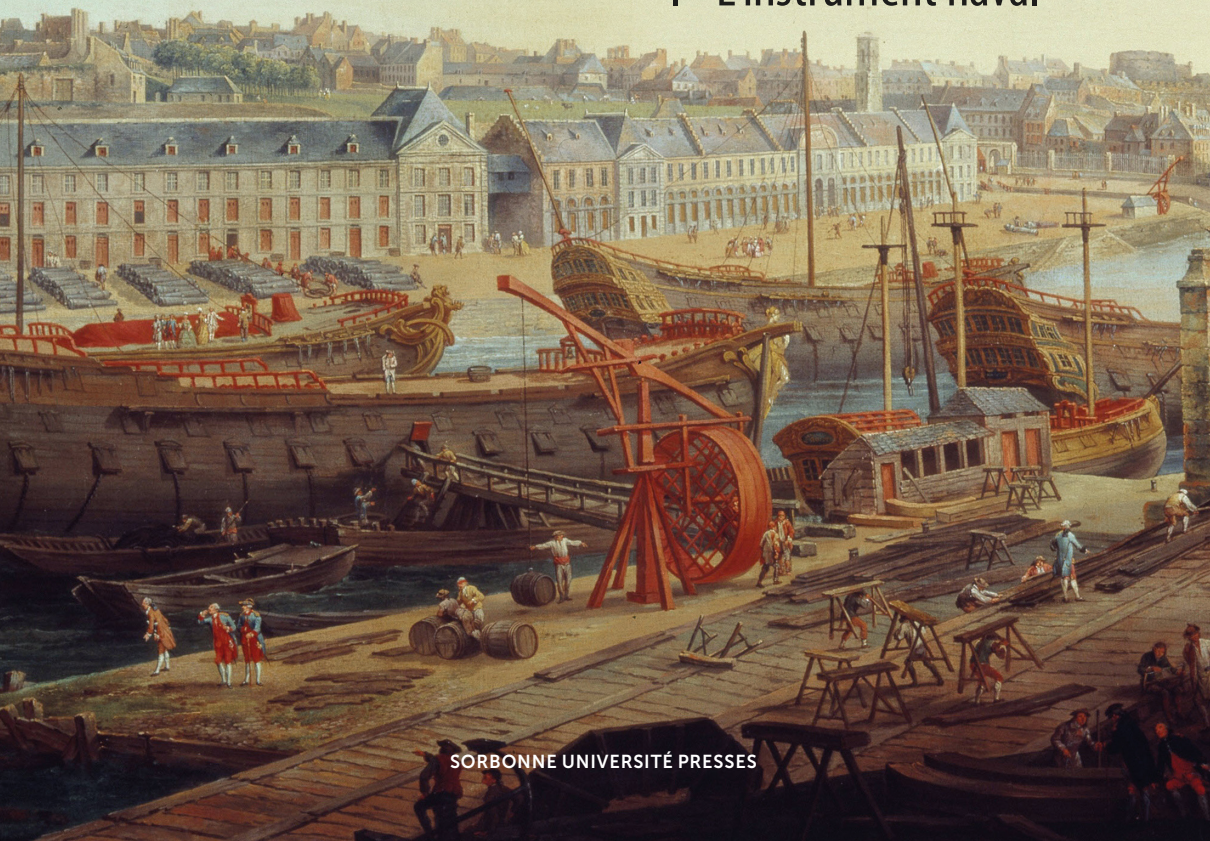


Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

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 :

979-10-231-3355-4

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>

DEUXIÈME PARTIE

Alliés ou neutres

LA POLITIQUE DES BOURBONS ET LA MARINE ESPAGNOLE (1740-1805)

Manuel Bustos Rodríguez

La guerre de Succession d'Espagne mit en évidence la faiblesse de la Marine de la Monarchie hispanique. C'est ce qui explique le recours à des navires français pour que les partisans de Philippe d'Anjou (Philippe V dès son arrivée au trône d'Espagne) pussent protéger la route des Indes et effectuer des attaques en mer contre les tenants de l'Archiduc Charles. Après la guerre, par conséquent, on établit les bases du renforcement et du développement de la Marine. La première moitié du siècle fut à cet égard une période décisive, qui coïncida avec l'arrivée dans la haute administration de l'État d'un nombre important de ministres très capables.

Les problèmes internationaux, loin de disparaître après la signature de la paix, changèrent de nature, dans ce qui fut pour l'Espagne une période caractérisée par la recherche de nouvelles alliances. La Méditerranée, dans un premier temps et, surtout l'Atlantique, plus concrètement l'Amérique, se transformèrent en deux fronts clef pour la monarchie des Bourbons espagnols et devinrent les deux espaces les plus importants pour leur politique extérieure. La cause est à chercher, d'une part, dans le désir de récupérer le Sud de l'Italie, les anciennes possessions espagnoles perdues dans la paix d'Utrecht de 1713, et, d'autre part, dans la nécessité de défendre les territoires américains, ainsi que les voies maritimes de communication et de commerce entre ceux-ci et la Péninsule. Mais une telle politique exigeait d'importantes transformations concernant la Marine¹, tout comme une considérable augmentation du budget qu'on lui consacrait, ce que

1 La bibliographie sur le sujet est plutôt réduite. Outre le livre, qu'on peut tenir pour classique, de Cesáreo Fernández Duro, *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Est. tipográfico « Sucesores de Rivadeneyra », 1900 et, notamment, celui de José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, il faut ajouter aussi l'article de Jesús Pradells Nadal, « La formación de la Marina Española en el siglo XVIII », *Canelobre: Revista del Instituto Alicantino de Cultura « Juan Gil-Albert »*, 51, 2006, p. 44-59 ; ainsi que les ouvrages de José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2001, et *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.

le gouvernement n'hésita pas à faire puisqu'il le multiplia par 22 entre 1701 et 1724².

Le 14 février 1714, donc dès la fin du conflit pour la succession, les changements étaient déjà commencés, avec le regroupement des différentes escadres, dispersées dans de différentes zones d'activité selon l'héritage du XVII^e siècle, et la création, de manière officielle, de ce qui devint l'Armada Real, la Marine royale, indépendante de la marine marchande, comme organisation espagnole équivalente à la Royal Navy britannique. Cette séparation entre les secteurs militaire et civil fut aussi appliquée successivement à d'autres domaines à l'intérieur de la Marine durant les années suivantes.

108 Les ministres de Philippe V, le premier roi espagnol de la maison de Bourbon, le Français Orry et l'Italien Alberoni, chargé de mettre en œuvre la politique voulue par Élisabeth Farnèse de récupération par la force des territoires perdus en Italie après Utrecht, furent les premiers artisans de la réforme. Toutefois, le collaborateur d'Alberoni fut José Patiño, la personnalité qui compta le plus, avec, ultérieurement, le marquis de la Ensenada, dans l'établissement de la nouvelle politique maritime de la Couronne sur des bases solides. Patiño nommé Intendant général de Marine et de l'Armée, président du Tribunal de la Casa de la Contratación (institution étroitement liée à la *Carrera de Indias*) et Superintendant de Séville, chargé en définitive de tout ce qui avait trait aux affaires maritimes et au commerce, travailla d'abord avec l'amiral Andrés de Pez, gouverneur du Conseil des Indes (1717) et secrétaire de la Guerre et de la Marine (1721), pour faire avancer la réforme de la Marine.

LES DIFFÉRENTES FACES D'UNE SEULE RÉFORME

Pour faire face et ainsi améliorer la situation de la Marine il était nécessaire d'agir sur trois fronts : 1^o) réorganiser administrativement l'Armada, 2^o) obtenir des commandants et des matelots bien qualifiés, et 3^o) augmenter le nombre de bâtiments jusqu'à ce qu'il correspondît aux nécessités d'une puissance comme l'Espagne ayant d'importants engagements outre-mer. Cette tâche multiforme se prolongea tout au long du siècle avec des résultats variables, mais, comme nous l'avons dit, avec une intensité particulière dans la première moitié du siècle.

En ce qui concerne la réorganisation administrative, outre l'unification déjà évoquée de la Marine en 1714, l'objectif était la création d'un ministère spécialisé dans la gestion de la Marine, ainsi que de différents organes auxquels on assigna telle ou telle fonction. La mise en œuvre de cette partie de la réforme

2 Leandro de Saralegui y Medina, *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Le Ferrol, Imprenta Ricardo Pita, 1867, p. 68.

se fit principalement à travers la promulgation d'ordonnances successives, qui affectèrent aussi, logiquement, tout le reste.

Le plus important de ces organes est, sans aucun doute, celui créé à la fin de la guerre de Succession, en 1714, sous le nom de secrétariat ou ministère de la Marine et des Indes et sous la responsabilité du secrétaire Bernardo Tinajero, à partir de la division de l'ancien secrétariat d'État et du Despacho, héritage du XVII^e siècle, en plusieurs secrétariats spécialisées. Son association avec l'Amérique dans cette phase initiale était sans doute le fruit de l'importance conférée à ce territoire dans la politique des Bourbons, mais aussi de la prééminence de l'Atlantique dans les opérations de la marine espagnole.

Toutefois, le secrétariat ou le ministère de la Marine et des Indes subit au long du XVIII^e siècle plusieurs changements, comme ce fut, d'ailleurs, le cas pour d'autres secrétariats, et fut même supprimé pendant une courte période³. En 1754 on le divisa en deux, la Marine d'une part et les Indes de l'autre, bien qu'en réalité, jusqu'à 1776, le secrétariat de la Marine n'arrivât pas à jouir d'une véritable autonomie par rapport à celui des Indes. Le secrétariat de la Marine fut attribué à Pedro González de Castejón et celui des Indes à José de Gálvez, qui remplaça Julian de Arriaga. En 1790, une fois le secrétariat des Indes supprimé, les affaires relatives aux flottes des Indes dépendirent désormais de celui de la Marine, et c'est ainsi, presque sans changements, qu'on arrive au XIX^e siècle.

Le secrétariat de la Marine et des Indes comprenait un vaste espace, qui incluait l'outre-mer et, plus concrètement, les côtes de la Péninsule Ibérique, les Îles Baléares, les Îles Canaries et l'Amérique, ainsi qu'une grande variété de fonctions. Parmi elles on doit compter celles relatives à la politique de défense maritime, le gouvernement et l'administration des arsenaux et des chantiers navals de la Marine ; les expéditions, la course et la protection du commerce maritime. L'approvisionnement en vivres, le ravitaillement et les munitions, la santé des marins et, finalement, tout ce qui concernait le personnel civil et militaire dépendait du secrétariat. Au Nouveau Monde, ses fonctions comprenaient des aspects très diversifiés tels que le gouvernement, la guerre, les finances, le commerce et la navigation.

Mais avec la fusion des escadres et la création du secrétariat du Despacho ou ministère de la Marine et des Indes en 1714, on fit d'autres pas importants au fil du temps vers la spécialisation de la Marine. En suivant le modèle français, très apprécié durant les premières années du règne de Philippe V, on créa, en 1717, la fonction d'Intendant Général de la Marine, attribuée à José Patiño,

3 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' celebrado en Salamanca, 9 al 11 junio 1994*, Madrid, Editorial Complutense, 1996, t. 1, p. 643-658.

l'un des hommes clef de la réforme⁴. Celui-ci, comme il paraît logique, sera chargé en peu de temps de clarifier et renforcer les fonctions de cette nouvelle figure, comme on peut vérifier à travers l'instruction de 1720⁵ et, surtout, les ordonnances de 1725, pour la plupart relatives à l'organisation du Corps du Ministère de la Marine, dans lesquelles sont établis en même temps les fonctions de l'Intendant Général de la Marine et du corps d'intendants⁶.

Le second moment important d'un point de vue législatif a lieu en 1748 (même s'il est complété un peu plus tard, en 1751), lorsque s'achève la guerre de Succession de l'Autriche, avec la signature de la paix d'Aix-la-Chapelle et que se termine aussi la première période de la politique internationale des Bourbons espagnols⁷. Il s'agit d'un recueil de mesures déjà prises, auxquelles on en ajoute d'autres nouvelles, « pour le gouvernement politique et économique de l'Armée Navale », à l'initiative du marquis de La Ensenada et d'Aguirre Oquendo. Son objectif est de régler deux aspects qui se retrouvent dans la Marine, le militaire et le politique (c'est-à-dire le civil, portant dans ce cas sur les affaires économiques). Le côté militaire de la marine demeure représenté par le corps des officiers de guerre ou « corps général de la Marine », qui provient de la « Compagnie des Gardes de la Marine », que nous analyserons plus tard. En tout cas, les deux aspects étaient méticuleusement réglés dans le texte, ainsi que le corps des brigades d'artillerie de la marine. Cependant, la partie politique restait liée aux officiers du « corps du ministère de la Marine », dont la réorganisation nécessaire restait encore en suspens.

Après la disparition de Ferdinand VI, son successeur Charles III donna un élan décisif à la législation et à la réforme de la Marine entamées par ses prédécesseurs. L'année 1772 vit l'établissement d'un commandement suprême, sous le titre de directeur général de la Marine, auquel était annexée la *Capitanía* générale du département de Cadix. Mais en réalité la manière de gouverner du nouveau roi était étroitement attachée à ce qu'on appelle le Décret des Arsenaux de 1776, conçu par le secrétaire de la Marine (déjà séparé de celui

4 Voir José Luis de Pando Villarroja, *La Intendencia de la Armada*, Madrid, Pando, 1982, et, surtout, Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996.

5 En effet, y apparaissaient les normes pour régler l'organisation et fonctionnement de tous les organes administratifs dépendant de l'Intendant Général.

6 La charge, à la nomination directe du roi, avec résidence à Cadix, donnait compétence sur la construction des vaisseaux et leur dotation en armement, l'organisation des arsenaux et des magasins, ainsi que sur le personnel nécessaire à ces fonctions et le contrôle financier des opérations. Voir à ce propos : Jerónimo de Peralta, *Ordenanzas e Instrucciones Generales formadas de Real Orden de lo que se debe observar por los Intendentes y demás Ministros de Marina y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivé al empleo y encargo de la Real Hacienda, y cuenta y razón de ella*, Cádiz, Impresor Mayor, 1736, chap. I-II.

7 *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, Madrid, Imprenta de Zúñiga, 1748.

des Indes), Pedro González de Castejón. Il concernait en grande partie le règlement des aspects économiques et administratifs de la marine, car ceux purement militaires avaient été réglés dans les ordonnances de 1748 et dans d'autres lois précédentes, ainsi qu'à travers la fusion des deux éléments, civil et militaire. Ainsi, ce corpus introduisait une importante nouveauté : le transfert à la juridiction militaire des éléments économiques et administratifs appartenant à la juridiction « politique », qu'exerçaient habituellement les intendants. De cette manière, toute l'activité menée par le « Corps du Ministère » était mise sous le contrôle des chefs militaires, mais celui-ci, en réalité, restait pour cela pratiquement sans effet. On obtenait par conséquent une autonomie maximale, c'est à dire la professionnalisation de la Marine, désormais entre les mains de militaires : la dualité entre les secteurs civil et militaire – et les tensions qu'elle suscitait depuis la réforme – restait officiellement résolue en faveur du second. Mais cette décision unilatérale du ministre Castejón, bien que sans doute efficace pour le gouvernement de la flotte, allait entraîner des problèmes dans l'approvisionnement des bateaux, ce qu'on éprouva jusqu'à la veille de la bataille de Trafalgar.

Les ordonnances qui suivirent (« Ordonnances générales de l'Armada Naval »), beaucoup plus complètes que les précédentes, furent éditées pendant le règne de Charles IV (1793), et portaient la signature du lieutenant général de la Marine, José de Mazarredo, qui fut aidé par Antonio Escaño⁸. Avec elles culmina le processus d'organisation de la Marine entamé au début du XVIII^e siècle. C'était spécialement évident en ce qui concernait le contrôle pratiquement total dévolu aux militaires (le secteur appelé « Corps des Officiers de Guerre ») au détriment du « Corps du Ministère » et, par conséquent, des intendants, bien que ceux-ci n'eussent pas encore renoncé à récupérer le terrain perdu. Mais, dans ces ordonnances, il était aussi question d'autre chose. En général, elles maintenaient tout ce qui concernait la discipline et la police à l'intérieur des bateaux dans les ordonnances de 1748, tout en y ajoutant le contrôle des ports par les capitaines⁹, ainsi que l'usage du nouveau pavillon, avec les couleurs actuelles espagnoles, sur les bateaux de guerre, établissements de la marine, arsenaux et villes du littoral. Les ordonnances de 1793 ont aussi consolidé l'organisation territoriale et maritime de la marine, en déterminant les limites des départements maritimes, créés quelques temps avant, en 1726, en liant ces derniers à leurs arsenaux respectifs. C'est ainsi, par exemple, que

8 *Ordenanzas Generales de la Armada Naval sobre la gobernación militar y marinería de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar*, Madrid, Imprenta de la Viuda de D. Joachim Ibarra, 1793.

9 Il apparaît dans le t. II, à l'intérieur d'un « Extracto » du traité V, titre VII, art. 177 sur la Police générale des Ports.

celui de Cadix était étendu tout au long de la côte sud péninsulaire, depuis l'embouchure du fleuve Guadiana, à la frontière entre l'Espagne et le Portugal, jusqu'au Cap de Gata, y compris les Iles Canaries.

Cependant, il était nécessaire de corriger les insuffisances économiques et administratives de la Marine dues à la fusion de la fonction civile et la fonction militaire. Tel fut précisément le principal but de la loi du 15 décembre 1798. Comment a-t-elle essayé de résoudre cette question ? En ôtant à la partie militaire les fonctions économiques relatives à la marine, traditionnellement sous la responsabilité du « Corps du Ministère », pour les transférer directement à l'administration des Finances. De cette manière, seules les fonctions strictement militaires du « Corps » continueraient à être sous le contrôle militaire de la Marine. Une nouvelle ordonnance, publiée à peine quelques mois après, établissait officiellement ce nouveau régime économique et administratif de la Marine, complété par l'instruction de 1800, qui ne parvint pas davantage à produire les effets bénéfiques attendus, même si, la Marine étant débarrassée de ses tâches administratives, le moment semblait favorable pour atteindre l'efficacité souhaitée, grâce à l'unité de commandement et de gouvernement¹⁰.

112

Cet échec fut donc la cause, en 1802, du remplacement de ces décrets par d'autres (que l'on appelle « Décret naval royal pour le service des navires de Sa Majesté »), marquant le triomphe du Corps Militaire de la Marine sur le corps civil des intendants. Dans ces nouveaux décrets on reconnaissait précisément que *la véritable unité consistait à ce que toutes les branches de Marine aient un centre commun*. De cette manière, le roi reconnaissait la nécessité d'avoir un système naval complet et, par conséquent, *que toutes les choses pourraient retourner à ce qu'elles avaient été avant l'arrêté royal* (décembre 1798). En conclusion, on abolissait les dispositions de 1799 et on rétablissait au même temps le Décret sur les Arsenaux de 1776. Ainsi, le « Corps du Ministère » dépendrait à nouveau du secrétaire de la Marine. Cependant, ces normes ne restèrent en vigueur que jusqu'à 1806, année où elles furent remplacées encore une fois par celles de 1793. Ce changement fut causé en définitive par l'expérience négative éprouvée dans l'approvisionnement des navires, comme dans le cas de la *Santísima Trinidad*, le vaisseau amiral espagnol pendant la bataille de Trafalgar.

10 Isidoro Guzmán Raja, « Normativa contable en la Armada española durante el período 1700-1850: especial referencia a la administración de provisiones », *De Computis. Revista española de Contabilidad*, 5, 2006, p. 106.

En ce qui concerne le second élément de la réforme, celui de la formation des membres du Corps de la Marine, le premier pas important eut lieu en 1717, date de la création à Cadix de la Compagnie et l'Académie des Gardes de la Marine, dont le premier directeur fut Louis Godin, astronome français qui accompagna plus tard La Condamine dans son expédition au Pérou. L'Instruction correspondante fut publiée un an après. Elle organisa la Compagnie comme un corps de caractère militaire¹¹. D'ailleurs, pour l'Académie, on choisit une formation mixte, à cheval entre les contenus scientifiques et pratiques, pour les futurs officiers de la Marine de Guerre. Le type de formation oscille entre les enseignements propres de la Marine britannique des *midshipmen*, dont le caractère est éminemment pratique, et celles des Gardes de la Marine français, de formation théorique solide.

L'Académie servit aussi aux aspirations de la noblesse – que, par ailleurs, la Couronne avait voulu s'attirer –, en particulier la petite et moyenne noblesse, dont les membres devinrent rapidement plus nombreux¹². De ce fait, l'admission était conditionnée par l'appartenance du candidat au moins au groupe de la petite noblesse (les *hidalgos*), bien que l'on ait aussi une préférence pour les fils des membres du Corps de la Marine. Au mois de février 1717, elle comptait déjà ses 37 premiers élèves, pour la plupart d'origine basque, étant donné le lien traditionnel de la petite noblesse avec la marine espagnole, ainsi que l'appartenance, réelle ou hypothétique, à cette catégorie des membres de ce territoire¹³.

Les ordonnances de l'année 1748, précédemment mentionnées, consacrèrent tout un paragraphe de 81 pages (le VII^e Traité) à la « Compagnie des Gardes de la Marine ». On y fixait le contenu des enseignements, qui devaient être autant scientifiques que strictement militaires. Le tableau des professeurs, par conséquent, était composé, indépendamment du directeur, de spécialistes en construction navale, artillerie, techniques de fortification, manoeuvres et dessin, sans oublier pour autant d'autres matières complémentaires telles que

- 11 La Compagnie consistait en un capitaine, un lieutenant, un sergent, 2 assistants, 4 brigadiers, 8 sous-brigadiers, 138 cadets, 1 aumônier, 4 musiciens et 2 tambours. Voir *Instrucción para el gobierno, educación, enseñanzas y servicio de los Guardias Marinas, y obligaciones de sus Oficiales y Maestros de Facultades* (15 avril 1718).
- 12 José Patiño fit appel de la noblesse dans un texte destiné au Secrétaire de la Marine et dont voici un extrait : « Vu que la noblesse d'Espagne, n'a pas d'établissement d'études supérieures, qu'elle y s'applique peu et qu'elle se tient dans une éducation pareille à celle du peuple, et étant donné que ses génies seraient capables de toute sorte d'activités qu'elle voudrait bien s'imposer, on a pensé lui donner l'occasion de s'en servir. C'est à ce propos que la solution la plus juste qu'on a pu trouver, d'après la maxime des autres Princes, a été celle de l'inscrire dans une Compagnie, appelée Gardes de la Marine ».
- 13 Dalmiro de la Vâlgoma, *Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1944.

l'escrime, les langues ou la danse. Seuls les Gardes de la Marine qui montraient les capacités suffisantes, pouvaient suivre des études dans d'autres matières comme l'algèbre ou la géométrie. Malgré tout, la formation des futurs membres du commandement semble avoir péché par un excès de théorie et un manque de formation pratique, comme on put s'en rendre compte lors des grandes confrontations navales de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Un peu plus d'un demi-siècle après sa création, le 15 novembre 1769, l'Académie fut transférée dans la ville voisine de San Fernando (alors appelée la Isla de León), qui avait récemment obtenue son autonomie par rapport à Cadix.

Par la suite, on voulut étendre l'offre de ce type d'académies, si bien que, le 13 août 1776, en profitant des Ordonnances sur les Arsenaux mentionnées plus tôt, deux autres académies, semblables et subordonnées à celles de Cadix, furent établies dans les sièges des deux départements maritimes du Ferrol et de Carthagène et fonctionnèrent jusqu'en 1824.

114

Mais la réforme ne cherchait pas seulement des cadres compétents, elle visait aussi à donner des matelots expérimentés. Là résida, tout au long du siècle, un problème que le recensement (officiellement établi en 1737) des hommes susceptibles de faire partie des équipages, n'avait pas du tout résolu, même si on reconnaissait désormais aux marins les mérites qu'ils avaient acquis pendant leur service et on leur donnait l'occasion de continuer dans la profession. Le ministre La Ensenada avait pu constituer, en 1745, une réserve de 40 000 marins¹⁴, qui, après sa mort, atteignit, en 1788, le chiffre de 89 350 hommes¹⁵. Toutefois, en 1798, elle avait baissé à nouveau à 68 741 enregistrés et, à la veille de la bataille de Trafalgar (1801), à 52 874¹⁶. Entre-temps, en 1776, peu avant le début de la guerre d'Indépendance américaine, on s'était préoccupé de la dotation des équipages pour les bateaux, soit d'un des problèmes récurrents de la Marine, en publiant des normes réglant le recrutement. La nouveauté consistait désormais à s'appuyer sur des confréries d'hommes de mer. Ceux qui étaient intégrés le seraient dans un premier temps à titre volontaire et plus tard obligatoire. Néanmoins, le manque d'hommes fut un thème toujours présent.

14 Angel Rodríguez Villa, *Patiño y Campillo. Reseña historio-biográfica de estos dos ministros de Felipe V formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, Impresores de la Real Casa, 1882, p. 275.

15 L'étude détaillée des vaisseaux de la flotte se trouve dans l'ouvrage de José Cayuela Fernández et Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004, p. 41. On appelait navires de ligne, dans l'avis de ces auteurs, ceux qui portaient entre 74 et 120 canons, ceux de 98 à 120 canons étant considérés comme de « première classe », portant deux ou trois ponts selon la taille du vaisseau (*ibid.*, p. 316).

16 Gonzalo Anes, *El Antiguo Régimen: Los Borbones*, Madrid, Alianza-Alfaguara, 1975, p. 339.

Le troisième point de la réforme de la Marine concernait la construction navale, abordée avec plus de détail dans un autre texte. Cependant, il convient ici de rappeler juste quelques aspects nécessaires à la compréhension de la politique navale des Bourbons.

Un problème fondamental était toujours celui de la pénurie de matières premières. Évidemment, la principale d'entre elles, sans être la seule, était le bois, dans une Espagne déjà très déboisée à cette époque. Partout où ce fut possible, on en chercha dans des territoires de la Péninsule pas encore trop sollicités, surtout dans des zones de Catalogne, Asturies, Navarre ou dans la région montagneuse de Burgos. Mais elles n'étaient pas suffisantes pour satisfaire une demande croissante ; d'où le recours au reboisement et à l'acquisition par la Couronne d'espaces arborés (tel celui des pinèdes de Valsaín, près de Ségovie, acheté aux temps de Charles III à cette ville), ou encore à l'importation, en particulier depuis Cuba et, surtout, d'Europe baltique et de Russie.

Mais parler de la construction de vaisseaux revient à évoquer les chantiers navals. Avant les initiatives prises par les Bourbons, il en existait déjà plusieurs, qui assuraient de manière insuffisante l'approvisionnement en bateaux nécessaires à une puissance maritime comme l'Espagne de cette époque. Deux secteurs géographiques principaux en étaient traditionnellement chargés (la côte Cantabrique, avec des chantiers navals de grande importance, Guarnizo et Pasaje, tous les deux à Santander¹⁷) et la Catalogne, concrètement Barcelone, San Feliú et d'autres ports. Toutefois, le chantier naval le plus actif dans la provision de bateaux pour les flottes des Indes avait été pendant assez longtemps celui de La Havane, qui assura à peu près le tiers de la production totale hispanique jusqu'au début du règne de Charles III.

Malgré cela, aussi bien Patiño que son successeur La Ensenada ont jugé que ces chantiers navals n'étaient ni assez nombreux ni capables d'assurer les constructions qu'ils souhaitaient mener à bien. Ainsi, tout au long des années vingt, nous assistons à la fois à la création de nouveaux chantiers navals pour la Marine et à la division du littoral péninsulaire en trois départements maritimes.

Le point de départ de la nouvelle politique à ce sujet semble être la promulgation des ordonnances sur les arsenaux de 1723, qui précèdent donc celles de 1776, déjà mentionnées et dont la portée était beaucoup plus vaste. Ainsi, dès 1724, presque sans retard, on mettait en marche pour de bon le premier chantier naval à La Carraca (Cadix), en profitant de l'importance stratégique du

17 Leur surveillance dépendait, après 1702, du Superintendant des chantiers navals de cette époque, Gaztañeta. Pour une plus ample information, voir le livre de Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993.

lieu, mais aussi de l'existence préalable à cet endroit d'un ancien carénage¹⁸. Cependant, les véritables travaux du nouveau chantier n'ont commencé que vingt-cinq années plus tard environ. En 1726 on décida encore la création de trois départements maritimes dans la Péninsule, ceux qui subsistent au long du XVIII^e siècle: Cadix, Le Ferrol (dans la Galice) et Carthagène (en Murcie), auxquels seraient ultérieurement intégrés leurs arsenaux et ateliers de construction navale respectifs.

En effet, après celui de Cadix, en 1727, on entama la construction d'un deuxième arsenal, cette fois entre la mer Cantabrique et l'Océan Atlantique, près du Ferrol¹⁹, et environ trois ans plus tard d'un troisième à Carthagène, sur la côte de la Méditerranée²⁰. L'aménagement des arsenaux prit de l'ampleur au long des décennies suivantes, et le développement de la construction navale fut tel à l'époque, qu'il devint nécessaire d'en réutiliser d'autres plus anciens. Tel fut le cas de Guarnizo entre 1745 et 1768.

116

Pour ce qui était de l'organisation, les décrets publiés en 1772 sur le ravitaillement des bâtiments, en vue d'un meilleur contrôle des ravitaillements les plus nécessaires à la Marine, créèrent les figures de l'Inspecteur Général de Marine, au rang militaire, et du Sous-inspecteur de chantiers navals. Ensuite, en vertu des ordonnances sur les arsenaux de 1776, on établit à la tête de chaque nouveau chantier naval un capitaine général, même si les affaires administratives restaient à la charge d'un intendant, fonctionnaire à caractère civil, ce qui, comme nous l'avons vu, provoqua des tensions persistantes avec le commandement militaire. On établit un système de conseil (*Juntas*) pour le gouvernement et l'administration des arsenaux. Quant aux départements maritimes, on leur assigna à chacun une zone sur la côte, dans laquelle chacun puiserait pour l'approvisionnement en hommes, matières premières et ressources monétaires.

LA MOBILISATION DES RESSOURCES

À son arrivée au pouvoir, le marquis de La Ensenada avait reconnu devant le roi, dans son Mémoire (*Representación*) de 1746, le caractère prioritaire de la Marine (*de préférence à tout*, affirmait-il). Et à peine une année après, dans un autre mémoire semblable, le ministre constatait que « sans la Marine la

¹⁸ José Quintero González, *La Carraca. El primer astillero ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa, 2004.

¹⁹ Juan Granados, « El arsenal y astillero de El Ferrol en el siglo XVIII, de A Graña a Trafalgar », dans *Actas del Internacional Congreso: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors*, Madrid/Cádiz, ETSIN, 2007.

²⁰ María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 2007.

Monarchie espagnole ne peut pas être respectée, ni conserver le domaine de ses vastes États, ni non plus fleurir dans cette péninsule »²¹. Au même moment il venait de rappeler à plusieurs reprises la supériorité de la flotte anglaise, qu'il était possible selon lui d'égaliser, si l'on unissait les deux marines, celle de la France et celle de l'Espagne, et si elles agissaient conjointement face à l'ennemi commun. Il plaidait dans le même sens afin de procéder à des constructions navales à une grande échelle, en profitant du temps de paix que lui valait le règne de Ferdinand VI dont La Ensenada devint ministre, et aussi pour trouver les approvisionnements et le nombre de marins nécessaires à un équipement convenable des vaisseaux. À ce sujet, même si l'on voulait maintenir une véritable politique de neutralité – comme on avait essayé de le faire sous le ministère de Carvajal –, il était nécessaire aussi de posséder une flotte solide.

Pendant le premier quart de siècle, on constate ainsi une augmentation considérable du budget de la Marine, concrètement de 900 000 à 20 millions de *reales* entre les années 1701 et 1724²². Il est possible que, pendant la décennie suivante, l'effort budgétaire fût continué, même si nous en ignorons le montant. Mais avec l'arrivée au pouvoir du marquis de La Ensenada, la construction de navires connut un développement inhabituel. Dès que le ministre fut à la tête, à la fois, des ministères de la Marine et des Indes, de la Guerre et des Finances en 1743, il devint un homme tout-puissant, dont l'intérêt prioritaire pour la Marine est mis en évidence dans les Mémoires (*Representaciones*) successifs qu'il envoia au roi. Pour y arriver, La Ensenada a dû préalablement préparer le terrain. En effet, un tel but exigeait d'agir au préalable sur les Finances pour obtenir davantage d'argent, ainsi qu'en vue de la promotion de la marine marchande, source indispensable des futurs marins des bâtiments de guerre.

La libéralisation du commerce face au monopole en vigueur, bien qu'elle ne fût pas officiellement acceptée – et encore avec des limites –, avant 1765 et 1778, s'avéra la solution pour atteindre ces objectifs, non seulement grâce à l'augmentation d'impôts consécutive à une plus grande activité économique, mais aussi parce qu'elle serait la base du développement du commerce et, par conséquent, de la marine marchande qui en est le vecteur²³. L'importante substitution en 1739 au système de flottes protégées par des navires de guerre, au départ de Cadix, de celui des vaisseaux isolés de sous pavillon neutre,

21 A. Rodríguez Villa, *Patiño y Campillo. Reseña historio-biográfica de estos dos ministros de Felipe V formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, op. cit., p. 109.

22 L. de Saralegui y Medina, *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, op. cit., p. 68.

23 *Representación dirigida por Ensenada a Fernando VI sobre el estado del Real Erario y sistema y método para lo futuro*, Aranjuez, 18 juin 1747, dans Antonio Rodríguez Villa, *Don Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1978, p. 43-65.

moyennant autorisation préalable, à partir de n'importe quel port péninsulaire, substitution qui caractérise l'époque de La Ensenada, allait dans la même direction libéralisatrice²⁴.

Toutefois, cette politique se heurta à plusieurs problèmes : la situation précaire des finances publiques, épuisées comme d'habitude par des années consécutives de guerre et par les dettes accumulées, la difficulté à parvenir à une transformation efficace du modèle fiscal, ainsi que les méfiances qu'une telle volonté d'accroissement du nombre de navires de guerre suscitait chez les pays rivaux, spécialement l'Angleterre, comme l'expriment les observations faites à ce sujet par l'ambassadeur Mr. Keene.

118

L'année où le traité d'Aix-la-Chapelle fut signé, en 1748, le marquis de La Ensenada insista à peu de choses près sur la même idée, dressant en outre un plan de constructions navales, tout en reconnaissant les difficultés qu'il y aurait pour trouver l'argent nécessaire à sa réalisation. La guerre de Succession d'Autriche avait sans nul doute ralenti la politique qu'avait entamée Patiño à ce sujet. Néanmoins, une fois le conflit terminé, au début de 1749, la situation s'améliora très nettement. C'est alors que La Ensenada, comme nous l'avons vu, se trouva au sommet de son pouvoir, alors que les revenus de la Couronne correspondant aux arrivées de métaux précieux américains avaient fortement augmenté²⁵.

Mais ce flux de numéraire, toujours fluctuant et fragile, qui bénéficiait au Trésor public, ne suffisait pas à satisfaire les dépenses de la Couronne. Pour cette raison, la première mesure du ministre ne pouvait être que la réforme fiscale, la base de toutes les autres. En partant, donc, de quelques expériences précédentes, le but du Marquis fut d'introduire un impôt universel sur les revenus personnels (la *Única Contribución*), à la place de tout un important groupe d'impôts très impopulaires frappant la consommation. Une loi d'octobre 1749 ouvrit la porte à cette réforme, par l'élaboration d'un cadastre permettant de connaître au préalable les recettes des contribuables. Bien que l'*Única* ne fût jamais établie, malgré plusieurs tentatives, les Finances purent obtenir en définitive une augmentation de leurs recettes et, même, un excédent, juste à la fin du règne de Ferdinand VI, en 1759.

Grâce à cette croissance, le nombre de bateaux augmenta au moins jusqu'à 1780, notamment durant les années 50, aidé par les améliorations des arsenaux. Les travaux définitifs de La Carraca, par exemple, ont été décidés en 1749 et ceux de Carthagène ont connu, à partir de cette même année, leur élan définitif

²⁴ Voir Stanley J. Stein & Bárbara H. Stein, *Plata, Comercio y Guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Barcelona, Crítica, 2000, chap. 6.

²⁵ Renate Pieper, « La aportación americana a la Real Hacienda Española en la segunda mitad del siglo XVIII », *Estudios de Historia Económica y Social de América*, 6, 1990, p. 69-76.

et il en va de même pour le chantier naval de Guarnizo, dont l'activité remonte à la période 1745-1768, et pour celui de La Havane, transféré, moyennant un contrat, à la Compagnie Royale basque-navarraise de La Havane en 1745, dont étaient actionnaires des membres importants de l'administration de l'État, comme Carvajal et le gouverneur le Cuba, Güemes y Horcasitas, ou des proches de celle-ci, comme José Banfi, collaborateur de La Ensenada. Le Marquis s'occupait lui-même de surveiller la Compagnie à travers un commissaire qu'il fit nommer²⁶. En quelques années, La Havane parvint à devenir le chantier naval le plus important de la Couronne.

Les chiffres varient selon les auteurs, mais tous sont d'accord pour constater la croissance de la flotte. À son décès en 1736, Patiño avait laissé un total de 59 bâtiments de différents modèles, dont, probablement, seuls 29 sont de grand tonnage²⁷. D'après Rodríguez Villa, quinze années après, en 1751, la flotte disposait de 18 vaisseaux de ligne, auxquels s'ajoutaient 15 plus petits (l'Angleterre en avait alors 100 et 180 respectivement) et quatre bombardes. L'objectif d'atteindre 45 grands vaisseaux, n'était pas encore accompli en 1754²⁸. Néanmoins, une fois Charles III arrivé au trône de l'Espagne depuis Naples (1760), la Marine comptait déjà, malgré les guerres incessantes, 47 vaisseaux de ligne et 21 frégates (contre 11 en 1736) ; par conséquent, la croissance avait été importante²⁹. À la fin du règne (1788), la flotte espagnole atteignit 280 unités, y compris des bombardes, brûlots et canots de bombardement, dont 68 étaient des navires de ligne et 44 des frégates ; c'est-à-dire, 40 % de la flotte³⁰.

26 Maria Monserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e ilustración: la Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Real Sociedad Vascongada de Amigos del País, 1993, p. 70-73, 82, 89.

27 A. Crespo, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, op. cit., p. 45 ; José Cervera Pery, *La Marina de la Ilustración (Resurgimiento y crisis del poder naval)*, Madrid, San Martín, 1986, p. 281-282, qui cite Rodríguez Villa (*Patiño y Campillo*), réduit pour sa part le total à 58, dont 29 étaient probablement des vaisseaux de ligne, en date du 22 avril 1737, répartis entre Cadix – la plupart : 31 –, Le Ferrol, Buenos Aires, la « Armada de Barlovento » et la Méditerranée (seulement deux).

28 A. Rodríguez Vila, *Patiño y Campillo*, op. cit., p. 120.

29 José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 151. Des sources provenant du *Public Record Office* et de J. F. Bourgoing (*Modern State of Spain*) donnent au total: 40 vaisseaux de ligne (entre 58 et 112 canons) et 10 frégates, la première 49 et 21 respectivement la deuxième, en plus de 16 petits vaisseaux de différente classe. Voir John Lynch, *El Siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 1991, p. 282.

30 Dans ces mêmes sources du *Public Record Office* et de J. F. Bourgoing (*Modern State of Spain*) apparaissent 67 vaisseaux (de ligne) en 1787. Un effort semblable à celui d'Espagne dans l'augmentation du nombre de vaisseaux eut lieu, avec de résultats différents sans doute, chez les principales puissances maritimes à l'époque. En France, le nombre de vaisseaux disponibles passe de 52 en 1778 à 75 en 1782 et, en Grande Bretagne, de 66 à 94 dans ces mêmes années (Olivier Chaline, « Les raisons de l'échec britannique », *Bulletin de la Société archéologique, scientifique et littéraire du Vendômois. Actes du colloque international « Rochambeau » tenu à Vendôme du 6 au 9 septembre 2007*, Vendôme, 2008, p. 57).

À la veille de la bataille de Trafalgar, le nombre de navires de ligne des trois départements maritimes préparés pour le combat était de 32, dont presque la moitié (14) de celui de Cadix. Il existait en outre, dans les mêmes conditions, cinq frégates et une corvette³¹. La défaite de la flotte combinée espagnole et française lors de cette bataille interrompit, sans nul doute, la ligne ascendante entamée depuis le début du XVIII^e siècle. Toutefois, le problème fondamental de l'Espagne dans sa volonté d'aboutir à la formation d'une force navale de premier ordre n'a pas été dû à la perte, en tant que telle, de navires en raison de la bataille – immédiatement après cette dernière on disposait encore de 44 navires de ligne –, mais à la profonde crise financière du pays, aggravée par les dépenses de la guerre (incessante depuis 1796) et, en outre, à l'étendue considérable de ses frontières maritimes. De cette manière, vers 1811, le nombre de vaisseaux de ce type disponibles était réduit à 26 ; c'est-à-dire légèrement moins qu'au moment du décès de Patiño, lorsque la réforme navale s'annonçait à peine³².

120

Le puissant développement de la construction navale a exigé parallèlement le recrutement d'une main d'œuvre spécialisée pour les différentes étapes que celle-là comportait. C'est ce qui porta à chercher des dessinateurs et des artisans anglais (l'amiral Jorge Juan est resté en Angleterre à cet effet entre 1749 et 1750), qui ont principalement reproduit le modèle de vaisseau de leur patrie d'origine, caractérisé par sa solidité et sa puissance de feu. Néanmoins, la primauté donnée au navire britannique n'a pas empêché, par ailleurs, l'acceptation du modèle français (de navires plus grands et, par conséquent, plus lourds que les anglais) quand ses partisans en Espagne l'ont cru nécessaire, avec l'aide inestimable de Bernardo de Ulloa, important collaborateur de Jorge Juan. Cela s'est justement confirmé à la suite du rapprochement tactique avec la France, survenu pendant le règne de Charles III. Dans ce contexte, nous devons situer l'arrivée en l'Espagne de François Gautier, ingénieur naval envoyé par Choiseul, qui développa son activité dans quelques-uns des principaux chantiers navals espagnols, comme Le Ferrol et Guarnizo. Ce ne fut pas un embarras pour la Couronne de recruter en même temps des constructeurs génois pour le chantier naval de Carthagène dans le pays de Murcie.

Mais le développement de cette politique d'accroissement de la flotte et d'amélioration de ses navires était loin d'être un objectif facile. Un de ses artisans le plus qualifiés, le marquis de La Ensenada, fut chassé du pouvoir en 1754, victime de l'opposition suscitée par ses réformes et, en particulier, de la pression

31 J. Cayuela Fernández & Á. Pozuelo Reina, *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, *op. cit.*, p. 161-162.

32 *Ibid.*, p. 617. À l'époque beaucoup plus tardive des débuts du règne d'Isabelle II, l'Espagne ne possédait plus que trois navires de ligne, alors même que son territoire d'outre-mer, déjà assez réduit, était encore étendu.

des Britanniques, face auxquels, de toute évidence, il faisait figure de concurrent dangereux, bien qu'il s'efforçât de diriger l'activité navale silencieusement. Après cet événement, l'ambassadeur britannique en Espagne, Mr. Keene, prédit par alors, sans doute exagérément, au vu la situation créée par le départ du ministre, que « les grands projets d'Ensenada s'étaient évanouis ». Et il ajouta ensuite « que la construction de navires allait s'arrêter »³³.

Mais, malgré la chute de La Ensenada et l'arrêt du projet de *Única Contribución*, la politique de construction navale continua son chemin. Les budgets de l'État aux temps de Charles III en sont témoins. En suivant les données que nous fournit José Patricio Merino à ce sujet, les efforts les plus importants ont eu lieu en 1770 et, plus tard, durant les années quatre-vingt, lorsque les dépenses navales ont atteint plus de 20 % des dépenses totales, en arrivant parfois, comme en 1785, à un chiffre proche du tiers (27,8 %) ³⁴. La libéralisation définitive du commerce avec les Indes en 1765, puis simultanément avec la guerre coloniale, en 1778, a sans nul doute contribué à cette croissance, en élargissant l'activité commerciale, comme le soutenaient les principaux ministres du Gouvernement depuis le règne de Ferdinand VI.

Les possibilités de la marine dépendaient d'une infrastructure portuaire capable de donner abri aux vaisseaux, de leur assurer des équipages, du ravitaillement et de leur permettre des travaux de carénage. Si mon propos ne détaillera pas la politique des Bourbons espagnols à ce sujet, notons qu'en tout cas, la réalisation et l'amélioration des installations des ports dépendaient, tout comme la construction de vaisseaux, de l'existence d'un groupe de spécialistes. À partir du Corps d'Ingénieurs sont nées au long du siècle plusieurs branches, parmi lesquelles celle du Corps d'Ingénieurs de Marine, fondé en 1770³⁵. Dans la mise en place du Corps ainsi que dans la rédaction de ses premières ordonnances en 1772, le Français Gautier a eu une influence significative, avec l'appui de González de Castejón. Par ce texte, on enseignait aux anciens maîtres de la construction navale à agir comme s'ils étaient des ingénieurs authentiques, en leur donnant une reconnaissance sociale en même temps qu'on améliorait leur métier. C'est en 1781 qu'on arriva à leur attribuer *de facto* des compétences en matière portuaire, à côté des ingénieurs militaires. Et à la fin du siècle on chercha à améliorer leur formation, en envoyant certains d'entre eux à l'étranger comme pensionnaires, spécialement en France.

33 G. Anes, *El Antiguo Régimen: Los Borbones*, op. cit., p. 340.

34 J. P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 168.

35 Ramón Gutiérrez, « Las razones por las que se creó el cuerpo de ingenieros de la Marina », *Revista de Historia Naval*, 96, 2007, p. 57-86. Du même auteur, voir aussi « El Real Cuerpo de Ingenieros Militares: El Cuerpo de Ingenieros de Marina y sus Academias », dans *Actas del Congreso Internacional de Historia del Arte*, Granada, Instituto Ametller, 1975.

Cette professionnalisation croissante, semblable à celle d'autres corps en rapport avec la Marine, explique la renommée de plusieurs membres, notamment Antonio Prat, qui, une fois dans le Corps en 1806, devint responsable de la construction (commencée en 1786) du village naval de Saint Charles, à San Fernando, exemple emblématique d'architecture militaire néoclassique du XVIII^e siècle, ainsi que de l'Observatoire et de ce qu'on appelle dans la même ville la « Maison des Astronomes »³⁶.

LES RÉSULTATS DE LA RÉFORME

122 Mais le vrai succès de la politique réformiste des Bourbons appliquée à la marine devait se vérifier, comme il était logique, en mer. La période qui se prolonge tout au long de la seconde moitié du XVIII^e siècle et inclut la première décennie du XIX^e, en offrit de nombreuses occasions. Le temps de paix qui, grosso modo, correspondit au règne de Ferdinand VI, s'interrompt avec l'arrivée au trône de son demi-frère Charles III, en 1759. À partir de ce moment, l'Europe entra dans une période de grands conflits avec une importante dimension maritime et coloniale (guerre de Sept Ans, de l'Indépendance américaine et de la Coalition). L'Espagne fut donc obligée d'y participer, car puissance mondiale, avec la charge de défendre un littoral très étendu.

Après de vaines tentatives pour arriver à un accord durable avec l'Angleterre, la réalité s'imposa finalement : la véritable menace pour les territoires espagnols en Amérique était bien l'Angleterre, qui, en ce temps-là, était présente aussi dans la Péninsule, concrètement à Gibraltar et Minorque, depuis la conquête de ces deux positions pendant la guerre de Succession d'Espagne. Mais l'Angleterre était à son tour ennemie de la France, avec laquelle elle était en conflit aux colonies. L'unité d'action entre l'Espagne et la France, déjà tentée par deux fois dans la première moitié du siècle (rappelons les accords de 1733 et 1743), s'imposa de nouveau comme une nécessité réelle, qui se renforçait désormais à travers la formule déjà connue des Pactes de Famille. Quelque temps après l'arrivée au trône de Charles III, fut signé le troisième de ces traités, en 1761. Les deux partenaires y reconnurent de nouveau que la seule manière efficace de faire face avec des chances de succès à la Royal Navy, ce colosse des mers, était l'union des forces navales des deux puissances amies.

À ce moment, comme on l'a dit, l'Espagne disposait d'une flotte importante due à l'effort mené depuis le début du XVIII^e siècle, spécialement par le marquis de La Ensenada. La politique de Charles III en ce sens s'appuyait sur la

36 Luis Francisco Martínez Montiel, « La fase gaditana del ingeniero Antonio Prat », *Espacio, Tiempo y Forma*, V, 1992, p. 376.

continuité, bien qu'en introduisant des éléments nouveaux qui ont été cités auparavant. De cette façon, par des chemins quelque peu différents, on suivit la politique de développement de la Marine entamée quelques décennies avant.

La participation espagnole dans la dernière période de la guerre de Sept Ans (1761-1763), en vertu de l'accord qui venait d'être signé avec la France, nous permet à peine de connaître l'efficacité réelle des efforts effectués dans la construction de vaisseaux et dans la professionnalisation de la Marine, car la durée de la participation espagnole fut brève et le résultat de la guerre était déjà pratiquement décidé à ce moment. La flotte espagnole, il est vrai, parvint à conquérir la Colonia do Sacramento, mais en revanche, elle ne put protéger les deux ports clef de sa structure coloniale, Manille et, surtout, La Havane, occupés par les Anglais. Mais ce que la flotte n'avait pas été capable de reprendre, l'Espagne l'obtint grâce à la Paix de Paris de 1763 qui mit fin au conflit, en lui permettant de récupérer ces places, bien qu'elle dût restituer Sacramento en échange.

Encore plus importante fut la participation de la Marine espagnole à la guerre d'Indépendance américaine. En 1770, elle avait déjà démontré sa capacité dans les mers en parvenant à expulser les Anglais des îles Malouines (Malvinas ou Falklands) avec une petite escadre envoyée par le gouverneur de Buenos Aires, Francisco Bucarelli³⁷. Quelques années plus tard (1778), une fois dépassée la phase d'aide secrète aux Insurgés américains, l'Espagne décida son entrée dans la guerre en leur faveur à côté de la France, désormais d'une manière ouverte. Nous avons déjà parlé ailleurs de la participation espagnole à l'indépendance des États-Unis³⁸. Ici il nous suffira par conséquent de résumer les réussites maritimes menées par la flotte espagnole, dispersant les bâtiments de la Royal Navy et fournissant un appui logistique, depuis le Golfe du Mexique et la Floride, aux actions menées à bien dans les territoires de la pointe sud-est des actuels États-Unis.

En 1777, Pedro de Ceballos occupa de nouveau la Colonia de Sacramento, jusqu'alors dans les mains des Portugais, alliés des Britanniques, et qui de cette manière resta incorporée durablement à la Couronne espagnole. L'année suivante on constitua le Vice royaume du Río de la Plata, qui devint la pièce clef du système de défense et administratif espagnol en Amérique. Du port de La Havane partira une année plus tard, en 1779, une flotte chargée de soldats, qui une fois débarqués, firent la conquête de Mobile, dans l'État actuel d'Alabama.

37 Voir Octavio Gil Munilla, *Malvinas: el conflicto anglo-español de 1770*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1948.

38 Manuel Bustos Rodríguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86.

Cette occupation permit à son tour d'avancer dans la péninsule de Floride, jusqu'à la chute dans les mains espagnoles de Pensacola, en 1781. Pendant ce temps, la Marine domina complètement le Golfe du Mexique, facilitant le débarquement de Rochambeau au Nord, en Rhode Island, pour appuyer les Insurgés, ainsi que la victoire finale de Yorktown en 1781. En Europe, la Marine espagnole put récupérer l'île de Minorque en 1782, bien qu'elle n'eût pas la même chance en ce qui concerne Gibraltar, en dépit d'un long siège.

Par conséquent, la politique navale menée pendant des décennies par les Bourbons avait porté ses fruits, comme le prouvèrent les victoires obtenues sur le champ de bataille et la persistance de l'Espagne comme une grande puissance maritime. Par ailleurs, sa flotte était sortie de la guerre d'Indépendance américaine pratiquement intacte, malgré les opérations mentionnées dans la baie de Pensacola en 1780 effectuées par la flotte de Solano, composée de 63 vaisseaux, dont douze de guerre ; opération complétée à peine deux années plus tard par la campagne des Bahamas.

124

Grâce à cette intervention militaire et à l'aide économique fournie par son gouvernement aux Insurgés, l'Espagne a pu bénéficier de la victoire américaine, après la signature de la Paix de Versailles de 1783 qui mit fin à la guerre. C'est ainsi qu'elle récupéra temporairement Minorque, de même que La Floride et quelques territoires au Honduras. D'ailleurs, une fois le conflit terminé, elle s'assura un peu plus d'une décennie d'années de paix maritime. Toutefois, pour la France, son alliée, le coût financier fut trop grand. Les dépenses moyennes de la Monarchie espagnole avaient augmenté, pendant les années 1779-1782, de 37 % par rapport à la période 1775-1778, tandis que celles pour la défense avaient augmenté de près de 28 %, même si le pourcentage sur les frais totaux, autour de 60 %, restait constant³⁹. Le commerce principal, celui de l'Amérique, avait été sérieusement touché, juste au moment où les mesures libéralisatrices, amplifiées en 1778, devaient commencer à produire des effets bénéfiques sur lui, grâce aux opportunités offertes par l'accroissement de l'activité marchande. Le début d'un nouveau et long conflit avec la Grande-Bretagne, en 1796, réduisit sensiblement son efficacité alors que son développement venait juste de commencer.

L'héritage qui fut celui de Charles IV à son arrivée sur le trône, en 1788, ne pouvait donc pas être plus désastreux, avec un État pratiquement en faillite et des finances épuisées, malgré l'émission de titres de dette publique à partir de 1780. La période 1797-1807 s'avéra encore plus critique du point de vue économique. Les *vales reales* (nom qu'on donne à la dette publique à cette époque) perdirent

39 Pedro Tedde de Lorca, *El Banco de San Carlos (1782-1829)*, Madrid, Banco de España-Alianza Editorial, 1988, p. 35, table II, 3.

progressivement leur valeur sur le marché. Cette situation ne pouvait pas ne pas porter un coup très dur à la continuité de la politique de renforcement et de rénovation de la marine espagnole. L'argent consacré aux dépenses navales ne cessa de diminuer, oscillant toujours autour de pourcentages très faibles (depuis 20,7 % des dépenses totales en 1790, à 8,3 % en 1795, 7,9 % en 1797, 9,2 % en 1800 et 4,4 % en 1805)⁴⁰.

C'est peut-être pour cette raison, que la politique de Charles IV fut, avant tout, de conserver dans la mesure du possible la flotte, dont le coût et le nombre d'années de formation étaient si élevés, consacrant pour cela la plupart de ses vaisseaux à la nécessaire protection des bâtiments marchands, à maintenir libres les voies de communication pour le commerce avec l'Amérique et à la surveillance des côtes, dans un temps où les actions de la Marine britannique contre les intérêts espagnols étaient de plus en plus fréquentes. Les Anglais purent s'en rendre compte, quand l'Espagne entra en guerre contre la France de la Convention et qu'on lui demanda son aide. Grâce à une politique *conservatrice*, bien que les marins espagnols ne fussent pas très préparés au combat en haute mer, ils avaient pu conserver en revanche leur flotte pratiquement intacte, celle même qu'en définitive on mettra, pour une grande part, au service de Napoléon, quand celui-ci la réclama comme effet de l'alliance renouvelée entre les deux pays en 1796.

En fait, après la signature du second traité de Saint Ildefonse de 1800, le futur empereur avait multiplié de telles demandes auprès de Godoy, favori de Charles IV et *Generalísimo* des armées espagnoles, sans que celui-ci y répondît de manière satisfaisante. Devant les retards persistants en matière d'aide navale, Napoléon accepta en 1803 (Traité de Subventions) une compensation avec la promesse espagnole d'une aide économique. Cependant, l'Espagne devait s'engager au même temps à protéger les navires français pendant leur séjour dans ses ports, ainsi qu'à forcer la neutralité du Portugal, de nouveau allié des Britanniques, qui leur offrait ses ports comme escales et refuges. Mais une année après la signature de cet accord, devant les nouvelles difficultés pour Godoy d'accomplir tout ce qui était décidé, on essaya encore une autre fois l'aide navale. C'est ainsi que les trois départements maritimes espagnols (Cadix, Le Ferrol et Carthagène) devaient revitaliser la construction navale⁴¹. Gravina, ambassadeur en France puis amiral de la flotte et héros de Trafalgar, s'engagea à son tour à demander aux particuliers de mettre à disposition leurs navires, utilisés pour la plupart au commerce de la *Carrera de Indias*.

⁴⁰ J. P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 168.

⁴¹ Il aurait fallu que l'Espagne répondît à ce nouvel engagement d'aide navale en fournissant 29-33 vaisseaux, dont quatre frégates avec leur équipage et leurs approvisionnements, prêts à naviguer à la fin du mois mars.

Le fruit de tels engagements fut, en définitive, la composition d'une flotte mixte, formée par des navires espagnols et français, prête à servir la stratégie de Napoléon, dont l'objectif était d'abord de distraire une partie de la Royal Navy⁴², de sorte qu'on puisse envahir les Îles Britanniques et, plus tard, permettre l'appui logistique depuis la Méditerranée des opérations terrestres de ses troupes en Italie. Le projet fut un échec, dont la défaite de Trafalgar (Cadix) en 1805 s'avère l'épisode le plus marquant. D'après les chiffres qui sont connus, malgré de nombreuses difficultés, les Espagnols étaient arrivés à équiper un total de 15 navires de ligne, parmi lesquels se trouvaient quelques « joyaux » sortis des grands chantiers navals espagnols dans les décennies précédentes, la *Santísima Trinidad*, la *Santa Ana* et le *Principe de Asturias*, avec respectivement 136-140, 120 et 118 canons. Dans la bataille, huit des vaisseaux espagnols firent naufrage et deux autres furent pris par les ennemis⁴³. Un peu avant la guerre, les Britanniques avaient fait de même avec sept autres vaisseaux.

126

BREF BILAN

La combinaison des navires mis hors de combat pendant la guerre avec la situation de faillite persistante des Finances de la Couronne, réduisit à peu de choses les possibilités de la Marine espagnole, engagée à nouveau dans les guerres d'indépendance de ses propres colonies en Amérique. En 1807, les dépenses consacrées aux navires n'ont atteint que 0,4 %⁴⁴, soit le plus bas pourcentage depuis le milieu du XVIII^e siècle. L'Espagne avait pu conserver son rôle de puissance maritime tout au long du siècle, grâce aux efforts effectués par les Bourbons et une pléiade de ministres réputés à leur service, qui avaient pris très au sérieux l'importance de la Marine et donné tout leur dévouement et leur zèle réformateur au service de celle-ci. Les événements survenus entre 1796

42 Le 1^{er} juillet 1805, la *Royal Navy* possédait en service 132 navires de différentes tailles (depuis le trois ponts jusqu'au 50 canons), en plus de 133 frégates, plus puissantes et mieux armées en général que celles de leurs adversaires, sans compter un nombre encore plus grand de corvettes, brigantins, goélettes, etc., appuyés par des navires marchands et corsaires ; en plus de 28 en réparation, 16 en construction, 31 en attente et 10 voués à la démolition. Au contraire, la Marine Royale espagnole disposait de 51 navires et 38 embarcations, dont 7 avaient été pris ou détruits par les Britanniques avant la déclaration de guerre (Agustín Rodríguez González, « Barcos y cañones en Trafalgar », dans *El bicentenario de Trafalgar en el Ateneo de Cádiz*, Madrid, Ateneo, 2008, p. 107).

43 La France, pour sa part, en conserva dix de la même classe et en avait perdu huit, dont un avait été capturé. En ce qui concerne les Britanniques, ils arrivèrent à amarrer à Gibraltar leurs 27 navires de ligne, dont deux (le vaisseau amiral *Victory* et le *Royal Sovereign*), bien que réparés ensuite, restèrent pratiquement sans possibilités d'usage. Voir José G. Cayuela Fernández, « Trafalgar y la era napoleónica », dans *El bicentenario de la batalla de Trafalgar*, Cádiz, Ateneo científico y literario de Cádiz, 2008, p. 54.

44 J. P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, op. cit., p. 168.

et 1808 ont approfondi la crise financière que la guerre d'Indépendance des États-Unis avait provoquée, conduisant au même temps la Marine espagnole à une crise dont, à vrai dire, elle ne se releva jamais. La période qui s'écoule à peu près entre les années vingt et quatre-vingt-dix du XVIII^e siècle peut être considérée comme une longue mais fondamentale parenthèse, pendant laquelle l'Espagne a été capable de défendre ses littoraux de la Péninsule et d'Amérique et de protéger ses vaisseaux lors des parcours, réitérés chaque année, entre la métropole et les Indes.

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

- 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 Wiksell 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.

448

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

