t. de combustible (charbon et bois de chauffage), 20 t. de bois de construction, 30 t. de viande salée, 45 t. de biscuit, 10 t. de farine, 15 t. de pois, 2 t. de beurre, 50 t. de bière, 35 t. de poudre et 120 t. de boulets.

D'après John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

Vaisseau de 112 canons, à 3 ponts, gaillard d'avant, gaillard d'arrière et dunette, construit à La Havane sur les plans du constructeur d'origine irlandaise Mateo Mullan (mort peu après son arrivée à Cuba) retravaillés par son fils Ignacio (prématurément disparu). L'ordre royal de mise en chantier est daté du 23 octobre 1767 et c'est le 12 mars 1768 que le bâtiment en chantier est baptisé *Santísima Trinidad*. Il est lancé le 2 mars 1769. Ses dimensions imposantes en font le plus gros navire de guerre de son temps :

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

Des défauts de stabilité étant apparus dès son voyage vers l'Espagne, il fallut opérer divers travaux en 1778 puis 1796 afin d'abaisser le centre de gravité, mais sans réelle amélioration. En 1797 on ajouta un 4^e pont, ce qui fit de ce bâtiment un cas unique au monde, portant jusqu'à 136 pièces d'artillerie lors de la bataille de Trafalgar. On avait prévu des canons de 36, de 24 et de 12. Mais on s'en tint

pendant les premières sorties à du 24 et du 12. On peut admirer au Museo naval de Madrid une fort belle maquette réalisée en 1766-1767 à partir des plans des Mullan père et fils. Selon les circonstances, l'équipage a varié entre 960 hommes et près de 1 100, soldats et domestiques compris.

Ce bâtiment pris part aux opérations navales franco-espagnoles dans la Manche de 1779 comme navire amiral de l'escadre de Don Luis de Córdova. En août 1780 il contribua à l'interception d'un convoi anglais destiné aux Indes et à la Jamaïque, puis à l'été 1781 à une nouvelle campagne vers la Manche avec les Français. En octobre 1782, il affronta à nouveau les Britanniques lors du combat du Cap Spartel. Demeurant ensuite à Cadix, il ne reprit du service qu'en 1796 pour être très endommagé lors de la bataille du Cap Saint-Vincent en 1797. Il fit enfin partie de la flotte franco-espagnole à Trafalgar. Démâté et ingouvernable après une journée de rude combat, il dut amener son pavillon. En dépit des efforts pour le maintenir à flot, il sombra le 24 octobre 1805.

D'après José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVI^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004, p. 158-174.

L'HERMIONE

Frégate dite de 12, portant 32 canons de 12 livres. 1 200 tx.

La construction en fut décidée le 23 octobre 1778. En décembre suivant eut lieu la mise en chantier à Rochefort. Fin avril 1779, le bâtiment était achevé. Sa coque fut encore doublée en cuivre en novembre et décembre. *L'Hermione* se rendit célèbre en transportant La Fayette de Rochefort vers les États-Unis, du 14 mars au 2 mai 1780, mais il ne faut pas oublier qu'elle eut une existence combattante. Elle fut perdue le 20 septembre 1793 sur le banc du Four à la suite d'une erreur de navigation. Grâce aux plans d'une frégate de la même série capturée par les Britanniques, *L'Hermione*, reconstruite à Rochefort, a été mise à flot le 4 juillet 2012.

- Longueur de l'étrave à l'étambot : 44,2 m
- Largeur au maître gabarit : 11,2 m
- Hauteur du grand mât : 56,55
- Hauteur du mât de misaine 54 m
- Hauteur du mât d'artimon 35 m
- Longueur du beaupré : 16,25 m
- Surface totale de voiles : 1 200 m² en 26 voiles.
- Équipage : 313 h.

D'après E. de Fontainieu, *L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, de Monza, 1992, et Jean-Marie Ballu, *L'Hermione, l'aventure de sa reconstruction*, Lyon, Éditions du Gerfaut, 2007.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

La bibliographie présentée ici correspond, outre les ouvrages généraux, aux thématiques abordées dans ce premier volume. Les sujets concernant la mise en œuvre opérationnelle des marines feront l'objet d'une présentation spécifique dans l'ouvrage qui en traitera.

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Martine Acerra et Jean Meyer, *La Grande Époque de la marine à voiles*, Rennes, Ouest-France, 1987
- Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- Jonathan Dull, *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist et Wiskell International, 1993, 2 vol.
- Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London, Routledge, 1989.
- N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.

LES NAVIRES

- Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1975, 4 vol.
- Jean Boudriot et Hubert Berti, *La « Vénus » de l'ingénieur Sané (1782)*, Paris, ANCRE, 1979.
- Jean Boudriot, avec la collaboration d'Hubert Berti, *L'Artillerie de mer : marine française 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *La Frégate : étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons : étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Les Vaisseaux de 74 à 120 : étude historique, 1650-1850* Paris, ANCRE, 1995.

- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Modèles historiques au Musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- Howard I. Chapelle, *The History of the American Sailing Navy: The Ships and Their Development*, New York, W. W. Norton, 1949 ; réed. New York, Bonanza Books, n.d.
- Alain Demerliac, *La Marine de Louis XV : nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- , *La Marine de Louis XVI : nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996.
- James Dodds & James Moore, *Building the Wooden Fighting Ship*, London, Chatham Publishing, 2005 (1^{re} éd., 1984).
- Emmanuel de Fontainieu, *L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, De Monza, 1992.
- Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.
- Robert Gardiner, *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004.
- Peter Goodwin, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, rééd. 2006.
- James Lees, *The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.
- Brian Lavery, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 vol.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
- John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.
- Agustín Ramón Rodríguez González et Juan Luis Coello Lillo, *La Fragata en la Armada Española: 500 años de Historia*, Izar de Construcciones Navales, Madrid, 2003.
- Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- , *First Rate. The Greatest Warships of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

GRANDE-BRETAGNE

- Robert Greenhalgh Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Harvard University Press, 1926.
- S. E. Astrom, « North European timber exports to Great Britain, 1760-1810 », dans Philip H. Cottrell and D.H. Aldcroft (éd.), *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981, p. 81-97.
- N. Baker, *Government and Contractors: The British Treasury and War Supplies 1775-1783*, London, 1971.
- Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965.
- Daniel A. Baugh, « The Eighteenth Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans J. R. Hill (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.
- Huw V. Bowen, Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- Josuah Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Alfred Knopf, 1989.
- Christian Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 89-98.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- Jonathan G. Coad, *The Royal Dockyards 1690-1850 : architecture and engineering works of the sailing Navy*, Aldershot, Scolar Press, 1989.
- Stephen Conway, *The British Isles and the War of American Independence*, New-York/Oxford, Oxford University Press, 2000.
- Stephen Conway, *War, State, and Society in Mid-Eighteenth-Century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- Harry W. Dickinson, *Educating the Royal Navy : Eighteenth- and Nineteenth Century Education for Officers*, Abingdon, Routledge, 2007.
- David French, *The British Way in Warfare 1688-2000*, London, Unwin Hyman, 1990.
- R. J. B. Knight, *Royal Navy Dockyards in England at the Time of the American War of Independence*, (Unpublished PhD), University of London, 1972.
- , « The introduction of copper sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, 59, 1973, p. 299-309.
- , « The performance of the Royal Dockyards in England during the American War of Independence », dans *The American Revolution and the Sea*, Basildon, 1974, p. 139-144.

- , « The building and maintenance of the British fleet during the Anglo-French Wars 1688-1815 », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 35-50.
- Peter Le Fevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000.
- Margarette Lincoln, *Representing the Royal Navy: British Sea Power, 1750-1815*, Aldershot, Ashgate, 2002.
- Christophe Lloyd, *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey*, London, Paladin, 1970.
- Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- N. A. M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988 (1^{re} éd. 1986).
- , *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, W. W. Norton & Company, 1993.
- , *The Press Gang: Naval Impressment and its Opponents in Georgian Britain*, New York, Continuum, 2008.
- Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War : Britain from 1689 to 1815*, London, Routledge, 1994.
- Neal R. Stout, *The Royal Navy in America, 1760-1775: A Study of Enforcement of British Colonial Policy in the Era of the American Revolution*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1973.
- , *Shipping and the American War 1775-1783: A Study of British Transport Organization*, London, Anthlone Press, 1970.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Kan., U.S. Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « The Victualling Board charters shipping, 1775-1782 », *Historical Research*, 68, 1995, p. 212-224.
- , « Christopher Atkinson and the Victualling Board, 1775-1782 », *Historical Research*, 69, 1996, p. 129-142.
- , *Christopher Atkinson and the Victualling Board (1775-1782)*, Cambridge, Blackwell, 1996.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia SC, University South Carolina Press, 1998.
- Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence & American Independence. Britain and Sea Power in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.
- Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

FRANCE

- Martine Acerra, « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 161-175.
- , *Rochefort et la construction navale française, 1681-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, 5 vol.
- , *Arsenal et patrimoine : l'Europe atlantique et Rochefort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Rivage des Xantons/Les Indes savantes, 2009.
- Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, Société d'émulation de la Vendée, 1977 (sur Destouches, La Charoulière, d'Hector, Grimoüard, du Chaffault).
- Jean-Jacques Antier, *L'Amiral de Grasse, héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- Paul Walden Bamford, *Forests and French Sea Power 1660-1789*, Toronto, Toronto University Press, 1956.
- Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- Philippe Bonnichon, « Missions de la marine militaire au temps de Louis XVI », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. 54, 1976, p. 525-559.
- , « Aperçus sur le corps des officiers de la Marine militaire à la fin du règne de Louis XVI (1786-1791) », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 55, 1983, p. 29-48.
- John F. Boshier, *French Finances 1770-1795 : From Business to Bureaucracy*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1975.
- Adolphe de Bouclon, *Étude historique sur la marine de Louis XVI : Liberge de Grandchain, capitaine des vaisseaux du roi, major d'escadre, directeur général des ports et arsenaux, géographe astronome...*, Paris, Arthur Bertrand, 1866.
- Alain Cabantous, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e s.*, Paris, Tallandier, 1984.
- , *Dix mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles, vers 1660-1794 : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.
- Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, Kronos, 2011, 3^e éd.
- Olivier Corre, « Le rôle de Brest dans la guerre d'Indépendance », dans *Brest au temps de l'Académie de Marine*, catalogue d'exposition de l'abbaye de Daoulas, 2001, p. 114-121.
- , *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat, Université Rennes 2 – Haute Bretagne, sous la direction de A. Lespagnol, 2003, 4 vol., 1073 p.
- René de la Croix, duc de Castries, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975.

- Paul Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1893.
- Robert D. Harris, « French Finances and the American War 1777-1783 », *Journal of Modern History*, t. 48, juin 1976, p. 233-258.
- John N. Hattendorf, *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- Philippe Haudrère, *La Compagnie des Indes au XVIII^e siècle, 1719-1795*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, 4 vol.
- Christian de La Jonquière, *Officiers de Marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- Christian de La Jonquière, *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- Gérard Le Bouédec, *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 5 vol.
- Marie-Laure Legay, *La Banqueroute de l'État royal : la gestion des finances publiques de Colbert à la Révolution française*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2011.
- T. J. A. Le Goff, « Le recrutement géographique et social des matelots bretons à la fin de l'Ancien Régime », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique – Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, p. 207-224.
- , « Les gens de mer des années 1780 », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 139-159.
- Maurice Lynier de la Barbée, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1972.
- Jean Meyer, « Le complexe économique naval militaire (1775-1815) », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 199-215.
- Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, Comte d'Estaing*, Paris, Éditions Jacques Michel, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI : l'oeuvre de Monsieur de Sartine*, t. II, *La reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.
- David Plouviez, « Babaud de la Chaussade : un agent de l'innovation technique et commerciale au service de la marine au XVIII^e siècle ? », dans Jean-René Berthiau (dir.), *Marines et entreprise*, Actes du colloque pour le tricentenaire de Pierre Babaud de la Chaussade, Nevers, 2007, p. 145-154.
- , *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, thèse de doctorat Université de Nantes sous la direction de Martine Acerra, 2009.

Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

Jean-Pierre Poussou, « Le dynamisme de l'économie française sous Louis XVI », *Revue économique*, 6, novembre 1989, p. 966-984.

James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston and Montréal, 1987.

James C. Riley, « French Finances 1727-1768 », *Journal of Modern History*, vol. 59, juin 1987, p. 209-243.

Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1982, 2^e éd. Paris,

–, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, rééd. 2003.

–, *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002.

Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.

–, *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines – Condition – Services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 vol.

–, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

–, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.

–, *Toulon, port royal, 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002.

Patrick Villiers, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1778-1783*, New York, Arno Press, 1977.

–, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans M. Acerra, J. Merino, J. Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, rééd. 1998, p. 211-247.

–, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunquerqueoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 vol.

ESPAGNE

Juan Alsina Torrente, *Una guerra romántica, 1778-1783 : España, Francia e Inglaterra en el mar (trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.

José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.

Manuel Bustos Rodriguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz ; Madrid, Sílex, 2005.

–, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86.

Thomas E. Chávez, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.

Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993.

Gloria Angeles Franco Rubio, « Reforma administrativa y nuevas instituciones: las Secretarías de Guerra y Marina en el siglo XVIII », dans *El mundo hispánico en el siglo de Las Luces. Actas del Coloquio Internacional « Unidad y diversidad en el Mundo Hispánico del siglo XVIII »* (I, Salamanca, 9 al 11 junio 1994), vol. 1, Madrid, Editorial Complutense, 1996, p. 643-654.

Juan Antonio Granados Loureda, « *The Dockyard of ferrol in the 18th century : from A Graña to Trafalgar* », dans *Actas del International Congress : Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors. Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005*, Madrid, 2006, p. 6.1-6.40.

José Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

–, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 155, 1984, 3, p. 21-32.

Didier Ozanam, « La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI. Los instrumentos de la política exterior. La Diplomacia. La Marina. El Ejército », dans Menéndez Pidal, Ramón (fund.), Jover Zamora, José María (dir.), *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*. vol. I, t. XXIX, Madrid, Espasa-Calpe, 1985.

Vicente Palacio Atard : *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989.

María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 2007.

José Quintero González, *La Carraca. El primer astillero ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de la Defensa, 2004.

–, « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, 7, 2007, p. 105-130.

Agustín Ramón Rodríguez González, « La Armada en el siglo XVIII », dans *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148.

Juan, Torrejón Chaves, « Cádiz, La Habana y la construcción naval militar española en el siglo XVIII », *Revista Cádiz e Iberoamérica*, vol. 9, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, p. 6-11.

–, « Astilleros, arsenales y buques del rey: La industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Andalucía en América. América en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1993, p. 55-79.

–, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental : los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Actas de las Jornadas sobre « Arqueología industrial »*, San Fernando (Cádiz), Excmo. Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), 1994, p. 57-81.

- , « La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII) », dans *Actas del III Encuentro Histórico Suecia-España "Comercio y Navegación entre España y Suecia (Siglos X-XX)* (Alberto Ramos Santana Coord.), Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000, p. 163-222.
- , « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », dans Enrique Martínez Ruiz, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Juan Torrejón Chaves (éd.), *Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. *Actas del V Encuentros Históricos España-Suecia*, Madrid/Cádiz, Fundación Berndt Wistedt/Universidad de Cádiz, 2001, p. 319-354.
- , « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, 2001, p. 55-81.
- , « La construcción naval militar española en el siglo XVIII : tendencias, programas y constructores », dans *XXVI jornadas de Historia Marítima. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval : Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, p. 131-192.
- Alfredo Vigo Trasancos, *Arquitectura y urbanismo en El Ferrol del siglo XVIII*, Santiago de Compostella, C.O.A.G., 1984.

PROVINCES-UNIES

- Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University South Carolina Press, 1993.
- Francis Renaut, *Le Crépuscule d'une puissance navale : la marine hollandaise de 1776 à 1783*, Paris, Graouli, 1932.

ÉTATS-UNIS

- Robert C. Alberts, *The Golden Voyage: The Life and Times of William Bingham, 1752-1804*, Boston, Houghton, Mifflin, 1969.
- Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, 1912, 1940, reprinted New York: Russell & Russell, Inc., 1962.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- William M. Fowler, Jr., *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, Metuchen, NJ, The Scarecrow Press, 1973.
- John B. Hattendorf, « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans O. Chalaine, Ph. Bonnichon, Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, p. 131-151.

David C. Hsiung, « Food, Fuel, and the New England Environment in the War for Independence, 1775-1776 », *The New England Quarterly*, vol. 80, n° 4, décembre 2007, p. 614-651.

John W. Jackson, *The Pennsylvania Navy*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974.

Christopher Magra, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

Maritime Dimensions of the American Revolution, Washington, Naval History Division, 1977.

James L. Nelson, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, New York, McGraw Hill, 2008.

Raymond G. O'Connor, *Origins of the American Navy: Sea Power in the Colonies and the New Nation*, Lanham, MD, University Press of America, 1994.

450 Charles Oscar Paullin, *The Navy of the American Revolution: Its Administration, Its Policy, Its Achievements*, Cleveland, Burrows Brothers, 1906.

Robert L. Scheina, « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1777-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction. 1763-1783.....	7
Olivier Chaline	

PREMIÈRE PARTIE

LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

Les marines de guerre européennes à travers les rapports des consuls de France, 1774-1785 : De la paix armée à la course à la puissance navale.....	19
Philippe Haudrère	

451

<i>Blue-Water policy</i> : la Royal Navy et la politique étrangère britannique de 1763 à 1778.....	27
Stephen Conway	

Les missions de la marine française.....	39
Philippe Bonnichon	

Choiseul, sauveur et reconstruteur de la marine française.....	53
Jonathan R. Dull	

Sartine et la flotte française de 1776 à 1780 : refontes ou constructions neuves ?.....	65
Patrick Villiers	

DEUXIÈME PARTIE

ALLIÉS OU NEUTRES

La formation et les missions de la Marine continentale américaine.....	79
John B. Hattendorf	

La politique des Bourbons et la Marine espagnole (1740-1805).....	107
Manuel Bustos Rodríguez	

Les objectifs de la Marine espagnole.....	129
Agustín Ramón Rodríguez González	

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

Les munitions navales du Nord : produits et circuits d’approvisionnement	171
Pierrick Pourchasse	
Trafic licite ou contrebande ? les neutres du Nord et le commerce des matériaux de marine pendant la guerre d’Indépendance américaine.....	187
Éric Schnakenbourg	
Logistique des réseaux d’approvisionnement des marines de guerre française et anglaise à la fin du XVIII ^e siècle.....	207
David Plouviez	

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

Arsenaux espagnols du XVIII ^e siècle. L’implication <i>carraqueña</i>	227
José Quintero González	
Les approvisionnements.....	240
Brest pendant la guerre d’Indépendance américaine.....	243
Olivier Corre	
Lorient pendant la Guerre d’indépendance américaine.....	265
Gérard Le Bouëdec	
Les conditions humaines de production de l’outil militaire. Compétence des personnelset impact du conflit sur la vie quotidienne pendant la guerre d’Amérique.....	281
Martine Acerra	

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D’ARGENT

L’Administration navale britannique(1740-1783).....	295
Richard Harding	
Les finances de la Marine britannique1740-1780.....	309
Clive Wilkinson	
Financiers et fournisseurs français de la guerre d’Indépendance des États-Unis d’Amérique.....	321
Thierry Claeys	

Le financement de la participation française à la Guerre de l'Indépendance et ses conséquences : L'État et la conjoncture financière des années 1780.....	335
T. J. A. Le Goff	

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770.....	365
Olivier Chaline	
Les officiers généraux de la guerre d'Indépendance.....	381
Étienne Taillemite †	
Les équipages français de la guerre d'Amérique : le cas de <i>L'Annibal</i> , un 74 canons dans la campagne de l'Inde (février 1782-juin 1784).....	391
Marie-Christine Varachaud & André Zysberg	
Les officiers des vaisseaux membres de la Société des Cincinnati (1783-1792).....	409
Charles-Philippe de Vergennes	
Conclusion.....	421
N. A. M. Rodger	

ANNEXES

Chronologie maritime 1763-1783	427
Dépenses navales	433
Effectifs.....	435
Quelques bâtiments célèbres	437
Bibliographie sommaire.....	441

