

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 :

979-10-231-3365-3

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE
(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>

CINQUIÈME PARTIE

Administrateurs et manieurs d'argent

L'ADMINISTRATION NAVALE BRITANNIQUE
(1740-1783)

Richard Harding

Un des aspects les plus remarquables de la guerre d'Indépendance américaine est la manière dont elle a évolué, d'une rébellion éclatant dans les colonies britanniques d'Amérique du Nord vers une guerre globale entre les grandes puissances européennes. Dès le début, ce fut une guerre maritime pour laquelle la Grande-Bretagne avait l'obligation de pouvoir déplacer des forces par mer depuis l'Europe afin d'écraser la rébellion et usait de sa puissance navale pour harceler et bloquer les rebelles. Mais on en vint à une guerre dans laquelle le mouvement des escadres et les batailles navales eurent un impact décisif sur l'issue du conflit.

De 1778 à 1782, la Grande-Bretagne dut affronter une coalition puissante qui allait s'élargissant : la France, l'Espagne, les Provinces-Unies avec, en outre, la Ligue des Neutres dans le nord de l'Europe. À aucun moment jusqu'en 1805, la Grande-Bretagne n'eut contre elle aussi redoutable coalition. À cet égard, cette guerre fut vraiment unique parmi celles qu'elle eut à mener au cours du XVIII^e siècle. Lors de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), elle était au sein d'une coalition contre la France. La guerre navale contre l'Espagne (1739-1744) fut menée contre une puissance Bourbon moins importante et, quand ce conflit se transforma en guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), la Grande-Bretagne figurait de nouveau dans une coalition contre la France et l'Espagne. La période décisive de la guerre de Sept Ans (1756-1763) fut marquée par la lutte contre la France et elle seule. Lorsque l'Espagne entra dans la lutte en 1761, la puissance navale française avait été tellement réduite que les effets sur mer de l'alliance franco-espagnole furent très limités. Mais il en alla autrement à la fin des années 1770. À bien des égards, c'est l'incapacité britannique à voir, dès le début, que la guerre serait navale tout autant que continentale qui entraîna sa défaite en Amérique du Nord, la chute de Minorque et manqua de provoquer la complète catastrophe qu'eût été la perte de la Jamaïque et l'invasion des Îles britanniques. Finalement, la balance navale fut redressée et, à la fin de 1782, la Royal Navy avait rétabli

sa domination des mers¹. Il lui fallut, pour y arriver, construire et combattre mieux que ses adversaires Bourbon. L'efficacité de la réponse administrative permettant de construire et d'armer des vaisseaux fut un facteur important pour limiter la crise.

Ce n'est que depuis peu qu'on la crédite de cette réussite². Traditionnellement, l'administration navale avait été associée aux échecs sur mer. Les politiciens, tel le Premier Lord de l'Amirauté, le comte de Sandwich, n'étaient que trop prompts à attribuer les difficultés maritimes aux erreurs de leur prédécesseur³. Lorsqu'après une défaite, on réclamait des réformes économiques et politiques, on ne faisait pas de distinctions entre les différents départements selon leurs performances respectives. Les réévaluations de l'administration navale ont largement enrichi notre vision de l'État britannique en action, mais, comme il est naturel, posent toujours encore plus de questions. Si l'administration navale, en 1778-1782, n'a été mise à l'épreuve que de manière circonstancielle, comment put-elle se montrer à la hauteur du défi ? Était-ce grâce aux qualités personnelles des administrateurs ou bien grâce au système qu'ils avaient en charge ? Si les conditions de cette guerre furent si différentes, que put-on retenir des expériences antérieures ? Cette dernière interrogation sera le thème de mon propos.

296

Un examen plus approfondi de la situation à laquelle avait été confrontée la Grande-Bretagne de 1739 à 1744 suggère d'intéressants parallèles avec 1778-1782. Elle était officiellement en guerre avec l'Espagne⁴, néanmoins, dans la pratique, avant même le début de la guerre, en octobre 1739, elle fut aux prises avec une menace navale française. D'une certaine manière, la situation était plus complexe qu'en 1778-1782, puisque la France demeurait formellement neutre. Engager les hostilités contre la France ou bien s'attendre à son intervention étaient des données qui pesèrent constamment sur la conduite de la guerre. Un autre parallèle était le but de l'offensive outre-mer. La guerre contre l'Espagne en 1739, tout comme en 1776-1777, était perçue comme maritime. La prédominance navale était tenue pour acquise et ses avantages pris en compte dans le planning. Alors qu'il fallut deux années pour que cette supposition soit sérieusement contestée lors de la guerre d'Amérique, il n'avait

- 1 Daniel A. Baugh, « Why did Britain lose command of the sea during the war for America? », dans Jeremy Black & Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Uses of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 149-170.
- 2 Roger John Beckett Knight, *Royal Navy Dockyards in England at the Time of the American War of Independence*, Unpublished PhD, University of London, 1972.
- 3 Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p. 1-11.
- 4 Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy: The War of 1739-1748*, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2010, p. 374.

fallu, en 1739, au ministère britannique que peu de mois pour en revenir. Néanmoins, les éléments fondamentaux de la lutte ne pouvaient être modifiés : si on voulait la victoire, il fallait faire campagne aux Amériques. Un autre facteur qui compliqua les choses fut l'éclatement en Silésie de la guerre de Succession d'Autriche, en décembre 1740. Cela conduisit rapidement la France et l'Espagne à faire la guerre pour se partager les possessions autrichiennes. L'attention des Espagnols glissa vers l'Italie, ce qui changea l'importance de la guerre avec l'Angleterre. Le résultat fut que les forces britanniques durent être dispersées bien plus que ce qu'on avait imaginé avant l'ouverture des hostilités. La différence entre 1739-1744 et 1778-1782 fut que, dans la première période, quand la guerre éclata avec la France, les demandes de moyens pour l'Amérique et pour la Méditerranée avaient obligé la Royal Navy à se déployer bien au-delà de ce qu'elle attendait, alors qu'en 1778, c'est la déclaration de guerre elle-même qui provoqua un déploiement similaire, sans avoir poussé à mobiliser la totalité de la flotte. Dans les deux cas, la balance des forces fut restaurée en faveur de la Grande-Bretagne en quatre ans. On examinera ici quelques-unes des causes de cet écartèlement subi en 1739-1744 ainsi que le rétablissement de la balance des forces.

SURTENSION I : LES ANTILLES, 1740

La guerre fut déclarée à l'Espagne, en octobre 1739, sur la présomption que la Grande-Bretagne l'emporterait sur elle rapidement et facilement grâce à sa puissance navale. En bloquant les terminaux de la flotte espagnole des trésors – Carthagène des Indes ou Porto Bello aux Amériques et Cadix en Europe – et en désorganisant des routes commerciales de moindre importance, on priverait rapidement l'Espagne de revenus et de numéraire et on la contraindrait à traiter. Mais le public voulait davantage. La querelle avec l'Espagne, pour l'essentiel à propos de la liberté de navigation aux Indes occidentales, grondait depuis 1713 et la guerre éclata en 1739, pour une part à cause de la conviction au Parlement que cela ne pouvait plus durer. Il fallait trouver une solution décisive et durable. On ne pouvait y arriver qu'en s'emparant, aux Caraïbes (*West Indies*), d'une position depuis laquelle la Grande-Bretagne pourrait menacer en permanence les routes maritimes de l'Espagne afin de garantir la bonne conduite de celle-ci à l'avenir. À cette fin, une expédition fut organisée en 1740. Mais, au début, ni les blocus ni cette expédition ne parurent nécessiter une mobilisation massive des forces navales. En septembre 1739, le Premier Lord de l'Amirauté, Sir Charles Wager, considérait que la Navy serait à même de faire prendre la mer à 70 vaisseaux pendant l'année suivante, tandis que l'Espagne n'en avait que

40 dans ses arsenaux d'El Ferrol, Cadix et Carthagène⁵. L'amiral Haddock, basé à Gibraltar et à Minorque et commandant l'escadre de la Méditerranée, devrait recevoir des renforts pour garder un œil sur Cadix et Carthagène. Quant au Ferrol, on ne pourrait véritablement le bloquer sans un gros effort, mais l'escadre qui s'y trouvait ne risquait pas beaucoup d'interférer avec les opérations britanniques aux Caraïbes.

Mais si la France intervenait, le rapport de forces en serait changé d'une manière inquiétante. Wager estimait qu'elle pourrait faire prendre la mer à 50 vaisseaux depuis ses arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon. Si tel était le cas, non seulement les Bourbons aligneraient 90 navires de ligne face aux 70 britanniques, mais encore la zone d'opérations s'étendrait jusqu'à Brest au nord et jusqu'à Toulon à l'est. C'était une chose redoutée en Grande-Bretagne et bien comprise en France et en Espagne. La France ne pouvait laisser la Grande-Bretagne modifier l'équilibre des forces aux Caraïbes, si bien que, du moment que la guerre eut éclaté, le premier ministre français, le cardinal Fleury fit alterner la menace et la conciliation de manière à perturber les préparatifs de l'expédition britannique aux Caraïbes. La Grande-Bretagne se trouva devant un dilemme. La Navy pouvait être détournée de ses opérations offensives aux Caraïbes afin, en couvrant Brest et Toulon, de stopper ces escadres surgissant pour se réunir avec celles du Ferrol et de Cadix. Dans ce cas, il faudrait renoncer à la victoire rapide et décisive que le public attendait aux Caraïbes. En outre, si les Britanniques étaient déterminés à empêcher cette réunion, il leur faudrait livrer bataille pour y arriver et la guerre deviendrait une lutte contre l'alliance des puissances Bourbon. À l'inverse, ils pourraient se concentrer contre l'Espagne et en bloquant ses escadres et ses ports et se trouver entraînés dans un affrontement avec les Français que si ceux-ci tentaient vraiment de faire cause commune avec les Espagnols. C'est cette seconde solution que choisirent les ministres. Lorsque le corps expéditionnaire pour les Caraïbes se réunit en Grande-Bretagne, au début de 1740, les plans britanniques prévoyaient une escorte rapprochée de 6 vaisseaux pour le convoi. L'amiral Haddock surveillerait Cadix et l'amiral Balchen prendrait une escadre pour faire de même avec El Ferrol. On scrutait nerveusement les intentions des Français, tout en ne pouvant pas faire grand-chose pour les empêcher de bouger sans entraîner une redistribution de la flotte à grande échelle⁶.

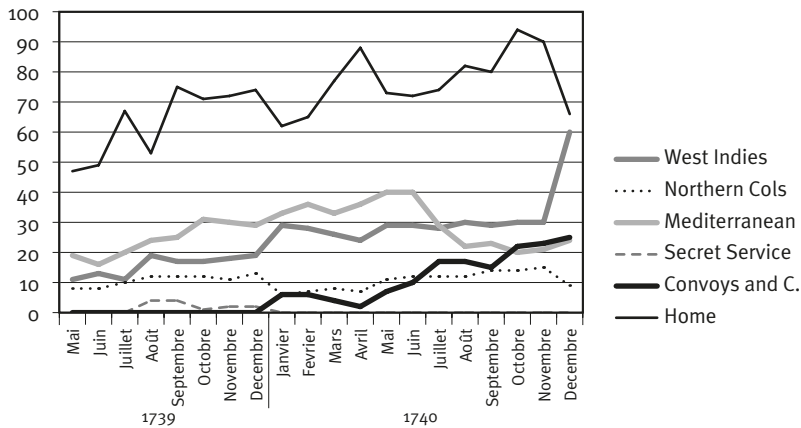
En fait, ni Haddock ni Balchen ne purent faire ce qu'on attendait d'eux et l'escadre de Cadix s'échappa vers El Ferrol pour se réunir avec la flotte espagnole.

5 *British Library, Additional Manuscripts 28132 (Journal of Sir John Norris)*, f° 31, 21 septembre 1739.

6 Cette campagne peut être suivie grâce à R. Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, *op. cit.*, p. 57-90.

La Grande-Bretagne avait eu grand peine à trouver des équipages pour les navires disponibles et fut dans l'impossibilité de rassembler une force assez importante à concentrer immédiatement devant El Ferrol. En juillet 1740, 12 vaisseaux espagnols et 3 frégates appareillèrent du Ferrol et gagnèrent les Caraïbes. Puis en septembre, les Britanniques apprirent que les escadres de Brest et de Toulon, soit 26 navires de ligne, faisaient route aussi vers les Caraïbes. Des renseignements ultérieurs permirent de savoir que les flottes Bourbon aligneraient dans ces eaux 36 vaisseaux et 12 frégates à la fin de l'année. Les Britanniques étaient désormais contraints de disperser leur flotte. La force navale rassemblée dans la Manche fut démembrée et 29 vaisseaux supplémentaires reçurent l'ordre de rejoindre la petite escadre de l'amiral Vernon aux Caraïbes. Il ne restait plus, dans eaux anglaises (*Home waters*), que trois 70 canons, deux 60 et trois 50.

Le graphique ci-dessous montre les changements dans la localisation des navires entre le milieu de 1739 et la fin de 1740. La courbe des navires en Angleterre exagère les effectifs et la puissance de l'escadre qui s'y trouvait, car elle inclut tous les vaisseaux nominalelement en commission mais pas encore en état de prendre la mer, ainsi qu'un grand nombre de bâtiments plus modestes employés dans la Tamise et pour des opérations côtières. Les autres courbes offrent des indicateurs plus fiables de la puissance navale de leurs stations respectives mais sont loin d'être parfaites. L'élément le plus important dans ce graphique est le changement spectaculaire survenu en octobre 1740, ce qui permet de saisir l'impact de cette redistribution de la puissance navale britannique.



Source : Adm 8/20

La mobilisation de la flotte et l'envoi d'une proportion importante de ses unités aux Caraïbes ont été effectués, mais la tension a été marquée pour l'administration. À un moment donné, en septembre 1740, la capacité d'approvisionnement en vivres se mit à fléchir sous la demande mais l'administration parvint à surmonter

les difficultés lorsque l'important corps expéditionnaire assemblé à Portsmouth fit voile, en octobre, pour les Caraïbes. Quand même plus de 80 % des navires appareillèrent sans avoir la totalité de leurs vivres⁷. Le problème de la main d'œuvre était bien plus profond et significatif. Depuis le début de la mobilisation, on savait que former des équipages serait la difficulté majeure pour l'administration. Passer de 16 000 marins à plus de 35 000 était un considérable défi. Les méthodes traditionnellement en usage, la presse, les embargos et les primes, ne suffisaient pas. Il fallait compléter les équipages avec des soldats, ce qui déplaisait fort au roi. On leva des *Marines* mais il fallait les garder pour le corps expéditionnaire aux Caraïbes. En 1740, peu de navires purent être à effectif complet. Pendant l'été, qui fut chaud, le nombre des malades s'accrut dans les ports du sud de l'Angleterre, diminuant encore le précieux stock de marins. La maladie une fois déclarée à bord s'y répandait rapidement, réduisant dramatiquement l'efficacité des navires et de leurs patrouilles. Certes, dans les eaux anglaises, lors de courtes croisières, on pouvait toujours rentrer rapidement au port, y débarquer les malades et recruter d'autres marins. Même si la pression sur la main d'œuvre était forte, la Grande-Bretagne était une économie maritime en plein essor et on pouvait toujours trouver quelques marins. Mais, une fois qu'on était dans une station outre-mer, cette possibilité disparaissait. Une fois la maladie à bord, elle avait de plus longs voyages pour incuber et plus moyen de puiser dans un vivier fiable aux Caraïbes ou en Méditerranée. À l'automne 1740, 19 % des marins dans les eaux anglaises étaient répertoriés comme malades. Au printemps précédent, l'amiral Ogle, croisant devant Cadix, avait eu au moins 28 % de malades et il était impossible de les remplacer à Gibraltar ou à Port Mahon⁸. En octobre, lorsque Ogle appareilla de Portsmouth avec le corps expéditionnaire, il manquait à ses bâtiments 10 % de leurs équipages⁹. Quand cette force eut atteint Port Royal, en janvier 1741, la proportion de malades était de 6 % mais un peu moins de 20 % de l'effectif était mort durant la traversée¹⁰. Le corps expéditionnaire fut sérieusement affaibli par la maladie et les décès à bord et il y avait aucun moyen de combler les vides. Cela eut un puissant impact sur la conduite des opérations.

C'est la raison pour laquelle le graphique ci-dessous fait apparaître de manière significative ce problème croissant de surtension à la fin de 1740. On voit que les demandes de marins pour les stations outre-mer, notamment aux Caraïbes, étaient plus fortes que pour celles en Angleterre, certainement parce que leur

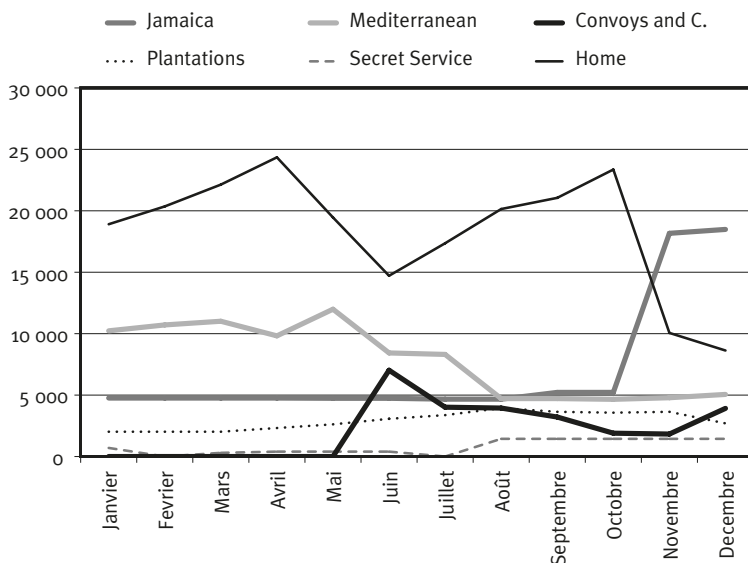
7 *The National Archives* (désormais TNA), Adm 1/904, non folioté, Cavendish à Burchett, 13 octobre 1740.

8 TNA, SP42/87, f° 24, Norris à Newcastle, 8 juillet 1740.

9 TNA, SP42/23, f° 373, *List of Ogle's Ships*, 11 septembre 1740.

10 Duncan Crewe, *Yellow Jack and the Worm: British Naval Administration in the West Indies, 1739-1748*, Liverpool, Liverpool University Press, 1993, p. 78.

taux de morbidité et de mortalité étaient plus élevés. Des remplacements devaient y être envoyés dans une proportion plus grande que ce qu'on attendait pour un port anglais. La tension sur les ressources navales afin de réaliser cette projection de puissance à une échelle transatlantique s'accrut d'une manière bien supérieure à ce qu'avaient prévu les concepteurs initiaux du plan d'opérations.



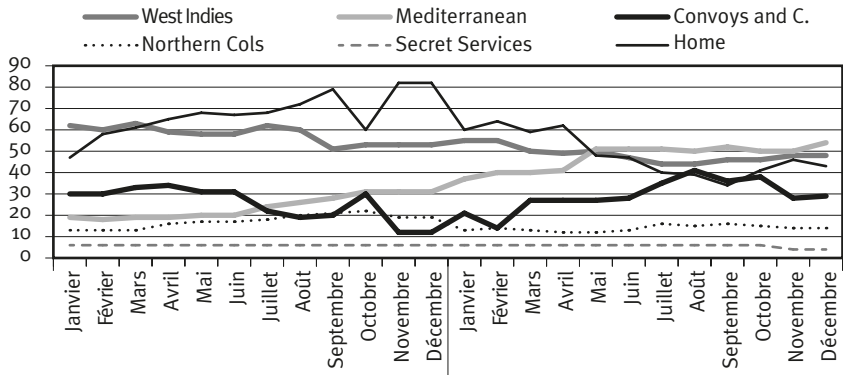
Besoins en marins par stations, 1740
Source : Adm 8/20

SURTENSION 2 : LA MÉDITERRANÉE 1741-1744

Tandis que les cours de Londres, de Madrid et de Paris attendaient avec anxiété les nouvelles des Caraïbes, d'autres événements s'imposèrent à l'attention. L'invasion de la Silésie par la Prusse, en décembre 1740, fut suivie par les prétentions de la Bavière et de l'Espagne sur des titres et des pays qui étaient aux Habsbourg. La reine d'Espagne était particulièrement décidée à s'emparer de territoires italiens pour ses fils. La France passait pour soutenir les revendications bavaroises et espagnoles. Quant à la Grande-Bretagne, elle s'était engagée par traité à protéger l'intégrité de la succession d'Autriche. Il avait été prévu que le nombre de bâtiments de l'escadre de la Méditerranée diminuerait au cours de 1740 mais, désormais, avec la perspective d'une intervention franco-espagnole en Italie, le rôle de la Navy dans ce secteur était destiné à s'accroître¹¹.

¹¹ Sur l'éclatement de ce conflit, voir Reed Browning, *The War of Austrian Succession*, Stroud, Alan Sutton, 1994, p. 3-72.

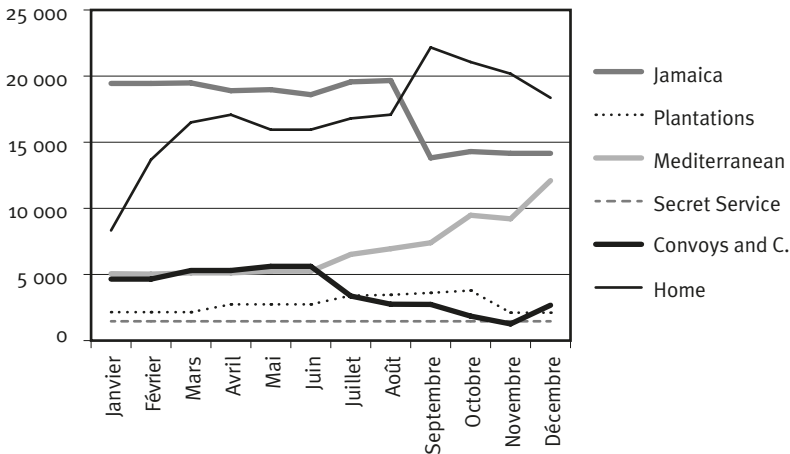
Le centre de gravité allait glisser de l'extrémité occidentale de la Méditerranée vers les côtes italiennes. À mesure que les opérations s'étendirent, il y eut une lente augmentation du nombre de navires de cette station en 1741 puis 1742. En mai 1742, ils étaient devenus plus nombreux que ceux nominalement disponibles en Angleterre.



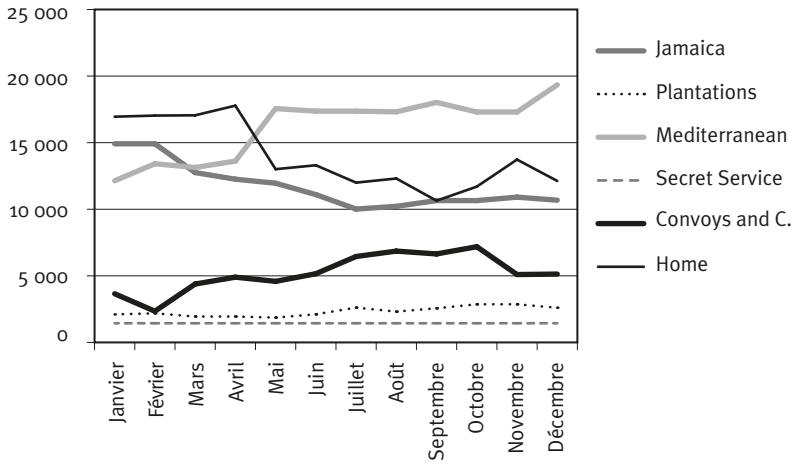
302

Navires par stations, 1741-1742
Source : Adm 8/21

L'impact que cela eut sur la demande en marins était prévisible, ainsi qu'on le voit sur le graphique suivant. Des navires revinrent des Caraïbes vers l'Europe au cours de 1741, permettant de rééquilibrer les besoins, mais la demande continua clairement de croître en Méditerranée. Mi-1742, elle grevait lourdement les réserves.



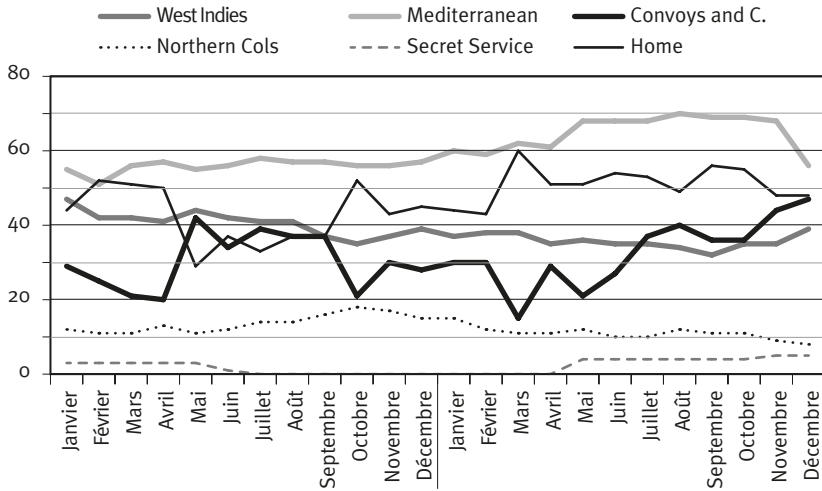
Besoins en marins par stations, 1741



Besoins en marins par stations, 1742

Formellement, la France n'était pas en guerre avec la Grande-Bretagne, mais l'intervention des escadres françaises, d'abord aux Caraïbes puis dans la Manche et en Méditerranée, obligea la Grande-Bretagne à redistribuer ses forces navales en réaction aux mouvements des Bourbons. Les escadres françaises rentrèrent des Caraïbes, au cours de 1741, et furent dès lors bien placées pour soutenir les opérations espagnoles, tant en Italie que dans l'Atlantique. Le vice-amiral Mathews, commandant en Méditerranée, refusa invariablement d'envoyer des navires en Angleterre tant qu'on ne put parer la menace des escadres franco-espagnoles. Cette situation se prolongea en 1743. La guerre avec la France était de plus en plus vraisemblable, mais, pour des raisons diplomatiques et de politique intérieure, ni les ministres ni l'administration ne se sentirent en mesure d'obliger Mathews à renvoyer des navires en Angleterre. Effectivement, même lors de la crise du début 1744, lorsqu'une flotte française pénétra dans la Manche pour y appuyer une invasion qui devait avoir lieu depuis le nord de la France, on ne fit rien pour rappeler des navires dont on avait désespérément besoin pour la défense du pays¹².

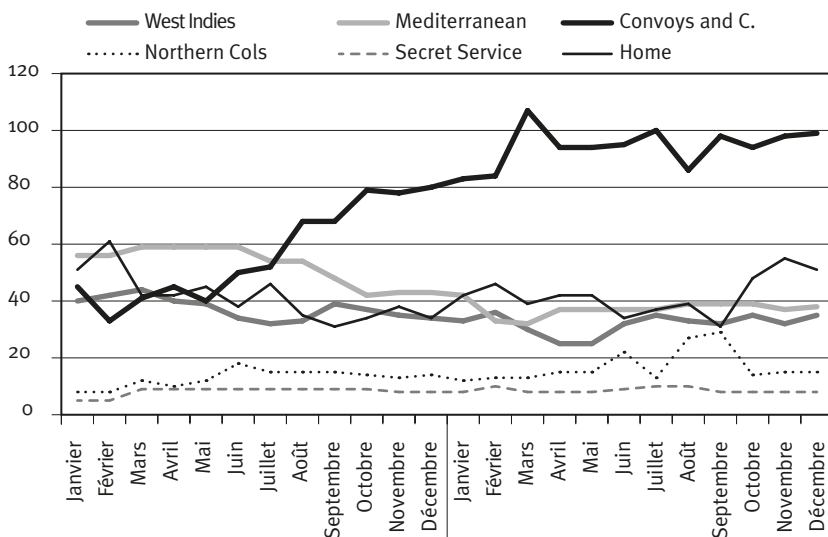
12 R. Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, op. cit., p. 161-166.



Navires par stations, 1743-1744

RÉTABLISSEMENT 1745-1747

La guerre avec la France éclata en mars 1744 et, comme en 1779-1782, elle se déroula contre un ennemi de stature mondiale. L'élément clé dans les deux cas fut que la Grande-Bretagne dut affronter la puissance des deux branches Bourbon et que l'objectif initial de l'effort britannique se trouvait en Amérique. En septembre 1744, les Britanniques étaient partout sur la défensive. Il leur avait fallu renoncer à tout effort sérieux pour inverser le rapport de forces aux Caraïbes. Ils avaient pu maintenir leurs positions dans le bassin occidental de la Méditerranée, mais sans pouvoir se rendre maîtres de cette zone. Dans les années 1780, les flottes des Bourbons étaient bien plus puissantes et disposaient d'un réseau de soutien logistique, aux Amériques et en Europe, plus important que dans la décennie 1740. En fin de compte, la solution du problème tint à la capacité qui fut celle de la Grande-Bretagne de bâtir davantage et de combattre mieux que les flottes française et espagnole. Dans les années 1740, la situation avait été, jusqu'à un certain point, similaire. Cela s'appuya, tout d'abord sur une redistribution progressive des forces au profit des eaux anglaises.



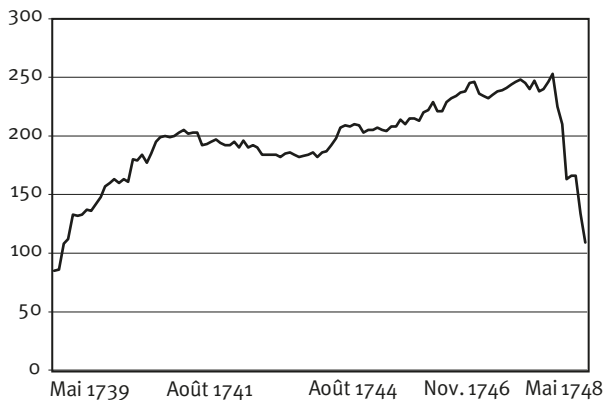
Navires par stations, 1745-1746

Le mouvement de reflux des navires et de la main-d'oeuvre vers la Grande-Bretagne fut d'abord le résultat de mesures défensives. L'échec de la tentative d'invasion française, en février 1744, n'avait pas diminué le sentiment britannique d'insécurité. Il marqua le début de la guerre ouverte entre les deux pays et l'aboutissement d'une série de déceptions depuis 1740, tandis que l'annonce que Mathews n'était pas parvenu à détruire les escadres franco-espagnoles lors de la bataille de Toulon (22 février 1744, nouveau style) mina un peu plus la confiance dans les capacités de la Royal Navy. Quand, en septembre 1744, se répandirent des rumeurs selon lesquelles l'escadre de Brest se préparait à entrer de nouveau dans la Manche, il fut jugé opportun de puiser dans les ressources britanniques pour établir à Portsmouth une escadre permanente de 12 vaisseaux¹³. Diplomatiquement, militairement, politiquement et administrativement, cette politique était devenue possible d'une manière encore inenvisageable pendant les douze mois précédents. La crainte inspirée par la France à la Grande-Bretagne était la justification diplomatique qui avait manqué jusque début 1744. Auparavant, la nécessité d'utiliser la Royal Navy pour soutenir l'Autriche et la Sardaigne en Méditerranée avait prévalu sur toute autre considération. La séparation des escadres Bourbon, à l'automne 1744, avait au moins fourni l'occasion de réduire l'escadre de la Méditerranée et d'envoyer des navires être réparés en Angleterre. Politiquement, la prédominance de la Méditerranée dans les esprits en Grande-Bretagne était destinée à faire contrepoids aux influences hanovriennes que beaucoup tenaient

¹³ TNA, Adm 1/4113, non folioté, Newcastle à l'Amirauté, 27 septembre 1744.

pour néfastes à la politique britannique. Mathews en avait joué lorsqu'il avait constamment demandé des renforts et des remplacements. Les ministres s'étaient sentis hors d'état de les lui refuser entre 1742 et 1744, même s'ils les modifiaient sur les conseils de l'Amirauté. Mi 1745, la menace française perdurant, la rébellion jacobite et le déclin de l'influence de Mathews, rappelé en Grande-Bretagne après Toulon, étaient autant de raisons de sécurité politique permettant de redistribuer la flotte.

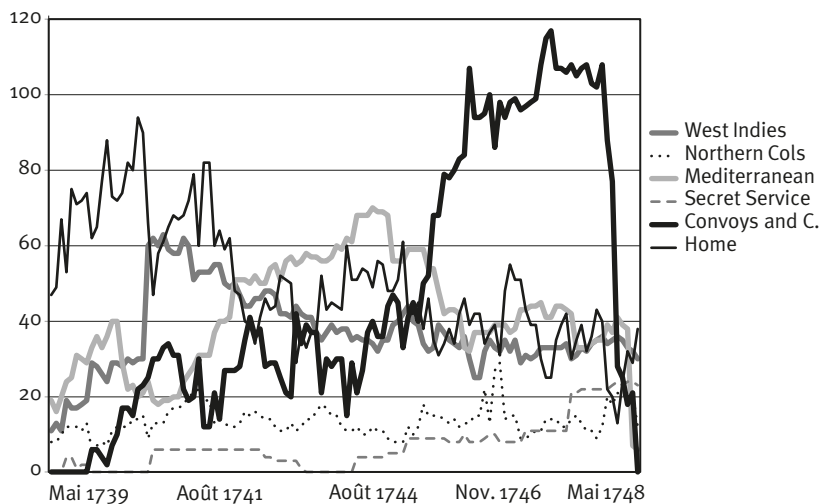
Finalement, l'infrastructure administrative et économique fut en mesure de jouer son rôle. Durant la première phase de la guerre, hormis l'incapacité à résoudre le problème de la main d'œuvre, la mobilisation des navires était allée vite. Comme ils étaient envoyés à l'étranger, ils étaient obligés d'opérer au loin et donc se détérioraient progressivement. L'impossibilité de procéder aux réparations adéquates en disposant d'une infrastructure adaptée expliquait pourquoi on éprouva le besoin d'envoyer de plus en plus de navires en Méditerranée et comment Mathews pouvait justifier son refus de se séparer même de ses unités les plus mauvaises. Lorsque des navires commencèrent à être rappelés, ce qui débuta avec leur arrivée des Caraïbes au cours de 1741, ils durent subir une ample remise en état, si bien que le nombre d'unités en service se mit à baisser (voir le graphique ci-dessous). Cette situation ne s'améliora pas jusque mi 1744. Ensuite, les navires continuèrent à s'user et à nécessiter d'importantes réparations ou un carénage à leur retour en Grande-Bretagne, mais de nouveaux navires commençaient à entrer en service, si bien que le total des bâtiments en commission (mais pas nécessairement prêts pour autant à prendre la mer) se mit à monter régulièrement jusqu'en mai 1748.



Navires armés, 1739-1748

Pendant la guerre, la Royal Navy utilisa plus de 380 bâtiments, soit un considérable réservoir de vaisseaux, dont beaucoup formèrent une utile réserve lorsque la main d'œuvre pouvait être trouvée. La demande en hommes culmina

en mai 1748 avec plus de 62 000 hommes qu'il fallait aligner pour tous les navires en commission. Même si ce nombre fut atteint, la concentration dans les eaux anglaises rendit de telles demandes plus faciles à supporter, permettant de mettre à la mer davantage de navires en moins de temps. La décision de concentrer là les bâtiments fut à la fois politique et militaire, largement en réponse à l'échec de l'offensive en Amérique et en Méditerranée. Que la redistribution des forces navales britanniques soit allée de pair avec un nombre croissant de navires à la mer, en meilleur état et mieux pourvus en équipages, est la réussite de l'administration navale. Même s'il faudrait encore un peu de travail pour en apporter la confirmation, le graphique suivant laisse déjà entrevoir ce succès.



Le succès de cette redistribution qui permit de construire une force navale flexible qui fut à la base du fameux Western Squadron, tint pour une part à la France et à l'Espagne elles-mêmes. Au moment où les Britanniques se mirent à concentrer leurs ressources navales dans leurs eaux, les Bourbons virent les leurs s'épuiser de plus en plus. Fin 1744, les Britanniques avaient perdu l'initiative sur la plupart des mers, mais ils avaient infligé des pertes sensibles au commerce français. La décision du secrétaire d'État de la Marine, le comte de Maurepas, d'utiliser les navires du roi pour escorter de gros convois marchands, dispensa la Navy d'avoir à se concentrer aux Caraïbes ou en Méditerranée et facilita la construction de vaisseaux britanniques dans les eaux anglaises en 1745-1746. En 1747, il fut possible de monter des patrouilles avec d'importantes escadres pour rechercher les convois français. Au début, ces croisières ne donnèrent que peu de résultats, mais, en mai 1747, l'amiral Anson intercepta un convoi destiné aux Amériques sous le commandement de La Jonquière, donnant à la Grande-Bretagne sa première vraie victoire de la guerre. Ensuite, près de 50 bâtiments

marchands furent pris, en juillet, à un convoi rentrant en France et, en octobre, l'amiral Hawke en intercepta encore un autre¹⁴. À chaque fois, les escortes françaises avaient combattu bravement et s'étaient sacrifiées pour le convoi mais sans pouvoir empêcher que celui-ci, affaibli, subît d'autres captures.

Cet exposé était parti de quelques questions à propos de l'administration navale au XVIII^e siècle, en se demandant notamment si la situation lors de la guerre d'Amérique avait été unique. En regardant celle de 1739-1748, on voit bien des différences. Mais, en ce qui concerne la guerre sur mer proprement dite, bien des parallèles sont possibles avec les années 1779-1783. Pendant les trois autres conflits du siècle (1701-1713, 1756-1763 et 1793-1802), le rapport de forces naval entre la Grande-Bretagne et ses ennemis était complètement différent et fortement dissymétrique en sa faveur. Mais dans les guerres considérées ici, il fut beaucoup plus égal. Dans les deux cas, la Grande-Bretagne eut à faire face concrètement aux forces navales de la France et de l'Espagne. Dans les deux cas, les flottes des Bourbons avaient une solide assise transatlantique, si ce n'était globale. Dans les deux cas, la Grande-Bretagne fut obligée de réagir et, à chaque fois, elle se trouva en état de surtension, ce qui la mit au bord de la défaite. Le seul moyen de l'éviter était d'avoir davantage de navires disponibles, avec leur équipage, armés, et là où les ministres l'avaient envisagé au début du conflit. Les situations et les réponses n'étaient pas les mêmes dans les années 1740 et 1780, sans être pour autant complètement uniques et différentes. Les ministres britanniques et les administrateurs navals furent soumis à une tension que ne connurent pas leurs collègues des autres époques. Ils étaient confrontés à des problèmes insolubles, notamment le manque de marins, mais, à quarante ans de distance, leurs efforts furent couronnés de succès. Nous savons fort peu de choses sur la transmission de cette expérience, opposée aux précédents immédiats, entre les générations d'administrateurs navals. Nous pouvons supposer que, lors de crises telles que celles des années 1740 et 1780, ils ne se tournaient pas servilement vers ce qui avait été fait et n'ignoraient pas non plus les données contemporaines de l'expérience. Même si cela nécessite d'aller plus loin que ce que nous avons pu faire ici, la comparaison entre ces deux périodes de surtension peut suggérer qu'il y avait une compréhension fondamentale des dangers qui en résultaient et, pour y remédier, une flexibilité opérationnelle propre à l'administration navale britannique dont ce fut un élément essentiel de sa culture organisationnelle au XVIII^e siècle.

Traduit de l'anglais par O. Chaline

14 Étienne Taillemite, « Une bataille de l'Atlantique au XVIII^e siècle : La guerre de Succession d'Autriche, 1744-1748 », dans *Guerres et Paix, 1660-1815*, Paris, Service historique de la Marine, 1987, p. 131-148.

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 dédommée 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

429

- 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 ; rééd. 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.

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	

<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

