

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 :

979-10-231-3347-9

www.sup.sorbonne-universite.fr

Contenu de ce document :

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>

1763-1783

Olivier Chaline

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 américaine¹, ont connu une course aux armements navals d'une intensité toute particulière et qui se poursuit jusqu'au cycle des guerres révolutionnaires².

Après le traité de Paris, la situation internationale était d'une profonde originalité. La monarchie britannique, avec ses 11 ou 12 millions de sujets en Grande-Bretagne et en Irlande et 2,3 autres millions en Amérique du Nord encore accrus d'environ 480 000 aux Antilles, l'avait emporté sur les deux branches Bourbon régnant sur la France, 27 millions d'habitants, et l'Espagne, 9 à 10 millions. Forte de sa position excentrée par rapport au continent européen sur lequel elle avait toutefois perdu son allié prussien, elle était capable d'imposer sa volonté dans la paix comme elle l'avait été dans la guerre. La Royal Navy qui avait humilié ses rivales française puis espagnole entre 1759 et 1762, était en mesure d'intervenir presque n'importe où sur les mers connues du globe et de

- 1 On trouvera ici les textes des communications présentées lors du colloque organisé par la Société des Cincinnati de France et l'Université Paris-Sorbonne à l'École militaire, les 8 et 9 juin 2009, accrus d'une présentation générale, d'une chronologie et d'une bibliographie. Les mêmes partenaires ont déjà publié plusieurs volumes ayant trait à cette thématique : d'une part, O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.- Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, et, d'autre part, Philippe Bonnichon, *Charles-Pierre Claret, comte de Fleurieu (1738-1810)*, Paris, Société des Cincinnati, 2010, ainsi que R. de Parscau du Plessix, *Louis de Parscau du Plessix (1725-1786) et ses fils Hervé (1762-1831) et Jean (1764-1784)*, Paris, Société des Cincinnati, 2012. Le présent ouvrage collectif fait écho à celui publié, également aux PUPS par le Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes, en 1985 sous la direction de Martine Acerra, Jean Meyer et José Merino, *Les Marines de guerre européennes, xvii^e et xviii^e siècles*, et dont une seconde édition eut lieu en 1998 grâce à Martine Acerra et Michel Vergé-Franceschi.
- 2 Sur cette période, voir Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1659-1830*, London, Routledge, 1999, chap. 9, p. 219-255, ainsi que la somme de N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, notamment chap. 24 à 26, p. 368-407. On trouvera deux précieuses approches comparatives franco-anglaises dans Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997 ainsi que dans Jonathan R. Dull, *The Age of the Ship of the Line. The British and French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.

tenir en échec depuis les flots tout dessein politique désapprouvé par le cabinet de Londres. Espagnols et Français en firent l'amère expérience à plus d'une reprise, le Pacte de Famille, l'alliance entre les Bourbons de Versailles et ceux de Madrid ne fonctionnant pas ou n'étant à court terme d'aucune utilité. C'était le triomphe de la *blue water policy*, faisant quelque peu oublier que la victoire sur la France avait été mûrie à force de campagnes militaires continentales détournant vers l'Allemagne le redoutable potentiel de la France³. La monarchie britannique de George III était parvenue à égaler celle, espagnole, de Philippe II et de ses successeurs. Elle avait étendu son autorité à d'immenses territoires continentaux en Amérique arrachés à la France (le Canada) et à l'Espagne (la Floride), réduit la concurrence française en Inde à peu de choses, renforcé ses positions sur les côtes africaines pour y pratiquer la traite des esclaves. La conscience de dominer un empire s'était fortifiée.

8 Les charges de ce surcroît de puissance apparurent bientôt, tout comme les risques d'un trop grand isolement européen. Victorieuse, la guerre de Sept Ans n'en avait pas moins laissé des dettes d'un montant sans précédent et les Américains qui pourtant avaient été les premiers bénéficiaires de l'éviction tant attendue des Français, n'entendaient pas être assujettis de nouveaux impôts sans représentation au parlement de Westminster. En dépit d'une nette réduction des dépenses publiques, la Navy fut maintenue à un haut niveau : elle conservait 117 vaisseaux en 1770, la France n'en alignant que 68 et l'Espagne 55. Son prestige était grand et, puisqu'il n'y avait plus d'allié continental européen, c'était elle qui était, par excellence, le moyen de la politique internationale britannique, selon une forme de dissuasion⁴. Pourtant cela n'eut qu'un temps. La Navy, sans cesser d'être la première marine du monde, ne put suffire à empêcher le mécontentement américain de devenir rébellion armée et à prévenir l'intervention militaire de la France puis de l'Espagne désireuses de se venger de 1763.

Les deux puissances Bourbon avaient subi une défaite sans précédent lors de la guerre de Sept Ans⁵. Pour la première fois, leurs marines respectives avaient été mises hors d'état d'assurer les liaisons maritimes transatlantiques. Pour la première fois, leurs principales bases navales outre-mer avaient été prises de

3 Voir la contribution de Stephen Conway dans le présent volume, « Blue Water Policy : la Navy et la politique étrangère britannique, 1763-1778 », p. 27-38.

4 Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence & American Independence. Britain and Sea Power in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.

5 Pour la France, voir *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, trad. fr., Bécherel, Les Perséides, 2009 sous le titre *La Guerre de Sept Ans, histoire navale, politique et diplomatique*, ainsi que la thèse d'Edmond Dziembowski, *Un nouveau patriotisme français 1750-1770 : la France face à la puissance anglaise à l'époque de la guerre de Sept Ans*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998.

vive force par les Britanniques : Louisbourg puis Québec, La Havane puis Manille⁶. Les officiers du Grand Corps et ceux du Cuerpo general avaient été humiliés, critiqués, discutés. Leur compétence professionnelle avait été ouvertement mise en doute dans l'opinion, voire par leurs propres ministres⁷. La défaite laissait des souvenirs amers aux survivants et se traduisait aussi par la désorganisation et les dettes. Pourtant, dans les deux marines Bourbon, selon des modalités souvent comparables, le relèvement fut une priorité. En France, le duc de Choiseul n'attendit pas la signature de la paix pour lancer un programme de constructions et envisager des réformes qui furent mises en œuvre dans les années suivantes⁸. De 1763 à 1770, 29 vaisseaux et 25 frégates furent lancés. L'effort de construction de nouvelles unités fut marqué dans la durée, de part et d'autre des Pyrénées, même si, en France, après des années 1766-1770 particulièrement fastes et pour susciter l'intervention des Espagnols en affichant des chiffres les plus élevés possible, les reconstructions partielles furent nombreuses à la veille de la guerre d'Indépendance⁹. À partir de 1780, toutefois, lesancements de nouveaux bâtiments se succédèrent. Au total, la marine de Louis XVI fut capable de construire 45 vaisseaux entre 1774 et 1784, avec 8 pour la seule année 1782, performance qui n'est pas loin d'égaliser celle de la Navy dans les mêmes années : 53, dont 10 en 1782. Pour sa part, la marine espagnole atteignit un nombre d'unités sans précédent : 64 en 1775, 61 dix ans plus tard pour enfin culminer à 72, en égalant quasiment la France¹⁰.

À cette poussée de constructions répond, dans les deux pays, le rétablissement du prestige du corps des officiers. Il y a, tout au plus, une dizaine d'années entre le constat fait par Choiseul d'« un corps abâtardi » qu'il est grand temps de reprendre en mains et l'ordonnance de Sartine, en 1776, qui voit le triomphe dans les ports des officiers sur la hiérarchie civile de la « plume ». Le désir d'effacer les défaites de la guerre précédente et un meilleur entraînement expliquent, pour une part, ce relèvement d'un corps doté d'une solide formation

6 C'est ce qu'ont montré tour à tour David Syrett, *The Siege and Capture of Havana, 1762*, London, Navy Records Society, 1970 ; Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud, 1672-1763*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991 et Nicholas Tracy, *Manila ransomed: The British Assault on Manila in the Seven Years' War*, Exeter, University of Exeter Press, 1995.

7 Pour la France, voir Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

8 Voir dans ce volume Jonathan R. Dull, « Choiseul, sauveur et reconstruteur de la Marine française », p. 53-63.

9 Cet aspect est ici mis en évidence par P. Villiers, « Sartine et la préparation de la flotte de guerre française 1775-1778 : refontes ou constructions neuves ? », p. 65-78.

10 Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist et Wiskell International, 1993, t. II, p. 522-679 ; ces données ont été synthétisées par N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, *op. cit.*, p. 608.

mathématique¹¹. En Espagne aussi les arsenaux sont davantage contrôlés par les officiers qui, en 1772, prennent le pas sur les intendants. Il est frappant de constater que les années 1770-1780 voient le corps des officiers prendre une part sans précédent dans l'administration des ports de guerre ainsi que dans la préparation de l'outil naval. En France, la guerre d'Indépendance fait apparaître à la fois l'ampleur et les limites du renouveau, le dynamisme des anciens lieutenants de vaisseau de 1759 et celui de la jeune génération comme la permanence d'une gérontocratie à laquelle le roi se garde bien de toucher¹². L'après-guerre mêle la gloire au ressentiment, la fierté retrouvée et la discorde attisée par le conseil de guerre de Lorient chargé d'établir les responsabilités dans la défaite des Saintes. Les séquelles d'une campagne de mer trop longue qui a mené les hommes et les vaisseaux au bout de leurs possibilités ne doivent pas faire oublier ce fait majeur que l'issue heureuse du conflit est largement due aux marins. Ceux-ci sont logiquement très nombreux parmi les fondateurs et les premiers membres de la Société des Cincinnati de France, approuvée par Louis XVI le 18 décembre 1783¹³.

Les viviers de marins dans lesquels il faut puiser sont très sollicités. Avec environ 120 000 hommes disponibles au début des années 1790, la Navy surclasse de très loin ses rivales, vraisemblablement du simple au double par rapport à la France (qui plafonne à 60 000 « gens de mer et de rivière » inscrits sur les registres des Classes) et à l'Espagne (89 000 hommes sur le papier en 1788, moins dans la réalité). Mais l'ampleur des besoins de la marine implique, dans quelque pays que ce soit, de conserver une partie de la main d'œuvre maritime pour d'autres armements (commerce, pêche, voire course) sans lesquels la vie économique serait paralysée. La Grande-Bretagne a gagné la guerre de Sept Ans en s'appuyant sur son potentiel démographique maritime accru de celui de la Nouvelle-Angleterre et la remarque vaut aussi du point de vue commercial. À partir de 1775, c'est ce puissant apport nord-américain qu'elle perd. Pire encore, celui-ci devient hostile, formant une marine dite « continentale » qui dure le temps du conflit¹⁴. Pour soutenir les grands

11 Sur l'entraînement, O. Chaline, « Les escadres d'évolution françaises et la préparation des marins au début des années 1770 », p. 363-379.

12 Sur le haut commandement français, voir Étienne Taillemite, « Les officiers généraux de la guerre d'Indépendance américaine », p. 381-389. Le même auteur, dans son *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002, a montré comment le roi, tout passionné de marine qu'il était, n'avait en définitive que peu de contacts avec les officiers qui le servaient sur ses vaisseaux. Du côté britannique, on trouvera plusieurs biographies (Rodney, Howe et Hood) dans le recueil dirigé par Peter Le Fevre & Richard Harding, *Precursors of Nelson: British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham, 2000.

13 Voir Charles-Philippe de Vergennes, « Les officiers des vaisseaux membres de la Société des Cincinnati », p. 409-420.

14 Voir John Hattendorf, « La formation et le rôle de la Marine continentale », p. 79-106.

armements de la guerre, les principaux belligérants font appel à tous les marins possibles, bien au-delà de leurs frontières. Venise « prête » ainsi des matelots à la Navy, tandis que, dans l'Océan indien, l'escadre de Suffren embarque tous ceux qu'elle peut trouver¹⁵.

Les résultats de tels efforts sont visibles¹⁶. Sans que soit jamais remise en cause la primauté de la Navy britannique, le renouveau des marines des Bourbons de France et d'Espagne n'en est pas moins puissant. Alliées, celles-ci furent à même de contester, à partir de 1778, la prééminence de leur rivale longtemps affaiblie par les restrictions budgétaires, la dispersion de ses forces et une trop tardive mise sur le pied de guerre qui ne lui permirent pas de profiter de sa supériorité numérique au moment décisif¹⁷. Contrairement à une opinion souvent répandue en France, la marine de Louis XVI n'a jamais aligné autant de vaisseaux que la Royal Navy. Celle-ci l'a emporté numériquement dès la fin des années 1690 et ne fut jamais rattrapée ensuite¹⁸. Mais, en 1778, l'écart entre une marine française sur le pied de guerre et une Royal Navy maintenue sur celui de paix pour des raisons à la fois financières et diplomatiques, fut plus réduit que jamais.

Car il faut distinguer le nombre d'unités armées et opérationnelles (*in commission*) de celui, total, des bâtiments existant, si l'on veut saisir les données essentielles du début du conflit¹⁹. Lorsque la France entre en guerre, l'écart est faible entre les effectifs réellement disponibles de la marine française qui peut choisir le ou les points d'application de son effort et la Navy accaparée par des tâches multiples tout autant qu'obligée de conserver des forces importantes en Angleterre : 52 contre 66. Mais si l'on considère le potentiel dont celle-ci dispose, il est clair qu'une mobilisation complète des forces navales britanniques creuserait à nouveau l'écart et placerait la France en nette infériorité. Vergennes en était bien conscient : face à un tel adversaire, il fallait

15 Ainsi que le montrent de manière éloquentes Marie-Christine Varachaud et André Zysberg, « Les équipages français de la guerre d'Amérique : le cas de *L'Annibal*, un 74 dans la campagne de l'Inde (février 1782-juin 1784) », p. 391-407.

16 Ils étaient scrutés d'un pays à l'autre, comme l'explique ici Philippe Haudrère, « Tableau des principales marines européennes à partir des rapports des consuls français », p. 19-25.

17 Ces contraintes apparaissent très nettement dans la biographie que N. A. M. Rodger a donné du premier Lord de l'Amirauté, *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, WW. Norton & Company, 1993.

18 Sur ce moment décisif, voir la récente étude de Catherine Le Mao, « Financer la marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, 14, 2011, p. 285-319.

19 Jonathan R. Dull a très justement mis en évidence cette distinction fondamentale en donnant à différentes dates le nombre de bâtiments opérationnels, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975, voir les annexes en fin de volume.

obtenir l'alliance espagnole²⁰. Mais le concours de la marine de Charles III d'Espagne entraînait bien des difficultés : il fallait en passer par les exigences de Madrid quant à la conduite du conflit et aux buts de guerre espagnols, tout comme on devait improviser une coopération militaire qui, en dépit du Pacte de famille entre les deux branches Bourbons, n'avait jamais été préparée.

Méconnue en France et souvent mal jugée, la marine des Bourbons d'Espagne est un des trois acteurs majeurs de la période²¹. En temps de paix, elle semble aux ministres français la promesse de faire jeu égal avec la Navy. En temps de guerre, sa mise en œuvre effective en collaboration avec la marine française s'avère délicate et les additions de vaisseaux sur le papier ne suffisent pas à faire une supériorité navale. Elles peuvent pourtant inquiéter l'Angleterre : à partir de l'été 1779, les marines Bourbon l'emportent numériquement, avec 63 vaisseaux français et 58 espagnols contre 90 britanniques et, lorsque la flotte combinée dirigée par l'amiral d'Orvilliers paraît à l'entrée de la Manche, la menace d'invasion est, pour une fois, une réalité. Même si l'entreprise échoue, Français et Espagnols alignent plus de vaisseaux que la Navy pendant toute la suite de la guerre. Reste à savoir s'ils ont été utilisés au mieux.

12

Cette marine espagnole, patiemment reconstruite par les Bourbons, est un bel instrument²². Ses navires sont imposants et bien adaptés à la protection des routes maritimes transatlantiques de la Monarchie espagnole. Celle-ci est la seule puissance européenne à disposer d'un véritable arsenal hors d'Europe, capable non seulement de réparer mais de construire, celui de La Havane. Le talon d'Achille de la marine des Bourbons de Madrid est, comme en France, la faiblesse numérique des populations maritimes, ce qui, avec les difficultés financières, réduit concrètement les possibilités d'armements. Il est à noter aussi que l'écart entre Espagne et France s'est nettement réduit, signe du très gros effort consenti par un pays moins riche et moins peuplé, mais dont l'économie

20 Sur les conditions de l'entrée en guerre de la France, voir John Hardman & Munro Price, *Louis XVI and the comte de Vergennes: Correspondence, 1774-1787*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998.

21 Voir les travaux de José Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 ainsi que d'Augustin R. Rodríguez González, « La Armada en el siglo XVIII », dans *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148 et, plus récemment, de José Maria Blanco-Nuñez, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2004. Elle fera l'objet prochainement d'un volume collectif en cours de préparation et qui sera dirigé par Olivier Chaline et Agustín Guimera Gravina. On se reportera ici aux contributions de Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », p. 107-127 et d'Augustin Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », p. 129-150.

22 On pourra s'en faire une idée grâce au magnifique volume, consacré aux modèles réduits conservés au *Museo naval* de Madrid, de 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.

connaît un indéniable renouveau. Dans les trois monarchies, la dette navale croissante est la pesante rançon de tels investissements qui ont, ne l'oublions pas, des retombées économiques positives²³.

La construction et l'entretien de tels instruments de guerre supposent une considérable infrastructure à la fois puissante et fragile, difficile à établir et perfectionner mais prompte à subir de plein fouet les réductions budgétaires. Il y a tout d'abord une administration navale, avec en Angleterre le Navy Board, responsable notamment des arsenaux, des constructions et réparations, le Victualling Office, le Pay Office..., soit quelques centaines de personnes pour faire vivre la première marine de guerre du temps²⁴ et, en France, une hiérarchie civile (« la plume » par opposition à « l'épée ») mise en place par Colbert et présente dans chaque port militaire sous l'ample autorité d'un intendant de marine²⁵. Dans le cas de l'Espagne, elle est largement copiée sur celle mise en place par la monarchie française au siècle précédent. Il y a également l'outil productif avec les arsenaux et les chantiers privés. Les premiers sont les plus grosses concentrations industrielles du temps, articulant les activités les plus variées et employant – au moins dans les périodes fastes –, une main d'œuvre considérable²⁶. L'approvisionnement des arsenaux en matériaux de construction et munitions navales met en jeu non seulement de grosses sommes d'argent mais aussi des circuits économiques complexes liés à une géographie spécifique qui articule le petit cabotage et des trafics à plus longue distance dans lesquels les pays riverains de la Baltique ont une importance sans équivalent²⁷. Il est clair que la Grande-Bretagne, du fait de sa situation, a un avantage très net, en temps de guerre, sur la France et l'Espagne. Celles-ci doivent anticiper sur le conflit à venir en constituant des stocks pour pouvoir continuer à construire et réparer. Les principales puissances navales suivent avec attention l'évolution politique des

23 Voir la synthèse de Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011, ainsi que l'ultime livre de François Crouzet, *La Guerre économique franco-anglaise au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 2008.

24 La question est traitée ici par Richard Harding, « L'administration navale britannique, 1740-1783 », p. 295-308.

25 Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965, ainsi que James S. Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston/Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987. Voir aussi Stephen Conway, *War, State, and Society in Mid-Eighteenth-Century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

26 On se reportera ici aux contributions de M. Acerra, « Les conditions humaines de production de l'outil militaire : compétence des personnels et impact du conflit sur la vie quotidienne », p. 281-292, d'O. Corre, « Brest pendant la guerre d'Indépendance », p. 243-264 et de G. Le Bouëdec pour la France, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », p. 265-279 et, pour l'Espagne, de José Quintero González, « Les arsenaux espagnols », p. 227-241.

27 Sur cette question, voir P. Pourchasse, « Les munitions navales du Nord : produits et circuits d'approvisionnement », p. 171-186.

pays riverains de la Baltique, les décisions des souverains danois, suédois ou russe pouvant être lourdes de conséquences. L'acheminement des munitions navales en temps de guerre franco-anglaise devient rapidement un enjeu diplomatique majeur car il oppose les pays neutres à la Royal Navy, prompt à arraisonner tout ce qu'elle soupçonne d'aller alimenter l'effort militaire ennemi²⁸. La guerre d'Indépendance américaine voit ainsi se constituer, en 1780, une Ligue des Neutres défavorable à la Grande-Bretagne, comme Vergennes l'avait envisagé dès le début du conflit²⁹.

14

Ce que l'on entrevoit, aussi bien par l'administration navale et financière que par les circuits économiques et le recrutement des équipages et des officiers est le degré variable d'insertion d'une marine de guerre dans la vie économique et sociale du pays concerné³⁰. En prendre la mesure nécessite des travaux nombreux et précis dont on ne dispose pas toujours ainsi qu'une approche globale. Il est certain que la Grande-Bretagne, où cette intégration était la plus poussée, est aussi la puissance maritime pour laquelle nous avons aujourd'hui le plus d'ouvrages, tant monographiques que synthétiques. Mais la France a de quoi réserver bien des surprises à qui ne voit dans les Français que des terriens seulement soucieux de leurs frontières continentales. La France de Louis XVI fut beaucoup plus tournée vers le large qu'on ne l'imaginerait, si on ne considérait que l'origine géographique des officiers des vaisseaux du roi et la fermeture de leur milieu. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte géographie de la production, agricole et industrielle, et circuits commerciaux et financiers liés à la marine de guerre et au négoce. Bien des sujets du roi tirent peu ou prou leur subsistance d'horizons maritimes qu'ils ne voient jamais³¹. Dans le cas de l'Espagne, la question appelle de nouvelles recherches, mais, pour la seconde moitié du XVIII^e siècle, on ne peut parler là encore d'un pays terrien tournant le dos à la mer³².

Les données financières sont indispensables à l'étude de l'instrument naval. La question se pose, au moins, à un double niveau : celui de la construction de l'outil et de son maintien à un niveau opérationnel, en temps de paix comme de guerre, ainsi que celui du règlement des dettes accumulées lors des périodes de conflit³³.

28 E. Schnakenbourg, « Trafic licite ou contrebande ? Les neutres du Nord et le commerce des matériaux de marine dans les guerres de la seconde moitié du XVIII^e siècle », p. 187-205.

29 P. Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, Pedone-Fauchielle, 1893.

30 Voir D. Plouviez, « Logistique des réseaux d'approvisionnement des marines de guerre française et anglaise à la fin du XVIII^e siècle », p. 207-223.

31 Voir Olivier Chaline, *La France au XVIII^e siècle 1715-1787*, Paris, Belin, 2012, 3^e éd., p. 174-185.

32 Vincente Palacio-Atard, *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989.

33 Jean-Pierre Poussou, « Les conséquences financières et économiques de la guerre d'indépendance américaine pour les royaumes de France et de Grande-Bretagne », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 203-219.

La guerre d'Indépendance américaine vit les finances françaises tenir le coup, ce qui n'avait pas été le cas lors de l'affrontement précédent. Mais fin 1782, il était grand temps d'arrêter les frais. Il n'y a pas de marine sans manieurs d'argent, à l'articulation des intérêts privés et publics, à la jonction du crédit et de la production industrielle. Examiner le financement de l'effort naval conduit bien vite l'observateur vers le cœur des États et les circuits, parfois internationaux, de la haute finance³⁴. Dès lors, la conjoncture financière peut peser de tout son poids sur la marine, surtout que celle-ci traîne la lourde dette du précédent conflit³⁵.

Des marines, on attendait donc beaucoup, ce qui explique l'ampleur des efforts consentis et ces attentes sont à l'échelle du monde³⁶. Car l'instrument naval n'a pas seulement pour fonction d'affronter l'ennemi lorsque les hostilités sont ouvertes, en droit ou simplement en fait. Il doit répondre à des missions de plus en plus variées, y compris en temps de paix, allant des voyages d'exploration – l'époque est celle de Bougainville, de Cook et de Malaspina³⁷ – à des formes de menace et de dissuasion lorsqu'un conflit menace. Si la guerre de Sept Ans n'a certainement pas été la « première guerre mondiale », elle a en commun avec celle d'Indépendance américaine d'avoir été marquée par une mondialisation de la guerre. Il est possible désormais de réussir des projections de puissance (débarquements de vive force ou envois en pleine guerre de véritables corps expéditionnaires) qui étaient demeurées le plus souvent irréalisables avant le début des années 1760, les échecs étant affreusement coûteux. L'instrument naval et son infrastructure permettent d'envisager une action lointaine et durable, à condition que le financement soit maintenu. La différence est donc très nette, depuis le siècle précédent, entre les marines capables d'une telle projection de puissance et celles des puissances qu'on qualifiera de « régionales », tant dans la Baltique qu'en Méditerranée³⁸.

Ces multiples thématiques renvoient toutes aux enjeux essentiels que permettent d'énoncer les questions suivantes :

- Pourquoi des marines ? Autrement dit, qu'attendait-on, militairement, politiquement, voire diplomatiquement, de tels instruments ?

34 Ces questions sont abordées ici de manière novatrice par C. Wilkinson, « Les finances de la marine britannique », p. 309-319 et Th. Claeys, « Les financiers et la marine française », p. 321-333.

35 T. J. A. Le Goff apporte à ce sujet une stimulante réflexion pour la France d'après 1783, « Le financement de la participation française à la guerre de l'Indépendance et ses conséquences : L'État et la conjoncture financière des années 1780 », p. 335-360.

36 Ainsi que le montre ici Ph. Bonnichon, « Les missions de la marine française », p. 39-52.

37 Voir le livre posthume d'Étienne Taillemite, *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011, en particulier les p. 320-331.

38 Pour la Méditerranée, on se reportera à J. Bérenger, « Les marines méditerranéennes (Naples et Venise) », p. 151-168.

- Comment fut-il possible de bâtir et d’entretenir des forces navales aussi coûteuses qu’imposantes ? Rappelons qu’un vaisseau est une extraordinaire synthèse des technologies les plus avancées de l’époque.
- Quels furent les résultats, d’un point de vue opérationnel, d’un si gros effort naval qui caractérise toute l’Europe des années 1763-1783 et pas seulement les belligérants ?

Les deux premières questions sont traitées dans le présent volume, tandis que la troisième fera l’objet d’un autre livre. Pour leur apporter des réponses, nous avons sollicité des historiens des États-Unis, du Royaume Uni, du Canada, d’Espagne et de France³⁹. Parmi eux se trouvait le regretté Étienne Taillemite, de l’Académie de Marine, disparu avant la publication de cet ouvrage que je place en hommage à sa mémoire.

³⁹ Un regret, celui de n’avoir pu trouver un collègue néerlandais pour nous parler de la flotte des Provinces-Unies à cette époque.

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

Philippe Haudrère

En 1763, à la fin de la guerre de Sept Ans, le duc de Choiseul, alors secrétaire d'État de la marine, charge Edmond-Jacques Genet, chef du bureau des interprètes au secrétariat d'État aux affaires étrangères, de relever les mentions concernant la flotte dans la presse britannique. Il doit élaborer des tableaux, régulièrement mis à jour, de la force de celle-ci, tant en nombre de bâtiments qu'en puissance de feu. Rapidement Genet se rend compte que les informations diffusées dans la presse, évidemment contrôlées par l'Amirauté, sont insuffisantes, et il reçoit l'autorisation de solliciter un ou plusieurs espions. Une correspondance, naturellement anonyme et non datée, conservée dans les papiers privés de Genet, donne un aperçu des préoccupations des Français :

Deptford, 6 octobre. *L'Empire* de 100 c. Il y a un mois qu'on a placé sa quille sur le chantier d'où venait de sortir l'*Audacieux* de 74. On y travaille à force [...]
Woolwich, 7 octobre. Le *Boyne* de 76 c. Commencé il y a peu de mois et cessé le travail pour laisser assaisonner le bois. On parle d'y retravailler et de le pousser jusqu'à ce qu'il soit fini d'après une nouvelle résolution [...] Je vis dans le parc de l'artillerie 300 hommes qui goudronnaient des canons de fer. J'ai apporté en France, il y a environ six mois, un échantillon de goudron, par ordre de Monsieur, qui a dû lui être remis à Versailles [...] Chatham, 8 octobre. Le *Royal George* de 100 c. Commencé depuis sept mois. A mon grand étonnement je l'ai trouvé fort avancé depuis le commencement du mois d'août que je le vis. Ce gros vaisseau doit être lancé dans dix huit mois et même dans un an suivant l'opinion de bien du monde à Chatham [...].

L'auteur de la lettre conclut :

S'il y a quelques erreurs dans cette liste, elles doivent être bien peu nombreuses ; indépendamment de l'attention que j'ai eu de renouveler mes listes de temps

en temps en prenant de diverses personnes qui vont et viennent de Londres à Plymouth et à Portsmouth les informations nécessaires sur les objets qui se contrarient, j'ai vu par moi-même Deptford, Woolwich et Chatham depuis six semaines, et j'ai eu des rapprochements avec des officiers de marine et des commis de l'amirauté, qui m'ont mis à portée de former le relevé le plus exact [...] Je les traite au cabaret [...] La petite amie peut donc se reposer sur mon zèle et ma vigilance.

20

Dix ans plus tard, en 1774, le ministre Bourgeois de Boynes élargit la mission de Genet. Il doit : « [...] faire sur les diverses marines étrangères le même travail par lequel il est parvenu à former journallement des tableaux exacts de la Marine d'Angleterre ». Dans la lettre de mission accompagnant l'ordre, le secrétaire d'État développe un exposé des motifs, indiquant avoir vu dans les nouvelles de Londres que « le roi d'Angleterre a un état qui lui coûte fort cher des vaisseaux de toutes les puissances de l'Europe », et avoir appris que le roi d'Espagne fait dresser une liste semblable. Il annonce l'envoi d'une lettre circulaire aux consuls de France dans les ports de l'Europe pour leur demander de « donner le plus de connaissances générales et particulières sur la marine des États où ils résident, en particulier sur l'âge et les qualités de chaque vaisseau » de guerre. En outre, il demande aux officiers de la marine royale de lui transmettre les éléments d'information, en particulier technique, dont ils pourraient avoir connaissance. Toute cette documentation, en grande partie conservée, permet de dresser un tableau des flottes de guerre à la veille du conflit de l'indépendance des États-Unis. Dans les années suivantes, la vigilance des consuls diminue, mais elle est réveillée en 1785 par un rappel du ministre¹.

1 Archives nationales (désormais Arch. nat.), Marine B/7/473, pièces 46-53. Une partie des papiers d'Edme Genet sont conservés à la Bibliothèque du Congrès à Washington, où ils ont été déposés par les héritiers de son fils Edmond Charles, ministre plénipotentiaire près les États-Unis d'Amérique en 1793 (microfilm aux Archives nationales de Paris sous la cote 416 Mi.). Les pièces concernant la marine se trouvent principalement dans le carton 39. Le relevé pour le roi d'Espagne, dressé par Antonio de Ulloa, célèbre officier de la marine de guerre, conservé aux Archives de Simancas, sous la cote AGS Marina leg. 715, a été édité par Juan Helguera Quijada, *La marina: fuerzas navales de la Europa y costas de berbería*, Cadix, Universidad de Cadiz, 1995. On trouvera des indications générales dans : Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes. Vers 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997 ; Jean Glete, *Warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993 ; George Modelki & William Thompson, *Seapower in global politics, 1494-1993*, London, Macmillan, 1988. Les indications concernant la France, nécessaires pour permettre la comparaison, sont tirées de ces trois ouvrages ainsi que de celui d'Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Oméga, 1996.

Flottes de guerre européennes

	1774			1785		
	Vaiss.	Frég.	Total	Vaiss.	Frég.	Total
1. Angleterre	128	90	218	121	96	217
2. France	63	47	110	74	56	130
3. Espagne	55	30	85	67	44	111
4. Provinces-Unies	31	27	58	47	27	74
5. Danemark	36	20	56	24	20	44
6. Russie	32	15	47	37	38	75
<i>dont Baltique</i>	18	10		32	24	
<i>dont mer Noire</i>	14	5		5	14	
7. Suède	26	13	39	19	9	28
8. Portugal	16	7	23	11	7	18
9. Ottomans	14		14	20	10	30
10. Venise	4	6	10	4	4	8
11. Deux-Siciles	2	3	5	3	2	5
12. Malte	3	1	4	3	1	4
			669			744

21

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES EN 1774 : LA PAIX ARMÉE

Sur le tableau joint il est possible de répartir les douze États mentionnés entre trois groupes : 1° trois grandes puissances navales, l'Angleterre, la France et l'Espagne ; 2° quatre puissances de taille moyenne, les Provinces-Unies, le Danemark, la Russie et la Suède ; 3° cinq petites puissances.

Bien sûr, l'Angleterre domine largement parmi les grandes puissances ; sa flotte représente le tiers de toutes celles de l'Europe réunies². En outre l'Angleterre entretient des stations navales dans diverses régions du monde. En cette année, sur 174 bâtiments armés (44 sont désarmés ou en cours de refonte), 124 sont en métropole, dont 74 dans les seuls ports de la Tamise. Les autres stationnent en Amérique du Nord (16), aux Antilles (13), en Inde (10) et en Méditerranée (8). La France occupe la seconde position parmi les grandes puissances navales, loin derrière l'Angleterre, puisque les effectifs de sa flotte représentent la moitié de ceux de la Grande-Bretagne. Il faut cependant remarquer une certaine similitude dans l'organisation, avec une répartition semblable entre les vaisseaux et les frégates (41 % de frégates en Angleterre et 42 % en France). L'Espagne arrive en troisième place avec 85 bâtiments de guerre. Le rapport présenté par le consul de France à Cadix souligne trois caractères : 1° l'excellente qualité des navires, dont plus du tiers provient du chantier de construction de La Havane : « On ne peut voir rien de plus beau que les vaisseaux espagnols » ; 2° la grande compétence des matelots : « Le commerce de La Havane rend de grands services

2 Arch. nat. Marine, B/7/473, pièces 45-47.

à la marine ; cette navigation active forme de bons matelots et le département de Cadix peut fournir de six à sept mille hommes classés sur lesquels on peut compter » ; 3° les malversations des officiers :

Un mal qui arrêtera toujours les progrès de la marine espagnole est cette facilité qu'ont les officiers de faire des fortunes rapides et considérables. La pacotille est le seul but qu'ils ont en entrant au service. Cet exemple gagne les matelots et cela ne paraît point surprenant quand on approfondit la quantité d'argent dont a besoin l'Espagnol pour satisfaire ses besoins et surtout ceux des femmes. Tant que ce vice subsistera, le roi d'Espagne ne pourra jamais se flatter d'avoir une marine capable de rendre les services qu'on doit attendre de gens instruits et que le désintéressement doit guider. Sa marine ne sera jamais qu'une marine marchande³.

22 En tête des puissances navales moyennes, c'est-à-dire de celles qui ont autour d'une cinquantaine de bâtiments, viennent les Provinces-Unies avec 58 bâtiments. La difficulté est qu'au moins deux-tiers de ceux-ci naviguent depuis plus de vingt ans et parfois bien davantage et seraient incapables de tenir la mer durant des longues campagnes. Cette situation préoccupe peu les autorités politiques du pays car la capacité de ses chantiers de construction demeure si grande qu'il est toujours possible de mener rapidement à bien le renouvellement de la flotte. Par ailleurs, il n'y a pas de gestion nationale de la flotte : les bâtiments de guerre sont placés sous le commandement d'amirautés dont les crédits sont attribués par les États provinciaux, or la seule amirauté d'Amsterdam approuve le maintien et le renouvellement régulier de ses 36 bâtiments, seule escadre nombreuse et bien entretenue dans le pays. Cette attitude des représentants provinciaux du grand port est justifiée par la nécessité d'assurer la protection des vaisseaux de la Compagnie des Indes orientales, dont la majeure partie des actionnaires réside dans le port. De plus, ces mêmes actionnaires établis à Amsterdam élisent 8 des 17 directeurs généraux, et ceux-ci doivent rendre compte annuellement de leur gestion devant le conseil provincial et solliciter des escortes pour protéger les riches cargaisons qui donnent des dividendes élevés. En nombre de bâtiments, l'amirauté de Rotterdam vient au second rang (12 bâtiments), avant celle de Zélande (7 bâtiments)⁴. La puissance navale danoise est en apparence à peine inférieure à celle des Provinces-Unies :

Par sa situation, [ce pays] a besoin d'une marine considérable pour se défendre contre les autres puissances du Nord, écrit le consul Lesseps, et de plus, comme

3 *Ibid.*, B/7/480, pièces 39-42.

4 *Ibid.*, B/7/477, pièce 17.

le principal revenu de ce royaume consiste dans les droits qu'il perçoit sur toutes les marchandises qui passent dans le détroit du Sund, il a besoin d'une marine pour se le conserver. Le Roi entretient pendant tout le temps que le détroit est navigable une frégate de guerre, qui se soutient toujours mouillée dans ce détroit, pour obliger les bâtiments à payer en passant, suivant les marchandises qu'ils portent.

Et il continue :

« Les Danois ont presque autant de vaisseaux que les Hollandais, mais ils en ont moins en état de servir, en ayant un tiers hors d'état d'aller à la mer »⁵. La situation de la Suède est l'inverse de celle du Danemark : les bâtiments de sa flotte sont récents et ils sont remarquablement bien construits. Le *Vasa*, qui vient d'être lancé, fait l'admiration du consul : « Il a positivement l'air d'une forte frégate quoi qu'il soit de 60 canons. Il se comporte parfaitement bien à la mer, marche bien, porte la voile à merveille ». Et il ajoute : « Il n'y a positivement que Mr. de Chapman lui-même qui puisse donner une idée juste de la construction [...] ». La Suède a encore une flotte de 36 galères, dont 6 armées en permanence ; les autres sont conservées sous couvert, sans les mâtures et les agrès, et peuvent être utilisées en cas de nécessité comme force d'intervention⁶. La flotte de guerre russe est tout aussi récente et elle est partagée entre la mer Noire (40 % des bâtiments) et la Baltique ainsi que la mer Blanche. En Baltique, il y a aussi 73 galères, dont, assure le consul, « [...] il y en a 10 qui ont besoin d'être renouvelées, toutes les autres se comptent pour neuves »⁷.

La force navale portugaise – 23 bâtiments – ne répond pas à ce que l'on pourrait attendre d'une grande puissance coloniale, mais le pays peut compter sur l'appui de la marine britannique, dont une unité stationne en permanence ou presque dans le Tage.

L'empire Ottoman, Venise, Naples et Malte, qui ont peu de bâtiments pontés, comme il apparaît sur les relevés communiqués par les consuls, conservent des flottes de galères, auxquelles l'Espagne et la France ont renoncé depuis le milieu du XVIII^e siècle. Ainsi la Sérénissime en a-t-elle 18 ; La Porte, 12 ; les Deux-Siciles, 8 ; Malte et Gênes, 4 chacune.

Le Saint-Empire romain germanique est la seule grande puissance européenne n'ayant pas de flotte de guerre.

5 *Ibid.*, B/7/479, pièce 9.

6 *Ibid.*, pièces 31-32.

7 *Ibid.*, B/7/481, pièce 1.

Le nombre des bâtiments de guerre augmente d'environ 10 % ; de 669 unités à 744. C'est un indice de l'importance attachée à la puissance navale par les autorités politiques et par les opinions publiques.

La hiérarchie des grandes puissances navales n'est pas modifiée. L'Angleterre demeure toujours en tête, sans que le nombre de ses bâtiments de guerre ait augmenté. On constate une diminution du nombre des vaisseaux de ligne et une augmentation des frégates (44 %), peut-être parce que celles-ci conviennent bien à la desserte des stations navales⁸. La force navale française, toujours au second rang, est désormais forte de 130 unités, en augmentation de 15 % par rapport à celle de 1774, et dépasse donc le seuil de la moitié de l'effectif britannique. Les Français, comme les Britanniques, construisent davantage de frégates (le pourcentage est maintenant de 43 %). Les Espagnols ont un programme analogue, avec un nombre de bâtiments en augmentation de 23 % et un pourcentage de frégates à 40 % au lieu de 35 dix ans plus tôt. Le renouvellement de la flotte espagnole est remarquable : sur 111 bâtiments, 56 ont été construits depuis moins de huit ans. Le chantier de La Havane est toujours aussi actif que celui du Ferrol, puis viennent ceux de Carthagène et d'autres sites de moindre importance en métropole⁹.

Parmi les puissances moyennes, des changements considérables se sont produits. Les effectifs de la flotte de guerre des Provinces-Unies ont fortement augmenté (+ 21 %) et c'est une marine jeune avec 58 sur 74, soit 78 %, construits depuis moins de huit ans. C'est que les États-Généraux comme les États provinciaux ont pris conscience de la menace britannique sur le commerce hollandais aux Indes orientales, et ils entendent bien le conserver¹⁰. La Russie entame la réalisation d'un programme de construction afin d'avoir une grande force navale. Selon le consul de Saint Petersburg l'impératrice arrête, en 1780, un plan de construction pour les dix années à venir afin de pouvoir disposer de 48 vaisseaux, dont 8 trois ponts, 30 frégates et 120 galères dans la Baltique ; 12 vaisseaux et 24 frégates en mer Noire. Ce programme est bonne voie d'exécution puisque la puissance navale russe s'est accrue d'un tiers en dix ans. Le consul fait cependant trois remarques critiques : 1° « Il n'y a pas autant de subordination, à beaucoup près, dans les vaisseaux russes que dans les vaisseaux français et anglais » ; 2° Il s'étonne de la construction de bâtiments de plus de cent canons en Baltique : « Il est assez singulier, écrit-il, que la Russie fasse construire des trois ponts qui ne peuvent passer les bancs de Copenhague

8 *Ibid.*, B/7/473, pièces 49-56.

9 *Ibid.*, B/7/480, pièce 42.

10 Arch. nat. Aff. étrangères, B/1/165, f° 243-245.

avec leur artillerie ; ceux de 80 canons sont même obligés d'en débarquer une partie » ; 3° Il signale la médiocre qualité du travail exécuté sur les chantiers de la mer Noire : « Les constructions sont imparfaites et le calfatage est pitoyable, mais c'est assez bien vis-à-vis des Turcs »¹¹. En réponse à cette augmentation de la puissance navale russe, les effectifs de la flotte ottomane sont doublés, et elle a désormais dix frégates alors qu'elle n'en avait aucune en 1774¹². Venise envisage aussi d'augmenter le nombre de ses bâtiments pontés¹³.

Les puissances moyennes de la Baltique, Suède et Danemark, ont une politique bien différente et originale. Le nombre des bâtiments de mer entretenus par chacune de ces deux puissances est inférieur en 1785 à celui de 1774, mais ce sont des navires récents (dont la moitié construite depuis moins de huit ans), au lieu d'unités vieillies, si bien que la puissance de feu est la même. Les galères suédoises sont ramenées au nombre de 50. Ce sont donc des flottes qui peuvent infliger de graves dommages dans une rencontre¹⁴.

La force navale du Portugal continue de décliner ; elle paraît d'autant moins nécessaire que cette nation ne remet pas en cause ses relations étroites avec la Grande-Bretagne et donc le bénéfice de la protection de la marine de celle-ci.

Les tensions navales paraissent plus fortes en 1785 qu'en 1774, malgré la signature du traité de Versailles. D'une part, Français, Espagnols et Hollandais contestent activement la prééminence britannique ; d'autre part, la politique navale ambitieuse de la Russie menace la domination ottomane et au-delà, vers la Méditerranée, qui demeure ouverte aux ambitions des puissances.

11 Arch. nat. Marine, B/7/481, pièces 16-18.

12 *Ibid.*, pièce 8 et Aff. étrangères, B/1/165, f° 448.

13 Venise : Arch. nat. Marine, B/7/748 pièce 32 et Aff. étrangères, B/1/1181, f° 289 v°. Naples : Arch. nat. Marine, B/7/478, pièce 33.

14 Arch. nat. Marine, B/7/479, pièces 10-35.

BLUE-WATER POLICY: LA ROYAL NAVY ET LA POLITIQUE ÉTRANGÈRE BRITANNIQUE DE 1763 À 1778

Stephen Conway

La Royal Navy a été un instrument primordial, et même l'instrument essentiel, de la diplomatie britannique entre la fin de la guerre de Sept Ans et l'intervention française dans la guerre d'Indépendance américaine. Le principal objectif de la diplomatie britannique était d'éviter, si possible, un nouveau conflit avec les puissances Bourbon. La Royal Navy était destinée à agir comme une force de dissuasion face à toutes menaces exercées par la France ou l'Espagne¹. À plusieurs reprises, la prédominance navale britannique a été employée avec succès pour contraindre et la France et l'Espagne à battre en retraite, notamment à l'occasion de divers conflits hors de l'Europe, en 1764-1765 et 1770-1771, ou en Europe, dans la Baltique et dans la Méditerranée simultanément, en 1772-1773. Mais à d'autres moments, les limites de la politique britannique ont été atteintes, le plus certainement pendant le conflit corse en 1768-1769, quand le gouvernement britannique ne fit rien pour empêcher l'annexion française. Finalement, l'échec de cette politique fut patent quand le gouvernement français apporta ouvertement son soutien aux insurgés américains en 1778 et qu'une nouvelle guerre contre la France commença cet été-là. L'entrée des Espagnols dans le conflit l'année qui suivit sonna la fin (du moins pour un temps) de la suprématie navale britannique, au moment où les deux flottes réunies des Bourbon étaient plus importantes que la Royal Navy².

- 1 Le meilleur ouvrage sur le rôle de la *Royal Navy* dans la politique étrangère britannique de cette période est de Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence and American Independence: Britain and Seapower in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988. Voir aussi « Naval Power and British Foreign Policy in the Age of Pitt the Elder » de Jeremy Black dans le volume qu'il a co-dirigé avec Philip Woofine, *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 90-107. Sur la politique étrangère britannique de cette période, voir Hamish M. Scott, *British Foreign Policy in the Age of the American Revolution*, Oxford, Clarendon Press, 1990 ; Jeremy Black, *A System of Ambition? British Foreign Policy 1660-1793*, Harlow, Longman, 1991, chap. 11 ; Brendan Simms, *Three Victories and a Defeat: the Rise and Fall of the First British Empire, 1774-1783*, London, Penguin, 2007, chap. 18-21.
- 2 Pour comparer les forces des différentes marines européennes impliquées dans la guerre américaine, voir Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975, p. 359-376.

Cet exposé va s'intéresser aux forces et aux faiblesses de la politique britannique, en essayant de prendre en compte ses succès d'une part et ses erreurs d'autre part. Mais d'abord, nous allons chercher à expliquer pourquoi la politique britannique a largement reposé sur la Royal Navy. Pour cela, nous allons nous pencher sur les conséquences de la guerre de Sept Ans. Quatre éléments cruciaux importaient pour les gouvernements successifs britanniques : le coût énorme de la guerre ; l'acquisition d'un vaste nouvel empire ; l'isolement diplomatique britannique ; et enfin, l'indiscutable force de la Royal Navy, sortie du conflit avec une réputation renforcée et une capacité prouvée de projection des forces britanniques à travers le monde.

LES CONSÉQUENCES DE LA GUERRE DE SEPT ANS

28 Nous commencerons donc par les conséquences de la guerre de Sept Ans, et leur influence sur la politique britannique d'après-guerre. Le premier point est le fardeau financier imposé par la guerre. Les impôts avaient augmenté, mais la guerre était largement financée par l'emprunt : la dette nationale avait presque doublé, passant de 72,2 millions de £ en 1754 à 132,6 millions de £ en 1763³. Pour mettre en perspective ce dernier chiffre, on a estimé le total des revenus nationaux britanniques en 1762 à moins de 90 millions de £. L'intérêt seul de cette énorme dette publique était considérable et le niveau de taxation du temps de guerre a dû être maintenu longtemps après la fin des combats. De nouveaux impôts furent même créés : la taxe sur le cidre de 1763, particulièrement impopulaire, rencontra une opposition si féroce que le gouvernement fut obligé de faire des concessions. La résistance à l'impôt dans le pays fut, en fait, une des raisons pour lesquelles le gouvernement de George Grenville décida, en 1764, d'imposer les colonies américaines, de façon à couvrir les nouvelles dépenses engendrées par la protection de l'empire, avec les conséquences que l'on sait. Mais, même quand les gouvernements britanniques essayèrent de faire endosser une partie de ce fardeau aux Américains, les réticences à accepter le niveau de taxation du temps de guerre demeurèrent un problème en Grande-Bretagne. En 1767, la Chambre des Communes se rebella et imposa une baisse de la taxe foncière de quatre shilling (taux du temps de guerre) à trois shilling par £ de revenu. Une telle baisse inattendue des revenus de l'État obligea à faire des économies, et à éviter tout nouvel engagement de dépenses. Ce contexte financier imposa surtout aux ministres britanniques d'être très prudents face à toute action susceptible de provoquer une nouvelle guerre. Quand Grenville

3 Sur l'augmentation des chiffres de la dette, voir John Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989, p. 30 (table 2.1).

présenta son budget en 1764, il tenait la France pour hors d'état de rouvrir les hostilités, mais ajouta qu'il en allait de même pour les Britanniques dont les finances étaient aussi dans un état précaire⁴.

Le second facteur majeur dans la politique britannique après-guerre, fut l'élargissement des territoires outre-mer. Le Traité de Paris avait accordé à la couronne britannique toute l'Amérique du Nord, de la baie de l'Hudson jusqu'au golfe du Mexique et de l'Atlantique jusqu'au Mississipi. Les colonies britanniques s'étirant le long des rives de l'Atlantique faisaient désormais partie d'un empire nord-américain qui comprenait les anciennes terres françaises du Canada et les territoires espagnols de Floride, de même que l'intérieur du pays, habité par des indigènes. D'autres îles s'ajoutaient aux possessions des Indes Occidentales, et une nouvelle colonie – la Sénégalie – fut établie en Afrique de l'ouest. Deux années plus tard, l'empereur Moghol à Delhi accorda à la British East India Company, le *Diwani*, droit de lever l'impôt et de rendre la justice dans trois provinces indiennes dont la plus peuplée était le Bengale. Il s'ensuivit, bien entendu, un sentiment de fierté dû à l'expansion de l'empire – de fait, la notion d'empire planétaire, aussi bien dans l'Atlantique qu'en Asie, était une conséquence de la guerre de Sept Ans⁵. Mais cette fierté était modérée par un sentiment d'inquiétude. Les politiciens britanniques ayant reçu une éducation classique connaissaient le sort de l'Empire Romain, qui était supposé avoir éclaté suite à une expansion trop grande. La peur que les Britanniques aient aussi dépassé leurs possibilités d'expansion ne s'était jamais éloignée dans les années qui suivirent la guerre⁶. On se souciait également constamment des intentions des puissances Bourbon, dont les territoires perdus constituaient la base de ce nouvel empire, du moins pour la région atlantique. Ces nouvelles acquisitions dispersées et lointaines pourraient être vulnérables face aux Bourbons, et particulièrement face aux Français, tentés de récupérer leurs territoires perdus, ou tout simplement leur influence. La peur que les Bourbons puissent se battre de nouveau, pesa sur les conflits avec les vieilles colonies britanniques nord-américaines nés des tentatives de Westminster pour les taxer après la guerre. En 1766, au moment où le parlement britannique, confronté à la résistance américaine, débattait de la nécessité de supprimer le droit de timbre américain, le général Henry Seymour Conway, un des secrétaires

4 Patrick K. O'Brien & Philip A. Hunt, « The Rise of a Fiscal State in England, 1485-1815 », *Historical Research*, 66, 1993, p. 175 (table 4).

5 Voir Huw V. Bowen, « British Conceptions of Global Empire, 1756-1783 », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, 26, 1998, p. 1-27.

6 Anthony Pagden, *Lords of All the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c.1500-c.1800*, New Haven, Yale University Press, 1995, surtout p. 103-107 ; Bob Harris, « "American Idols": Empire, War and the Middling Ranks in Mid-Eighteenth-Century Britain », *Past & Present*, 105, 1996, p. 128-129.

d'État du gouvernement de Lord Rockingham, soutint que si l'escalade avec les colonies menait à une guerre, une catastrophe s'ensuivrait : une occasion pour la « ligue des Bourbons », revancharde, d'intervenir aux côtés des Américains. Remarquable observation qui anticipait les événements à venir dix années plus tard⁷.

30

Une autre conséquence de la guerre de Sept Ans fut l'isolement diplomatique britannique. Les succès britanniques dans le conflit tenaient au lien étroit entre la guerre en Allemagne et les combats sur différents théâtres extra-européens. La guerre en Allemagne occidentale était menée par une armée alliée, commandée par Ferdinand de Brunswick, payée par le contribuable britannique et composée d'un contingent britannique important. Mais cette armée, en plus de défendre les possessions du roi en Hanovre, apportait également son appui à Frédéric le Grand de Prusse, engagé dans un combat difficile contre son ennemi autrichien, subventionné, quant à lui, par le gouvernement français. Frédéric étant financé par les Britanniques, l'alliance anglo-prussienne était considérée comme le fondement de la stratégie britannique. Tout cela changea en 1760, à la mort de George II, avec l'avènement de son petit-fils, George III. Le nouveau monarque n'avait pas l'affection de son grand-père pour le Hanovre et commença immédiatement à réduire les engagements britanniques en Allemagne. En 1762, les subsides à la Prusse ne furent pas reconduits. Frédéric, continua son combat à l'est, fulminant contre la perfidie britannique⁸.

Après la fin de l'alliance prussienne, le gouvernement britannique n'eut plus d'amis importants sur le continent. D'abord fiers du succès de l'empire et soulagés de ne plus devoir supporter financièrement Frédéric, un grand nombre de politiciens britanniques saluèrent cette liberté qu'une absence d'engagement européen semblait leur procurer. En 1764, un soutien du gouvernement de Grenville écrivit son espoir que la Grande-Bretagne « ne jouerait plus au Don Quichotte de l'Europe », en prenant part aux combats des autres⁹. Mais bien vite, il devint évident que l'isolement britannique était moins voulu qu'inéluctablement subi. Pitt l'Aîné, largement considéré comme l'architecte de la victoire de la guerre de Sept Ans, critiqua l'abandon de Frédéric, et quand il revint aux affaires en 1766, chercha à renouer une alliance continentale. Frédéric hors course, Catherine la Grande de Russie fut courtisée. Un traité commercial fut obtenu, mais aucun engagement militaire en cas de nouvelle

7 Peter D. G. Thomas (éd.), « The Parliamentary Diaries of Nathaniel Ryder, 1764-1767 », *Camden Miscellany*, 23, Transactions of the Royal Historical Society, 4th series, vii, London, 1969, p. 234.

8 Sur l'alliance anglo-prussienne et son effondrement, voir Karl W. Schweizer, *Frederick the Great, William Pitt and Lord Bute: Anglo-Prussian Relations, 1756-1763*, New York, Garland Publishing, 1991.

9 *Hampshire Record Office, Malmesbury Papers*, 9M73/G1240/26.

guerre en Europe. En 1772, Lord Rochford, un des secrétaires d'État de Lord North, se lamentait de ce que « nous n'avons pas une seule puissance amie ou alliée dont nous puissions nous enorgueillir »; et il se demandait si, dans de telles circonstances malheureuses, il ne serait pas préférable « d'utiliser tous les moyens pour essayer de renouer avec la cour de Vienne »¹⁰. Autrement dit, si les Britanniques manquaient d'alliés, ce n'était pas faute d'avoir essayé d'en trouver. Les ministres britanniques de plus en plus obnubilés par leur incapacité à obtenir un nouveau partenaire continental, furent incapables de reconnaître que la guerre de Sept Ans avait fondamentalement changé les règles du jeu. L'ancien système des alliances mis en place par les gouvernements britanniques, mu par d'énormes sommes d'argent, avait fonctionné parce que les autres nations européennes partageaient les mêmes inquiétudes face à la puissance française. Mais après la guerre de Sept Ans, la menace française paraissait beaucoup moins évidente aux autres puissances européennes. Désormais, le véritable danger semblait être la prédominance britannique. De plus, l'Autriche, la Prusse, et la Russie se tournaient davantage vers l'Europe orientale, région où une alliance britannique semblait bien moins utile¹¹.

Le résultat fut qu'aucune alliance ne vit le jour, malgré beaucoup d'efforts. Nombre de politiciens reconnurent combien cet isolement était gênant. Sans un ami continental pour contraindre le gouvernement français à dépenser beaucoup d'argent dans une armée chargée de neutraliser un adversaire européen, les ressources françaises pouvaient être consacrées à la reconstruction navale, ce qui en fin de compte ne manquerait pas de poser des problèmes à la puissance maritime britannique. Le duc de Newcastle, un membre presque permanent de chaque gouvernement britannique de 1724 à 1762 a été particulièrement clair sur ce sujet dans les années 1740 : « sans la nécessité de consacrer leur argent à construire une armée en prévision d'une guerre terrestre en Europe, les Français seraient capables de rétablir leur marine, ce dont nous ressentirions les effets négatifs par la suite ». « La France », ajouta-t-il par ailleurs « nous surpassera sur la mer, quand elle n'aura rien à craindre de la terre »¹². On peut dire que la prédiction de Newcastle se réalisa en 1778, quand la France entra dans la guerre américaine, sans avoir à se soucier d'une guerre en Europe, ou du moins à partir de 1779, quand les flottes franco-espagnoles furent suffisamment importantes pour défier la supériorité navale britannique.

La suprématie navale britannique fut la dernière conséquence de la guerre de Sept Ans, combinée aux autres éléments déjà mentionnés. Elle conduisit

¹⁰ *The National Archives of the United Kingdom, Granville Papers*, PRO 30/29/3/3, f° 232 et 235.

¹¹ H. M. Scott, *British Foreign Policy*, *op. cit.*, Conclusion.

¹² Cité d'après B. Simms, *Three Victories and a Defeat*, *op. cit.*, p. 355 et 366.

les gouvernements de 1763 à 1778 à se reposer sur l'effet de dissuasion de la Royal Navy pour éviter une nouvelle guerre contre les Bourbons. La marine britannique avait commencé la guerre de Sept Ans d'une manière peu convaincante : l'incapacité de l'amiral Byng à protéger Minorque, en 1756, fit l'effet d'une bombe, et aboutit à son exécution pour sa présumée timidité¹³. Mais en 1759, l'amiral Boscawen battit la flotte française de Toulon au large des côtes portugaises de Lagos, puis ce fut au tour de l'amiral Hawke d'anéantir celle de Brest dans les eaux peu profondes de la baie de Quiberon. La marine française resta par la suite confinée aux ports et les mers furent dominées par les bâtiments de guerre britanniques. L'Espagne se joignit à la guerre trop tard pour faire la différence- les chances d'une coopération navale franco-espagnole offrant un réel défi à la Royal Navy étaient négligeables, la marine française étant déjà battue et démoralisée. Toutes les actions espagnoles exécutées n'ont montré que la vulnérabilité de l'empire espagnol aux attaques britanniques. La Havane, clé des possessions espagnoles des Caraïbes et de l'Amérique centrale, tomba en 1762, suivie de Manille, dans les lointaines Philippines, preuve décisive, si besoin était, de la capacité de la Royal Navy à dominer les mers loin de l'Europe¹⁴.

La marine britannique était donc sortie de la guerre de Sept Ans avec une très grande réputation. Elle avait défait ses ennemis Bourbon et démontré sa capacité de projection des forces aux confins de la planète. Dans ces circonstances il était certainement naturel qu'elle fût considérée comme le principal moyen par lequel l'influence britannique pourrait continuer à s'exercer pendant la période de paix qui s'ensuivit. Cela étant, l'état des finances publiques rendait souhaitable d'éviter une nouvelle guerre. Le nouvel empire avait besoin d'être protégé des menaces possibles des Bourbon et la Grande-Bretagne ne pouvait pas trouver d'alliés en Europe. Il devint plus ou moins inévitable que l'espoir fût placé dans une marine couronnée de succès et hautement respectée, un instrument bien adapté pour dissuader la France ou l'Espagne d'entreprendre une nouvelle guerre.

BILAN DE LA DISSUASION NAVALE

Après avoir établi pourquoi la Royal Navy comptait tant dans la politique étrangère britannique dans les années qui suivirent la guerre de Sept Ans, évaluons la réussite de cette approche. Il est indéniable que la politique d'utilisation de la force navale pour obliger les Bourbon à ne pas se lancer dans

¹³ Nicholas A. M. Rogers, *Crowds, Culture and Politics in Georgian Britain*, Oxford, Oxford University Press, 1998, chap. 2.

¹⁴ Voir Nicholas Tracy, *Manila Ransomed: The British Assault on Manila in the Seven Years' War*, Exeter, University of Exeter Press, 1995.

une nouvelle guerre a très bien fonctionné à plusieurs reprises. La confiance dans la supériorité navale britannique était, on n'en sera pas surpris, particulièrement élevée à la suite de la guerre de Sept Ans, quand le souvenir des victoires de 1759 était toujours présent. En 1764-1765, le ministre Grenville utilisa avec succès la menace de la force britannique pour contraindre et l'Espagne et la France à la retraite après les conflits en Amérique et en Asie¹⁵. La première crise se produisit quand la marine française expulsa les colons britanniques de l'île de Turks, à l'est des Bahamas, en arguant du fait que l'île était territoire espagnol. La seconde tenait au harcèlement des coupeurs de bois britanniques du Honduras, dont les droits avaient été récemment confirmés par le Traité de Paris. Une nouvelle difficulté se fit jour sur les côtes ouest africaines où les positions britanniques sur le fleuve Gambie apparurent menacées par les empiètements français. Des renforts navals furent dépêchés aux Indes Occidentales pour soutenir les réclamations britanniques concernant le retrait espagnol et français du Honduras et de l'île de Turks. Des bâtiments firent également route vers l'Afrique de l'ouest pour contraindre les Français au repli. À chaque fois, la puissance de la marine britannique avait été suffisante pour obliger les Bourbons à céder. L'emploi de la marine au XVIII^e siècle, pour ce que l'on pourrait nommer plus tard « la diplomatie de la canonnière », avait été une pleine réussite. Le gouvernement britannique élaborait le modèle d'une force navale, pivot central de sa politique, pour faire échouer toutes les menaces émanant des gouvernements français et espagnols.

Les mêmes causes eurent les mêmes effets en 1770-1771, quand le ministère North, nouvellement constitué, fit face à un défi lancé par les Bourbons aux îles Falkland dans l'Atlantique sud¹⁶. Un poste français y avait été établi en 1764, et dans les années qui suivirent, faisant fi de la présence française, une expédition britannique tenta également d'en revendiquer la possession. Le gouvernement espagnol persuada les Français d'abandonner leurs réclamations et de permettre aux îles de passer sous l'autorité du gouvernement provincial de Buenos Aires. En 1770, une force fut envoyée pour rejeter les intrus britanniques. Ces derniers déclarèrent l'action espagnole inacceptable et demandèrent des réparations car l'occasion d'une ouverture commerciale sur l'empire espagnol du Pacifique se présentait dans l'Atlantique sud. Les ministres espagnols, comptant sur un soutien français, refusèrent. Le gouvernement britannique ordonna la mobilisation de la flotte, faisant ainsi pression sur les Espagnols, et à travers eux sur les Français. En fin de compte, le duc de Choiseul, l'architecte du réarmement

15 Nicholas Tracy, « The Gunboat Diplomacy of George Grenville, 1764-1765: The Honduran, Turks Island and Gambian Incidents », *Historical Journal*, 17, 1974, p. 711-731.

16 Nicholas Tracy, « The Falkland Islands Crisis of 1770: Use of Naval Force », *English Historical Review*, 90, 1975, p. 40-75.

français, fut lâché et le parti de la paix s'imposa chez les ministres français. Privés du soutien français, les Espagnols se trouvèrent isolés. Une solution s'ensuivit rapidement. Bien que l'épisode ne fût pas une victoire inconditionnelle pour les ministres britanniques et que la question de la souveraineté demeurât en suspens, le rôle de la Royal Navy avait été irréfutable.

Le gouvernement de North allait connaître d'autres succès en utilisant le levier efficace de la puissance maritime en 1772-1773, mais cette fois beaucoup plus près. En avril 1772, la menace de la mobilisation navale britannique obligea le gouvernement danois à autoriser la reine, sœur de George III, à partir en exil à Hanovre, après son emprisonnement suite à un coup d'État. Le nouveau gouvernement danois disposait d'une flotte respectable, mais lorsque la mobilisation navale britannique sembla imminente, il accéda aux demandes du gouvernement de North. À ce moment-là, aucun intérêt vital britannique n'était en jeu, sauf l'honneur du roi et de la famille royale¹⁷. Mais la Baltique était une zone d'intérêts considérables, pour les Britanniques en particulier, parce qu'elle était à l'origine de la plupart des approvisionnements navals – le bois, le goudron, le chanvre, etc., – qui permettaient à la flotte britannique d'exister. Quand, en 1772, le roi de Suède profrançais renforça son autorité par un coup d'État, les ministres britanniques craignirent que les Suédois, enhardis par leurs nouveaux rapports avec les Français, ne se hasardent dans une guerre avec leur rival de longue date, la Russie. En octobre, le gouvernement britannique fit donc savoir que si une flotte française était envoyée en Baltique, une escadre britannique y serait également. De plus, si les Français pensaient faire pression sur les Russes en Méditerranée plus qu'en Baltique et commençaient à préparer la flotte de Toulon, les Britanniques répondraient en mobilisant leur propre marine¹⁸. Quand, en avril 1773, le gouvernement français montra clairement sa détermination d'armer une escadre à Toulon, les Britanniques se décidèrent à envoyer 15 bâtiments de ligne et frégates de soutien¹⁹. Après une phase de tensions et d'intimidations, la flotte française resta à Toulon et le conflit fut évité. On peut largement penser que la force navale britannique avait encore une fois contraint les Français à céder.

Ces succès, du point de vue britannique, ne doivent pas occulter des erreurs certaines. La plus notable, du moins jusqu'à l'intervention des Français dans la guerre américaine a été l'incapacité des gouvernements britanniques à prévenir

17 H. M. Scott, *British Foreign Policy, op. cit.*, p. 171-177 ; Grayson M. Ditchfield, *George III: An Essay in Monarchy*, London, Palgrave Macmillan, 2002, p. 26-27 ; Stella Tillyard, *A Royal Affair: George III and His Troublesome Siblings*, London, Chatto & Windus, 2006, chap. 3-5.

18 *The National Archives of the United Kingdom, Granville Papers*, PRO 30/29/1, cabinet minutes, 7 octobre 1772.

19 *Warwickshire Record Office, Feilding of Newnham Paddox Papers*, CR 2017/C243, p. 364-365.

l'annexion de la Corse en 1768-1769²⁰. Les ministres britanniques, embarrassés par leurs problèmes internes et d'empire, ne prirent aucune mesure pour empêcher les opérations militaires françaises. Il n'y eut pas de mobilisation de la flotte de la même façon que ce qui s'était passé pour les crises diplomatiques précédentes, ni pour les suivantes. La possibilité d'une intervention de la Royal Navy ne fut pas suffisante pour contraindre le gouvernement français à renoncer. Comme cette menace n'apparaissait pas crédible, les Français n'en tinrent pas compte. En Grande-Bretagne, le gouvernement était attaqué pour sa faiblesse à défendre les Corses, largement considérés comme le petit David combattant le puissant Goliath français, et les dangers de l'expansion des Bourbons devinrent encore une fois un problème de politique britannique²¹.

N. A. M. Rodger, l'historien naval britannique, explique que le contraste entre l'erreur corse et les succès de 1764-1765 et 1770-1773 tient aux différents ministres en poste²². Grenville et North apparaissent à ses yeux déterminés et résolus, tandis que le duc de Grafton, premier ministre au moment de l'annexion corse, est dépeint comme un personnage de moindre caractère. Rodger a sans doute raison, mais son travail suggère aussi que la marine n'était plus aussi forte à ce moment-là qu'elle n'avait été auparavant. Les dépenses pour la marine restent élevées sous l'administration Grenville – 2,9 millions de £ en 1765, dernière année de son ministère. Mais elles diminuèrent de façon significative par la suite, seulement une moyenne de 1,7 millions de £ entre 1766 et 1769, avant une hausse sous North avec une moyenne de 2,3 millions de £ entre 1770 et 1774²³. Cependant, s'en tenir aux premiers ministres n'est pas suffisant. Grenville, bien que lui-même ancien premier Lord de l'Amirauté, voulait imposer des économies à la marine comme partout ailleurs. Son propre premier Lord, le comte d'Egmont, l'en empêcha avec habileté. Le comte de Sandwich, premier Lord sous North, était partisan d'une politique évitant à la marine les restrictions, et put également persuader le parlement de soutenir les dépenses élevées de temps de paix. North était aussi parcimonieux que Grenville, donc ces résultats peuvent être imputés à Sandwich et au premier ministre. Mais le premier Lord exerçant entre Egmont et Sandwich ne fut pas aussi adroit politiquement. Sir Edward Hawke, le vainqueur des Cardinaux, était meilleur marin qu'administrateur. Il était consciencieux,

20 [Anonyme], *A Letter to the Right Honourable the Earl of Shelburne, on the Fatal Consequences of Suffering the French to Invade Corsica, and Possess the Sovereignty of the Mediterranean Seas*, [London, 1768] ; [John Almon], *The Political Register*, iii, 1768, p. 218, p. 271, p. 330 ; Edward Burnaby Greene, *Corsica, an Ode*, London, J. Ridley, 1768 ; *Lloyd's Evening Post, and British Chronicle*, 20-22 février 1769.

21 Geoffrey W. Rice, « Deceit and Distraction: Britain, France, and the Corsican Crisis of 1768 », *International History Review*, 28, 2006, p. 287-315.

22 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 328-329.

23 *Ibid.*, p. 644.

mais n'avait pas l'expérience politique d'Egmont et de Sandwich. Il ne put soutenir un projet de chantiers navals, et fut incapable d'obtenir le niveau de financement atteint par son prédécesseur ou son successeur²⁴.

On ne peut attribuer les succès ou les échecs seulement à l'action ou l'inaction des gouvernements britanniques. Une vision globale s'impose ; il faut prendre en compte les réactions des puissances Bourbon. La crise des Falklands (Malouines) se termina bien du point de vue britannique, pas seulement parce que la puissance navale britannique s'était montrée prête au combat, mais aussi parce qu'elle suscita une lutte au sein du gouvernement français. Si Choiseul avait gagné cette lutte, et que le gouvernement français avait continué de soutenir les Espagnols, il est fort possible que ce fût le gouvernement britannique qui aurait été obligé de battre en retraite. Les successeurs de Choiseul étaient beaucoup plus enclins à éviter la guerre avec la Grande-Bretagne et peut-être que le ministère de Lord North a eu de la chance de traiter avec le duc d'Aiguillon, favorable à un rapprochement au moment du déclenchement des crises de Baltique et de Méditerranée en 1772-1773²⁵.

36

De même, le gouvernement de North ne connaissait pas la composition du ministère français désormais déterminé, depuis 1776, à profiter de la guerre américaine. Quand les troubles commencèrent dans les colonies, North et ses ministres redoutaient une intervention française. L'éventualité de mater la rébellion américaine rien que par une force navale, était en partie exclue, même si elle ne fut probablement jamais vraiment débattue. La crainte était de provoquer le gouvernement français, inquiet pour ses îles, par une mobilisation navale générale. Mais à ce moment-là, le parti pacifiste avait une grande influence à Paris, et une intervention directe française pour aider les Américains était peu vraisemblable. Un changement important ministériel se produisit en 1776. Le comte de Vergennes, successeur de Choiseul, voulait soutenir la rébellion américaine pour affaiblir la puissance britannique. Turgot, contrôleur général des finances, pensait qu'une nouvelle guerre contre la Grande-Bretagne serait une catastrophe, au vu de l'état des finances publiques. Il pensait qu'il valait mieux se concentrer sur les réformes internes. En fin de compte, Louis XVI donna raison à Vergennes, accordant une aide financière aux Américains en mai. Alors que l'on essayait de garder le secret sur ce soutien, Turgot comprit que sa position avait été sapée. Il démissionna peu de temps après, laissant le champ libre à Vergennes pour préparer la guerre, sans se soucier des préoccupations financières de Turgot²⁶.

24 *Ibid.*, p. 368-369.

25 Jonathan R. Dull, *A Diplomatic History of the American Revolution*, New Haven, Yale University Press, 1985, chap. 4.

26 H. M. Scott, *British Foreign Policy, op. cit.*, p. 233-235.

Vergennes reconnut que la marine française était toujours loin derrière celle des Britanniques par le nombre de bâtiments de ligne. Il espérait toujours entraîner les Espagnols dans le conflit, ce qui aurait certainement réellement menacé la suprématie navale britannique. Il n'avait donc aucune envie de rentrer dans la guerre trop tôt, tout en ne voulant pas laisser passer l'opportunité offerte par la rébellion américaine. Il essaya, du moins dans un premier temps d'éviter les dissensions avec le gouvernement britannique qui mèneraient à un conflit armé. Le succès apparent de North pour éviter une intervention française en 1776 et 1777 refléta la détermination de Vergennes à éviter la guerre jusqu'à ce que le gouvernement français puisse atteindre ses objectifs. L'utilisation par les corsaires américains de ports français était un point d'achoppement évident et risquait d'envenimer les choses. Pour apaiser les Britanniques, Vergennes alla même jusqu'à faire emprisonner le capitaine et l'équipage d'un vaisseau américain opérant à partir de Dunkerque²⁷.

L'ultime erreur de la politique britannique de dissuasion navale se produisit au printemps 1778. La signature des traités franco-américains en février rendit la guerre inévitable entre la Grande-Bretagne et la France. N'ayant pas obtenu l'alliance des Espagnols, le gouvernement français décida quand même d'intervenir. La nouvelle de la victoire américaine à Saratoga encouragea Vergennes à accélérer ses plans pour entrer en guerre. La supériorité navale britannique ne le dissuada pas de lancer un énorme pari. En avril, l'amiral d'Estaing et la flotte de Toulon furent envoyés de l'autre côté de l'Atlantique avec pour mission de poursuivre l'amiral Howe et de mettre hors de combat l'armée britannique de New York. D'Estaing échoua et l'intervention navale française ne fut décisive qu'à Yorktown, plus de trois années plus tard. Mais le vrai perdant de 1778 fut le gouvernement britannique qui vit s'effondrer sa politique de dissuasion navale. Il devait désormais mener une guerre beaucoup plus compliquée, dans une situation qui s'aggraverait encore avec l'intervention des Espagnols, à l'été 1779, puis l'arrivée des Néerlandais, à la fin de 1780. Une révolte coloniale devenait un conflit global, et les Britanniques se trouvaient eux-mêmes sérieusement débordés. La Royal Navy, dont la force de dissuasion avait agi si longtemps pour éviter une guerre de revanche des puissances Bourbon, se trouvait maintenant en difficulté dans ses propres eaux. La bataille navale au large d'Ouessant fut décisive, et de l'avis des Britanniques, les vaisseaux français s'étaient bien battus²⁸. L'année suivante, la flotte franco-espagnole dominait la Manche, et semblait capable de débarquer des troupes en Cornouaille ou dans le Devon. Il est probable que seule la maladie ait empêché le débarquement depuis

27 J. R. Dull, *Diplomatic History*, op. cit., p. 84-85.

28 *National Archives of Scotland, Logan Home of Edrom Muniments*, GD 1/384/6/32.

les bâtiments alliés. Alors que la réputation de la Royal Navy avait été un peu rétablie par l'amiral Rodney, suite à la grande victoire de Saintes en avril 1782, il n'est pas douteux que l'image invincible issue de la guerre de Sept Ans ait été écornée.

38

La politique suivie depuis 1763 mena à l'échec en 1778 : la dissuasion navale n'était pas suffisante pour empêcher un nouveau conflit entre la Grande-Bretagne et les puissances Bourbon. Une fois qu'il fut clairement établi que cette politique avait échoué, il devint naturel de trouver une autre solution. Même pendant la suite de la guerre américaine, la faiblesse de ne pas avoir d'alliés européens fut reconnue. Des tentatives de rapprochement eurent lieu avec les Prussiens et les Russes. En 1781, on offrit même à Catherine La Grande Minorque pour prix de son entrée dans la guerre du côté britannique²⁹. À la fin du conflit, la défaite britannique conduisit à une sorte d'autocritique. L'une des principales conclusions, dans la presse aussi bien que dans le monde politique, fut la nécessité d'établir des alliances sur le continent. Certes des commentateurs se firent encore les chantres de l'idée discréditée selon laquelle la Grande-Bretagne pouvait se débrouiller seule, et devrait éviter les compromis et les complications impliqués par les engagements européens. Mais bien davantage appelaient à une alliance pour libérer la Grande-Bretagne de l'humiliation de l'isolement. La vraie question était de savoir avec qui la Grande-Bretagne devait s'allier : la Russie, ou la Prusse ou même l'Autriche³⁰ ? Souhaiter et concrétiser une nouvelle relation continentale sont deux choses différentes. Les États qui furent approchés ne saisirent pas l'intérêt immédiat d'une alliance avec la Grande-Bretagne. Dans l'impossibilité de persuader le gouvernement autrichien de s'allier à son pays, le ministre britannique à Vienne en fut réduit à une colère rentrée. En 1785, il tempêtait encore contre « la partialité aveugle et obstinée de cette cour, favorable à la politique française »³¹. Le gouvernement britannique ne put nouer d'amitié sur le continent avec la république néerlandaise et la Russie qu'à partir de la crise néerlandaise de 1787-1788. L'engouement pour l'empire, l'isolement européen et la confiance dans la puissance navale, autrement dit ce que nous appellerions *Blue Water Policy*, tout cela était terminé – du moins pour un temps.

Traduction : Isabelle Moysan-Dutrieux

²⁹ H. M. Scott, *British Foreign Policy, op. cit.*, p. 315.

³⁰ John Lansing, « The Present State of Europe Considered », *General Advertiser*, 26 novembre 1785 ; *letter from « Julius »*, *Public Advertiser*, 25 février 1786 ; *Morning Chronicle, and London Advertiser*, 31 janvier 1786.

³¹ *British Library, Leeds Papers, Egerton, MS 3501, f° 88.*

LES MISSIONS DE LA MARINE FRANÇAISE

Philippe Bonnichon

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

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

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

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

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

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

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

écrit Scipion de Castries, le jeune cousin du ministre.

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

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

MISSIONS DE FORMATION ET D'ENTRAÎNEMENT DES FORCES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

42

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

44

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

témoigne Scipion de Castries¹¹.

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

LES MISSIONS EN TOUS TEMPS, DE PAIX COMME DE GUERRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

46

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

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

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

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

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

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

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

LES MISSIONS DE COMBAT

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

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

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

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

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

48

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50

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

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

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

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

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

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

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

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

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

52

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

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

CHOISEUL, SAUVEUR ET RECONSTRUCTEUR DE LA MARINE FRANÇAISE

Jonathan R. Dull

Parler de la sauvegarde et de la renaissance de la marine française est, pour moi, en tant qu'américain, un travail qui me tient à cœur¹. Sans la marine française, les États-Unis d'Amérique n'auraient pas vécu longtemps. Leur guerre pour l'indépendance aurait échoué et il aurait fallu beaucoup d'années aux Américains avant de retrouver une telle occasion. La participation réussie de la marine française à la guerre est fortement liée aux événements qui se sont déroulés entre 1761 et 1766, années durant lesquelles le duc de Choiseul était Secrétaire d'État de la Marine. Sans ce que réussirent à faire Choiseul et son roi, Louis XV, il est peu probable que la France serait intervenue dans la révolution américaine et avec un tel succès. Choiseul était véritablement un des grands leaders français du XVIII^e siècle. La nature de ce qu'il fit a été souvent méconnue. Ses plus grandes réussites ne furent pas individuelles mais en collaboration avec le plus mal jugé des rois de France : Louis XV. Choiseul et lui formèrent une équipe hors normes mais très efficace. Leurs personnalités différaient beaucoup mais ils partageaient les mêmes objectifs et quelques valeurs communes. Louis avait bon cœur, était sentimental et sensible. L'abbé de Bernis, le prédécesseur de Choiseul en tant que secrétaire d'État des Affaires étrangères, écrivait du roi qu'il était le meilleur des maîtres au monde, mais qu'il ignorait comment exercer le pouvoir². Choiseul était froid, manipulateur et téméraire, mais il maîtrisait à merveille l'usage du pouvoir. Les deux hommes avaient cependant aussi beaucoup en commun. Chacun faisait preuve d'une grande intelligence et était entièrement dévoué à la grandeur de la France. Aux dires de Choiseul, le roi fit preuve par moment d'autant de courage et de ténacité que lui. Chacun avait ses défauts, mais ensemble ils étaient capables de faire face à des adversaires aussi dangereux que William Pitt.

- 1 Pour l'essentiel, ma communication repose sur mes deux livres, *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975 et *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln Nebr./London, University of Nebraska Press, 2005. Ce dernier a été traduit en français sous le titre *La Guerre de Sept Ans : Histoire navale, politique et diplomatique*, Bécherel, Les Perséides, 2009.
- 2 Frédéric Masson (éd.), *Mémoires et lettres de François-Joachim de Pierre, Cardinal de Bernis (1715-1758)*, Paris, E. Plon, 1878, 2 vol., t. 2, p. 198, p. 216-217.

Avant de parler plus en avant des réussites de Choiseul, j'aimerais cependant évoquer ses échecs. Son échec le plus retentissant fut en tant que stratège naval. Tout comme Napoléon, un autre grand soldat, il ne parvint pas à cerner les complexités de la guerre navale. En tant que premier ministre officieux durant la guerre de Sept Ans, Choiseul fut responsable des plans des campagnes menées entre 1759 et 1762. Ils avaient pour objectif l'invasion des îles britanniques. La première tentative se solda par la tragédie des Cardinaux, et la seconde tourna à la farce quand les flottes françaises et espagnoles furent trop effrayées pour sortir du port. Ces plans ressemblaient à ceux sans cesse modifiés de Napoléon entre 1803 et 1805. Ils étaient tout aussi irréalistes et dépendaient trop d'alliés peu fiables. Il y a encore d'autres similarités. Tout comme Napoléon, Choiseul tomba amoureux des prames, un navire de guerre à fond plat que nous pourrions qualifier aujourd'hui de navire de combat côtier. Choiseul et Napoléon espéraient tous deux que les prames seraient en mesure de transporter ou d'escorter des troupes à travers la Manche, ignorant la profondeur de celle-ci, ce qui eût rendu les prames très vulnérables face à des vaisseaux. On trouva pourtant le moyen d'utiliser les prames de Choiseul, pour le transport de bois.

D'autres initiatives stratégiques de Choiseul furent également sans résultat. En 1762, la France s'empara de Terre-Neuve qui fut rapidement reprise par les Britanniques. L'escadre que Choiseul envoya cette même année pour sauver la Martinique arriva trop tard. Son plan le plus spectaculaire était de prendre Rio de Janeiro, mais la guerre s'acheva avant que la flotte ne quittât le port. En tant que stratège naval, Choiseul était très inférieur à ces brillants secrétaires d'État à la Marine que furent Jean-Baptiste de Machault, Gabriel de Sartine et le marquis de Castries.

Même après la fin de la guerre en 1763, Choiseul continua d'échafauder des plans grandioses. Il espérait que la France et l'Espagne reconstruiraient rapidement leur flottes afin d'attaquer la Grande Bretagne. Cela demeura financièrement hors de portée des deux cours. De plus, la menace russe envers les alliés de la France en Europe orientale s'accrut tellement qu'en 1766 Choiseul échangea son poste de secrétaire d'État à la Marine pour celui des Affaires Étrangères, son habile cousin, Choiseul Praslin prenant alors sa suite à la Marine (et aux Colonies). Louis XV, de son côté était trop occupé par les problèmes internes de la monarchie française pour envisager une autre guerre. Il disgracia Choiseul, en 1770, quand il soupçonna celui-ci d'intelligence avec l'Espagne lors de la crise des îles Malouines (Falklands), une crise qui faillit mener à une guerre désastreuse.

Choiseul était aussi téméraire comme diplomate que comme secrétaire d'État à la Marine. En 1767, il encouragea les Ottomans à attaquer les Russes. Cela conduisit

inexorablement à une défaite diplomatique française : le premier partage de la Pologne. À nouveau, les échecs de Choiseul sont semblables à ceux de Napoléon. Des hommes de grandes visions, d'énergie et de ténacité mais qui ne sont pas parvenus à se rendre compte des limites du pouvoir et de l'influence de la France.

LES RÉUSSITES

Bien que Choiseul ait essayé des échecs, il a aussi connu beaucoup de réussites. Regardons tout d'abord son bilan en tant que Secrétaire d'État à la Marine (et aux Colonies). Un de ses succès les plus fameux survint peu après sa nomination, à la fin de l'année 1761. Plus tôt dans cette même année il avait participé aux pourparlers de paix infructueux avec les Britanniques, dont je reparlerai plus tard. Afin de rejeter sur les Britanniques la responsabilité de cet échec, il publia l'historique des négociations, ce qui était assez semblable à ce qu'avait fait Louis XIV lorsque les pourparlers de paix eurent échoué en 1709. La campagne de communication de Choiseul fut un grand succès. Même Voltaire, anglophile convaincu, était indigné par l'attitude des Britanniques. Choiseul profita de l'opinion publique pour convaincre les États de Languedoc de se montrer assez généreux pour financer la construction d'un navire de ligne, le célèbre *Le Languedoc*, qui, en 1778, servit aux Amériques de vaisseau amiral au comte d'Estaing. Précisons que Choiseul avait fourni secrètement une bonne partie de cette somme.

D'autres institutions et même quelques particuliers lui emboîtèrent le pas, si bien qu'on put lever assez de fonds pour bâtir 17 navires de ligne. À cause de la pénurie de bois dans les chantiers navals, la plupart des commandes furent retardées. Choiseul fut cependant capable d'emprunter des fonds pour aider à financer la campagne de 1762. Seulement 2 navires de ligne furent mis à l'eau avant la fin de la guerre. Le restant constitua le cœur du programme de reconstruction d'après guerre de Choiseul. Malheureusement, quand le dernier navire fut lancé en 1766, il ne resta plus d'argent dans les caisses royales pour continuer les constructions. Pendant ce temps, la marine espagnole n'avait eu le temps de construire que 8 navires de ligne. De ce fait, les plans concernant une nouvelle guerre contre la Grande-Bretagne durent être remis à plus tard. Ces nouveaux navires constituaient cependant un atout majeur en réserve. Durant la guerre d'Indépendance américaine, 11 navires entrèrent en service, soit un pourcentage significatif compte tenu du peu de temps séparant les deux guerres.

Dans ses préparatifs pour la guerre à venir, Choiseul pensa à renforcer les défenses des colonies françaises restantes. Il essaya également d'établir une nouvelle colonie le long de la rivière Kourou en Guyane, sur la côte Nord de l'Amérique du Sud. Il espérait que cela remplacerait le Canada comme source d'approvisionnement en nourriture pour les Antilles françaises. Mais la plupart

des 14 000 colons moururent de maladie et la colonie fut abandonnée³. Il fut cependant plus chanceux en encourageant les colons américains à conserver des liens commerciaux avec les Îles françaises, tout comme il l'avait fait de façon discrète lors de la guerre de Sept Ans⁴.

Cela eut indirectement l'avantage de brouiller les Américains avec le gouvernement Britannique, qui considérait un tel commerce comme de la contrebande. Choiseul réorganisa aussi les milices des îles, milices qui se trouvèrent utiles ; durant la Révolution américaine, puisque des unités coloniales composées de blancs et de noirs libres servirent en Amérique du Nord.

56

La plus grande contribution de Choiseul durant l'entre-deux-guerres fut ses encouragements au commerce entre la métropole et les Antilles. Il augmenta le nombre de ports en France capables d'y participer et établit un port franc sur l'île de Sainte Lucie. Peu après son départ du Secrétariat d'État de la Marine (et aux Colonies), un autre port franc fut établi dans la colonie de Saint-Domingue. Il en résulta l'augmentation en volume du commerce. Les importations annuelles françaises depuis les Antilles entre 1764 et 1776 furent de 50 % plus élevées qu'entre 1749 et 1755. Le Havre en a particulièrement bénéficié, rejoignant Bordeaux, Nantes et Marseille au rang des plus grands ports⁵. La Marine en tira aussi un bénéfice puisque la route commerciale des Antilles permit d'entraîner ses matelots. Leur nombre croissant permettant à la marine de gagner en importance, il devint possible d'armer jusqu'à 73 navires de ligne au début de l'année 1782. Durant la guerre précédente, on n'avait pas pu en armer 50 (la Royal Navy culmina à 110 vaisseaux durant la guerre de Sept Ans puis à 100 durant la guerre américaine). Un rapport français du début de l'année 1778 faisait remarquer que ce n'était pas par le nombre de navires de ligne que les Britanniques mesuraient leur force navale, mais au nombre de leurs marins. Toutes les marines du XVIII^e siècle étaient limitées par le nombre de leurs marins. Les majestueux navires de la marine espagnole dans les années 1790, par exemple, étaient pratiquement d'un usage fort réduit car il n'y avait pas assez de marins pour les manoeuvrer efficacement⁶. Jamais, depuis près d'un

3 Pierre-Henri Boulle, *The French Colonies and the Reform of Their Administration during and following the Seven Years' War*, Ph.D. dissertation, Berkeley, University of California, 1969, p. 625-636.

4 Voir Richard Pares, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1956 et Thomas Truxes, *Defying Empire: Trading with the Enemy in Colonial New York*, New Haven/London, Yale University Press, 2008.

5 P.-H. Boulle, *The French Colonies and the Reform of Their Administration during and following the Seven Years' War*, op. cit., p. 237-238, 252, 299-300, 311.

6 Jonathan R. Dull, *The Age of the Ship of the Line*, Lincoln Nebr./London, University of Nebraska Press, 2009, p. 144-148.

siècle, le nombre de marins de la marine française ne s'était autant approché de celui de la Navy que durant la guerre d'Indépendance américaine.

Choiseul améliora également l'efficacité de l'administration navale. En 1768 il publia un Ordonnance de Marine. Parmi toutes choses, il clarifia les relations entre les Commandants de la Marine dans les arsenaux et les Intendants de ces mêmes ports. Cela réduisit la rivalité entre « officiers d'épée » et « officiers de plume » qui minait depuis trop longtemps la marine française.

Les ordonnances dues à Choiseul étaient encore largement en application lors de la guerre d'Indépendance américaine. Celle-ci est connue pour ses grands amiraux français tels que Suffren et la Motte-Picquet, mais ce fut également une période qui connut de grands administrateurs navals. Parmi lesquels le Chevalier de Fleurieu, brillant directeur des ports et arsenaux et futur secrétaire d'État à la Marine, le comte d'Hector, Commandant du port de Brest qui équipa la plupart des grandes flottes de la guerre, et Antoine-Jean-Marie Thévenard, un autre futur secrétaire d'État à la Marine. En tant que Commandant de port à Lorient, Thévenard eut à gérer les revendications contradictoires entre Pierre Landais et John Paul Jones à propos du commandement de la frégate américaine *Alliance* et il fallut que son « bon ami » Jones l'empêchât d'ouvrir le feu sur elle quand elle quitta finalement le port⁷.

Les réussites de Choiseul en tant que secrétaire d'État de la Marine (et aux Colonies) étaient liées entre elles. Leur valeur fut prouvée, en 1778, lorsque la flotte française affronta à armes égales la flotte britannique au large de l'île d'Ouessant. Cette bataille compta beaucoup pour la confiance de la marine en elle-même. Ce fut le résultat de la production de bons navires, d'équipages désormais au complet, et d'une base portuaire comme Brest. Le duc de Choiseul aida à préparer le terrain sur tous ces points.

La plus grande contribution de Choiseul à la marine, fut cependant, son rôle dans le traité de Paris de 1763 qui conclut la guerre de Sept Ans. Bien que la France perdit le Canada et la Louisiane, elle conserva les moyens de reconstruire sa marine, ainsi que le fit remarquer amèrement William Pitt. C'était Choiseul qui négocia le traité, mais la stratégie qui permit de réussir ces négociations était antérieure à son entrée au conseil d'État (l'équivalent français du British Inner Cabinet). Choiseul facilita la mise en place de la stratégie qui émanait du roi Louis XV. Pour la comprendre, il nous faut revenir aux origines et à la nature de la guerre de Sept Ans.

7 Leonard W. Labaree *et al.* (éd.), *The Papers of Benjamin Franklin*, 40 vol. parus à ce jour, New Haven/London, Yale University Press, 1959, t. 32, p. 519-521, 523-524, 539, 545, 565-567, 580 ; t. 33, p. 30, 416.

Ce fut une guerre que Louis n'avait pas souhaitée, mais qu'il contribua à permettre, non pas par agressivité mais par faiblesse. Durant la période précédant la guerre, il était son propre premier ministre. Il échoua, cependant, à imposer l'ordre et la discipline au sein de son propre gouvernement. Après la fin de la guerre de Succession d'Autriche, en 1748, différentes factions du gouvernement poursuivirent des politiques opposées. Le secrétaire d'État des Affaires étrangères considérait que la Russie représentait le plus grand danger pour les intérêts français et cherchait à améliorer les relations avec la Grande-Bretagne. Pendant ce temps, le secrétaire d'État à la Marine (et aux Colonies) suivait l'avis des gouverneurs généraux au Québec qui redoutaient les plans britanniques concernant la région reliant le Canada à la Louisiane. Le secrétaire d'État de la Marine Antoine-Louis Rouillé accepta de construire une série de Forts au Sud du lac Érie afin de contrôler cette zone la région, ce qui excita l'intérêt des Britanniques et des colons américains et mena à la confrontation entre les Canadiens et les troupes de Virginie de George Washington. Durant la crise diplomatique qui s'en suivit, des Britanniques expansionnistes comme le duc de Cumberland et le comte d'Halifax furent capables de saboter les négociations avec la France.

Ni Rouillé, ni le premier ministre Newcastle ne souhaitaient la guerre, mais aucun ne put faire les concessions nécessaires pour l'éviter. Louis XV, incapable d'imposer sa volonté face à la crise, ne parvint pas davantage à se rendre maître de la situation. De cet échec sortit une guerre faite pour sauver une colonie qui était économiquement improductive et presque indéfendable. Le Canada produisait à peine assez de nourriture pour se nourrir et il se trouva livré à lui-même avec une armée pas assez grande pour le défendre. La marine française, de plus, n'était pas préparée à la guerre. La France ne pouvait donc pas compter pouvoir approvisionner durablement le Canada par mer. Au mieux la marine française pouvait-elle gagner du temps afin de conquérir quelque part ailleurs des territoires qui serviraient de monnaie d'échange pour récupérer ceux perdus en Amérique du Nord. La France recouvra ainsi Louisbourg, en 1748, en rétrocédant les Pays-Bas autrichiens (la Belgique d'aujourd'hui) à l'Autriche, alliée de la Grande-Bretagne. Il aurait fallu trouver quelque chose de similaire pour sauver les frontières canadiennes, déjà menacées par une armée régulière britannique.

La décision revenait à Louis. Il avait trois options. La première était d'ordonner une attaque sur une possession britannique en Méditerranée, l'île de Minorque pourvue d'un port magnifique. Sa chute aurait pu mener les Britanniques à faire la paix, empêchant ainsi la guerre de s'étendre à l'Europe continentale. Louis décida de tenter le coup. Au début de 1756, la marine française escorta une force

de débarquement qui prit les Britanniques par surprise. Elle chassa ensuite une escadre britannique qui tentait de secourir la garnison du fort Saint-Philippe, l'énorme forteresse surplombant le port. Si celle-ci fut prise ultérieurement, malheureusement cela ne força pas les Britanniques à négocier la paix. Au lieu de cela, ils désignèrent un bouc-émissaire : l'amiral John Byng, commandant de l'escadre tenue en échec, ils l'exécutèrent et continuèrent la guerre.

Désormais, Louis n'avait plus que deux options. L'une d'entre elle était de répéter la stratégie de la guerre précédente. Si la France se rendait de nouveau maîtresse des Pays-Bas autrichiens, la Grande Bretagne, considérant cet espace comme vital à sa sécurité, serait alors une fois de plus obligée d'abandonner ses conquêtes en Amérique du Nord. Malheureusement le Maréchal de Saxe, qui avait été le grand commandant français aux Pays-Bas, n'était plus de ce monde. De plus, les Autrichiens faisaient désormais savoir qu'ils souhaitaient coopérer avec la France. Louis choisit donc la troisième option, celle d'attaquer l'Électorat de Hanovre, la principauté en Allemagne du Nord gouvernée par le roi George II d'Angleterre. La France avait besoin d'un accord avec l'Autriche avant de lancer l'attaque car la route d'invasion pour l'Allemagne était proche des Pays Bas autrichiens. En définitive, la France et l'Autriche s'allièrent une fois que la France eut accepté d'aider l'Autriche à reprendre Silésie, province que la Prusse lui avait prise lors de la guerre précédente.

La stratégie française fut presque couronnée de succès en 1757. Lors d'une brillante campagne, la marine française protégea Louisbourg de l'attaque d'une grande flotte et d'une armée britanniques. Pendant ce temps, en Europe, les Français capturèrent Hanovre, alors que les Autrichiens s'emparaient de Breslau (Wrocław aujourd'hui), la capitale de Silésie. Au dernier moment, malgré tout, le roi Frédéric II de Prusse écrasa l'armée autrichienne lors de la bataille de Leuthen et reprit Breslau qui se trouvait toute proche. Peu après, l'armée française trop loin de ses bases, dut évacuer le Hanovre.

DE L'IMPASSE À LA DÉFAITE

La guerre s'installa dans une coûteuse impasse. L'abbé de Bernis, qui remplaça Rouillé aux Affaires étrangères, perdit courage et poussa le roi à conclure la paix. Finalement Louis se retourna contre Bernis. À la fin 1758, il le remplaça par Choiseul, qui était ambassadeur de France à Vienne. Choiseul devint rapidement le conseiller du roi le plus influent, un premier ministre sans le titre. Il continua la guerre en Allemagne. En 1759 une armée française fit mouvement vers la frontière du Hanovre mais fut battue et contrainte à la retraite. Choiseul plaça son plus grand espoir dans une victoire rapide qui serait obtenue en envahissant la Grande Bretagne, de préférence avec l'aide de la Suède et de la

Russie. Lorsque celles-ci refusèrent, il continua sans eux, modifiant sans cesse ses plans, reléguant le Secrétaire d'État à la Marine, Nicolas-René Berryer, à un rôle secondaire. Cette campagne s'acheva par la cuisante défaite des Cardinaux.

Louis eut à supporter pire que des défaites terrestres et navales. L'état des finances du royaume était si désastreux qu'il dut suspendre le paiement de ses dettes. Comble de l'infortune pour le roi, sa fille aînée adorée contracta la variole et mourut. Face à ces désastres à la fois publics et privés Louis XV réagit avec grand courage, à l'image de son arrière grand père le roi Louis XIV un demi-siècle plus tôt.

60 Il confirma son engagement dans la guerre en Allemagne qui représentait la dernière chance de la France. Québec était capturé et Montréal condamné. C'était le secrétaire d'État William Pitt qui donnait le ton dans le gouvernement Britannique, et son ambition était grandissante. En 1760, il souhaitait non seulement conserver le Canada, mais encore exclure de façon permanente la France du Saint-Laurent et des pêcheries de Terre-Neuve. Privés de cette zone d'entraînement vitale pour ses marins, la marine française s'en trouverait affaiblie de façon permanente, et ce, même si toutes les Antilles se trouvaient rétrocédées à la France lors du traité de paix.

L'avenir de la puissance navale française étant en jeu, tout fut subordonné à la guerre en Allemagne, y compris les opérations en cours sur mer. Heureusement pour la France elle trouva en Berryer quelqu'un de prêt à sacrifier sa réputation pour sauver l'avenir de sa marine. Louis-Antoine de Bougainville, le brillant subordonné de Montcalm, avait déjà rendu hommage à l'intégrité de Berryer à sa force et à sa bonté. Berryer fit maintenant tout son possible pour retrancher dans le budget de la marine au profit de l'armée de terre. Il vendit des fournitures issues des chantiers navals et loua des navires de ligne pour la course. Graduellement la situation en Allemagne s'améliorait. Un nouveau commandant compétent, le duc de Broglie, captura Cassel, la capitale du principal allié germanique du Hanovre, la principauté de Hesse. Un autre général, le marquis de Castries, remporta une victoire majeure le long du Rhin, principalement grâce à un brillant colonel nommé Rochambeau ; une gloire plus grande les attendra lors de la guerre suivante.

NÉGOCIER LA PAIX AU MIEUX

Le tournant de cette guerre eut lieu en 1761. À l'été, Pitt fut capable d'empêcher une paix de compromis en refusant à la France l'accès aux pêcheries. Louis et Choiseul, qui les considéraient comme son obsession personnelle, refusèrent de céder. À la place, ils conclurent une alliance avec le roi Charles III d'Espagne, qui redoutait l'accroissement de la puissance britannique. L'Espagne accepta de

rentrer en guerre une fois sa flotte des Indes de retour de l'hémisphère Ouest. Pitt, certain que l'Espagne se préparait à la guerre, proposa d'anticiper en capturant en mer cette flotte et les trésors qu'elle transportait. Pourtant, ses collègues à l'*Inner Cabinet* furent en désaccord avec lui. Un des plus réticents était Georges Anson, le premier Lord de l'Amirauté et son opinion était de poids. Il s'était rendu célèbre lors de la guerre précédente, en faisant le tour du monde et en remportant une grande victoire navale. Il réussit ensuite pleinement comme Premier Lord grâce à ses talents de leadership et d'organisation. Contrairement à Machault ou à Sartine, il n'avait pas les nerfs d'un joueur. Craignant une tentative d'invasion de l'Angleterre, il ne confia pas assez de navires à Byng en 1756. Il laissa la force de la Navy décliner de 111 navires de ligne au milieu de 1760 à 99 mi-1761. Il craignait que ce ne fût pas assez pour combattre à la fois la marine française et la marine espagnole et voulut par conséquent retarder le début de la guerre avec l'Espagne.

Son opinion prévalut au Cabinet et Pitt démissionna. Si Anson était trop prudent ; le commandant de la flotte Britannique de Méditerranée, le grand Charles Saunders, était impatient de combattre et aurait eu peu de difficultés à battre les Espagnols. Avec le départ de Pitt, les Britanniques abandonnèrent leur plan qui consistait à forcer la France à accepter des conditions draconiennes de paix. L'influent Duc de Bedford, un ancien Premier Lord de l'Amirauté, craignait qu'une paix trop sévère unirait toute l'Europe contre les Britanniques tout comme cela avait été le cas contre le roi Louis XIV.

Choiseul dira plus tard que s'il s'était rendu compte de l'état de l'armée et de la marine espagnole, il n'aurait pas souhaité conclure une alliance. En 1762 les Espagnols perdirent la Havane et Manille et échouèrent dans leur tentative de conquérir le Portugal, allié des Britanniques. Mais d'un autre côté, la guerre avec les Espagnols fragilisa la détermination du gouvernement de Londres. Les contribuables britanniques étaient déjà proches de la révolte à cause des dépenses faramineuses de la guerre en Allemagne ; désormais, ils auraient aussi à payer pour envoyer des troupes au secours des Portugais. Pire encore, la guerre perturba le très lucratif commerce entre la Grande Bretagne et l'Espagne, ce qui causa une hausse du chômage. Henry Dundas, le ministre de la Guerre britannique des années 1790 et, plus tard, premier Lord de l'Amirauté, décrit un jour la guerre comme « une lutte de porte-monnaies »⁸. C'était certainement vrai pour la guerre de Sept Ans, en 1762, et la Grande-Bretagne perdit à ce jeu. Le Marquis de Bute, le premier ministre britannique, était si inquiet de ne pas parvenir à la paix qu'il fit savoir à Choiseul les termes qu'il accepterait.

8 John Ehrman, *The Younger Pitt*, New York/Dutton/Stanford Ca., Stanford University Press, 1969-1996, t. 2, p. 412.

Les négociations de paix de 1762 sont le chef d'œuvre de Choiseul. Techniquement, il abandonna le poste de Secrétaire d'État des Affaires étrangères à son cousin après avoir pris le contrôle de ceux de la Marine et de la Guerre. Il n'en demeure pas moins qu'il prit la responsabilité personnelle des négociations. Avec le soutien indéfectible du roi Louis XV, il décida ce qui pouvait être sacrifié et ce qui devait être sauvé. Il jugea le retour du Canada impossible à obtenir et le commerce de fourrures canadiennes pas du tout indispensable. Il accepta d'abandonner la partie de la Louisiane à l'est du Mississipi, mais insista pour conserver la Nouvelle Orléans bien que la ville fut sur la rive Est. Il eut l'audace de prétendre que la Nouvelle Orléans était une île entre les bras du fleuve et le gouvernement britannique, surpris ou ignorant, accepta cette revendication. La France transféra alors la Nouvelle Orléans et la partie de la rive Ouest de la Louisiane à l'Espagne pour forcer Charles à accepter une paix ôtant à l'Espagne la totalité de la Floride. Choiseul non seulement gagna un accès aux bancs, mais aussi la jouissance d'une zone à Terre Neuve pour faire sécher la morue ainsi que deux petites îles (Saint Pierre et Miquelon) pouvant servir de refuges pour la flotte de pêche. Il insista sur la rétrocession non seulement de la Martinique et de la Guadeloupe, mais aussi de Sainte-Lucie, un point stratégique plus au Sud.

À la grande indignation de Pitt, les termes de la paix permirent la relance du commerce français, l'entraînement des marins français à la fois sur les bancs et aux Antilles, mais aussi la renaissance de la marine française. Louis fit l'éloge de ces conditions très avantageuses compte tenu des circonstances ; Choiseul loua le courage du roi, ce qui était un vibrant hommage, venant de la part d'un des plus courageux soldats que la France ait eu.

Comme Choiseul l'avait prédit, la paix conduisit aussi à des changements majeurs dans les relations entre la Grande-Bretagne et ses colonies américaines⁹. Bedford avait fait part de la crainte qu'il éprouvait de ce qui se passerait si un jour la colonie américaine n'avait plus besoin de la protection britannique. En 1763 les colons américains se réjouissaient de la disparition de la Nouvelle France ; Benjamin Franklin, soucieux d'assurer la sécurité de sa précieuse Pennsylvanie, écrivit un pamphlet incitant la Grande-Bretagne à conserver le Canada plutôt que la riche île de la Guadeloupe. La victoire britannique en Amérique du Nord était cependant trop complète. Elle fut bientôt suivie par une importante guerre indienne, massive, mobilisant une grande partie des troupes britanniques en Amérique du Nord, entraînant la taxation des Américains pour les entretenir. Choiseul était un fin observateur ; il envoya des agents secrets, parmi lesquels

9 Voir la magnifique préface d'Edmond Dziembowski à J. R. Dull, *La Guerre de Sept Ans, op. cit.*, p. 7-11.

le baron de Kalb, afin de pouvoir suivre les événements d'Amérique. Il ne s'attendait pas cependant à ce que les relations anglo-américaines se détériorent aussi vite. Il avait prédit au roi Louis XV qu'ils ne vivraient pas assez longtemps pour voir la révolution américaine.

Il avait partiellement raison. Louis mourut en 1774, juste au commencement de la crise en Amérique. Devenant de plus en plus prudent, il aurait sans doute évité d'intervenir dans la révolution américaine, s'il avait été encore là. Choiseul vécut assez longtemps pour voir le triomphe de la révolution mais à distance. Ce fut l'un de ses rivaux, le comte de Vergennes, qui convainquit un roi réticent, Louis XVI, d'intervenir et qui se montra moins préoccupé par la perte du Canada que par le soutien britannique à la Russie lors du premier partage de la Pologne¹⁰. Franklin, en France en tant que représentant diplomatique, évita avec soin tout contact avec Choiseul¹¹. Pour une fois, la France avait eu le temps de préparer sa marine pour la guerre. C'était le cas, lorsque les hostilités avec la Grande-Bretagne commencèrent, en 1778.

Après la fin de la guerre de Sept Ans, William Pitt affirma que le Canada avait été conquis en Allemagne. Choiseul aurait tout aussi bien pu dire que la marine française avait été sauvée en Allemagne. Son roi et lui s'étaient refusés à relâcher la pression contre le Hanovre afin de préserver la possibilité pour la France d'entraîner ses marins, autrement dit, le vrai fondement de sa force navale. La marine, à son tour aida à sauver les États-Unis lorsqu'en 1781 leur survie ne tenait qu'à un fil. On peut donc dire que Choiseul et le roi furent les premiers des architectes de l'indépendance américaine.

Traduction : Thomas Baudillon

10 La manière dont Vergennes voyait la crise suédoise qui suivit le partage de la Pologne était exactement l'image inversée de la conception britannique décrite dans ce volume par le professeur Conway. Voir Michael Roberts, « Great Britain and the Swedish Revolution, 1772-1773 », *Historical Journal*, 7, 1964, p. 1-46.

11 Voir mon livre *Benjamin Franklin and the American Revolution*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2010.

SARTINE ET LA FLOTTE FRANÇAISE DE 1776 À 1780 : REFONTES OU CONSTRUCTIONS NEUVES ?

Patrick Villiers

Au colloque « Marine et technologie au temps de Trafalgar » (Madrid, 2005), nos amis anglais remarquèrent que le navire amiral français, *Le Bucentaure*, était quasiment neuf alors que *Le Victory* avait été construite en 1763, ajoutant que le commandement et l'équipage faisaient le plus souvent la différence dans un combat naval. Cependant, après avoir capturé *L'Invincible* en 1747 dans un combat à deux contre un, les Anglais constatèrent leur retard technique sur la marine française et se lancèrent dans une profonde réforme de leurs constructions navales qui amena leurs victoires de la guerre de Sept Ans. Ainsi la question de l'âge d'une flotte et de la qualité des vaisseaux qui la compose mérite d'être posée.

LA FLOTTE FRANÇAISE EN 1778

En 1755, l'Angleterre exaspérée par les faibles résultats obtenus par la Royal Navy pendant la guerre de Succession d'Autriche avait attaquée la France en pleine paix. La rafle de l'amiral Boscawen, véritable Pearl Harbour avant la lettre avait permis aux Anglais de s'emparer de plus d'un tiers du commerce colonial et de la pêche à Terre-Neuve. La vente des navires et des cargaisons avait permis de financer l'équivalent de deux ans d'effort de guerre sur mer. Quant aux équipages, ils furent gardés près de huit ans à bord des pontons-mouroir. Cette rafle traumatisa les milieux maritimes français et déclencha une haine durable de l'Angleterre. Choiseul en profita, en 1763, pour lancer un plan de reconstruction de vaisseaux de guerre. Sur le plan militaire, la marine française commence à se préparer à un nouveau conflit à partir de 1775. Les commandants des ports arsenaux envoient alors à Sartine des listes minutieuses d'approvisionnement et des plannings de constructions navales et de refontes. C'est à partir de ces renseignements que Sartine met au point son programme de réarmement de la flotte française, puis sa stratégie. Ainsi, lorsque l'escadre d'Estaing quitte Toulon, en mars 1778, avec mission d'engager les hostilités sur la côte américaine, la marine de guerre française se prépare depuis plus de

trois ans à cet affrontement. Quels sont donc les vaisseaux dont elle dispose au printemps 1778 ?

Selon l'état de la marine de 1778, cette année là, la marine française dispose de 64 vaisseaux, plus neuf en construction. Comme le montre le tableau suivant, on peut noter avec étonnement que ce n'est qu'en 1778 que Sartine relance les constructions neuves de vaisseaux de guerre. À l'exception du *Fendant* construit à Rochefort, tous les vaisseaux neufs de la marine de Louis XVI furent construits l'année de l'entrée en guerre de la France et les années suivantes. Ce n'est qu'en 1779 et surtout en 1780 que le nombre de vaisseaux neufs compta significativement dans la composition de la flotte française. Dès lors plusieurs questions se posent : quelle était la composition de la flotte française en 1778, quel était son âge, pourquoi ce choix de remettre en état des navires souvent anciens et, plus grave encore, des vaisseaux inaptes à une véritable bataille navale ? Et, pour conclure, peut-on en déduire des conséquences stratégiques et tactiques sur la conduite de la guerre ? Revenons quelques instants sur les constructions neuves.

66

LES VAISSEAUX NEUFS DE 1778 À 1783

Connaitre le nombre de navires neufs construits après 1777 nous permet d'appréhender le potentiel des chantiers des arsenaux français.

Neuf vaisseaux furent mis en chantier en 1778, huit en 1779, deux en 1780, sept en 1781, quatorze en 1782. On doit également noter qu'à l'exception du *Sphinx*, mis à l'eau en 1776, et du *Jason*, mis à l'eau en 1779, la marine française cesse définitivement de construire des vaisseaux de 64 canons pour ne construire que des vaisseaux de 74, 80 et 110 canons.

L'arrêt de la construction des vaisseaux de 64 canons, à partir de 1778, ne relève pas du hasard. Les officiers français estimaient que ce type était trop faible en combat naval. Quelle était donc la composition de la flotte française en 1778 ? quel était son âge ? n'y avait-il pas des vaisseaux impropres à la bataille navale ?

1 : Vaisseaux de 74 à 110 canons construits de 1775-1782

Année de mise à l'eau	Type	Arsenal	Lancement	Ingénieur
1774	<i>Fendant</i>	74	Rochefort	
1778				1 V.
	<i>Neptune</i>	74	Brest	1778
	<i>Annibal</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Auguste</i>	80	<i>id.</i>	1778
	<i>Pluton</i>	74	Rochefort	1778
	<i>Hercule</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Scipion</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Jason</i>	64	Toulon	1779
	<i>Héros</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Triomphant</i>	80	<i>id.</i>	1779
1779				8 V.
	<i>Northumberland</i>	74	Brest	1780
	<i>Royal-Louis</i>	110	<i>id.</i>	1780
	<i>Magnanime</i>	74	Rochefort	août 79
	<i>Argonaute</i>	74	<i>id.</i>	juil. 81
	<i>Brave</i>	74	<i>id.</i>	sept. 81
	<i>Illustre</i>	74	<i>id.</i>	fév. 81
	<i>Invincible</i>	110	<i>id.</i>	1780
	<i>Terrible</i>	110	Toulon	1780
1780				2 V.
	<i>Sceptre</i>	74	Brest	oct. 80
	<i>Majestueux</i>	110	Toulon	1781
1781				7 V.
	<i>Pégase</i>	74	Brest	oct. 81
	<i>Couronne</i>	80	<i>id.</i>	août 81
	<i>Censeur</i>	74	Rochefort	sept 82
	<i>Alcide</i>	74	<i>id.</i>	mai 82
	<i>Dictateur</i>	74	Toulon	mars 82
	<i>Suffisant</i>	74	<i>id.</i>	mars 82
	<i>Puissant</i>	74	Lorient	fév. 82
1782				9 V.+5 suspendus
	<i>Téméraire</i>	74	Brest	déc. 82
	<i>Superbe</i>	74	<i>id.</i>	1784
	<i>Deux Frères</i>	80	<i>id.</i>	1784
	<i>Généreux</i>	74	Rochefort	1785
	<i>Orion</i>	74	<i>id.</i>	1785
	<i>Centaure</i>	74	Toulon	nov. 82
	<i>Heureux</i>	74	<i>id.</i>	déc. 82
	<i>Mercure</i>	74	<i>id.</i>	août 83
	<i>Séduisant</i>	74	<i>id.</i>	juil. 83
	<i>Audacieux</i>	74	Lorient	1784

LA FLOTTE DE VAISSEAUX DE LIGNE FRANÇAISE EN 1778

2 : Nombre et âge des vaisseaux français de 70 à 110 canons en 1778¹

Année de mise en chantier				
Mise à l'eau	Nom	Arsenal	Ingénieur	Longueur (pieds)
1^{er} rang				
1765	<i>Bretagne</i> 110	Brest		
1764	<i>Ville de Paris</i> 90	Rochefort	Clairins-Deslauriers	
80 canons				
1765	<i>Saint-Esprit</i>	Brest	Joseph Ollivier	
1766	<i>Languedoc</i>	Toulon	Joseph Coulomb	
1766	<i>Couronne</i>	Brest	Groignard	
1743	<i>Tonnant</i>	Toulon	François Coulomb	
1751	<i>Duc de Bourgogne</i>	Rochefort	Clairins-Deslauriers	
74 canons				
1747	<i>Intrépide</i>	Brest	Blaise Ollivier	163
1747	<i>Sceptre</i>	<i>id.</i>	(à reconstruire)	
1751-3	<i>Guerrier</i>	Toulon	Jean-Luc Coulomb	163
1752-4	<i>Hector</i>	Brest	Pierre Blaise Coulomb	164
1755-7	<i>Souverain</i>	Toulon	Pomet	163
1754-6	<i>Glorieux</i>	Rochefort	Deslauriers	163
1755-56	<i>Orient</i>	Lorient	Groignard	174
1754-6	<i>Diadème</i>	Brest	Luc Coulomb	168
1755-7	<i>Minotaure</i>	<i>id.</i>	Geoffroy l'ainé	(à démolir) 166
1757-9	<i>Protecteur</i>	Toulon	Pomet	164.
1757-9	<i>Robuste</i>	Lorient	Groignard	175
1762-3	<i>Six Corps</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	(à démolir) 176
1763-9	<i>Diligent</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	(à démolir) 176
1762-3	<i>Zélé</i>	Toulon	J.M.B. Coulomb	168
1762-6	<i>Bourgogne</i>	<i>id.</i>	Pomet	168
1762-4	<i>Marseillais</i>	<i>id.</i>	Chapelle fils	167
1762-4	<i>Citoyen</i>	Brest	Ollivier	169
1764-6	<i>Conquérant</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	169
1765-6	<i>Palmier</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	169
1766-7	<i>Actif</i>	<i>id.</i>	Ollivier	169
1767-8	<i>César</i>	Toulon	J.M.B. Coulomb	168
1766-7	<i>Zodiaque</i>	Brest	Jean-Luc Coulomb	168
1767-9	<i>Bien-Aimé</i>	Lorient	Groignard	168
1767-9	<i>Victoire</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	168
1774-7	<i>Destin</i>	Toulon	J.M.B Coulomb (= César)	168
1774-6	<i>Fendant</i>	Rochefort	Groignard	164
1747-9	<i>Magnifique</i>	Brest	J. Luc Coulomb	167
70 canons				
1739	<i>Dauphin Royal</i>	Brest	Blaise Ollivier	
Prise anglaise				
1744	<i>Northumberland</i>		(remplacé en 1780, Brest, Sané)	

68

1 Archives nationales (désormais Arch. nat.), fonds Marine série G 36 et 37, *État de la Marine. Marine D2 25, État des vaisseaux...*, 1775. La première date correspond à la mise sur cale, la seconde au lancement du navire. S'il y a une seule date, c'est la date du lancement.

Nombre et âge des vaisseaux français de 64 à 50 canons en 1778

64 canons

1748	<i>Hardy</i>	Toulon	refonte 1764
1746	<i>Triton</i>	Rochefort	refonte 1776
1749	<i>Lion</i>	Toulon	refonte 1767
1754	<i>Bizarre</i>	Brest	refonte 1768
1752	<i>Vaillant</i>	<i>id.</i>	refonte 1764
1754	<i>Sphinx</i>	<i>id.</i>	
1754	<i>Fantasque</i>	Toulon	refonte 1777
1757	<i>Vengeur</i>	Brest	refonte 1766
1762	<i>Provence</i>	Toulon	2/3 refonte 1773
1763	<i>Union</i>	Brest	
1767	<i>Artésien</i>	<i>id.</i>	
1767	<i>Actionnaire</i>		
1768	<i>Indien</i>	<i>id.</i>	refonte 1776
1770	<i>Rolland</i>	<i>id.</i>	
1770	<i>Alexandre</i>	<i>id.</i>	
1764	<i>Caton</i>	Toulon	
1772	<i>Prothée</i>	Brest	
1773	<i>Eveillé</i>	<i>id.</i>	
1773	<i>Réfléchi</i>	Rochefort	plan type Groignard
1774	<i>Brillant</i>	Brest	<i>id.</i>
1774	<i>Solitaire</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>
1741	<i>Saint Michel</i>	<i>id.</i>	

56 canons

1765	<i>Bordelais</i>
1765	<i>Flamand</i>

50 canons

1748	<i>Amphion</i>
1761	<i>Sagittaire</i>
1745	<i>Fier</i>

soit 62 vaisseaux théoriques

Les dates de lancement des vaisseaux reposent sur nos recherches et sur les listes des vaisseaux conservées, pour la plupart aux Archives nationales, dans la sous-série B⁵ du fonds Marine mais également dans les opuscules manuscrits remis chaque année au ministre et le plus souvent reliés à ses armes. Pour l'anecdote, notons qu'il y a entre ces listes établies d'après les arsenaux et celles des *États de la Marine*, un certain nombre d'erreurs qui portent tant sur les dates de construction des vaisseaux que sur les noms de vaisseaux. En conséquence le nombre de vaisseaux français réels se révèle inférieur à la liste théorique.

Comme l'avait si bien noté Groignard, pour connaître la valeur réelle d'une flotte, il faut connaître l'âge et l'usure vaisseau par vaisseau. Sartine va ainsi demander aux ingénieurs des listes très précises, arsenal par arsenal. Sartine, à son arrivée au département de la Marine, n'a aucune connaissance maritime. Il va s'appuyer sur les ingénieurs-constructeurs et particulièrement sur Groignard.

Ce dernier est un des meilleurs ingénieurs français et est ingénieur en chef. Il s'inquiète, dès les années 1770, du problème du vieillissement des vaisseaux et du coût élevé de leur entretien annuel. À la demande d'un ministre souvent décrié, Bourgeois de Boynes, Groignard a rédigé plusieurs rapports sur ce problème, écrivant notamment : « il est reconnu depuis longtemps que les vaisseaux ne durent pas plus de dix ans; plusieurs ont été refondus au bout de six à huit ans [...] ».

En 1773, il estimait ainsi le coût moyen d'un vaisseau français et son usure.

3 : Coût moyen d'un vaisseau de guerre en 1773

Chacun des soixante vaisseaux	Livres tournois	Poids cube de bois	Poids cube de fer
Pour la 1 ^{re} construction	500 000	80 000	150 00
Radoub pour durer 10 ans	250 000	40 000	75 000
Entretien pendant 10 ans	100 000	—	—
Total pour 10 ans	850 000	120 000	225 000

Total pour 60 vaisseaux : 51 millions en argent nécessitant 8 millions de pieds cubes de bois et treize millions cent milles livres pesant de fer.

70

Groignard ajoutait :

Depuis que la Marine existe on cherche des moyens de conserver les bois de construction et de prolonger leur durée [...] En attendant que l'on soit d'accord et qu'on ait trouvé ces moyens, on dépense des sommes immenses pour faire des hangars mal combinés pour y empiler à grands frais sur douze treize rangs de hauteurs des bois qu'on ne pourra jouir à propos par la façon dont les pièces sont rangées et engagées² [...].

Pour résoudre tous ces problèmes, Groignard prétendait avoir trouvé un moyen simple mais efficace : couvrir les cales de construction, moyen qui sera d'abord appliqué à Rochefort, en 1775, puis ultérieurement généralisé. Le problème de l'usure annuelle des navires obsède les ministres de la marine successifs. Choiseul est le premier à exiger la tenue de tableaux de stocks mensuels dans les arsenaux. Cette idée est d'autant plus reprise par ses successeurs qu'à celui de l'âge des navires s'ajoute celui de l'hétérogénéité de la flotte : leurs différences de construction compliquent le problème des rechanges. Comme le montre le tableau 2, sur les 27 vaisseaux de 74 canons qui constituent l'ossature de la flotte de combat française, on dénombre 10 ingénieurs différents. On peut noter également les différences des longueurs de ces vaisseaux mais aussi des autres

2 Arch. nat., fonds Marine, D¹ 2, Groignard à Sartine, Toulon, 1778, *Développement des moyens les plus propres à la conservation des bois et des vaisseaux pour entretenir avec peu de dépenses une Marine toujours complète [...]*.

dimensions, ce qui se répercutait évidemment sur le gréement et empêchait la standardisation des mâtures.

Revenons sur l'âge de la flotte française et ce qu'il révèle ? Si l'on examine les six vaisseaux de 1^{er} rang, l'un a 35 ans, *Le Tonnant*, *Le Duc de Bourgogne* a été lancé en 1761, les quatre restant ont 13 ans et tous été construits sous le ministère Choiseul. Si l'on examine l'âge des 28 vaisseaux de 74 canons, on a 14 vaisseaux de plus de 20 ans dont trois de 31 ans, sept de 21 à 29 ans. Deux sont très récents : 3 ans et 2 ans et 12 ont de 9 à 10 ans, ces derniers construits sous Choiseul. Le seul navire de 70 canons a 39 ans. Les vaisseaux de 64 canons représentent numériquement le deuxième groupe : 8 ont plus de 20 ans, 6 de 10 à 16 ans, construits sous Choiseul et 7 moins de 10 ans. Il reste le cas du *Saint-Michel*, de 60 canons, construit en 1769. et les trois 50 canons : *Le Fier* et *L'Amphion*, qui ont 30 et 33 ans et le Sagittaire âgé de 17 ans. Il faudrait ajouter trois navires de 13 ans, construits par Grognard pour la compagnie des Indes et repris par la Marine mais qui ne sont utilisables que dans l'océan Indien. Ainsi, en 1777, 27 vaisseaux ont plus de 20 ans et ont donc participé à la guerre de Sept Ans³.

SARTINE FAIT LE CHOIX DES REFONTES

Depuis les années 1650, Hollandais, Espagnols, Anglais et Français refondent les vaisseaux. Précisons cette notion. Tout navire, et spécialement ceux en bois, doit régulièrement nettoyer sa coque. Des parasites et des algues se fixent sur la coque et ralentissent la vitesse de manière spectaculaire. On essaie donc de nettoyer la carène en la penchant d'un côté et de l'autre, plus souvent dans les mers chaudes, ce qu'on appelle carénage. Une coque de navire souffre surtout au niveau de la ligne de flottaison mais également de chocs divers sous l'eau. Il faut donc intervenir soit au niveau du doublage, soit au niveau de la membrure. On parle alors de petit ou moyen radoub et les ingénieurs constructeurs précisaient sur les états un pourcentage de réparations à revoir : 10 %, 20 %. Les restrictions budgétaires remettaient souvent en cause la gestion rationnelle de cette flotte et tel navire pouvait rester cinq voire dix ans sans radoub. On découvrait alors des dégâts plus importants que prévus et le navire devait nécessiter de gros travaux de remise en état. On parlait alors de « tiers de refonte » ou « demi refonte ». Le vaisseau devait impérativement être réparé à Brest ou Rochefort, les deux seuls arsenaux à disposer d'un bassin de radoub. Toulon n'en est doté par Grognard qu'en 1777.

3 Voir Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Lille, ANRT, 1991, réed. 2003, t. 2, p. 564-560.

Au début de 1775, Sartine a demandé 4 millions de livres de budget supplémentaire mais Turgot n'en accorda que deux, cependant Louis XVI en redonna deux en juillet. Sartine les employa principalement à reconstituer les stocks de mâture et de bois de construction. Le 17 mars 1776, le ministre interroge chaque arsenal. Ainsi, à Brest, 17 vaisseaux, 7 frégates et 6 corvettes peuvent prêts dans un délai de trois mois si les crédits sont accordés. Le 6 avril, Turgot présente au Conseil du roi ses *Réflexions rédigées à l'occasion du mémoire remis à M. le comte de Vergennes*. Sa position est claire, La guerre empêchera les réformes dont le royaume a besoin. Le 22 avril, Louis accorde un million de livres à Beaumarchais pour créer Roderigue, Hortalez et compagnie, société fictive destinée à fournir des armes aux Insurgents. Le 12 mai, Turgot démissionne et quelques jours plus tard Sartine reçoit des crédits supplémentaires qu'il consacre immédiatement aux refontes. 9 vaisseaux de 74 canons sont choisis : *La Victoire*, *Le Marseillais*, *Le Robuste*, *Le Palmier*, *Le César*, *Le Bien-Aimé*, *Le Protecteur*, *L'Hector*, *Le Zélé*, et deux vaisseaux de 64 canons : *L'Indien* et *Le Triton*.

En 1777, ce nombre est porté à 14 mais pour seulement 5 vaisseaux de 74 canons : *Le Bourgogne* et *Le Conquérant*, refondus aux 2/3, *Le Diadème*, *Le Glorieux* et *L'Orient* refondus aux 3/4, et trois 64 canons : *Le Fantasque*, *L'Actionnaire* et *L'Artésien*. Mais l'originalité est la refonte totale des vaisseaux de 1^{er} rang : *La Bretagne* 100 canons, *Le Languedoc* 80 canons, *Le Saint-Esprit* 80 canons. *La Couronne* est également programmée mais, en fait, sa refonte sera annulée au profit d'une construction neuve, en 1778. Les vaisseaux de 1^{er} rang sont par définition des navires amiraux et la France en manque. Elle n'a que deux trois-ponts, *La Bretagne* et *La Ville de Paris*. Plus étonnant est la refonte du *Saint-Michel* de 60 canons et de deux 50 canons : *Le Flamand* et *L'Amphion*, tous trois inaptes à combattre en ligne de file.

Sartine fait encore sept refontes en 1778 : *La Ville de Paris* de 90 canons, quatre 74 canons : *Le Bizarre*, *Le Citoyen*, *Le Diadème* sont refondus aux 2/3, et *La Victoire* à moitié, et deux vaisseaux de 64 canons : *Le Protée* et *Le Vengeur*. Ainsi, sur un effectif de 58 vaisseaux réels, 32 vaisseaux français ont été refondus de 1776 à 1778. Peut-on évaluer les conséquences de ces refontes ?

LES CONSÉQUENCES DES REFONTES

Au XVIII^e siècle, les ingénieurs avancent deux raisons pour justifier la refonte : la refonte permet de garder de bons vaisseaux et la refonte est plus économique qu'une construction neuve mais ces raisons méritent d'être discutées.

Le Tonnant, le plus vieux des vaisseaux français, est considéré jusqu'en 1775 comme le meilleur des 80 canons français et, lors de la campagne de l'amiral d'Estaing en Amérique septentrionale, l'amiral notera que « malgré son extrême

arqure, et son avant noyé [il] est le 3^e voilier de l'escadre ». *Le Tonnant* combattrait très bien à la bataille de la Grenade, bien que de son arqure ne permette au combat que 72 canons sur 80. À son retour à Brest, en 1780, il est jugé irréparable et remplacé par un nouveau trois-ponts de 110 canons.

En fait, lorsque l'on étudie dans le détail les refontes, on constate qu'aucune refonte n'a amélioré un vaisseau. Dans certains cas les qualités ont été globalement conservées, ainsi pour *La Provence* de 64 canons, construite en 1761 et refondue aux deux tiers en 1773, d'Estaing écrit « Il a de bonnes qualités, se comporte bien, à la mer, marche bien ». Pour *Le Lion* construit en 1749, il est jugé, en 1778 : « a de bonnes qualités, se comporte bien et marche bien » mais en naviguant, on découvre de grosses fuites et il doit en urgence être refondu. Au total, ces deux dernières refontes coûtent plus qu'un navire neuf. La refonte entraîne également le maintien en activité de navires médiocres. Ainsi, à propos du *Fantasque*, datant de 1756, « ses qualités sont ordinaires mais on espère au-delà du possible car son capitaine est le commandeur de Suffren ». Ce jugement flatteur sur Suffren se révèle exact mais, dès son retour en 1780, *Le Fantasque* fut radié et sa refonte enfin jugée inutile.

À propos du *Dauphin royal*, seul vaisseau de 70 canons, le jugement de l'arsenal de Brest en 1775 avait pourtant été clair : « ce seul bâtiment interdirait de faire servir tous les agrès aux mêmes bâtiments ». Il naviguera cependant jusqu'à la bataille des Saintes y compris, c'est seulement en septembre 1782 qu'il sera rayé des listes. Plus grave encore est le maintien en activité de navires inaptes au combat d'escadre comme *Le Fier* et *L'Amphion* de 50 canons. En 1775, d'Orvilliers, alors commandant du port de Brest avait écrit ce jugement ambigu :

Amphion : ce vaisseau de 50 canons serait à prescrire de toute marine militaire avec tous les vaisseaux du même rang s'il n'était de dimensions propres à porter du 24 et comme à cette condition qui l'assimile un peu aux vaisseaux de 64, il joint celle de bien marcher avec de bonnes qualités, on peut laisser subsister ce bâtiment sans le renouveler par une reconstruction lorsqu'il sera vieux parce qu'étant seul de son rang, ses agrès et apparaux ne peuvent servir à aucun vaisseau⁴ [...].

Ce même d'Orvilliers les mettra en réserve avec *Le Saint-Michel* pendant le combat d'Ouessant où ils ne joueront aucun rôle mais emploient néanmoins près de 1 200 hommes.

Il faut ensuite parler du coût de la refonte. Usés par la guerre de Sept Ans, *L'Amphion* comme *Le Fier* auraient dû être dépecés et rayés des listes. Au

4 Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, Grenoble, Debbane, 1985, p. 35-54.

contraire, Choiseul ordonna la refonte de *L'Amphion* en 1764 et Praslin, celle du *Fier* en 1768. Dans les deux cas, il fallut reconstruire ces navires aux deux-tiers, ce qui coûta 80 à 90 % du prix d'un navire neuf de 64 canons. L'abandon de ce type aurait permis une véritable rationalisation des arsenaux pour un prix minime mais Sartine a repris la politique de Choiseul, c'est-à-dire une politique du nombre plus que de la qualité.

74

Or, les conséquences militaires en sont très graves. Conséquence de l'absence de constructions neuves déjà évoquées. Il en résulte des vaisseaux aux qualités nautiques très diverses : or, dans une flotte de guerre on doit nécessairement s'aligner sur le vaisseau le plus lent. Aucun historien ne parle des qualités nautiques de ces vaisseaux pourtant connues aujourd'hui par les devis de retour de campagne. Nous avons vu que certains rapports sont éloquentes sur les mauvaises qualités des vaisseaux, notamment les plus vieux. On a souvent reproché à d'Estaing sa lenteur à avoir traversé l'Atlantique, perdant ainsi l'effet de surprise. Si l'on reprend les rapports nautiques de ses navires, on est frappé par l'hétérogénéité de sa flotte. Ainsi, *Le Guerrier*, construit en 1750, était renommé pour sa vitesse avant sa refonte mais, sous le commandement de Bougainville, il se voit régulièrement reproché sa lenteur par d'Estaing et au moins cinq autres vaisseaux sont de médiocres marcheurs. Or, le but de l'escadre d'Estaing était de surprendre les vaisseaux anglais dispersés le long de la côte américaine. Le moins que l'on puisse dire est que la surprise n'a pas été au rendez-vous.

Reste l'argument du coût : les refontes seraient plus économiques que les constructions neuves. Il est évident que pour les dix premières années de la vie d'un vaisseau, un tiers ou une demi refonte sont inférieurs au prix d'une construction neuve mais les refontes à moitié ou aux deux-tiers se révèlent souvent bien plus coûteuses que prévues et on peut même soutenir que, contrairement à ce que les ministres de la marine ont cru très longtemps, la refonte coûte aussi cher que construire un vaisseau neuf. Grognard fut un des premiers ingénieurs à prétendre le contraire. À la suite d'une étude approfondie de la flotte française pendant la guerre de Sept Ans, le professeur James Pritchard vient de confirmer la thèse soutenue en vain par Grognard devant les Choiseul. S'appuyant principalement sur la correspondance de Rochefort, James Pritchard affirme qu'il était impossible à cette date de calculer le coût exact d'un vaisseau, type par type et arsenal par arsenal, compte tenu de l'ensemble des variables à retenir. Il faut donc en revenir aux Intendants, les seuls capables de maîtriser l'information. S'appuyant sur les lettres de Ruis-Embito, il conclut que les refontes coûtaient beaucoup plus cher que les constructions neuves car il fallait démonter avec beaucoup de précaution le navire à refondre si l'on voulait réutiliser les bois encore

en bon état⁵. Au vu des correspondances que j'ai dépouillées pour Brest et Toulon, je partage le point de vue de James Pritchard.

CONCLUSION : POURQUOI SARTINE A-T-IL CHOISI LA POLITIQUE DES REFONTES ?

Il est difficile de répondre mais il semble que Sartine ait choisi le nombre plutôt que la qualité. Sartine, comme Vergennes, parie sur une alliance avec l'Espagne et le nombre de vaisseaux est une composante essentielle dans les discussions avec l'Espagne. Il faut démontrer aux diplomates espagnols que la flotte française et la flotte espagnole additionnées seraient numériquement égales à la flotte anglaise. Dans ces conditions, tous les vaisseaux comptent. En outre, Sartine, brillant organisateur, ne domine pas les questions techniques de la marine et se méfie des techniciens que l'on ne baptise pas encore technocrates.

On peut en voir une autre illustration avec le doublage en cuivre. Dès les années 1770, les officiers de marine découvrirent à quel point le doublage pouvait améliorer un vaisseau. Par exemple, le doublage transforma *La Ville de Paris* en un trois ponts remarquable. C'est avec le doublage en cuivre que Sartine me semble révéler le plus son ignorance des choses de la mer. Entre un vaisseau doublé en cuivre et un vaisseau sans ce doublage, les différences de qualités de vitesse et de manœuvrabilité s'accroissent en quelques semaines dans les mers chaudes, particulièrement propices aux tarets. Or Sartine, au lieu de réserver le doublage en cuivre aux escadres destinées à combattre en Amérique ou aux Antilles, réserva le doublage aux vaisseaux des officiers les plus élevés en grade. Il en résulta des flottes incapables de naviguer à la même vitesse. Il faut lire les plaintes d'Estaing ou de Bougainville sur la lenteur de leurs vaisseaux. Le principal conseiller technique de Sartine était Fleurieu, dont je pense qu'on a beaucoup trop célébré les qualités. À cet égard, Borda lui fut bien supérieur, Borda, avait été le major de l'escadre d'Estaing. Il avait pu particulièrement noter les conséquences d'une flotte hétérogène. Chacun le sait aujourd'hui, Borda est l'instigateur du plan type dans la marine française, à partir de 1781, en soutenant les plans de Sané et en obtenant sur ce point le soutien du marquis de Castries. Mais Castries non plus ne sut pas voir la nécessité absolue du doublage en cuivre. Or, aux Saintes, toute la flotte anglaise était doublée en cuivre contre 40 % des vaisseaux français. Cette absence de doublage en cuivre fut bien plus fatale à la flotte française aux Saintes que les caronades, mais ceci est un autre débat.

5 Voir James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762: A Study of Organization and Administration*, Kingston Ont./Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987, p. 132-134.

DEUXIÈME PARTIE

Alliés ou neutres

LA FORMATION ET LES MISSIONS DE LA MARINE CONTINENTALE AMÉRICAINE

*John B. Hattendorf*¹

Parler de la marine américaine, telle qu'elle a existé pendant la décennie 1775-1785, pose trois problèmes historiographiques majeurs. Le premier est que l'intérêt qu'on porte en général à cette période et la discussion qu'elle suscite ont tendance à tourner au débat sur la contribution spécifique d'individus ou de villes à la formation de la première marine américaine. Le plus souvent on discute à propos de John Paul Jones qualifié de « père de l'U.S. Navy »². Le débat est ouvert entre les partisans respectifs de Beverly, Massachusetts, de Gloucester, aussi dans le Massachusetts, de Skeensboro (Whitehall aujourd'hui) dans l'État de New York et de Machias dans le Maine comme « lieu de naissance de l'United States Navy »³. Le deuxième problème tient à ce que l'historiographie navale américaine prise dans son ensemble fait de la période de la révolution les origines de l'U.S. Navy contemporaine. De la sorte, la Continental Navy (Marine continentale) est présentée comme le départ de la progression régulière et de l'inexorable développement de la puissance navale américaine, depuis 1775 jusqu'à la marine surpuissante de 2012⁴. Le troisième problème est qu'en établissant cette continuité jusqu'à

- 1 Ce texte exprime le jugement personnel de l'auteur et n'est pas le point de vue officiel de l'*United States Navy* ni celui de l'*U.S. Naval War College*. L'auteur doit beaucoup à Christopher Magra et à leurs discussions communes qui l'ont poussé à écrire cet article. En outre, il tient à remercier pour leurs critiques constructives sur des versions antérieures Michael J. Crawford, George C. Daughan et Jonathan R. Dull. Les faiblesses ne sont attribuables qu'à l'auteur et à lui seul.
- 2 Voir, par ex., Evan Thomas, *John Paul Jones: Sailor, Hero, Father of the American Navy*, New York, Simon & Schuster, 2003.
- 3 James L. Nelson, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, New York, McGraw Hill, 2008, p. 327-328, cherche à clore ce débat par une description lucide des prétentions en présence et en avançant l'argument décisif qu'il n'y a que Philadelphie qui peut prétendre à cette appellation car elle fut le siège du Congrès.
- 4 Ainsi Robert W. Love, *History of the U.S. Navy*, Harrisburg PA, Stackpole, 1992 et Edward L. Beach [Jr.], *The United States Navy; 200 Years*, New York, Henry Holt, 1986. Dans *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, New York, The Free Press, 1991, p. 20, Kenneth J. Hagan voit la Marine continentale comme une petite marine typique, complétée par des corsaires et vouée à la défense des côtes de la nation. Il assure que fut ainsi établie une tradition qui dura à peine cent ans, jusqu'à ce que l'U.S. Navy se mette à ambitionner

nos jours, on en est venu à voir la stratégie de la Marine continentale et les résultats des opérations qu'elle a menées en fonction des critères qui étaient ceux qu'Alfred Thayer Mahan appliquait aux marines des grandes puissances à la fin du XIX^e siècle. Si on a fait beaucoup de progrès dans la compréhension du rôle et des fonctions des marines les plus importantes⁵, il n'en est pas allé de même, en règle générale, pour l'intelligence théorique des petites marines et de leurs rôles⁶. De plus, dans cette discussion, un débat subsidiaire est apparu parmi les historiens quant à savoir si la Marine continentale était celle qu'il fallait pour le type de guerre maritime qu'elle eut à soutenir⁷ ou bien s'il fallait vraiment en construire une⁸.

Du coup, l'attention des historiens s'est détournée d'autres approches, incluant la question du lien entre le développement naval et la formation de l'État⁹.

80 Une marine ne se résume pas à la seule présence en mer de navires armés. En termes modernes, une marine est une organisation bureaucratique complexe insérée dans la structure d'une nation, destinée à recevoir tous les moyens de cette nation pour faire la guerre sur mer. Les mots « marine de guerre » impliquent l'existence d'une organisation d'officiers et d'hommes d'un certain type, d'une formation spécialisée et d'une discipline adaptée au combat en mer, avec une infrastructure à terre pour construire, armer, et maintenir les vaisseaux armés et les hommes en mer.

un statut de puissance mondiale à la fin du XIX^e siècle. Sur cette argumentation, voir Kenneth J. Hagan, « The Birth of American Naval Strategy », dans Donald J. Stoker, Kenneth J. Hagan & Michael T. McMaster (dir.), *Strategy in the American Revolution: A Global Approach*, London, Routledge, 2009. Merci à Ken Hagan de m'avoir permis de lire ce chapitre avant même sa parution.

- 5 Voir John B. Hattendorf, « Recent Thinking on the Theory of Naval Strategy » dans John Hattendorf & Robert S. Jordan (dir.), *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century*, London, Macmillan, 1989, p. 136-161.
- 6 Le rôle et les fonctions d'une marine combattant celle d'une grande puissance ont été dégagés par Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, introduction d'Éric J. Grove, Annapolis, Naval Institute Press, Classics of Sea Power series, 1988. Parmi les travaux récents approfondissant cette question : Rolf Hobson & Tom Kristiansen (dir.), *Navies in Northern Waters, 1721-2000*, London, Frank Cass, 2004 ; John Richard Hill, *Maritime Strategy for Medium Powers*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986 ; Raja Menon, *Maritime Strategy and Continental Wars*, London, Frank Cass, 1968.
- 7 Vues opposées dans George C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, New York, Basic Books, 2008, p. 121-123, p. 225, p. 235, p. 280, et la recension due à Michael J. Crawford du livre de Daughan dans *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, vol. 133, n°2, avril 2009, p. 206-207.
- 8 La thèse opposée est défendue par Jonathan R. Dull, « Was the Continental Navy a Mistake? », *The American Neptune*, vol. XLIV, n°3, septembre 1984, p. 167-170, ainsi que par William S. Dudley & Michael A. Palmer, « No Mistake About it: A Response to Jonathan R. Dull », *The American Neptune*, vol. XLV, n°4, 1985, p. 244-248.
- 9 On trouvera un récit événementiel dans William M. Fowler Jr., *Rebels Under Sail: The American Navy During the Revolution*, New York, Scribners, 1976.

Le lien entre la guerre et la formation de l'État au XVI^e et XVII^e siècles a été le sujet d'un continuel débat¹⁰ depuis Michael Roberts¹¹ qui a lancé l'idée « de la révolution militaire » en 1955 et Geoffrey Parker¹² qui l'a reprise en 1988. Tandis que le focus principal de ces travaux importants portait sur l'innovation militaire en relation avec les armées de terre européennes, Jan Glete a plus récemment montré que, dans cette même période, le développement du complexe bureaucratique fiscal et militaire en lien avec la guerre sur mer était une donnée importante¹³.

Au temps de la guerre d'Indépendance américaine, vers la fin du XVIII^e siècle, les États européens étaient désormais bien au-delà de la transformation militaire qu'ils avaient vécue un ou deux siècles auparavant. L'apparition d'une minuscule marine américaine tranche totalement sur ce qu'on voit dans les États très avancés d'un point de vue fiscal et bureaucratique qui mirent alors en œuvre des forces navales. Ce contraste invite les historiens à étudier plus profondément l'exemple américain des liens entre la formation de l'État et la construction d'une marine. Il illustre le défi que durent relever les Américains pour créer leur petite marine et aide à comprendre le niveau de sophistication nécessaire pour réussir à maintenir une force navale nationale, même à un niveau modeste.

DES INITIATIVES RÉGIONALES EN VUE D'UNE MARINE DE GUERRE AMÉRICAINE.

Sans bureaucratie d'État bien-organisée, le processus de création d'une marine en Amérique fut lent et hésitant¹⁴. Lorsque la crise politique entre la Grande-Bretagne et ses colonies américaines se transforma en rébellion ouverte en 1774 et 1775, la Royal Navy était la première puissance navale du monde, bien que, à

- 10 Voir, par exemple, Steven Gunn, David Grummitt & Hans Cools, « War and the State in Early Modern Europe: Widening the Debate », *War in History*, vol. 15, n° 4, novembre 2008, p. 371-388.
- 11 Michael Roberts, « The Military Revolution, 1560-1660 », *Essays in Swedish History*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1967, p. 195-225.
- 12 Geoffrey Parker, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996 ; Clifford J. Rogers, (dir.), *The Military Revolution Debate: Readings on the Transformation of Early Modern Europe*, Boulder, Westview Press, 1995.
- 13 Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1600: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 2000 ; Jan Glete, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic, and Sweden as Fiscal Military States, 1500-1660*, London, Routledge, 2002.
- 14 Pour les premières études sur l'administration navale américaine, voir Charles Oscar Paullin, « The Administration of the Continental Navy of the American Revolution », *Proceedings, U.S. Naval Institute*, septembre 1905, repris dans *Paullin's History of Naval Administration*, Annapolis, Naval Institute, 1986 ; Charles O. Paullin, *The Navy of the American Revolution: Its Administration, Its Policy, Its Achievements*, Cleveland, Burrows Brothers, 1906 ; Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, New York, Russell & Russell, 1962 (1^{re} éd. : 1912), chap. 2 : « Naval Administration and Organization », p. 20-58.

ce moment-là, la Marine française fût en mesure de lui ravir la supériorité grâce à ses bâtiments encore dépourvus d'équipages mais en réserve à Brest, Toulon et Rochefort et aux navires de ligne espagnols que pouvait rendre disponibles une alliance franco-espagnole¹⁵. Des deux côtés de l'Océan atlantique, aussi bien les Anglais que les Américains montraient quelque réticence à se lancer dans un véritable conflit naval.

Les premiers événements du conflit se produisirent à terre, dans les villes de Lexington et Concord, Massachusetts, le 18 avril 1775.

Pour le gouvernement britannique, cela parut d'abord un type de désordre assez commun nécessitant une action de police menée par l'armée afin de rétablir l'ordre et de mettre fin à l'agitation avec une solution politique, une fois l'ordre rétabli.

82

Parmi les principaux hommes d'État du cabinet, seul Lord Barrington, le Secrétaire à la Guerre, recommanda une solution navale. Sa suggestion d'imposer un blocus naval aux ports de la Nouvelle Angleterre fut pourtant rapidement rejetée par ses collègues du cabinet comme étant davantage de nature à encourager le développement de l'opposition américaine qu'à la calmer. Compte tenu des divergences politiques et stratégiques au sein du gouvernement britannique, le Cabinet décida finalement d'envoyer des troupes à Boston pour mettre un terme rapide aux troubles. Pourtant, le commandant de la station navale nord-américaine au début de la rébellion, le vice-amiral Samuel Graves, commença à bombarder des ports coloniaux afin d'y mater l'insurrection, même si le rôle majeur de la Royal Navy était, en temps de paix, de mettre en œuvre les Actes de navigation¹⁶ et de transporter des troupes et des équipements en soutien de l'armée britannique¹⁷.

Pendant ce temps, les représentants américains s'étaient rassemblés au Congrès continental et ce fut le début de 15 années d'un long processus durant lequel ils ont finalement examiné et débattu de presque tous les aspects fondamentaux de la démocratie représentative et des institutions appropriées à une république. Le Congrès continental, corps représentatif de chacune des treize colonies, sans légitimité constitutionnelle ni autorité politique, représenta néanmoins la première forme de gouvernement centralisé au-dessus des colonies prises isolément. Lorsqu'eut échoué la première tentative britannique de venir à bout

15 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 19.

16 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 ; Thomas C. Barrow, *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775*, Cambridge MA, Harvard University Press, 1967.

17 N. A. M. Rodger, *The Command of the Oceans: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 330-333.

des désordres dans le Massachusetts et que la rébellion s'étendit, le Congrès se mit lentement à faire évoluer ses méthodes, ses procédures et son autorité. Ce processus fut long et, dans beaucoup d'affaires, tenait moins à une claire vision de l'indépendance nationale qu'à une réaction face à l'usage de la force par les Britanniques.

En 1774, 1775 et au début de 1776, les membres du Congrès continental ne manifestèrent aucun consensus clair sur la manière de former un gouvernement efficace. Les vives discussions qui y eurent lieu ont bien souvent exprimé autant des différences de personnalité et d'intérêts locaux que des désaccords sur les fins et les moyens dans le traitement des questions d'actualité. Tandis que certains énonçaient des idées radicales de complète indépendance, d'autres étaient peu disposés à prendre des mesures qui pousseraient le gouvernement britannique à exclure une solution politique avantageuse pour les colonies américaines dans l'empire britannique. Une de ces mesures, qui aurait pu être un inconvénient sérieux, certains l'ont cru, était de créer une force navale américaine unie. Pour cette raison, s'ajoutant aux difficultés pratiques et aux dépenses en cause, le sujet ne fut pas immédiatement abordé¹⁸. Tandis que le coût suffisait à être dissuasif, la difficulté qu'il y avait à former des équipages contribua aussi à détourner quelques membres du Congrès de cette éventualité. Les *Restraining Acts* britanniques avaient, certes, laissé nombre de marins américains sans emploi, mais en dépit de cette opportunité favorable, certains n'étaient pas du tout optimistes quant à ce qui pourrait entrepris contre une Royal Navy très bien entraînée¹⁹.

Avec l'évolution de la situation militaire après le combat de Bunker Hill, le Congrès vota la création d'une Armée continentale et en confia le commandement en chef à George Washington²⁰. Les colons étaient bien conscients que la mer était une grande voie de communication, une source de nourriture et, le cas échéant, un lieu d'affrontement. Beaucoup partageaient l'impulsion naturelle des communautés maritimes qui était d'armer des navires pour leur propre protection et la promotion de leur cause face à la puissance maritime Britannique. Il est intéressant de noter que la première réponse maritime des colons aux combats de Lexington et de Concord fut politique, en utilisant un bateau pour faire savoir leur point de vue en Angleterre, avant

18 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, p. 16-17.

19 Richard Buel Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998, p.79-80.

20 Edward G. Lengel, *General George Washington: A Military Life*, New York, Random House, 2005, p. 81-91. Voir aussi Don Higginbotham, *The War of American Independence: Military Attitudes, Policies, and Practice, 1764-1789*, New York, Macmillan, 1971, 2^e éd. : Boston, Northeastern University Press, 1983.

que les rapports officiels du général Gage et de Lord Percy ne fussent publiés à Londres²¹. Le 24 avril 1775, Le lieutenant Joseph Nunn de la Royal Navy, avait fait voile de Salem avec le *Sukey* pour porter ces documents à Londres. En attendant, les fonctionnaires du Massachusetts avaient organisé un comité pour rassembler les récits de témoins oculaires qui donnaient le point de vue des colons. Employant le rapide schooner *Quero*, que le marchand de Salem Richard Derby avait offert au gouvernement provincial du Massachusetts à cette fin, ils ont envoyé ces informations à travers l'Atlantique quatre jours après que Nunn soit parti avec les rapports officiels. Le *Quero* a accompli sa mission avec succès et est arrivé en Angleterre treize jours avant le *Sukey*. Les rapports qu'il a portés ont rapidement fait sensation quand le *London Evening Post* les a publiés avant que les dernières informations ne fussent arrivées.

Peu de temps après Lexington et Concord, un certain nombre d'Américains proposèrent de capturer Crown Point et le fort de Ticonderoga sur le lac Champlain, où était le plus grand dépôt d'artillerie britannique. Les miliciens du Massachusetts avec Benedict Arnold, du Connecticut avec John Brown et du Vermont avec Ethan Allen eurent la même idée et unirent leurs forces pour cette entreprise. Ce fut d'abord un succès, les troupes d'Arnold capturant un schooner loyaliste armé le 11 mai 1775 à Skenesboro, New York, puis le baptisant *Liberty*, et l'utilisant à leur profit²². Une semaine plus tard, le 19 mai, un autre groupe de soldats d'Arnold captura un sloop armé britannique servant au ravitaillement dans les environs de la rivière Richelieu, le rebaptisa *Enterprise*, et s'en servit pour faire un certain nombre de prises²³. Cette précoce improvisation montra ce que pouvait donner une force navale entraînée et organisée.

En mai et juin 1775, une série d'incidents similaires se produisirent le long des côtes de Nouvelle-Angleterre, dans lesquels les marins locaux se livrèrent à de petites attaques contre les forces navales britanniques, utilisant les armes et les petits navires à leur disposition. Fin juillet, des Américains, à bord de baleiniers, attaquèrent et incendièrent le phare de Boston, capturant les *Marines* qui le gardaient²⁴. Tout au long de la guerre, les Américains firent grand usage de ce type de navire pour exécuter des raids, mineurs mais efficaces, car ils

21 G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 14-15.

22 William Bell Clark (éd.), *Naval Documents of the American Revolution* [désormais NDAR], Washington, GPO, 1964 (en cours d'édition), t. 1, p. 312-313 : *Benedict Arnold to the Massachusetts Committee of Safety, May 11, 1775*. Voir le travail plus récent de James L. Nelson, *Benedict Arnold's Navy: The Ragtag Fleet that Lost the Battle of Lake Champlain, but Won the American Revolution*, Camden Maine, International Marine & McGraw-Hill, 2006.

23 W. B. Clark (éd.), NDAR, op. cit., t. 1, p. 376 : *Extract of a letter from Crown Point, May 19, 1775* ; p. 503-504 : *Arnold to the Albany Committee of Safety, May 22, 1775*.

24 *Ibid.*, p. 1022, p. 1027 : *Loose Sheets in the Narrative of Vice Admiral Samuel Graves, July 31, 1775* ; *General Orders Issued by George Washington, August 1, 1775*.

empêchèrent les Britanniques de pouvoir consacrer la totalité de leurs forces à d'autres missions²⁵. La fréquence de telles attaques s'accrut à mesure que les Américains se plaignirent de celles lancées contre leurs ports par les forces britanniques en quête de fourrage et cela aussi suggéra ce que pourrait faire une force navale organisée.

Une des plus célèbres de ces premières attaques contre la Royal Navy se produisit à Machias, dans le Maine. Des villageois se prirent de querelle avec un loyaliste transportant, sous une faible escorte britannique des marchandises très attendues d'une petite communauté de bûcherons en bord de mer qui cherchait à obtenir du bois à brûler pour les troupes britanniques à Boston. Après une série d'altercations à terre, Jeremiah O'Brien et un groupe de miliciens amis prirent la mer, attaquèrent et capturèrent le petit vaisseau britannique devant Machias, Maine²⁶. Cet incident est typique de la manière dont les colons refusaient de satisfaire les demandes en bétail, nourriture et combustible de l'armée et de la marine britanniques, en réaction aux bombardements des ports coloniaux²⁷.

Faute d'une force navale pouvant leur venir en aide, les différents États n'avaient d'autre choix que de se débrouiller seuls. Presque simultanément, le 12 juin 1775, l'Assemblée générale du Rhode Island vota l'affrètement de deux navires, l'un avec quatre-vingt hommes et un plus petit avec trente hommes, payés par la colonie pour protéger ses intérêts, les deux étant placés sous le commandement du Capitaine Abraham Whipple. Au même moment, John Brown, de Providence, offrit de vendre à la colonie son sloop, *Katy*²⁸. Ainsi, le Rhode Island devint la première des Treize colonies à se créer sa propre force navale²⁹.

Entre temps, des représentants de toutes les colonies américaines s'étaient réunis au deuxième Congrès continental à Philadelphie. Un des représentants de la Caroline du Sud, Christopher Gadsen, qui avait servi des années auparavant dans la Royal Navy comme commissaire de bord (*purser*), pensait

25 David Syrett, « Defeat at Sea: the Impact of American Naval Operations upon the British, 1775-1778 », dans *Maritime Dimensions of the American Revolution*, Washington, Naval History Division, 1977, p. 14-15.

26 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 759 : *Journal of the Massachusetts Provincial Congress, June 26, 1775* ; *ibid.*, vol. 1, p. 848-849 : *Deposition of Thomas Flinn, Master of the Falmouth Packet, July 10, 1775*. Voir aussi, J. L. Nelson, *George Washington's Secret Navy, op. cit.*, p. 22-28 ; G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812, op. cit.*, p. 24-26.

27 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, déc. 2007, p. 614-651.

28 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 664-665 : *Journal of the Rhode Island General Assembly, June 12, 1775* ; *John Brown to Ambrose Page and Nicholas Cooke, June 12, 1775*.

29 En définitive, douze des Treize colonies se créèrent leur propre force navale. Seul le Delaware ne le fit pas. Voir Robert L. Scheina, « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1777-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.

qu'elle n'était pas aussi formidable que beaucoup le craignaient. Il suggéra que les Américains pouvaient facilement prendre certains des plus petits cutters, sloops et schooners britanniques, puis les utiliser pour prendre de plus grands navires de guerre. John Adams a largement diffusé le point de vue de Gadsden auprès des législateurs du Congrès provincial du Massachusetts³⁰. Au même moment, cet État avait commencé à envisager la création de sa propre force navale. Le 7 juin, un comité fut établi pour étudier la question³¹ et le 20 juin il fut décidé que le Massachusetts devrait équiper pas moins de six navires armés de huit à quatorze canons et un certain nombre, en proportion, de pièces de plus petits calibres. Puis, revenant sur la question, le Congrès provincial du Massachusetts décida qu'une force navale provinciale semblait de prime abord une entreprise trop chère pour être alors tentée³². Aucune autre mesure ne fut prise, mais l'idée demeura.

86

Tandis que cette question était à l'étude, les membres du Congrès commencèrent à comprendre que des forces navales américaines avaient un rôle particulier à jouer. D'abord, ils imaginèrent, de manière plutôt irréaliste, d'utiliser de petits bâtiments de commerce armés en guerre pour capturer de plus grosses unités britanniques, puis de se doter de véritables navires de guerre avec des marins entraînés. Ensuite, ils virent une occasion de forcer les forces britanniques à évacuer Boston en interrompant leurs lignes vitales d'approvisionnement qui s'étendaient à travers l'Océan Atlantique. Enfin, les marins américains croyaient avec les bateaux armés, pouvoir établir un système efficace pour tenir en échec le blocus britannique de leurs ports afin de maintenir leur commerce maritime traditionnel³³.

Tandis que plusieurs membres du Congrès continental à Philadelphie avaient pris part aux discussions sur les affaires navales, le Congrès continental en tant que tel n'avait encore pris aucune décision claire sur le sujet. La première concernant les affaires navales survint le 18 juillet 1775, après que le Rhode Island eut établi sa propre force et que le Massachusetts eut examiné la question et l'eut temporairement mise de côté pour y revenir plus tard. À ce moment, il était déjà clair que ce conflit avait une dimension maritime importante et qu'il y avait des missions stratégiques que devaient entreprendre les forces navales américaines. Pourtant, les délégués à Philadelphie étaient d'accord pour reconnaître que les pouvoirs et les ressources du Congrès continental étaient

30 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 628-629 : *John Adams to Elbridge Gerry, June [7], 1775* ; Christopher Magra, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, p. 182-183.

31 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 621-622 : *Journal of the Massachusetts Provincial Congress, June 7, 1775*.

32 *Ibid.*, *id.*, 20 juin 1775.

33 C. Magra, *The Fisherman's Cause, op. cit.*, p. 186.

trop limités pour entreprendre un effort naval efficace. Après discussion, les membres du Congrès renvoyèrent la question à chacune des treize colonies séparément : « Que chaque colonie, prenne à sa propre charge prenne une telle disposition avec des navires armés ou autres [...] pour la protection de ses ports et navigation sur ses côtes, contre toutes les invasions illégales, attaques et déprédations, contre des cutters et bâtiments de guerre »³⁴.

Bientôt, au fur et à mesure des événements de la guerre, de nouveaux besoins apparurent si l'on voulait mener une lutte efficace. Il fallait une force armée navale capable d'opérer de façon plus vaste qu'en se tenant dans les limites de chacune des colonies.

Peu de temps après la décision du Congrès continental de renvoyer les affaires navales à chacune des colonies, des personnes du Massachusetts firent preuve d'un intérêt renouvelé pour la question, tant et si bien qu'entre juillet et août 1775, John Glover, un important négociant de poissons de Marblehead, colonel du régiment chargé de protéger ce port, entreprit d'y obtenir et d'y armer des bateaux de pêche. Le 24 août 1775, Glover loua « aux Colonies unies de l'Amérique »³⁵ son propre schooner de pêche, le *Hannah* (78 tonneaux), « armé et équipé d'armes, de munitions et de provisions au frais du [Congrès] Continental »³⁶.

Début septembre, le Général George Washington nomma le Capitaine Nicholas Broughton, un capitaine de pêche de Marblehead, au commandement du *Hannah*, comme officier de l'Armée continentale, dans le 21^e Regiment (Marblehead) du colonel John Glover. En tant que commandant en chef de l'armée, Washington lui ordonna de s'emparer de « tout navire susceptible d'être trouvé en haute mer ou ailleurs, sortant de Boston ou s'y rendant, au Service de l'Armée ministérielle [autrement dit du gouvernement de Londres] et de prendre tous les navires, chargés de soldats, d'armes, de munitions destinés à la dite armée ou en provenant [...] »³⁷.

Tandis que Broughton et ses collègues capitaines, sur des bateaux de pêche sous contrat de Marblehead, appareillaient et menaient à bien leurs missions navales à l'appui de l'armée de Washington entre 1775 et 1777, d'autres initiatives complémentaires avaient lieu menant vers une force navale nationale et au développement d'un appareil gouvernemental central. C'était une nécessité pratique pour construire, armer, pourvoir d'équipages, approvisionner, organiser et diriger un groupe de navires de guerre capables d'opérer efficacement sur mer.

34 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 916 : *Journal of the Continental Congress, July 18, 1775*.

35 C. Magra, *The Fisherman's Cause, op. cit.*, p. 188.

36 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 1287-1289 : *George Washington's Instructions to Captain Nicholas Broughton, September 2, 1775*.

37 *Ibid.*

Dans le Rhode Island voisin, l'assemblée générale adopta une résolution, le 26 août 1775, exprimant au Congrès continental « que la construction et l'armement d'une flotte américaine, aussitôt que possible, conduiraient considérablement à la conservation des vies, de la liberté et de la propriété des gens de bien de ces colonies »³⁸.

88 Les délégués du Rhode Island présentèrent cette proposition au Congrès continental, le 3 octobre, et programmèrent un débat trois jours plus tard, le 6 octobre 1775³⁹. Le 5 octobre, veille de la discussion prévue, le Congrès fut informé que deux bricks non armés anglais transportant des approvisionnements destinés à l'armée britannique avaient appareillé d'Angleterre en août pour Québec sans être protégés dans un convoi⁴⁰. Il nomma immédiatement un comité de trois de ses membres, Silas Deane, John Langdon, et John Adams, afin de préparer un plan pour les intercepter. Le même jour, le Congrès ordonna également au Général Washington de demander au Massachusetts de placer ses deux navires armés sous son commandement et de procéder immédiatement à la capture des bâtiments britanniques⁴¹. En même temps, le Congrès demanda au Rhode Island et au Connecticut de rejoindre les navires du Massachusetts avec leurs propres navires au « risque et paye pendant leur affrètement par le [Congrès] Continental »⁴².

Dans son *Autobiographie*, John Adams rappelle que l'opposition à ces résolutions était « très forte et véhémement »⁴³. L'idée d'intercepter et d'attaquer les forces britanniques en mer « était présentée comme le projet le plus sauvage, visionnaire et fou jamais imaginé ». « C'était un bébé, prenant un taureau fou par les cornes ; et ce qui était bien plus grave, on disait que cela ruinerait le caractère, et corromprait le moral de nos marins. Cela les rendrait égoïstes, ferait d'eux des pirates, des mercenaires, obnubilés par le pillage &c. &c. »⁴⁴.

Ardent avocat des motions, Adams avait vécu sur le littoral du Massachusetts et sa carrière en tant qu'avocat plaidant pour des causes maritimes dans les cours locales lui avait donné une bonne connaissance des affaires maritimes⁴⁵. Il s'en

38 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 1236 : *Journal of the Rhode Island General Assembly*, 26 août 1775.

39 *Ibid.*, t. 2, p. 285 : *Journal of the Continental Congress, October 3, 1775*.

40 *Ibid.*, p. 307-315 : *Journal of the Continental Congress, October 5, 1775*.

41 *Ibid.*, p. 311-312 : *John Hancock to George Washington, October 5, 1775*.

42 *Ibid.*, p. 312-13 : *John Hancock to Nicholas Cooke, October 5, 1775*.

43 *Ibid.*, p. 308 : *Journal of the Continental Congress, October 6, 1775: extract from John Adams's Autobiography*.

44 *Ibid.*

45 Dès 1755, Adams écrivait « [...] nous avons (si je puis dire) toutes les munitions navales des nations dans nos mains, il sera aisé d'obtenir la maîtrise des mers et alors, même l'union de toutes les forces de l'Europe ne pourrait nous en imposer », Robert J. Taylor, Mary-Jo Kline, Gregg L. Lint (dir.), *Papers of John Adams*, Cambridge (Mass.), Belknap Press of Harvard

est expliqué : « J'avais beaucoup conversé avec les messieurs qui ont dirigé notre pêche à la morue et à la baleine aussi bien que les autres navigations du pays, et j'avais beaucoup entendu parler de l'activité, l'esprit d'entreprise, de la patience, de la persévérance, et de l'audacieuse intrépidité de nos marins. Je m'étais formé l'opinion que, s'ils étaient envoyés sur l'océan, ils contribueraient grandement au soulagement de nos désirs, ainsi que la détresse de l'ennemi »⁴⁶.

Faute d'un gouvernement comme branche exécutive, le Congrès n'avança que petit à petit dans la formation du nouvel État américain. Le 6 octobre, le comité nommé pour développer un plan plus détaillé de capture des bateaux britanniques portant des armes, rendit son rapport qui fut porté à la connaissance des membres du Congrès avant la discussion. En même temps, le Congrès a pris un nouveau jour de retard en discutant de la résolution du Rhode Island en date du 26 août de créer une marine continentale⁴⁷, mais Samuel Chase demanda s'il était possible d'avoir une force navale, si un tel ordre ne serait pas juste qu'« un simple bout de papier » et si le Comité traitant ce sujet pourrait lever et payer une force navale⁴⁸.

Enfin, le 7 octobre, le congrès a commencé son premier débat sur la résolution du Rhode Island. Comme John Adams l'a retranscrit dans ses notes sur les discussions, Samuel Chase du Maryland a vigoureusement attaqué la notion : « C'est l'idée la plus folle du Monde que penser à construire une Flotte américaine. Sa latitude est merveilleuse. Nous devrions hypothéquer tout le continent. Rapportez des renseignements (*Recollect the Intelligence on your table*) pour défendre New York, fortifier le fleuve Hudson »⁴⁹. Christopher Gadsden, de Charleston en Caroline du Sud suivit le mouvement : « Je suis contre l'ampleur du plan du Rhode Island, mais il est absolument nécessaire que soit adopté un certain plan de défense par la mer »⁵⁰. Après une série d'autres d'échanges acrimonieux entre les membres, le sujet fut écarté pour être repris neuf jours plus tard, le 16 octobre.

Le 12 octobre, Washington répondit directement à la lettre que John Hancock lui avait envoyée le 5. Écrivant de son quartier général de Cambridge, Massachusetts, Washington expliqua ses actions et ses plans à la mer et envoya des copies des ordres qu'il avait donnés au capitaine Nicholas Broughton. Dans

University Press, 1977, t. 1, accessible en ligne : *Founding Families: Digital Editions of the Papers of the Winthrops and the Adamses*, éd. C. James Taylor, Boston, Massachusetts Historical Society, 2007, <www.masshist.org/ff/> : *John Adams to Nathan Webb, 12 October 1775, with Comments by the Writer Recorded in 1807.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 328-329 : *Journal of the Continental Congress, October 6, 1775.*

⁴⁸ *Ibid.*, p. 329 : *John Adams' notes on the debates of October 6, 1775.*

⁴⁹ *Ibid.*, p. 341 : *John Adams' notes of debates October 7, 1775.*

⁵⁰ *Ibid.*

cette réponse, Washington exprimait ses inquiétudes devant les difficultés qu'il pourrait rencontrer en ayant plusieurs forces navales avec des officiers et des hommes engagés selon des barèmes et des salaires différents alors qu'ils servaient de la même manière.

Dans l'intervalle, le 13 octobre 1775, la précédente lettre du Général Washington, du 5 octobre, était arrivée au Congrès et y avait été lue. Ainsi, le congrès apprit tout d'abord que Washington avait déjà de lui-même pris l'initiative d'acquérir trois schooners armés aux frais du Continental. Il demandait maintenant au Congrès de déterminer ce que les vaisseaux et les marins qu'il avait intégrés au service devaient faire des vaisseaux et cargaisons ennemis qu'ils captureraient. En prenant cette initiative, Washington avait doublé le Congrès, permettant aux membres qui avaient été hésitants sur l'opportunité d'une force navale d'accepter plus facilement cette proposition.

90 Ce même jour 13 octobre, après avoir entendu un débat sur le plan du Comité pour capturer les bâtiments britanniques transportant des armes, le deuxième Congrès continental autorisa l'achat et l'armement de deux navires « pour croiser vers l'est, pour intercepter de tels transports peut-être chargés de fournitures de guerre et d'autres approvisionnements pour nos ennemis »⁵¹. Ce fut la première autorisation donnée par le Congrès à des bâtiments nationaux. En parallèle, il fit un autre pas significatif vers un contrôle gouvernemental centralisé en nommant un comité de trois hommes – Silas Deane, John Langdon, et Christopher Gadsden –, pour préparer une estimation des dépenses afin de les faire approuver par le Congrès et pour passer contrat afin d'armer ces navires⁵². Ce fut l'établissement du premier corps de contrôle gouvernemental américain pour la Marine. Même si ce furent des premiers pas significatifs contribuant à la création d'un gouvernement plus centralisé que tout ce qui avait existé auparavant en Amérique, ce n'était encore qu'une ombre en regard des organisations fiscales et militaires bien plus complexes qui existaient pour soutenir les marines européennes.

Une semaine plus tard, le Congrès reçut la lettre de Washington du 12 octobre, avec sa copie des ordres donnés à Broughton, mais le débat qui s'ensuivit ne se concentra pas seulement sur la seule force navale, mais sur la possibilité, ou non, pour les Américains de faire véritablement du commerce maritime dans les circonstances présentes. La formation de l'État était en jeu de manière tout juste voilée. Suggérant certaines des fonctions d'un gouvernement central, Samuel Chase précisa que les Américains devaient avoir une marine de guerre

51 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 441-442 : *Journal of the Continental Congress, October 13, 1775*.

52 Aujourd'hui la Marine des États-Unis tient cette résolution du 13 octobre 1775 comme sa date de naissance officielle.

pour protéger leur commerce maritime, obtenir des informations, maintenir le crédit de la monnaie américaine aussi bien qu'obtenir de la poudre et des projectiles. Sans cela, les Américains n'auraient d'autres choix que se soumettre à la Grande-Bretagne. Les échanges et le commerce américain étaient la question fondamentale, argumenta Chase⁵³.

MESURES SUPPLÉMENTAIRES POUR CRÉER UNE ORGANISATION NAVALE

Il fallut encore neuf jours au Congrès pour aller de l'avant en prenant plusieurs mesures significatives. Le 30 octobre, le Comité rendit son estimation du coût de l'armement de deux vaisseaux de guerre, comme cela avait été demandé le 13 septembre. En plus d'examiner les dépenses pour les salaires et l'équipement, le Comité mit également en place une structure de base pour une marine. Son rapport établit une grille de salaires, fit valoir qu'un service naval régulier était préférable aux corsaires, et définit les fonctions d'un comité naval⁵⁴. Chacune de ces recommandations allait dans le sens de donner au gouvernement américain une autorité accrue ainsi qu'un contrôle central sur son organisation fiscale et militaire naissante.

Le Congrès approuva les recommandations du comité et y ajouta encore les vaisseaux plus grands : un de 36 canons et un autre de 24 canons. En outre, il comprit immédiatement que même une petite force navale nécessitait une administration bien plus grande que celle prévue. Dans cette idée, le Congrès porta le comité de trois membres à sept⁵⁵. Pressé de prendre rapidement ses fonctions, le comité obtint une salle dans une taverne pour y mener à bien sa tâche et accepta de se rencontrer chaque soir à six heures pour traiter les affaires⁵⁶. En prenant ces mesures, le congrès, pour la première fois, a permis à la nouvelle nation d'avoir une marine et a établi la première organisation du pays pour administrer les affaires navales. Ce fut un pas de plus dans l'extension de l'autorité du Congrès tout autant qu'une contribution à l'édification du nouvel État américain par l'adjonction d'une nouvelle agence subordonnée au Congrès. La création antérieurement d'une armée et d'un trésor sous l'autorité du Congrès avait jeté les bases de l'État fiscal et militaire américain et, maintenant, on allait plus loin avec une marine. Les hommes choisis comme les premiers cadres navals représentaient sept des treize États : John Langdon du

53 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 554-556 : *John Adams's notes of debates October 21, 1775*.

54 Six mois plus tard, le Congrès autorisa la guerre de course, voir *ibid.*, t. 4, p. 477-480 : *Journal of the Continental Congress, 23 March 1776*.

55 *Ibid.*, t. 2, p. 647 : *Journal of the Continental Congress, October 30, 1775*.

56 *Ibid.*, t. 2, p. 647, note 7 : *John Adams's notes of debates, October 30, 1775*.

New Hampshire, John Adams du Massachusetts, Stephen Hopkins du Rhode Island, Silas Deane du Connecticut, Richard Henry Lee de Virginie, Joseph Hewes de la Caroline du Nord, et Christopher Gadsden de la Caroline du Sud.

Le Congrès avança par petites étapes pour mettre en application les diverses recommandations du comité et développer l'organisation de la marine. Le 1^{er} novembre, il reçut le rapport du général Washington, en date du 24 octobre, disant que le *HMS Canceaux*, 16 canons, ainsi que trois autres bâtiments, les *Halifax*, *Spitfire* et *Symmetry*, avaient incendié Falmouth dans le Maine⁵⁷. Le lendemain 2 novembre, le Congrès réagit en autorisant le Comité à « appeler les trésoriers continentaux, pour fournir autant d'argent que nécessaire » pour l'armement et les équipages des bateaux⁵⁸. Ce faisant, le Congrès créa le lien direct dans la formation d'un État fiscal et militaire entre la Marine, une bureaucratie en cours de constitution et le Trésor.

92 Le même jour, le Congrès forma un autre comité de cinq membres, présidé par John Adams, pour voir comment aider les résidents de Passamaquoddy et de Nouvelle-Écosse, qui voulaient se joindre aux autres colonies pour lutter contre la Grande-Bretagne⁵⁹. En traitant de cette question, ce comité spécial recommanda au Congrès de lever deux bataillons d'infanterie de marine de dix compagnies chacune⁶⁰. Le Congrès accepta ces recommandations, le 10 novembre 1775, créant le Marine Corps⁶¹.

En attendant, le comité naval continue à recommander au Congrès d'aller de l'avant pour créer une organisation navale. Tout d'abord, le comité choisit Ezek Hopkins du Rhode Island, le frère du délégué de cet État au Congrès, Stephen Hopkins, pour être le premier commandant officiel et commodore de la nouvelle escadre navale⁶².

Dans sa décision majeure suivante et en réponse aux demandes répétées de George Washington de fournir des orientations⁶³, le Congrès donna davantage de pouvoir au gouvernement et alla dans le sens d'une autorité politique centralisatrice, lorsqu'il rendit des instructions sur ce qu'il fallait faire des bateaux capturés à l'ennemi, ordonnant que les cas de prises soient jugés dans les tribunaux des différentes colonies avec droit d'appel au Congrès. En outre, il établit les proportions et le droit pour chaque officier et marin ayant pris part à

57 W. B. Clark (éd.), *NDAR*, t. 2, p. 647, note 7 : *John Adams's notes of debates, October 30, 1775*.

58 *Ibid.*, p. 861 : *Journal of the Continental Congress, November 2, 1775*.

59 *Ibid.*

60 *Ibid.*, p. 957-958 fn2 : *Journal of the Continental Congress, November 9, 1775: John Adams, « Proposals »*.

61 *Ibid.*, p. 972 : *Journal of the Continental Congress, November 10, 1775*.

62 *Ibid.*, p. 907 : *Stephen Hopkins to Ezek Hopkins, November 6, 1775*.

63 *Ibid.*, p. 930-931, 931, 978-980 : *Letters from George Washington to Congress*.

la capture, sur la base d'un total de 30 parts par navire capturé⁶⁴. Cette décision eut un effet marqué car elle donnait une incitation financière aux officiers et aux hommes pour s'emparer des bâtiments ennemis, mais elle était importante aussi pour le développement de l'État fiscal et militaire américain. Selon que le navire était armé par le Congrès ou par l'un des États, un tiers de la valeur de la prise allait à ceux qui l'avaient faite, tandis que les deux tiers revenaient au Congrès ou à l'État. En cas de capture d'un navire de guerre ennemi, la moitié de la valeur allait aux auteurs de la prise, l'autre moitié au Congrès ou à l'État⁶⁵. Ce processus contribua au développement ultérieur du gouvernement, non seulement en créant une source de revenus, mais encore parce qu'en donnant le droit aux tribunaux de recevoir les prises et de faire procéder à leur adjudication. À cet égard, le Congrès délégua ses pouvoirs à plusieurs États qui furent incités à établir des tribunaux dans ce but avec le droit d'appel judiciaire devant le Congrès. En outre, cette décision précisait qu'une commission du Congrès était nécessaire pour capturer des bâtiments ennemis⁶⁶.

Pour préparer les principes fondamentaux de l'organisation d'une flotte, le Comité naval remit officiellement à l'ensemble du Congrès un ensemble de règles et d'articles destinés aux officiers et marins⁶⁷. John Adams en a écrit la première version⁶⁸, adaptant directement pour l'usage américain, les règlements et instructions de la Royal Navy concernant le service de sa majesté en mer⁶⁹. L'ensemble du Congrès en débattit alors pendant plusieurs jours et modifia l'ébauche d'Adams, paragraphe par paragraphe, créant les *Règles pour la réglementation de la marine des Colonies unies*, qu'il adopta officiellement, par un vote, le 28 novembre⁷⁰. Ces règles prévoient un éventail de sujets, y compris la conduite et l'autorité des officiers, l'assistance au service divin, les revues, les équipements médicaux pour le soin des marins malades, les procédures d'approvisionnement, la discipline et la punition pour le meurtre, le vol et la mutinerie, la composition des cours martiales et les serments que prêteraient les témoins, la paie des officiers et des hommes, et les termes de l'enrôlement.

64 *Ibid.*, p. 1133 : *Journal of the Continental Congress, November 25, 1775*, § 8.

65 *Ibid.*, § 7.

66 *Ibid.*, § 3, 4, 5, 6.

67 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 1109 : *Journal of the Continental Congress, November 23, 1775*.

68 *Ibid.*, p. 1189 : *Autobiography of John Adams, November 28, 1775*.

69 La première édition date de 1731, mais on n'a pas encore pu déterminer quelle est celle qu'utilisa Adams. La plus récente était alors celle de 1772, la onzième. On trouvera la liste des éditions survenues entre 1731 et 1790 dans Thomas R. Adams & David W. Waters, *English Maritime Books Printed Before 1801*, Providence, John Carter Brown Library/Greenwich, National Maritime Museum, 1995, n° 1418-1429.

70 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 1174-1182 : *Journal of the Continental Congress, November 28, 1775*. Cet important document est à la base des actuelles *Naval Regulations*, qui en conservent des éléments.

En faisant tout cela sans rechercher l'approbation des législatures des différents États, le Congrès poussait plus loin la centralisation du pouvoir pour la gestion de la marine.

En bloc, ces actes séparés du Congrès concernant l'achat et la construction de navires, l'établissement d'un comité naval, la création d'une force d'infanterie de marine, la définition des procédures pour les prises, donnant des procédures pour le jugement des prises et rédigeant des règlements pour le service à la mer, servirent à accroître la centralisation des pouvoirs politique, militaire et fiscal dans les mains du gouvernement national en même temps qu'il créait une marine.

CONSTRUIRE UNE FLOTTE

94

En conclusion, le Congrès en vint à statuer sur la résolution du Rhode Island en « fournissant à ces colonies un armement naval ». Il avait été à l'origine voté par l'Assemblée générale du Rhode Island, le 26 août, et présenté au Congrès continental, le 3 octobre. Ajournée à plusieurs reprises⁷¹, la question était maintenant abordée dans un véritable débat avec un vote. En vue de cela, le congrès avait établi, le 11 décembre, un comité avec douze délégués de différentes colonies pour rédiger un rapport final⁷². Deux jours plus tard, le 13 décembre, ce comité rendit son rapport, recommandant la construction et l'armement de treize nouveaux bateaux pour un coût total de 866 666 \$: cinq de 32 canons, cinq de 28 canons, et trois de 24 canons. Désormais convaincu que le gouvernement britannique voulait une démonstration de force et non pas un règlement négocié, l'ensemble du Congrès approuva ce plan et décida que la construction de ces navires devait être répartie entre les colonies avec quatre en Pennsylvanie, deux chacun pour le Massachusetts et le Rhode Island, et un chacun pour le New Hampshire et le Maryland⁷³. Le lendemain, le congrès choisit par vote treize de ses membres, représentant chacune des colonies, pour siéger dans le nouveau comité. L'élection des membres du comité confirme les nominations de la plupart de ceux qui avaient été désignés le 11 décembre, à trois changements près⁷⁴. La nomination par un vote et la répartition des constructions entre les colonies de manière volontairement large servirent à conforter la légitimité et le caractère national de la gestion de la Marine tout en concentrant et en étendant les responsabilités du nouveau comité.

71 W.B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 329, p. 340-341, p. 885, p. 1051, 1094 : *Journal of the Continental Congress*.

72 *Ibid.*, t. 3, p. 59 : *Journal of the Continental Congress, December 11, 1775*.

73 *Ibid.*, p. 90 : *Journal of the Continental Congress, December 13, 1775*.

74 *Ibid.*, p. 100-101 : *Journal of the Continental Congress, December 14, 1775*. John Hancock remplaça Samuel Adams ; William Paca Samuel Chase et John Houston fut ajouté.

Bientôt appelé Comité de la Marine, il avait pour but de surveiller l'armement des treize nouveaux navires. Au début, il fonctionné à côté du Comité naval précédemment établi, même s'il y a lieu de penser que le Comité de la Marine était destiné à remplacer le Comité naval dès que les comptes de celui-ci auraient été rendus. Retardant ce moment, le 25 janvier 1776, le Congrès désigna le Comité naval pour prendre en charge la direction des opérations de la flotte, afin d'assurer la continuité lorsque la flotte de la Marine continentale faite d'anciens bâtiments marchands s'apprêtait à prendre la mer pour la première fois sous le commandement d'Ezek Hopkins⁷⁵. Le 11 février 1776, ses 5 navires – l'*Alfred*, le *Columbus*, l'*Andrea Doria*, le *Cabot* et la *Providence* – appareillèrent de Philadelphie⁷⁶. Deux jours plus tard, le 13 février, le *Wasp* et le *Hornet* les rejoignirent depuis Baltimore devant le cap Henlopen⁷⁷. Pendant la courte période précédant son remplacement par le Comité maritime, le *Naval Committee* continua à traiter d'un large spectre de questions administratives incluant la promulgation d'instructions de recrutement, la détermination des salaires des marins en captivité, réglant la distribution de l'argent des prises en argent, et affectant des officiers et hommes sur les bateaux⁷⁸.

La centralisation de toute l'administration navale et le contrôle opérationnel de la flotte sous le Comité de Marine du Congrès ne tarda pas à s'avérer une solution incommode. Pour essayer d'alléger la charge de la gestion centrale, le Congrès ordonna au comité de la marine, en avril 1776, de lui recommander des personnes capables pour en faire être des agents des prises dans divers ports⁷⁹. Agissant suivant ces recommandations, le Congrès nomma onze hommes dans différents ports comme agents des prises⁸⁰. Vers la fin de l'année, le comité de la marine avait perçu le besoin de créer trois postes supplémentaires avec des hommes qui n'étaient pas membres du Congrès, mais seraient « versés dans les affaires maritimes »⁸¹ pour accomplir le travail concernant la marine sous la direction du comité de la marine. Ce bureau de création récente est devenu connu en tant que Navy Board. Cette décision renforça le comité avec des employés qui ne siégeaient pas au Congrès, ce qui fut un premier pas vers

75 W. B. Clark (éd.), *NDAR*, t. 3, p. 979, ^o 2 : *Journal of the Continental Congress, January 25, 1776*.

76 *Ibid.*, p. 1219 : *Commissioned Officers of the First Fleet* ; p. 1236 : *List of Ships and Vessels fitted out by the Rebels at Philadelphia*.

77 *Ibid.*, p. 1219 : *Andrew Doria Journal*.

78 *Ibid.*, p. 162, 208, 612, 613, 655-657.

79 *Ibid.*, t. 4, p. 867 : *Journal of the Continental Congress, April 17, 1776*.

80 *Ibid.*, p. 1216 : *Journal of the Continental Congress, April 23, 1776*. Sur les activités qui étaient celles d'un agent naval, voir Ernest E. Rogers (dir.), *Connecticut's Naval Office at New London during the American Revolution*, New London, Ernest R. Rogers Fund, t. 2, 1933.

81 William J. Morgan (éd.), *NDAR*, *op. cit.*, t. 7, p. 66 : *Journal of the Continental Congress, November 6, 1776*.

l'existence d'une bureaucratie à part spécialisée dans les affaires navales. Cet acte supplémentaire de centralisation accrut la tension déjà existante entre le contrôle des affaires par l'État et celui par la nation.

Les treize vaisseaux qui avaient été autorisés par le Congrès l'année précédente n'étaient pas encore terminés quand le comité de la marine se mit à développer de plus grandes ambitions pour une flotte nationale américaine. À la fin de novembre 1776, le Congrès approuva les recommandations du comité pour la construction d'une flotte encore plus grande en ajoutant trois vaisseaux de ligne de 74 canons, cinq frégates de 36 canons, et 18 brigantins, ainsi qu'un bâtiment de transport⁸².

À LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE ADMINISTRATION

96

Avec ces projets d'acquisition et de construction ajoutés à ceux déjà exécutés, le système tel qu'il avait été établi s'avéra insuffisant pour gérer le volume l'étendue géographique des affaires de la marine continentale⁸³. Six mois plus tard, le congrès nomma un deuxième groupe de trois assistants pour le comité de la marine, leur ordonnant de résider à Boston, tandis que le premier groupe resterait auprès du Congrès⁸⁴. Dès lors, le premier groupe situé à Philadelphie ou à côté fut connu comme le Navy Board of the Middle Department, et le nouveau qui était établi à Boston s'appela le Navy Board of the Eastern Department. Trois mois plus tard en juillet, le comité de la marine définit les nouvelles responsabilités du *Board* en lui ordonnant « d'avoir la surintendance de toutes les affaires navales et maritimes des États-Unis d'Amérique dans les quatre états orientaux⁸⁵ sous la direction du Comité de la Marine »⁸⁶. Cela voulait dire superviser la construction, l'armement et l'équipement des vaisseaux de guerre ainsi que tenir les registres des officiers et marins dans le district, exiger des rapports de tous les vaisseaux de guerre continentaux dans le district, diriger les finances de chaque navire et contrôler les dépenses des fonds publics tout comme ordonner une cour martiale si nécessaire. Le *Board* de Boston, en raison de son éloignement du Congrès et le tempo plus élevé qui était celui de l'activité navale en Nouvelle Angleterre, devint bientôt le plus important des deux. En dépit des difficultés rencontrées par l'un et par l'autre dans l'accomplissement

82 *Ibid.*, p. 223-224 : *Journal of the Continental Congress*, 20 November 1776.

83 W. J. Morgan (éd.), *NDAR*, *op. cit.*, t. 8, p. 282 : *John Adams to James Warren*, April 6, 1777.

84 *Ibid.*, p. 379 : *Journal of the Continental Congress*, April 19, 1777.

85 Ces quatre États étaient le Connecticut, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island.

86 W. J. Morgan (éd.), *NDAR*, *op. cit.*, t. 9, p. 256-257 : *Continental Marine Committee to the Continental Navy Board of the Eastern Department*, July 10, 1777.

de leur tâche, la mise en place de ce nouveau *Board* renforça les tendances centralisatrices associées à l'expansion navale au temps de la Révolution.

Même avec ce dispositif élargi permettant aux officiers de s'occuper des affaires navales dans ces deux vastes régions, la gestion de celles-ci devint de plus en plus difficile. Cherchant à en savoir plus sur la façon dont la Royal Navy gérait les siennes, William Ellery, un membre du comité de la marine du Rhode Island écrivit à un ami bien informé, William Vernon : « Je serais heureux de savoir ce qu'est l'Office of Commissioners of the Navy, et ce que vous mettriez particulièrement en évidence, à moins que vous ne puissiez me mettre en rapport avec un auteur qui le décrit particulièrement. Pour la conduite des affaires d'une marine aussi bien que celles d'une armée, nous avons encore beaucoup à apprendre. Nous n'en connaissons toujours pas la gestion systématique, bien que nous ayons fait des progrès considérables pour cette dernière [...] »⁸⁷.

D'autres étaient aussi d'avis que le mode de gestion naval britannique était celui qu'il fallait imiter, mais personne, parmi les chefs américains n'avait de connaissance personnelle détaillée ou pratique de la façon dont l'Amirauté ou le Navy Board dirigeaient la Royal Navy⁸⁸. Faute de cette expérience, il n'y avait que très peu d'explications disponibles dans des textes publiés pour un processus aussi complexe, même si un petit nombre d'Américains avec acquis dans leur travail quelque familiarité avec des aspects spécifiques de l'administration navale britannique, tel le député au Congrès Christopher Gadsden qui avait servi comme commissaire à bord d'un bâtiment et quelques autres qui, en tant que marchands, avaient approvisionné la Royal Navy⁸⁹.

La préférence initialement donnée par le Congrès pour des opérations navale défensives commença bientôt à changer. Lorsque Robert Morris, vice-président du Comité de Marine écrivit au capitaine John Paul Jones, le 1^{er} février 1777, à propos d'un plan d'attaque des navires britanniques à Pensacola en Floride :

Cela fait longtemps qu'il est clair pour moi que notre flotte dans l'enfance ne peut protéger nos côtes et que le seul secours qu'elle est mesurée d'apporter est d'attaquer les places sans défense de l'ennemi de manière à l'obliger à stationner davantage de

⁸⁷ *Ibid.*, t. 7, p. 79 : William Ellery to William Vernon, Providence, November 7, 1776.

⁸⁸ On trouvera une étude moderne de la manière dont procédaient les Britanniques dans Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965 et dans « The Eighteenth Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans John Richard Hill (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.

⁸⁹ Il y avait au moins une source disponible offrant une présentation de l'administration navale britannique, mais rien ne prouve qu'elle fut trouvée et utilisée par les responsables américains de ce temps. Voir Josiah Burchett, *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea (1720)*, facsimile avec introduction de John B. Hattendorf, Delmar NY, Scholars' Facsimiles & Reprints for the John Carter Brown Library, 1995. Burchett donna cette présentation dans l'introduction.

ses navires dans ses propres pays ou à les employer à poursuivre les nôtres, si bien que d'une manière ou d'une autre nous en soyons débarrassés [...]»⁹⁰.

En février 1777, Ellery, un collègue de Morris, écrit de nouveau à Vernon, devenu membre du Navy Board of the Eastern Department, répétant beaucoup de ce qu'il avait dit plus tôt. Soulignant sa frustration, Vernon ajouta : « le Congrès est très sensible à l'importance d'avoir une marine respectable et a essayé de former une équipe, mais du fait de l'ignorance et de la négligence ils n'ont pas encore été à même d'atteindre leur but. J'espère cependant voir une flotte avant trop longtemps »⁹¹.

98

Pendant que les opérations de la Marine continentale dispersaient des navires dans différentes régions, des agents recevaient l'ordre de s'installer dans divers ports, mais c'étaient habituellement des fonctions supplémentaires venant s'ajouter à une autre tâche officielle. Tel était le cas de William Bingham, un agent commercial du Congrès à la Martinique, qui, en plus de sa tâche principale, fit beaucoup de travail administratif et d'approvisionnement pour les navires continentaux opérant aux Antilles⁹². Pareille situation existait en Europe, où les commissaires américains à Paris, successivement Silas Deane, Benjamin Franklin et Arthur Lee se sont retrouvés à traiter une grande variété d'affaires pour la marine continentale. Dans le petit territoire espagnol de Louisiane également, l'agent continental du comité de commerce de la Nouvelle Orléans, Oliver Pollock, arma des bateaux qui firent des prises sur le Mississippi et il entreprit quelques opérations mineures contre les Britanniques dans le Golfe du Mexique.

Tandis qu'il y avait beaucoup de mécontentement au Congrès, et même chez certains membres du comité de la marine sur leur propre efficacité, il fallut du temps pour réaliser une réforme efficace. Le comité de la marine se trouva lui-même dans l'incapacité de s'acquitter de son dispendieux programme de construction de vaisseaux de 74 canons. Il s'avéra également difficile de trouver assez de membres du comité capables de prendre le temps de se rencontrer et de faire leur travail⁹³. En cela comme dans d'autres domaines du gouvernement, le Congrès expérimentait peu à peu qu'il ne pouvait être à la fois un corps législatif et un exécutif. Pour s'occuper des affaires militaires, le Congrès créa un Board of War, en octobre 1777, afin d'essayer de résoudre des

90 W. J. Morgan (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 7, p. 1109-1111 : *Robert Morris to John Paul Jones, 1 February 1777*, note en bas de page, p. 1110.

91 *Ibid.*, p. 1299 : *William Ellery to William Vernon, February 26, 1777*.

92 Voir Robert C. Alberts, *The Golden Voyage: The Life and Times of William Bingham, 1752-1804*, Boston, Houghton, Mifflin, 1969, p. 3-84.

93 Voir Charles Oscar Paullin (dir.), *Out-Letters of the Continental Marine Committee and Board of Admiralty, August 1776-September 1780*, *Naval History Society*, t. IV-V, New York, De Vinne Press for the Naval History Society, 1914.

problèmes similaires dans ce domaine et, en juillet 1779, il établit un Board of Treasury.

Adoptant une approche semblable pour la marine, John Dickinson, du Delaware, proposa une motion au congrès « que la gestion de toutes les affaires concernant la marine des États-Unis soit confiée à des commissaires »⁹⁴. La motion fut adoptée, mais le comité ne rendit jamais ses recommandations. Dans l'incapacité d'agir, le Congrès chargea le comité de la marine de prendre en charge le dossier et de lui faire un rapport dans la semaine. Le plan que le Congrès adopta, le 28 octobre 1779, fut une tentative pour affiner la centralisation du pouvoir sur la Marine. Il établit un Board of Admiralty de cinq membres, chacun d'un État différent, deux étant des membres du Congrès et trois des commissaires payés, avec un membre de plus pour servir de secrétaire. Pour fonctionner, le conseil avait besoin d'avoir un minimum de trois des cinq membres afin que le quorum soit atteint.

En prenant ses responsabilités, le Board of Admiralty rencontra plusieurs problèmes. En premier lieu, le processus de création de la marine fut très long. Des treize frégates dont la construction avait été décidée en 1775, trois seulement naviguèrent en 1777. Cette année-là, la Marine perdit justement trois frégates lors de la défense de Philadelphie⁹⁵, une par capture et deux par incendie, deux autres frégates étant incendiées dans l'Hudson pour leur éviter de tomber aux mains de l'ennemi⁹⁶, tandis que la frégate *Hancock* était prise en juillet 1777. Le *Randolph* fit explosion et fut détruit en février 1778, alors que l'*Alfred* et la *Virginia* furent pris peu après. Ces pertes rendirent le Congrès prudent et attentif à conserver de trop rares ressources⁹⁷.

En second lieu, à cause de telles pertes, il était difficile de trouver des volontaires. Le Congrès nomma les trois premiers commissaires, mais lorsqu'ils reçurent notification de leur désignation, tous trois refusèrent. En conclusion, après trois semaines, on put trouver le nombre minimum de trois membres ayant accepté de servir, mais tous devaient être présents pour qu'on atteigne le quorum. La question suivante était, pour le *Board*, d'affirmer son autorité sur les deux bureaux de Philadelphie et Boston. Quand le Board of Admiralty leur ordonna de soumettre leurs comptes pour contrôle, il ne reçut aucune réponse.

94 Cité d'après William M. Fowler Jr., *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, Metuchen NJ, The Scarecrow Press, 1973, p. 56 ; Worthington Chauncey Ford et al. (dir.), *Journals of the Continental Congress, 1774-1789*, Washington, Government Printing Office, 1904-1936, 34 vol., t. XIV, p. 708, avec le débat sur cette question p. 700-708 et p. 711-715.

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

96 Lincoln Diamant, *Chaining the Hudson: The Fight for the River in the American Revolution*, New York, Fordham University Press, 2004.

97 R. Buel, *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, op. cit., p. 86-87.

Réciproquement, quand les *Navy Boards* demandèrent des fonds, le Board of Admiralty a répondu qu'il n'en avait pas. Néanmoins, le Board of Admiralty pouvait faire quelques changements efficaces. De manière très importante, il réussit à pousser le Congrès à adopter, en mai 1780, une révision depuis longtemps nécessaire des instructions du 3 avril 1776 sur les corsaires, lesquelles n'avaient fait aucune mention de la contrebande ou des droits des neutres⁹⁸.

L'arrivée dans les eaux américaines, à l'été 1778, de l'escadre française du comte d'Estaing et, plus tard, en 1780, de celle commandée par le Chevalier de Ternay, « l'Expédition particulière », posa quelques questions administratives inattendues pour le Board of Admiralty. Jusqu'alors, la minuscule flotte américaine avait été une force complètement indépendante, n'ayant pas à se soucier des opérations menées par les alliés. En juillet 1778, le comité de la marine voulut envoyer certaines des frégates continentales pour appuyer d'Estaing⁹⁹. Ultérieurement, le 25 juillet 1780, le ministre français auprès des États-Unis, le chevalier de La Luzerne, écrivit au président du Congrès pour demander que des frégates américaines soient placées directement sous le commandement de Ternay. Dans sa réponse, le Congrès transféra le commandement opérationnel de trois frégates et d'un sloop armé en guerre de la marine continentale au Général Washington¹⁰⁰, afin de maintenir le contrôle Américain et, en même temps, tout en adhérant plus étroitement aux instructions que Loui XVI avait données à Lafayette selon lesquelles les Français n'agiraient que comme auxiliaires des forces américaines¹⁰¹. Le soutien supplémentaire que les *Navy Boards* eurent à apporter aux Français accrut le fardeau qu'ils avaient déjà à porter pour la marine continentale¹⁰². En définitive, les navires américains furent incapables de coopérer efficacement avec les Français¹⁰³.

100

98 W. M. Fowler, *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, op. cit., p. 61-62.

99 Ch. O. Paullin (dir.), *Out-Letters of the Continental Marine Committee*, t. 1, p. 265-274 : *Letters to Navy Board, Eastern Dept, 11 July, 24 July 1778 and to Count D'Estaing, 17 July 1778*. Voir Michael J. Crawford, « The Joint Allied Operations at Rhode Island » dans William R. Roberts & Jack Sweetman (dir.), *New Interpretations in Naval History*, Annapolis MD, US Naval Institute Press, 1991, p. 236-242 et John B. Hattendorf, *Newport, The French Navy, and the American Revolution*, Newport, The Redwood Press, 2005, p. 1-35.

100 W. C. Ford et al. (dir.), *Journals of the Continental Congress*, op. cit., t. XVII, p. 669 : 26 juillet 1780. Pour les questions abordées ici, voir Ch. O. Paullin (dir.), *Out-Letters of the Continental Marine Committee*, op. cit., t. II, p. 118 : *Marine Committee to Eastern Navy Board, September 28, 1779* ; p. 243-44 : *Board of Admiralty to President of Congress, August 14, 1780*.

101 Henri Doniol, *Histoire de la France à l'Établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1890, t. IV, p. 316 ; Jean-Pierre Bois (éd.), *Deux Voyages au temps de Louis XVI, 1770-1780. La Mission du baron de Tott en Égypte en 1777-1778 et le Journal de bord de l'Hermione en 1780*, Rennes, PUR, 2005, p. 123-124.

102 R. Buel, *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, op. cit., p. 87-88.

103 G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 233-234.

1779 fut l'année du succès pour la marine continentale dont quelques substantiels résultats parurent justifier les dépenses qu'il avait fallu faire pour elle. Le manque d'hommes et d'équipement qui avaient tant pesé sur les efforts des années précédentes fut moins criant si bien que davantage de navires purent opérer en mer. En mars 1779, le *Warren*, le *Queen of France* et le *Ranger* interceptèrent un convoi britannique, capturant sept transports. Quatre mois plus tard, en juillet, le *Providence*, le *Queen of France* et le *Ranger* entrèrent à Boston avec huit riches prises. Si l'échec de l'expédition de Penobscot marquée par la perte du *Warren* et deux sloops armés en guerre, annula une partie de ces gains, la frégate *Trumbull* entra bientôt en service, comblant le vide laissé par le *Warren*. De l'autre côté de l'Atlantique, John Paul Jones, avec le *Bonhomme Richard*, fit sa fameuse croisière lors de laquelle il perdit son bâtiment mais réussit à capturer le *HMS Serapis*. Les succès de 1779 ne furent pas renouvelés. Lors de la capitulation de Charleston, en mai 1780, les Britanniques s'emparèrent de deux frégates avec le *Ranger* et les forces américaines en coulèrent une autre pour bloquer le passage. Il n'en restait plus que quatre en service. L'une d'elle, la *Confederacy*, avait été démâtée et immobilisée en 1780 puis, comme le *Trumbull*, fut prise en 1781, tandis que le sloop armé en guerre *Saratoga* se perdait corps et biens. Lorsque débuta la campagne de Yorktown, mi-1781, la marine continentale n'avait plus qu'un très petit nombre de bâtiments capables d'entreprendre des opérations importantes si bien qu'elle ne prit aucune part à la décision navale et militaire¹⁰⁴.

LE DÉCLIN ET LA FIN DE LA MARINE CONTINENTALE

Au cours de 1779, l'expansion navale américaine avait contribué au renforcement des tendances centralisatrices du nouvel État américain, tout en suivant une trajectoire parallèle. Dans un premier temps, la nouvelle marine américaine profita des bas prix de la construction navale et du crédit dont jouissait le gouvernement. Puis l'inflation et la hausse des prix rendirent plus difficiles la construction de navires de guerre en Amérique, si bien qu'en 1778 le Congrès en vint à acheter en France. En 1779, le crédit américain était épuisé, tant au-dedans qu'au-dehors, ne permettant plus d'autre source que les prises pour accroître la marine. Mais c'était une illusion que de croire payer les dettes de la marine avec l'argent qu'on pouvait tirer de ces captures. Les pertes en bâtiments de guerre face à l'ennemi rendirent de plus en plus difficile de faire

104 R. Buel, *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, op. cit., p. 89.

des prises avec ce qu'il restait de navires, ces derniers portant un armement surclassé et n'ayant que des capacités inférieures¹⁰⁵.

À mesure que retombait l'expansion navale américaine et que la marine française assumait le rôle majeur dans la guerre sur mer, les forces centralisatrices s'affaiblirent dans le gouvernement américain. Ce déclin affectant à la fois l'organisation navale et la centralisation fut aussi un des effets d'un changement politique plus large lorsque le gouvernement des États-Unis fut régi par les Articles de Confédération.

102 Avec des navires américains dont le nombre se réduisait, le Board of Admiralty fut peu à peu moins actif et, avec le peu d'empressement de ses membres nommés à participer aux affaires, il devint totalement inefficace et inactif à l'été 1781. Même avant cela, en février 1781, le Congrès avait ordonné que les affaires navales fussent transférées à un bureau nouvellement établi sous l'autorité du Secrétaire de la Marine¹⁰⁶. Mais le même problème continua et on ne trouva personne pour accepter la responsabilité de ce bureau. Dès lors, le Congrès vota, le 29 août 1781 la nomination d'un agent de marine pour gérer temporairement les affaires navales jusqu'à ce que quelqu'un soit trouvé pour remplir le travail de Secrétaire. On ne trouva personne pour accepter la responsabilité d'agent, tant et si bien que le 7 septembre, le Congrès supprima les Navy Boards de Boston et de Philadelphie et donna temporairement la responsabilité d'agent au Superintendant des Finances, Robert Morris, qui avait précédemment servi dans le comité de la marine et se trouvait déjà bien au courant des affaires navales¹⁰⁷. Morris resta à s'occuper des affaires navales jusqu'à la fin de la guerre. Au moment de son arrivée, seuls deux bateaux étaient en construction, le 74 canons *America* à Portsmouth, New Hampshire, et la frégate *Bourbon* à Chatham, Connecticut. Par ailleurs, Morris constata que dans l'évolution du bureau administratif, les instructions régissant son autorité avaient omis quelques aspects importants. En novembre 1781, par exemple, il découvrit qu'il n'avait pas le pouvoir d'ouvrir une enquête ou une cour martiale pour déterminer les causes de la perte de la frégate *Hancock*, et il lui fallut s'adresser au Congrès pour obtenir ce droit¹⁰⁸.

Robert Morris était convaincu qu'une marine serait, à l'avenir, indispensable aux États-Unis pour la protection de leur commerce, mais au milieu des années 1780, le gouvernement de la nouvelle république n'était pas assez

105 *Ibid.*, p. 91-95

106 E. James Ferguson (éd.), *The Papers of Robert Morris, 1781-1784*, Pittsburg, University of Pittsburg Press, 1973-1999, t. 1, p. 3 : *Diary, February 7, 1781*.

107 *Ibid.*, t. 2, p. 214-219 : *Morris to the President of Congress, 8 September 1781*.

108 E. J. Ferguson (éd.), *Papers of Robert Morris, op. cit.*, t. 3, p. 202-204 : *Morris to the President of Congress, November 17, 1781*.

développé pour soutenir une institution nationale aussi complexe. Il jugeait prématuré, dans les conditions fiscales de la nouvelle nation, de maintenir une marine. Dans une lettre de juillet 1783, Morris expliquait :

Jusqu'à ce que des revenus puissent être obtenus à cette fin, il sera vain de parler de marine ou d'armée ou de quoi que ce soit d'autre. Nous recevons de fermes assurances de tous côtés mais rien de plus. Tout bon Américain doit souhaiter voir les États-Unis posséder une puissante flotte mais peut-être est-ce que le meilleur moyen d'y parvenir est de ne faire aucun effort dans ce sens tant que les gens ne seront pas assez motivés pour en demander et en vouloir une. Aujourd'hui ils payent pour rien¹⁰⁹.

En 1784, il était clair que les finances du pays étaient dans un état tel qu'il n'y avait pas même de fonds pour réparer les deux derniers navires en service actif, l'*Alliance* et le *Washington*. Écrivant au président du Congrès, Morris rapporta : « Quant à la marine, nous devons à présent en abandonner l'idée et quand la situation des finances américaines le permettra nous pourrions certainement construire de meilleurs bateaux que tous ceux que nous avons eu »¹¹⁰. En démantelant complètement la marine continentale, Morris adoptait une stratégie politique dont il espérait qu'elle forcerait les électeurs américains à comprendre le besoin de créer puis de soutenir une force navale afin de protéger leur commerce. Tout en attendant que germe cette semence, Morris prit l'initiative d'encourager les meilleurs des officiers de la Marine continentale – tels que Thomas Truxton, Richard Dale et John Barry – à entretenir leur savoir-faire maritime en servant dans le commerce tout juste ouvert entre les États-Unis et la Chine, en attendant l'établissement d'une nouvelle marine¹¹¹.

LA MARINE CONTINENTALE EN PERSPECTIVE

La force navale qui devint connue sous le nom de marine continentale a eu une histoire relativement courte, ne durant que de 1775 jusqu'à sa dissolution, dix ans plus tard, en 1785, à la vente de son dernier bâtiment. Durant cette courte période, la marine continentale a acquis une taille raisonnable. Près de

¹⁰⁹ Cité dans l'avant-propos à Elizabeth Nuxoll, « The Naval Movement of the Confederation Era », dans William S. Dudley & Michael J. Crawford (dir.), *The Early Republic and the Sea: Essays on the Naval and Maritime History of the Early Republic and the Sea*, Washington D.C., Brassey's, 2001, p. 3-33, à partir d'Elizabeth M. Nuxoll & Mary A. Gallagher (éd.), *Papers of Robert Morris*, t. 8, p. 265 : *Morris to the President of Congress, 10 July 1763*.

¹¹⁰ *Ibid.*, t. 9, p. 194-195 : *Morris to the President of Congress, 19 March 1784*.

¹¹¹ E. M. Nuxoll, « The Naval Movement of the Confederation Era », art. cit., p. 14. Sur l'ouverture du commerce avec la Chine, jusqu'alors interdit aux Américains par les Actes de navigation britanniques, voir Philip Chadwick Foster Smith, *The Empress of China*, Philadelphia, Philadelphia Maritime Museum, 1984.

soixante navires différents figurèrent, à un moment ou un autre, sur ses listes qui inclurent un vaisseau de ligne de 74 canons qui ne fut jamais armé, seize frégates construites pour la marine, dont six ne prirent jamais la mer, douze bâtiments marchands achetés en Amérique et convertis en navires de guerre, onze unités achetées en Europe, cinq prises intégrées et un certain nombre de bâtiments locaux et auxiliaires¹¹². Tout en acquérant des vaisseaux, le Congrès a également essayé avec grande difficulté de créer la structure administrative nécessaire pour contrôler et soutenir une flotte. Et pour compliquer encore les choses, la marine continentale n'eut pas le monopole des forces navales de la nouvelle nation. Beaucoup des types d'opérations qu'en théorie une petite marine aurait pu entreprendre étaient menés avec davantage d'ampleur et d'efficacité par les marines des différents États et par les corsaires¹¹³. Mais leur existence même privait de moyens la marine continentale et ils la concurrençaient pour les marins, la poudre et les autres approvisionnements¹¹⁴.

104

Durant ses dix années d'existence, la marine continentale ne joua qu'un rôle très limité. Son but était de contribuer à la guerre civile entre les colons anglais d'Amérique et les Anglais d'Angleterre ainsi qu'à la Révolution qui donna l'indépendance aux treize États-Unis d'Amérique. Dans un tel contexte, le rôle de la marine continentale était équivalent sur mer à celui de la guerre de partisans à terre. Tout en venant en complément de la course qui correspondait plus précisément à ce qu'elle faisait, la marine servit avec quelque efficacité pendant la guerre en effectuant des tâches vitales pour le gouvernement naissant qu'on ne pouvait confier aux corsaires : montrer le pavillon dans des eaux étrangères, transporter l'argent public et conduire des représentants diplomatiques officiels. C'étaient là des fonctions essentielles mettant en évidence son rôle dans le développement de l'État. Néanmoins, alors qu'il y avait une relation de symbiose avec l'essor de l'État fiscal et militaire américain pendant la période de croissance navale entre 1775 et 1779, celle-ci retomba ensuite. Avec la paix de Paris qui assura l'indépendance américaine en 1783, le rôle qui avait été celui de la marine continentale n'était plus nécessaire désormais. Compte tenu des problèmes supplémentaires d'argent et d'approvisionnements ainsi que de l'absence quasi complète d'administrateurs désireux de prendre en charge sa gestion, il n'est pas

¹¹² On en trouvera le détail dans 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, s.d., chap. 2, p. 52-114. Une liste succincte mais récente avec les caractéristiques des navires est donnée par Paul H. Silverstone, *The Sailing Navy, 1775-1854*, London, Routledge, 2006, p. 1-16.

¹¹³ Kenneth J. Hagan, *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, Toronto, Collier, 1991, p. 16-17 ; G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 225.

¹¹⁴ William J. Morgan, « American Privateering in America's War for Independence, 1775-1783 », *American Neptune*, vol. XXXVI, n° 2, avril 1976, p. 79-87.

surprenant que cette petite marine ait été immédiatement licenciée et qu'il y eût très peu d'intérêt pour sa reconstitution pendant plus d'une décennie. À la différence des grandes marines européennes, les Américains ne manifestèrent ni intérêt ni capacité, à ce moment de leur développement, pour se doter de la nécessaire infrastructure de bureaux, d'arsenaux et d'industries qui vont avec une marine.

L'indispensable contrôle centralisé, fiscal, bureaucratique et militaire ne put être pleinement établi ou maintenu entre 1775 et 1785. Il fallut encore trois décennies pour que ces éléments fondamentaux puissent commencer à se développer, entre 1794 et 1815, et permettre le soutien de l'United States Navy qui venait d'être établie. La marine continentale avait laissé un héritage. La réflexion sur ses faiblesses comme l'expérience de ces officiers, de ses hommes et de ses chantiers furent utiles pour la nouvelle marine une décennie ou deux plus tard¹¹⁵. Néanmoins, on peut argumenter de manière convaincante pour dire qu'une véritable organisation fiscale et militaire pour la marine des États-Unis, comparable à ce qui existait en Europe à la fin du XVIII^e siècle, ne fut pas mûre avant l'établissement des bureaux navals, en 1842, et leur amélioration pendant les années de guerre 1861-1865.

George Washington avait fait une célèbre remarque à Benjamin Franklin en 1780, « la supériorité navale [...] était le pivot autour duquel tout tourne ». Cependant, la supériorité navale qu'il avait à l'esprit était Française, non américaine. La France, avec une marine appropriée à une puissance européenne importante, était la seule qui pouvait, et finalement, a réalisé la supériorité navale locale qui était décisive en empêchant le soulagement de l'armée britannique à la bataille principale de Yorktown. Même ceci n'a pas simplement été réalisé par un calcul simple des forces navales rivales dans les eaux américaines, mais plutôt dans l'équilibre naval plus large par lequel la France avait créé des menaces aux intérêts britanniques en Inde, à Gibraltar, dans la Manche et ses eaux territoriales, tandis que la Grande-Bretagne essayait de juguler le soulèvement colonial dans treize de ses plus nombreuses colonies en Amérique du Nord et en Indes occidentales.

Sous ce plus large parapluie stratégique, qui s'était développé en mer seulement depuis la création de l'alliance Franco-Américaine en 1778, la minuscule *Continental Navy* a rempli des objectifs bien plus modestes. Ses capitaines célèbres, des hommes tels qu'Esek Hopkins, John Barry, Abraham Whipple, Lambert Wickes, Silas Talbot et John Paul Jones, sont bien rappelés

115 G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 319-321.

dans l'histoire navale américaine, mais leurs réalisations sont en grande partie celles qui ont dérivé des avantages d'opérer dans les eaux territoriales et le long des côtes amies. Le Continental Congress n'a pas eu les ressources pour créer une force navale forte ou une administration navale efficace. La construction et la réparation étaient lentes et inefficaces, équiper était difficile, les approvisionnements étaient rares, et, occasionnellement, même les autorités ont négligé d'envoyer à temps les ordres pour appareiller. Pour ces raisons logistiques, la petite force navale a perdu des occasions et même les bateaux guerre-prêts restaient au repos au port pendant des mois.

106

Ce que la Continental Navy a fait, cependant, était de convoier des marchandises et sa réalisation la plus importante était de maintenir la correspondance diplomatique directe avec la France. La Continental Navy s'est associée également à une plus grande entreprise impliquant plus de 1 697 corsaires américains qui ont attaqué le commerce ennemi d'une autre manière et cette action concertée a eu un effet beaucoup plus large que n'importe quelle action unique. Tandis que l'impact direct était relativement petit, l'effet cumulatif a touché l'économie britannique en augmentant le coût du transport et en élevant les taux d'assurance maritime. L'incursion dramatique occasionnelle sur la côte britannique et dans les eaux européennes a souligné ces tendances qui étaient en cours, créant les incidents qui ont joint d'autres forces politiques pour contribuer à coaliser l'opinion publique britannique contre la guerre.

Au-delà de ces larges effets, quelques différentes actions ont eu un résultat immédiat. La capacité de capturer un bateau britannique et de rapporter tous les approvisionnements de guerre qu'il portait a été un bénéfice direct pour les maigres ressources de la Continental Army et de la Continental Navy. À quelques occasions, même une force navale de fortune, comme celle créée sur le lac Champlain en 1776, pouvait avoir un effet étonnamment grand. Bien que les forces britanniques aient défait les forces navales sud-américaines de Benedict Arnold au large de Valcour Island sur le lac Champlain, la défaite était tactique. Dans une perspective plus large, les Américains avaient réussi à retarder pendant de nombreux mois l'avance de l'armée britannique vers le lac Champlain et empêché d'obtenir le contrôle vital de Hudson River, fournissant une contribution navale sur les eaux intérieures qui l'un des éléments conduisant à la défaite britannique à la bataille de Saratoga, en 1777. Dans la phrase mémorable de Mahan, l'action navale sur le lac Champlain était « un trouble de pygmées pour le prix d'un continent ».

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 édictées 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 Vãlgoma, *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.

LES OBJECTIFS DE LA MARINE ESPAGNOLE

Agustín Ramón Rodríguez González

Comme on le sait, la puissance navale espagnole est entrée dans une crise profonde dans la seconde moitié du XVII^e siècle, crise parallèle, à la fois cause et conséquence de la décadence démographique, économique et politique du pays et de la monarchie Habsbourg. Avec le nouveau siècle et les courants réformateurs de la nouvelle dynastie Bourbon, et malgré la dureté initiale de la guerre de Succession, qui fut aussi en Espagne une guerre civile opposant, grosso modo, les territoires des Couronnes de Castille et d'Aragon, et toutes ses conséquences postérieures, ce qu'on appelle désormais la Real Armada, unifiée et profondément réformée, entama un décollage qui la mena au rang de troisième puissance navale mondiale, juste derrière la France, et fit d'elle un élément décisif dans la balance mondiale des forces¹.

Il faut souligner que, malgré tant de difficultés, l'empire colonial d'outre-mer espagnol demeura de loin le plus étendu, le plus riche et le plus peuplé de tous ceux possédés par les puissances européennes. En dépit des reculs et des pertes, évidents dans des régions comme les Caraïbes, il y eut également des avancées sensibles dans d'autres secteurs, qui furent effectivement colonisés à cette période, de la Californie à la Pampa. Et si cela entraînait nombre d'avantages, c'était au prix d'une tâche énorme : défendre convenablement des possessions si étendues.

1 Les meilleurs travaux sur la Real Armada du XVIII^e siècle sont encore ceux de José Patricio Mérimo Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 et « La Armada en el siglo XVIII », dans l'œuvre collective : *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148. Il faut ajouter le classique de Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Est. tipográfico « Sucesores de Rivadeneyra », 1900, réédité par le *Museo Naval* de Madrid depuis 1975, spécialement les vol. VI et VII. Voir aussi, de José María Blanco Núñez, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2004. On trouvera une vision plus vaste que strictement militaire dans l'œuvre collective dirigée par Vicente Palacio Atard, *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marininvest, 1989.

Mais avant d'entrer dans l'analyse politique, diplomatique et stratégique des missions confiées à la Real Armada, il convient de rappeler qu'elles n'incombaient pas aux seuls militaires.

Un des principaux obstacles à la réalisation des réformes bourbonniennes, touchant de nombreux aspects de la vie de l'immense monarchie espagnole, était le manque d'un personnel adéquat imprégné de l'esprit « des Lumières » et fidèle à la politique royale. Ni l'aristocratie ni l'Église espagnole ne pouvaient être les instruments de ces améliorations, bien que les Bourbons aient compté sur elles le plus possible, sans réussir à écarter les méfiances profondes devant les nouvelles idées dans de vastes secteurs de ces deux groupes, et même en se trouvant en net conflit avec eux, ce qui causa l'expulsion de la Compagnie de Jésus. L'Université, encore liée à l'Église et aux conceptions héritées de la Renaissance, ne pouvait pas davantage fournir le personnel adéquat. Et, comme on le sait le retard économique de l'Espagne, qui était déjà notoire, avait empêché la création d'une forte bourgeoisie.

Il ne restait d'autre choix à l'État que de créer lui-même cet instrument qui allait lui être tellement nécessaire, grâce à des fonctionnaires ou *golillas* et à un corps d'officiers loyaux et bien préparés.

Bien sûr, on attendait beaucoup des armées royales et elles donnèrent beaucoup mais dans un certain nombre de circonstances, la Real Armada fut aussi un protagoniste important, malgré sa petite taille.

Indubitablement, la formation des marins dans les compagnies de Gardes de la Marine était très supérieure à celle des officiers de l'armée, réduite aux écoles régimentaires, généralement de faible niveau, sauf lorsqu'il s'agissait du Collège Royal d'Artillerie de Ségovie et de celui des Ingénieurs et de l'État-Major. Contrairement aux militaires, qui n'allaient guère au-delà des Ordonnances et de la tactique élémentaire, les Gardes de la Marine étudiaient l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie, la trigonométrie, la cosmographie, l'hydrographie, l'art de la fortification, l'artillerie théorique et pratique, l'armement, les évolutions, la construction navale, la manœuvre des navires, etc. Mais en plus d'être des officiers, ils devaient être des *Caballeros*, et ce programme déjà dense incluait par conséquent la musique, la danse, l'escrime et les langues étrangères, spécialement le français, mais aussi l'anglais.

S'agissant de l'origine sociale, il est certain que l'on exigeait des aspirants la preuve d'être de sang noble, mais les falsifications étaient fréquentes, et, de fait, beaucoup n'étaient issus que d'une classe moyenne plus ou moins aisée et la majorité n'étaient que simples gentilshommes. Comme nous l'avons étudié dans un autre travail, dans leurs rangs, peu étaient des nobles titrés, et ceux qui l'étaient le devaient à la reconnaissance de leurs services, et, en général,

leurs descendants ne souhaitaient généralement pas entrer dans la Marine (Armada). À part les gentilshommes ou ceux qui étaient de « sang honorable », les autres étaient des cadets de grandes familles ou bien des parents collatéraux qui arrivaient rarement à hériter du titre².

On peut dire pour résumer que cette Armada du XVIII^e siècle attirait spécialement des jeunes d'origine plus ou moins noble, mais sans revenus ni titres, désireux d'améliorer leur condition, ce qui était la récompense d'une carrière navale risquée et dure mais prometteuse. De fait, on offrait plusieurs options à ces jeunes : celle de suivre une carrière scientifique, comme astronome, mathématicien, cartographe ou ingénieur ; celle d'une carrière politico-administrative, qui pouvait aussi avoir des suites diplomatiques et curiales, ou d'une autre purement navale. Bien qu'il y ait eu des marins qui se destinèrent et se consacrèrent presque exclusivement à une de celles-ci, l'excellence du *cursus honorum* tenait à ce qu'il conciliait la plupart d'entre elles.

Nous en avons un bon exemple avec les personnalités de D. Jorge Juan et D. Antonio de Ulloa, qui se distinguèrent dans la mesure du méridien en Amérique. Il faut souligner qu'ils avaient, en plus, reçu l'ordre d'effectuer un rapport secret sur tous les aspects politiques, sociaux et économiques dignes d'être mentionnés dans les territoires qu'ils visitèrent durant leur mission scientifique. Souvenons-nous en outre que le premier, une des plus grandes figures de la science espagnole au XVIII^e siècle, a brillé non seulement dans des disciplines comme les mathématiques ou la physique, mais encore dans la conception de navires, dans la construction des premières cales sèches en Méditerranée à Carthagène, dans l'introduction de la vapeur en Espagne, dans des missions d'« espionnage industriel » en Europe (avec Ulloa) et dans le recrutement de techniciens et l'importation de nouvelles technologies, dans des missions diplomatiques, comme l'ambassade de Jorge Juan au Maroc pour signer un traité de paix, ou politiques, comme le gouvernement de Louisiane par Ulloa, entre autres exemples. Et même s'il peut y avoir des personnalités plus remarquables, ils sont dans l'absolu les seuls à avoir un destin aussi complet, de Félix d'Azara à Juan Jose Navarro, Malaspina, Churruca, Gutiérrez de la Concha et tant d'autres³.

On espérait ainsi que les marins serviraient aussi bien à faire la guerre sur mer qu'à introduire des techniques et des procédés industriels améliorés, agir

2 Agustín Ramón Rodríguez González, « La Aristocracia en la Armada Española durante la Edad Contemporánea, 1789-1980 », *Aportes. Revista de Historia Contemporánea*, Madrid, 2000, n° 44, p. 107-130.

3 Voir la récente biographie de l'un de ces marins des Lumières par Carlos Pesado Riccardi, *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el rey*, Madrid, Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, 2007.

comme ingénieurs (vu la pratique inexistante des civils) pour les routes, canaux et ports, contribuer au développement de la recherche scientifique sous toutes ses formes et être des propagateurs des Lumières dans tous les sens du terme. Quant aux missions diplomatiques, rappelons-nous que même des marins aussi « combattifs » que Gravina ou Mazarredo furent ambassadeurs à Paris, ou que le second a signé le traité de paix définitif avec la Régence d'Alger en 1786. Une autre fonction, encore plus importante politiquement, a été surtout à partir de la seconde moitié du siècle et jusqu'à l'émancipation américaine, celle d'être vice-rois en Amérique : il y eut ainsi quatre marins en Nouvelle Espagne, deux au Pérou, deux autres en Nouvelle Grenade et deux à La Plata⁴. Évidemment leur fonction principale était la guerre, mais durant les longues périodes de paix, la Couronne se préoccupait beaucoup de ce que tant de compétences ne demeurassent pas inutilisées. Cela explique pourquoi plusieurs jeunes officiers de l'Armée, devant des perspectives beaucoup plus limitées, demandèrent à passer dans la Marine, parmi eux pas moins qu'un grand soldat et écrivain, D. José Cadalso. C'est ainsi le cas de nombreuses familles qui aujourd'hui se souviennent de leur tradition au service à l'Armée de terre, comme les Primo de Rivera ou les Gutiérrez de la Concha, mais qui commencèrent à servir dans la Marine au cours du XVIII^e siècle. Mais, une fois rappelé cet aspect, il est bon d'en venir aux missions spécifiquement navales et militaires qu'ils accomplirent.

LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

La nouvelle dynastie bourbonnienne, plus encore après Utrecht et ses conséquences, aborda les problèmes stratégiques de l'empire espagnol, toujours très vaste et même en pleine croissance, autrement que la précédente.

La différence la plus remarquable a été sa renonciation absolue à prendre part aux luttes continentales européennes, en assumant, avec douleur mais de manière inévitable, l'amputation de la Flandre espagnole : c'est à peine si un soldat espagnol traversa de nouveau les Alpes ou les Pyrénées avant le cycle napoléonien, et même alors, ce fut vraiment à contre-cœur et sous l'effet de formidables pressions. Il est certain qu'on conservait une garde Wallonne dans la *Guardia Real*, ainsi que plusieurs régiments réguliers, un nombre encore non négligeable de natifs de ces pays continuant à se considérer comme sujets du roi d'Espagne. Mais c'est désormais affaire de loyauté personnelle et de tradition, plus une question politique et stratégique. D'autre part, l'éloignement des Habsbourg de Vienne à la suite de la guerre de Succession, fut un autre nouveau

4 Juan Manuel de Blas y Otero, « Los Virreyes borbónicos de la Armada », *Revista de Historia Naval*, n° 61, XVI, 1998, p. 7-40.

motif pour que Madrid se désengageât des rivalités du centre de l'Europe. À part, mais davantage en lien avec la lutte pour la domination la mer contre la Grande-Bretagne, il y avait la survivance de l'exil irlandais sous toutes ses formes. Toutefois, et selon un vif un contraste, on n'hésita pas un instant à intervenir en Italie, spécialement à Naples et en Sicile, que les gouvernements espagnols considéraient primordiaux dans leur stratégie méditerranéenne. La paix d'Aix-la-Chapelle, en 1748, permit un triomphe limité mais bien réel : celui que le royaume passerait à des membres de la famille royale espagnole, puisque l'équilibre européen ne permettait pas de le restituer directement à la Couronne espagnole, à laquelle il fut étroitement lié, sans parler des duchés du nord de l'Italie.

Il y a là bien plus que ce que donne l'explication traditionnelle insistant sur le fait qu'une telle politique avait été dictée par la seconde femme de Philippe V, la redoutable Isabelle Farnèse, qui voulait un trône pour ses fils. S'il est certain que la reine vit la satisfaction de ses aspirations maternelles, il ne l'est pas moins vrai que l'Italie continua d'être un des axes de l'action extérieure de l'Espagne, y compris au début du XIX^e siècle, quand Napoléon proposa à Carlos IV, à Marie-Louise et à Godoy le royaume d'Étrurie pour leur fille aînée.

En tout cas, il faut souligner cette présence espagnole en Italie pendant le XVIII^e siècle, avec des conséquences évidentes sur la Marine, puisque des personnalités aussi essentielles que Patiño, Juan Jose Navarro, Malaspina et Gravina naquirent sur la péninsule sœur. Et avec la contrepartie que la nouvelle marine du royaume de Naples fut créée d'une certaine façon comme fille de celle d'Espagne, les officiers de passant fréquemment de l'une à l'autre. C'est une question qui, en Espagne du moins, n'a pas retenu l'attention historiographique qu'elle mérite.

Une menace, certes relativement secondaire, mais toujours très coûteuse, était, depuis plusieurs siècles déjà, la piraterie nord-africaine. Avec comme base principale Alger, mais avec l'aide de Tripoli, de la Tunisie et du Maroc, les corsaires musulmans étaient encore un fléau pour la navigation et les côtes méditerranéennes espagnoles. Il est certain que les débarquements sur la côte étaient alors rares, mais la navigation marchande et la pêche souffraient fortement des prises des corsaires, dont la principale source de revenu était les rançons qu'ils en tiraient. Au milieu du siècle il n'était pas rare rien que, pour Alger et en ne parlant que des Espagnols, il y ait plus de deux mille prisonniers, de tous âges, sexes et conditions.

Mais ce n'est encore qu'une des conséquences de cette permanente activité de piraterie : sous l'effet de l'insécurité, au moins depuis le début du XVI^e siècle, une vaste zone côtière dans les royaumes de Grenade, Murcie, Valence et de Catalogne, sans parler des Îles Baléares, se trouvait dépeuplée et pas mise en

valeur. Seules des enclaves plus grandes et fortifiées pouvaient subsister dans ces conditions. Il est difficile de le quantifier, mais il convient de se rendre compte du coût considérable d'une telle situation, dans une zone qui, justement, à la fin du siècle, une fois libérée de cette menace, se révéla comme une des plus dynamiques et entreprenantes de l'économie espagnole. Cela obligeait, en outre, à entretenir des défenses aussi onéreuses que peu efficaces : des fortifications côtières, y compris les tours de guet, aux effectifs militaires des garnisons, tant réguliers que milices, et à la présence continue de présides espagnols en Afrique du Nord, à Ceuta, Melilla et Oran, sans parler des rochers d'Alhucemas et de Vélez de la Gomera, fortifications aussi onéreuses à entretenir qu'inutiles à tout autre point de vue, puisque l'Espagne ne souhaitait aucune expansion africaine. Parallèlement, le danger obligeait les négociants qui se risquaient à naviguer, à le faire avec un équipage et un armement qui s'avéraient souvent ruineux pour les armateurs, si bien que les coûts des transports et des assurances entravaient les échanges commerciaux.

Bien sûr, la marine royale devait faire face à cette menace permanente : en renonçant aux galères en 1748, des navires désormais obsolètes pour poursuivre les corsaires, elle opta pour le chebec, le navire corsaire par excellence, bien plus grand et mieux armé. Le problème était qu'un chebec, grand ou moyen était aussi coûteux à construire et armer qu'une frégate mais sans être capable pour autant de tenir tête à ce type de bâtiment.

Le coût de l'entretien de ces bateaux très spécialisés était élevé. Au début de 1763, selon un rapport officiel, la marine royale disposait de 20 frégates et de pas moins de 13 chebecs, indépendamment de ceux armés comme corsaires, avec armement et équipage militaire à la charge du roi. Et même s'ils suffisaient pour tenir l'ennemi à distance, les Algériens, eux aussi, utilisaient des navires de conception européenne et des frégates, ce qui explique le nombre de 53 vaisseaux de ligne que comptait la marine royale cette année-là et les 20 frégates mentionnées, pour pouvoir combattre cet ennemi⁵.

On n'avait plus à craindre un grand coup des corsaires comme au xvi^e siècle, entre autre du fait de la décadence de l'Empire Ottoman, de qui dépendaient plus ou moins théoriquement les Régences sauf le Maroc, mais les dégâts produits étaient difficilement évaluables, bien que très importants, formant un facteur peu mentionné des énormes besoins navals espagnols. Pendant la période étudiée, on a voulu mettre fin d'un seul coup à un si grave problème, avec l'expédition d'Alger de 1775, mais le débarquement des troupes tourna à

5 Agustín Ramón Rodríguez González et José Luis Coello Lillo, *La Fragata en la Armada Española: 500 años de Historia*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2003, spécialement le chap. V : « Los jabeques: unas fragatas especializadas (1730-1810) » par le premier des deux auteurs..

un véritable désastre. Ce n'est qu'après la signature de la paix avec la Grande-Bretagne, en 1783, et grâce aux bombardements successifs du port et de la ville, cette année-là et la suivante, par l'escadre de D. Antonio Barceló, qui avait entamé sa carrière de marin en combattant contre les corsaires en simple patron marchand, qu'on put conjurer le danger et gagner la paix. Cette « guérilla » continue a au moins servi à former des générations de marins espagnols dans la meilleure des écoles : la pratique constante, puisque les hostilités ont été incessantes jusqu'en 1786. Avec les chebecs, des personnalités comme celles de Gravina et Escano ont été mises en valeur, pour donner deux exemples fameux. Mais cela compensait à peine l'effort continu pour tenir mobilisés tant d'hommes et de bateaux.

Une autre préoccupation héritée était le Portugal et son existence même comme État indépendant. Le Portugal, tout en ayant conservé une bonne partie de son empire colonial, ne pouvait, par lui-même, être une menace sérieuse pour l'Espagne, vu sa faiblesse démographique, économique, militaire et navale, mais c'est sa situation dans la même Péninsule qui créait de sérieux problèmes de défense. Il ne faut pas oublier qu'il était activement intervenu dans la guerre de Succession, en fournissant une « tête de pont » aux armées ennemies, dans une large mesure par son alliance stratégique avec l'Angleterre, qui devait être son appui contre toute tentative d'annexion espagnole. Évidemment, en Espagne beaucoup de gens tenaient la montée sur le trône des Bragance et la séparation des couronnes, depuis 1640, pour aussi illégales qu'inacceptables, donc un héritage amer de l'énorme crise espagnole de l'époque de Philippe IV qui pourrait « être révisé » dès que la conjoncture serait favorable. Et l'alignement des deux pays ibériques sur chacune des deux grandes puissances atlantiques du XVIII^e siècle, la Grande-Bretagne et la France, ne fit que rappeler et aggraver le problème.

Il est certain que Philippe V (ou mieux, ses ministres) avait négligé le problème, s'occupant de questions plus urgentes, et que son fils et successeur, Ferdinand VI, marié à une infante portugaise, Doña Barbara de Bragance, avait apporté un rapprochement évident que le manque d'héritiers ne permit pas de poursuivre, puisque la couronne passa à son demi-frère Charles III, auparavant roi de Naples, qui avait une vision complètement différente du problème. Cela explique l'infructueuse tentative d'invasion de 1762-1763 et le continu renforcement des fortifications de la frontière portugaise.

Mais déjà auparavant, le Portugal avait constitué un objectif stratégique de premier ordre, étant donné son alliance avec la Grande-Bretagne. C'était encore plus net si on évaluait les acquisitions britanniques au traité d'Utrecht, Gibraltar et Minorque, les deux possessions et plus spécialement la première, n'ayant qu'un nombre limité de points de mouillage, si bien qu'une escadre en opérations ne

pouvait se ravitailler que de manière très limitée, et presque toujours avec des équipements qu'il avait fallu, au préalable faire apporter par un convoi. Or, les ports portugais, spécialement Porto et Lisbonne, offraient des avantages beaucoup plus grands pour les opérations des escadres britanniques, tant celles qui bloquaient les côtes espagnoles que celles qui opéraient en Méditerranée. On l'oublie souvent mais les ports portugais comptèrent bien davantage pour faciliter les opérations navales britanniques que Gibraltar ou Mahón.

Si, en Europe, le Portugal ne pouvait se permettre davantage que la défensive en servant de base aux escadres britanniques, en Amérique la situation était bien différente, par la pression continue exercée depuis le Brésil sur les territoires espagnols situés au Sud et à l'Ouest. Ce fut une longue lutte, souvent mineure mais constante, faite d'incursions, de raptus d'indigènes emmenés en esclavage, d'attaques et de contre-attaques continues et à laquelle même l'indépendance ne mit pas un terme. Mais ce qui nous intéresse ici spécialement, c'est qu'en 1776 elle se transforma en guerre ouverte.

136

Et il faut se souvenir que l'expédition la plus importante jamais envoyée par l'Espagne en Amérique au XVIII^e siècle, fut précisément celle du Marquis de Casa Tilly, avec huit vaisseaux, quinze unités plus quelques frégates de bombardement et 96 transports, en conduisant le corps expéditionnaire de neuf mille hommes sous le commandement de D. Pedro Ceballos, qui parvint à obtenir une victoire complète, authentifiée par le traité d'El Pardo en mars 1778, qui, entre autres, concéda Fernando Poó à la Couronne espagnole. Sûrement, et bien que le problème n'ait pas été définitivement résolu, comme nous l'avons déjà dit, cette amère leçon porta le Portugal à se montrer beaucoup plus prudent pendant la guerre suivante, celle de l'indépendance des États-Unis. Mais les épées demeurèrent tirées, non seulement en Amérique, mais en Europe, comme le démontrèrent clairement plus tard les manœuvres de Napoléon au début du siècle suivant ainsi que l'invasion franco-espagnole du Portugal et son partage prévu en 1807, pour ne pas parler de faits parfois mal compris tels que la *Guerra de las Naranjas*⁶.

ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE

C'est un lieu commun d'affirmer que, au cours du XVIII^e siècle, ou dans sa majeure partie du moins, jusqu'à la Révolution française, l'Espagne a été l'alliée de la France et l'ennemi de la Grande-Bretagne. Comme la plupart des

6 Ndt : La guerre dite des Oranges opposa, en 1801, l'Espagne, alliée de la France, au Portugal soutenu par la Grande-Bretagne. Elle s'acheva rapidement par le traité de Badajoz en juin 1801. Le Portugal dut fermer ses ports aux navires britanniques et céder à l'Espagne quelques territoires frontaliers.

lieux communs, cela contient une vérité, tout en étant excessivement linéaire, schématique et simplificateur, si bien que cela pourrait conduire à plus d'une grave erreur d'interprétation qui ne serait pas suffisamment informé⁷.

En premier lieu, il semblerait que c'était l'état traditionnel des relations entre les trois grandes puissances atlantiques, ce qui est loin d'être certain : pendant le XVII^e siècle et depuis la Paix de Londres en 1604, l'Angleterre et l'Espagne avaient été en guerre seulement à deux brèves occasions, entre 1625 et 1630, avec Charles I^{er}, et plus tard, avec Cromwell, tout en restant amies ou presque des alliées pendant le reste du siècle. Au contraire, la France fut le principal ennemi des Habsbourg d'Espagne, spécialement de Philippe IV et aussi, en définitive, pendant le long règne de Charles II, quand l'Angleterre craignant l'hégémonie française sur le continent, fut sans hésitation la plus grande alliée de ses soit disant ennemis traditionnels.

Évidemment, la guerre de Succession d'Espagne, avec l'appui de chacune des deux puissances à un candidat différent, puis le triomphe de la cause bourbonnienne en Espagne, ont bien inversé les alliances du temps de Charles II, mais pas de la manière à laquelle nous avons l'habitude de croire de nos jours.

Philippe V, déjà pleinement roi espagnol, n'a cessé de reprocher amèrement à son grand-père, Louis XIV, d'avoir utilisé les possessions espagnoles d'Utrecht comme monnaie d'échange pour obtenir la paix si désirée, en ne tenant compte ni des intérêts ni des opinions de l'Espagne. De plus, quand par le fait accompli, Philippe V et ses ministres prétendirent « réviser » les conséquences du traité, en envoyant une expédition de reconquête en Italie, ils se heurtèrent, non seulement à l'escadre anglaise de Byng au Cap Passaro, mais encore, dans le Nord de l'Espagne, à l'invasion de l'armée française de Berwick, qui avait reçu l'ordre de détruire les arsenaux établis. Il était évident que les intérêts de chaque couronne et la notion de l'équilibre européen primaient sur toute considération de parenté.

Quelque chose de semblable pourrait être dit de la fameuse politique des « Pactes de Famille », qui, en dépit des apparences, ne constituait pas, à proprement parler, une alliance défensive étroite et automatique entre les deux dynasties bourbonniennes, ce qu'on peut facilement démontrer. La France n'a pas aidé l'Espagne dans sa guerre contre la Grande-Bretagne, connue comme celle de « l'oreille de Jenkins » entre 1739 et 1744. Plus tard, l'Espagne n'a pris part à la guerre de Sept Ans qu'après avoir essayé divers moyens diplomatiques et autres manœuvres, puis, en agissant selon ses intérêts propres, elle est intervenue de manière aussi tardive que peu heureuse. Un autre

7 Agustín Ramón Rodríguez González, *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Madrid, ACTAS, 2005.

cas flagrant est que, lors de cette guerre, la France récupéra Minorque mais que, loin de la restituer automatiquement à l'Espagne, comme on eût pu s'y attendre, elle la garda comme monnaie d'échange pour une négociation. De même, la France ne soutint pas l'Espagne pendant la crise avec l'Angleterre, en 1770, pour la possession des Malouines, et parallèlement l'Espagne se garda d'appuyer la France lorsqu'elle aida les colons rebelles de Nouvelle Angleterre, tant qu'elle ne le jugea pas nécessaire. Même dans la lutte avec les corsaires algérois, contre lesquels l'Espagne pouvait bénéficier de l'aide non plus de Naples mais du Portugal, la France se tint à l'écart de tout engagement. Et, comme nous le savons bien, pas un seul soldat espagnol n'a combattu au côté des Français contre les Prussiens ou les Britanniques ou quelque autre ennemi, en Europe centrale.

138

Il est certain que les camps étaient bien délimités, mais il en allait autrement pour les engagements concrets, si bien qu'à Versailles comme à Madrid on pesait soigneusement le pour et le contre avant de faire un pas, considérant comme prioritaires les intérêts de chaque État. D'autre part, en Espagne on était bien conscient d'une certaine arrogance de Versailles, parfois plus intéressé à affaiblir l'Espagne, pour ainsi mieux la satelliser, qu'à l'aider franchement et directement. Et, évidemment, la réticence espagnole à se laisser empêtrer dans des questions européennes où aucun intérêt espagnol n'était présent, était plus que notoire.

C'est le produit de la politique et la diplomatie de l'époque, reposant plus sur la raison d'État que dans des principes inamovibles et privilégiant l'équilibre sur la victoire absolue. De la sorte, même les guerres étaient limitées dans tous leurs objectifs et leur durée, tout en étant fréquentes, quelque chose de radicalement contraire à la réalité du xx^e siècle. Les répercussions en furent indéniables sur l'organisation militaire et navale de l'époque, sur la stratégie, et même sur la tactique.

Ainsi, la coopération se limitait à certains espaces géostratégiques, et plus spécifiquement, sur le plan naval dans l'Atlantique et en Amérique, non sans réserves et en négociant à chaque moment la participation de chacun, les opérations à entreprendre, conjointes ou indépendantes ainsi que le commandement suprême des premières, avec beaucoup de méfiance et rivalités entre les deux alliés.

À notre avis, l'alliance était marquée par l'insularité de la Grande-Bretagne. En l'absence de frontières militaires dangereuses, indépendamment de beaucoup d'autres causes dans lesquelles nous n'entrerons pas, la Grande-Bretagne pouvait se permettre d'avoir une petite armée et de concentrer ses énergies défensives et offensives en une grande flotte, ce qui, ajouté à ses vastes intérêts commerciaux et coloniaux, la transformait en un ennemi dangereux pour les

deux puissances bourbonniennes, obligées de s'entendre du fait que leurs escadres combinées étaient déjà en temps normal très inférieures à celle que pouvait aligner la Grande-Bretagne, indépendamment d'autres facteurs encore. Nous avons déjà dit que la flotte de l'Espagne a littéralement dû être reconstruite et que le processus n'a été ni facile ni rapide. Celle de la France aussi, car, épuisée après les dépenses énormes du règne et les guerres de Louis XIV, elle était tombée, dans le premier quart de siècle, dans une léthargie dont elle ne sortit que progressivement, parallèlement à la croissance de celle d'Espagne.

Et il faut souligner que quand éclata la révolution qui donnerait lieu à la naissance des États-Unis, pour la première fois dans ce siècle, la puissance combinée des escadres française et espagnole était équivalente à celle de la britannique, fait qui en soi déjà explique beaucoup des événements qui se succédèrent.

BASES ET STRATÉGIE

Comme on le sait, la Real Armada avait quatre bases, qui étaient à la fois des arsenaux et des chantiers navals militaires : Carthagène, El Ferrol (une fois écarté Guarnizo), Cadix et La Havane. Carthagène était limité à une stratégie méditerranéenne, attentive au danger barbaresque et à celui non négligeable de la présence britannique à Minorque pendant toute la période. C'était non seulement une base magnifique pouvant dominer la Méditerranée occidentale, mais aussi une pépinière de corsaires.

El Ferrol, choisi pour les avantages de son port et la facilité de défense, était la base d'opérations dans l'Atlantique Nord et la Manche. Mais ses insuffisances à l'ère de la voile étaient pourtant notoires. D'une part, la faiblesse de son hinterland dans une région pauvre et retardataire ainsi que l'insuffisance des communications terrestres, la faisaient dépendre pour son approvisionnement, de ce qui arrivait par mer, tant pour la construction des navires de guerre que pour les approvisionnements en munitions, vivres et autres effets militaires. D'autre part, l'étroitesse de sa passe et le régime général des vents, bien qu'ils en compliquassent extraordinairement le blocus, constituaient aussi un obstacle sérieux pour que les escadres opérassent commodément depuis là.

Cadix était tout le contraire du Ferrol : son immense baie et les ports satellites pouvaient recevoir les plus grandes escadres, tandis que par terre et par voie fluviale on pouvait bénéficier de toute la richesse agricole de l'Andalousie et des fabriques qui y étaient installées, notamment une de canons à Séville. Au contraire, les difficultés étaient évidentes pour la mise en défense, qui nécessitait une force maritime et terrestre considérable, ce qui ne l'a pas mise à l'abri d'attaques constantes et de blocus. Cadix était, en outre, le port

traditionnellement en lien avec l'Amérique, depuis le déclin de Séville et, de beaucoup, le premier port commercial d'Espagne, même une fois que la politique libérale de Charles III eut étendu le privilège de commercer avec l'Amérique à beaucoup d'autres ports espagnols.

Son homologue en Amérique était La Havane, dotée alors du plus grand arsenal et chantier naval d'Espagne, soit, sans doute, la plus grande entreprise industrielle de toute l'Amérique. Elle avait été choisie, à coup sûr, pour sa facilité d'accès aux riches bois des Caraïbes, mais il est évident que son intérêt stratégique était encore plus grand. Même si on avait supprimé le système traditionnel de flottes, non du fait de son inefficacité militaire (son succès est notoire sur plusieurs siècles pour assurer la communication entre l'Espagne et l'Amérique), mais à cause de sa rigidité et de ses limitations commerciales, l'axe Havane-Cadix avait continué à être fondamental dans la stratégie espagnole. C'était encore le cas quand Aranda soumit à Charles III après l'indépendance des États-Unis, son fameux projet de donner l'indépendance aux vice-royautés d'Amérique, en accordant leurs trônes respectifs aux membres de la famille royale. C'est sur la conservation de Cuba et de La Havane qu'il insista, comme étant des enclaves fondamentales pour la domination de la mer et tout ce que cela supposait.

140

Le Pérou continuait à donner sur l'Atlantique par Panama, bien qu'on eût développé la route de Hornos ; quant au Rio de la Plata, en cours de développement, son importance stratégique et économique tardait à apparaître.

Il faut noter que les forces navales espagnoles, malgré l'immensité de la zone à protéger, étaient très concentrées sur les trois arsenaux péninsulaires et à La Havane, parce que ni El Callao, ni Valparaiso ni l'ensemble Buenos Aires/Montevideo (pour ne citer que des exemples flagrants) n'ont jamais eu d'escadre détachée, tout juste des stations avec des unités en général uniquement aptes à des fonctions de police et de répression de la contrebande, ainsi que des canonnières pour la défense des ports. Le seul lieu où il y avait régulièrement une puissante escadre fut La Havane, le point focal de la stratégie espagnole.

Les caractéristiques fondamentales de cette stratégie étaient, par conséquent, défensives, parce qu'il s'agissait principalement d'assurer la sécurité de la ligne vitale de communication avec l'Espagne et de sécuriser l'arrivée des renforts depuis la métropole, essentiellement pour renforcer les points menacés ou pour effectuer une contre-attaque amphibie contre l'ennemi, dans le meilleur des cas. Telle avait été, d'autre part, la stratégie générale de l'empire espagnol depuis le *xvi^e* siècle, celle qui fut tellement calomniée par Mahan qui la tenait pour française d'origine et d'inspiration, alors qu'il est certain qu'elle était de tradition espagnole.

Pour l'historien polémiste et le marin nord-américain, rien d'autre ne comptait que la grande bataille navale décisive détruisant l'escadre ennemie, après quoi, une fois conquise la maîtrise de la mer, les communications et le commerce de l'ennemi interrompus, la victoire pourrait être exploitée jusqu'à l'asphyxie de ce dernier, en la combinant avec des coups de main amphibies contre certains de ses ports plus exposés et les moins défendus. Et telle fut réellement la stratégie britannique de l'époque

Mais pour la Real Armada, comme pour la marine royale française, une telle stratégie eût été littéralement suicidaire, du fait que, dans tout le XVIII^e siècle, elles ne purent aligner qu'entre le quart et la moitié des vaisseaux dont disposaient les Britanniques, et un pourcentage encore inférieur de frégates, corvettes et unités plus petites. En tenant compte, en outre, des tactiques linéaires et peu décisives de la guerre navale d'alors et à moins de se retrouver face à une force très inférieure, un combat naval était quelque chose à éviter par principe. Imaginons que deux escadres de vingt vaisseaux de chaque camp se fussent combattues et que les Espagnols eussent obtenu la victoire, celle-ci n'eût consisté, avec cette tactique, qu'à démanteler ou avarier gravement la moitié de l'escadre ennemie et à s'emparer d'un ou deux vaisseaux. Mais les Espagnols auraient perdu presque la même quantité de vaisseaux endommagés ou coulés.

Si, à ce moment-là, survenait une autre escadre britannique, égale ou légèrement plus faible, la supériorité numérique ainsi créée aurait eu pour conséquence d'obliger les vainqueurs à se réfugier dans un port, parce qu'ils se trouveraient dans l'impossibilité de faire face. Toute victoire était, par conséquent, une victoire à la Pyrrhus, et le mieux était d'éviter, dans la mesure du possible, le combat et ne pas le risquer, excepté quand les conditions étaient très favorables ou quand il n'y avait pas d'autre solution.

En outre, et comme on le sait, les Espagnols utilisaient des bois magnifiques pour les coques de leurs navires, du chêne d'Espagne ainsi que du teck et de l'acajou d'Amérique, mais dépendaient (comme les Français) de l'importation d'autres matières premières navales, notamment du pin rouge de Riga, dans la Baltique, pour mâts et vergues. De plus dans les périodes de paix, si l'on essayait d'accumuler le plus possible de tels produits vitaux, leur conservation était problématique et leur consommation intensive du fait des navigations, sans parler des combats. Toutefois, les Britanniques, géographiquement excellentement situés pour interrompre ces approvisionnements et profiter exclusivement d'eux, n'avaient pas cette difficulté.

Donc, après un combat plus ou moins égal, ou même avec une claire mais incomplète victoire des Espagnols ou des Français, les Britanniques pouvaient rapidement réparer leurs avaries, tandis que les alliés éprouaient de graves difficultés. Et l'emploi de matériaux de substitution a été toujours décevant :

beaucoup des combats singuliers ou d'escadre de l'époque rapportent l'anecdote répétée de navires espagnols qui avaient perdu accidentellement, dans les phases préalables, un grand mat ou une vergue, ce qui les mettait d'entrée en situation d'infériorité.

Donc, la doctrine alliée d'éviter dans la mesure du possible le combat, sauf dans des conditions précises, si peu hardie qu'elle nous paraisse, était pourtant totalement rationnelle et donna un meilleur résultat que ce qu'on penserait. Tant qu'ils n'eurent pas développé leurs nouvelles tactiques consistant à couper et envelopper la ligne ennemie, les Britanniques n'obtinrent pas grand-chose, sauf lorsqu'ils jouissaient d'une supériorité numérique écrasante, en profitant de la surprise ou de conditions spéciales, ou en attaquant avant même que la guerre soit déclarée, tactique traîtresse à laquelle ils recoururent fréquemment.

142

Mais, et à l'appui de notre thèse, s'ils ont été poussés à développer ces tactiques nouvelles et révolutionnaires, c'est justement parce que, même avec leur supériorité numérique et matérielle, les beaucoup plus décriés et mal comprises tactiques et stratégies alliées les auraient conduits à la catastrophe, comme ce fut, à l'évidence le cas, lors de la guerre d'Indépendance des États-Unis.

Les navires de guerre espagnols, spécialement vaisseaux et frégates, étaient ainsi spécialement destinés à maintenir cette voie de communication, en convoyant les richesses vitales tirées de l'Amérique et en emmenant les troupes et équipements nécessaires pour sa défense.

J'attire l'attention sur le faible déploiement des forces terrestres espagnoles pour la défense de l'Amérique. Selon la déclaration de 1763, il y avait à peine 10 000 hommes de toutes les classes depuis la Nouvelle Espagne jusqu'à la Patagonie, et beaucoup d'entre eux assuraient la police et le maintien de l'ordre. Il y avait quand même, évidemment, quelques fortifications puissantes, spécialement dans les Caraïbes, comme celles de Havane elle-même, de Santiago de Cuba, de San Juan de Port Rico, de Carthagène des Indes ou de la Veracruz. Les forces de marine des stations ou des navires fabriqués là constituaient, bien sûr, un renfort très apprécié pour ces très faibles troupes, spécialement du fait de la compétence de leurs officiers et de leurs artilleurs⁸.

On dit souvent que l'Amérique hispanique se défendait par elle-même, fondamentalement grâce à sa propre immensité, aux distances énormes, au climat et aux maladies, si graves pour les Européens de l'époque.

Il ne faut pas nier l'importance de ces facteurs, mais il y en eut aussi d'autres, comme le type de colonisation espagnole, de population et d'assimilation des

8 *Mapa puntual que manifiesta las Armadas de Mar y Tierra que tiene la Majestad Católica del rey (q.D.G) hasta el fin del año de 1761*, Sevilla, Imp. de Manuel Nicolás Vázquez, 1761, et, en 1762, Impr. de José Altés de Barcelona et de José Fort de Saragossa.

autochtones, ainsi que le talent indéniable pour organiser et discipliner les milices qui, finalement, défendaient leurs propres maisons contre un ennemi haï, dont on était séparé par la langue, la religion et les coutumes. Historiquement, la Grande Bretagne ne put évincer l'Espagne que de zones marginales et peu peuplées, soit rien dans l'absolu, ainsi de certaines zones des côtes atlantiques de l'Amérique Centrale et de petites Iles des Caraïbes, la Jamaïque étant l'unique exception, lorsque les colons espagnols, par ailleurs peu nombreux, commirent l'immense erreur d'évacuer la population vers Cuba pendant la longue et coûteuse campagne de Cromwell. Pour le multicolore mélange de races présent dans tant de possessions espagnoles, l'ennemi commun était clairement défini. Et il faut signaler que l'Espagne a perdu de telles possessions, non pas par ce qu'elles furent conquises par une autre puissance mais quand ses habitants se sentirent indépendants de la métropole.

Donc, sauf quelques renforts, éventuellement destinées à l'Amérique, et des expéditions ponctuelles, l'armée royale espagnole avait peu à faire, sauf renforcer ou remplacer avec ses unités l'infanterie de marine à bord des navires. Dans la péninsule elle-même, ses fonctions étaient plutôt le maintien de l'ordre, vu la presque non-existence de frontières militaires actives, sauf celle, limitée, de Gibraltar et celle, plus étendue mais peu dangereuse, du Portugal, une fois accomplis les desseins espagnols en Italie et devant le refus absolu de prendre part aux campagnes européennes. C'est pour cela que, comme nous le disions, la marine était très préférable pour les jeunes officiers ambitieux, que peu, sinon rien, ne rattachait à l'armée. C'est aussi pourquoi, dans l'armée il y avait beaucoup plus de nobles que dans la marine : un avenir calme et permettant de gérer ses domaines y était bien plus assuré.

Sans doute, une forte armée était nécessaire, et cela explique que son financement était le double ou le triple de celui de la marine, qui, avec beaucoup moins d'hommes, de navires, d'équipements et de canons, coûtait bien plus cher que les équipements terrestres. Cependant, la plus grande faiblesse de la marine a été le faible nombre de marins mobilisables, étant donné le très petit format de ses marines marchandes et de pêche hauturière. Et c'était particulièrement le cas en Amérique, où les vocations maritimes étaient vraiment rares pour un territoire de cette ampleur et une population aussi dispersée. Très souvent, les marins qui travaillaient là étaient d'origine péninsulaire, et n'oublions pas que l'arsenal de La Havane était aussi une « transplantation » des péninsulaires. La situation des officiers, de terre et de mer, était meilleure, et, de manière générale, l'Amérique se défendait bien, même si elle n'apportait pas beaucoup à la défense commune. On assiste, tout au long du siècle, à la croissance et à l'amélioration des unités de milices, tant pour des nécessités d'ordre intérieur, qu'à cause des menaces externes.

La chute de La Havane, en 1762, fut un coup très dur, tant par son importance stratégique que par la perte sans équivalent de navires de guerre et marchands survenue alors, en comprenant la destruction de l'arsenal, puisque les Britanniques avaient détruit ou emporté tout ce qui était utilisable. Toutefois, la perte avait été due moins aux lacunes de la défense, qu'à l'inaptitude du commandement : il y avait beaucoup moins de moyens à Carthagène des Indes, en 1741, à San Juan de Porto Rico, en 1797, ou à Buenos Aires, en 1806-1807 et, toutefois, les envahisseurs furent alors totalement vaincus. Il est certain que la place fut récupérée lors des négociations diplomatiques en vue du traité de paix, pour une part grâce au fait que les guérillas cubaines avaient tellement harcelé les Britanniques que ceux-ci n'auraient pu se maintenir facilement et à moindre frais. Il ne leur était pas réellement possible d'établir là un autre Gibraltar.

Toutefois, le cercle stratégique entourant la principale base espagnole d'Amérique demeura presque fermé, avec les Britanniques aux Bahamas, à la Jamaïque et maintenant en Floride, sans parler de leurs établissements sur la côte du Honduras. Et l'ancien équilibre des forces en Amérique du Nord avait disparu avec la conquête britannique du Canada français. L'hégémonie britannique sur le sous-continent et dans les Caraïbes paraissait inéluctable.

LES NAVIRES : LES VAISSEAUX

Il est communément admis chez les universitaires que la conception et la construction navale militaire espagnole du XVIII^e siècle avaient peu à envier aux principales nations maritimes et qu'elle pouvait même les dépasser. Au début du XVIII^e siècle, le grand constructeur D. Antonio Gaztañeta avait introduit dans la construction navale espagnole les principes mathématiques et géométriques, avec les premiers plans d'ensemble de navires, ce qui a produit des vaisseaux exceptionnellement bien conçus, plus grands et résistants que leurs homologues Britanniques. Et les cas du *Glorioso* ou du *Princesa*, exceptionnels au combat, le prouvent bien, tout comme le fait que les Britanniques les utilisèrent comme modèles pour la conception de leurs vaisseaux à trois ponts, bien que les navires espagnols n'eussent que 70 canons.

Malgré le bien fondé du système, Jorge Juan, poussé par La Ensenada, a essayé de l'améliorer à partir des sciences physiques et en incorporant des constructeurs britanniques sous contrat, qui apportèrent leur expérience, plus empirique que scientifique.

Le pas suivant eut lieu dans la direction opposée, en faisant venir en Espagne le grand constructeur français Gautier en 1765, qui réorienta la façon de dessiner les navires, tandis que dans la marine le Corps d'ingénieurs constructeurs gagnait prestige et position.

Fruit de ce continuel effort, il y a des personnalités telles que D. José Romero et Fernández de Lande et, plus tard, D. Julian Retamosa qui, avec l'expérience accumulée et l'avancée des connaissances scientifiques, produisirent certains des vaisseaux à tous égards les plus redoutables qui sillonnèrent les mers à l'époque⁹.

Malgré les différences évidentes provenant de l'un ou l'autre système, il est certain que les navires espagnols ont toujours joui de caractéristiques spécifiques : grandes et fortes coques, dépassant en taille jusqu'à 20 % celles des britanniques de port égal, avec de vastes espaces intérieurs pour des équipages et des équipements accrus, magnifiques plates-formes de tir et très capables d'affronter de longues traversées par tout temps. Inversement, il convient de souligner qu'ils n'étaient, habituellement, ni très rapides ni très manœuvrables, si bien qu'en fin de compte, cela profitait à leurs adversaires.

Toutefois, malgré leur taille et leurs robustes structures, les vaisseaux espagnols du XVIII^e siècle portaient une artillerie inférieure à ce qu'on aurait pu attendre, en dépit des plaintes continuelles de leurs équipages, auxquelles répondent celles de Juan Jose Navarro après le combat de Sicié, en 1744, et celles de Luis de Cordoue après Espartel, en 1783, tous les deux se plaignant de ce que le plus grand des calibres embarqués ne dépassait 24 livres et, dans certains des vaisseaux plus petits, celui de 18, tandis que les Britanniques embarquaient des pièces de 42 et de 32 (bien qu'ils aient rapidement rejeté les premières, par trop lourdes et impossibles à manier), et les Français le 36 livres comme batterie basse normalisée, calibre que seuls portaient un très petit nombre de grands vaisseaux espagnols à trois ponts.

Nous n'avons pas trouvé, au cours de nos recherches, les raisons, sans doute puissantes, pour que les choses se passent ainsi, provoquant tant d'inconvénients, nous ne pouvons que spéculer sur elles, en les rapportant aux craintes et aux souhaits que voici :

1. Surcharger le navire et sa structure, au détriment de ses qualités nautiques et de sa durée.
2. Aux effets sur la structure, couvertures et flancs du recul et de la déflagration de pièces tellement lourdes.
3. L'économie de poids gagnée avec des pièces plus légères était absorbée par des équipages plus nombreux que ceux des Britanniques et nécessitant par conséquent davantage de vivres et d'eau.
4. Les pièces les plus légères étaient plus faciles à manœuvrer, et par conséquent, plus capables d'effectuer un feu plus soutenu.

9 Juan García-Aguado, *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*, Coruña, Universidad de la Coruña, 1998.

C'est de la même manière qu'il convient d'envisager la question des *capital ships* de l'époque que furent les vaisseaux à trois ponts. Chacun d'eux, par sa taille supérieure, la robustesse de ses structures, la hauteur de ses bordées, la supériorité de son artillerie, tant en nombre et qu'en calibre, ainsi que par son équipage, était équivalent au combat à au moins deux vaisseaux à deux ponts. Dans ces conditions, les Britanniques formaient leurs escadres avec 20 % ou 30 % de tels vaisseaux, puisqu'ils cherchaient la victoire dans le combat naval ; au contraire, les Espagnols et les Français, beaucoup moins désireux de livrer de tels combats, en ont construit un nombre beaucoup plus petit. C'est quelque chose qu'on oublie généralement en essayant d'établir les potentiels respectifs des flottes. Les Français ont encore continué d'en construire un petit nombre pour servir de vaisseaux amiraux à leurs escadres, mais les Espagnols ont fortement négligé la question : depuis le *Real Felipe*, qui avait si courageusement combattu à Sicié en 1744, ils n'en n'avaient plus construit pendant de nombreuses années, si bien qu'en 1763, selon l'héritage de la politique de La Ensenada, sur les 53 vaisseaux que pouvait aligner la marine, il n'y en avait que deux de 80 canons, le reste étant majoritairement de 70, avec une douzaine de 64 et de 58, plus petits.

Lors de la guerre d'Indépendance des États-Unis, on ne pouvait compter que sur la *Santísima Trinidad*, lancée à La Havane en 1769, un navire certainement très puissant avec quatre ponts et 140 canons à Trafalgar et qui porta la marque de D. Luis de Cordova pendant toute la guerre, mais avec de sérieux problèmes, par ailleurs logiques s'agissant d'une unité isolée pour laquelle on manquait d'expérience préalable. La *Trinidad* suivait encore les conceptions « anglaises », celles de Jorge Juan, tandis que les deux vaisseaux suivants, qui étaient déjà dessinées selon celles de Gautier, furent la *Purísima Concepción* et le *San Jose*, assez peu réussis, et dont seul le premier fut prêt pour la guerre dont nous parlons.

Seuls l'expérience de la guerre et l'excellence, qui était désormais celle des constructeurs navals espagnols, ont fait que, finalement, on entama, en 1784, la série de vaisseaux magnifiques qui s'ouvrit avec la *Santa Ana* et s'acheva, dix années plus tard, par le *Principe de Asturias*, des trois ponts surpuissants de 112 canons, qui ajoutaient à leur structure d'incomparables caractéristiques de navigation, de vitesse et de manœuvrabilité.

Mais, et comme nous l'avons dit, entre 1779 et 1783, la marine royale ne put compter que sur la *Trinidad* et la *Concepción*, bien qu'elle possédât par ailleurs quelque 65 vaisseaux, le même nombre ou un peu plus que la France, et en avait d'autres en construction.

Une des faiblesses de la Real Armada était le faible nombre de frégates qu'elle alignait : en 1779, à côté des 65 vaisseaux, il y en avait seulement 30, un peu moins de la moitié, et seulement une poignée de corvettes. Le contraste est net avec la situation dans la Royal Navy, où elles oscillaient autour du nombre de vaisseaux, avec en plus beaucoup de corvettes. Il en va de même si on compare avec la marine royale française, où elles s'approchaient les chiffres britanniques¹⁰. Le fait est suffisamment significatif pour que nous l'analysions avec un certain détail. Les frégates de l'époque accomplissaient les missions suivantes :

- En escadre : elles servaient d'éclaireurs pour le gros des vaisseaux, comme messagers, de « répétiteurs de signaux » pendant le combat et aussi d'auxiliaires pour aider et remorquer les vaisseaux désemparés, etc.
- De transport : elles étaient utilisées comme transports rapides en temps de guerre, spécialement de chefs, de troupes ou d'équipements importants.
- Comme corsaires contre le trafic ennemi, tant en agissant individuellement que regroupées en divisions.
- Comme navires de surveillance.
- Comme navires capables d'exploiter la maîtrise de la mer, en étant constamment présents, harcelant le trafic maritime ennemi, transmettant des informations ou encore effectuant de petits coups de main sur la côte ennemie.

De ce que nous avons dit précédemment de la stratégie espagnole, il convient de déduire que l'Armada pensait à peine à elles, si ce n'est pour les deux premières missions : celles d'escadre et celles de transport, en négligeant les autres, pour lesquelles, évidemment, elles n'étaient pas assez nombreuses.

Peut-être la raison était-elle économique, peut-être était-ce une question de prestige, parce que dans les deux cas un vaisseau moyen coûtait le prix de deux frégates et il utilisait moins de marins spécialisés, alors que la puissance des escadres était mesurée par le nombre des vaisseaux. Une autre raison tiendrait au fait que, dans des opérations océaniques, la Real Armada avait plus confiance dans le navire de 70 canons que dans aucun autre type de bateau.

En tout cas, et en laissant de côté les inévitables tâches des escadres, il est très important de signaler la constante utilisation de ces navires comme transports rapides. Et il est significatif qu'en nombre, la troisième classe de navires dans l'Armada fut celle des *urcas*, avec 15 unités en 1774, plus lentes et d'une plus grande capacité que les frégates, mais pour l'essentiel très semblables. Elles étaient si nombreuses qu'on disait armer « en flûte » ou comme « urca » à

¹⁰ A. R. Rodríguez González & J. L. Coello, *La Fragata en la Armada española: cinco siglos de historia*, op. cit., chap. V et VI, relatifs aux frégates du XVIII^e siècle.

propos d'une frégate, ce qu'on faisait en la dépouillant de son armement et en la préparant pour porter de grandes charges. Bien qu'inférieurs à une frégate normale et à un vaisseau, de tels navires avaient peu à craindre des corsaires ordinaires, brigantins ou goélettes de faible pouvoir offensif.

Il est certain que les nécessités de transport de l'énorme et riche empire espagnol étaient pressantes, et que les navires marchands n'y suffisaient pas, spécialement quand, en temps de guerre, on avait besoin de grands navires, bien armés et avec un équipage nombreux, mais cela grevait bien évidemment les possibilités opérationnelles de la Real Armada. Il faut remarquer qu'on en manquait, même dans la grande escadre de Cordova, si bien que les chébecs s'y adjoignirent à diverses occasions afin de combler la pénurie, mais sans convenir pour cette mission.

148

Quant à la conception des frégates, il convient d'indiquer qu'elle suivait plus ou moins la ligne conçue pour les vaisseaux, bien qu'avec ses caractéristiques propres. Avant 1748, la marine disposait d'un nombre limité de frégates, encore en majorité à deux ponts et de 40-50 canons. Évidemment elles pouvaient, dans l'absolu, se mesurer à un vaisseau, mais leurs structures, beaucoup plus légères, étaient aussi beaucoup plus fragiles, et leur nombreuse artillerie restait de petit calibre. Les nouvelles frégates, beaucoup plus marines et voilées, portaient seulement une batterie de canons sous le pont ; les plus fréquentes étaient celles de 26 et 28 canons, normalement de calibres de 8 ou de 12 livres. Sur le pont, elles n'avaient que quelques pierriers.

Quand elles durent faire face aux Britanniques, on observa que ceux-ci, sans modifier les caractéristiques du navire, embarquaient sur le pont entre six et huit pièces de petit calibre, qui sans une grande augmentation dans le poids de la bordée, leur donnaient une supériorité évidente dans le combat à courte distance, ce qui est décisif. Pour cette raison, les frégates espagnoles durent faire la même chose, en arrivant au type le plus commun de 34 canons.

Un exemple notoire du moindre armement des frégates espagnoles et de ce qu'elles pouvaient et devaient porter, fut celui de la *Santa Margarita*, saisie par le *HMS Tartar*, le 11 novembre 1779. Les marins britanniques furent étonnés qu'une frégate si belle, plus grande que les leurs, portât pour tout armement 26 pièces de 8 livres et 8 de 6 livres. Après l'avoir réparée, ils l'incorporèrent à leur flotte, où elle servit avec distinction, mais convenablement réarmée, portant alors pas moins de 26 canons de 12, 10 de 6 et 8 caronades de 18, alors que le même navire en version espagnole avait seulement une bordée de 128 livres, ils étaient arrivés à la doubler avec 258 livres sous l'*Union Jack*.

On a parlé de caronades, une des innovations britanniques de la guerre, avec le doublage en cuivre et d'autres avancées, dictées par la nécessité urgente de répondre à un ennemi plus redoutable que jamais, mais nous ne pouvons

parler ici de questions si importantes, comme celle plus décisive des nouvelles tactiques britanniques, arrivées trop tard pour empêcher la défaite, mais bien suffisants pour la limiter.

LES OBJECTIFS ATTEINTS

La victoire espagnole dans la guerre d'Indépendance des États-Unis a été claire et nette, quoique ternie par l'échec évident devant Gibraltar.

En Amérique, les premiers succès décisifs des deux Gálvez, le père et le fils, en Amérique Centrale et en Louisiane, furent consolidés par le succès de l'escadre et le convoi de Solano destinés à les renforcer, ce qui fit pencher la balance à Pensacola, puis rendit possible la conquête des Bahamas (ensuite restituées au traité de paix) et qui eût permis une expédition sûrement victorieuse contre la Jamaïque, n'eût été la défaite de Grasse aux Saintes. En tout cas, et malgré cette déception finale, la main mise britannique sur La Havane était écartée.

En Europe, comme on le sait, le coup initial des alliés, avec les escadres unies de Cordova et d'Orvilliers, en dominant la Manche et en rendant possible ainsi le débarquement d'une grande armée française, avorta pour des causes qu'il serait long d'élucider. En tout cas, ce ne fut pas précisément l'orgueilleuse Royal Navy qui empêcha une telle invasion¹¹.

Ce qui est certain, c'est que l'escadre de Cordova, avec le superbe appui de Mazarredo comme chef d'état-major, pesa d'un poids indéniable dans la lutte, tant par la prise de plusieurs convois anglais, spécialement aux Açores, avec plus de 50 bateaux saisis, que par la feinte qui permit le débarquement et la récupération de Minorque, probablement la victoire la plus satisfaisante pour l'Espagne, rappelée aujourd'hui encore par la conclusion annuelle de la *Pascua Militar*. La seule rencontre avec une escadre britannique, fut celle, indécise, du cap Espartel, avec une force ennemie inférieure en nombre, parce que Howe ne disposait que de 34 vaisseaux contre 46 alliés, y compris les 14 français. Après un combat indécis auquel ne purent prendre part qu'une trentaine de navires alliés, il parvint à s'échapper grâce à la vitesse supérieure de ses vaisseaux, obtenue grâce à ses coques récemment doublées de cuivre. En vérité, les faiblesses des uns et des autres s'équilibraient à peu près et furent les mêmes que dans la plupart des autres combats mieux connus, les Britanniques évitant autant que possible l'engagement, même si ce n'est pas ce que prétendit la propagande de l'époque. Pendant toute la lutte, l'escadre de Cordova a navigué et a opéré,

11 La vision espagnole la plus récente sur la guerre navale : Juan Alsina Torrente, *Una Guerra Romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en la mar*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006. Voir l'analyse excellente et déjà classique de N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean*, London, Penguin Books, 2005.

en restant invaincue, et ce fut la meilleure école pour toute une génération de marins espagnols.

Il n'est resté qu'une déception : Gibraltar. En principe la stratégie espagnole avait été de bloquer étroitement la place par terre et par mer, en attendant sa chute par manque de vivres ou en comptant sur des avantages obtenus ailleurs pour obtenir son retour à la souveraineté espagnole lors des pourparlers de paix. Il fallait la prendre avec des canons de plumes, et non avec de poudre, disait-on. Et il suffirait de cette menace pour obliger les Britanniques à divertir des forces à l'appui de cette place en difficulté, au détriment d'autres enjeux plus décisifs.

150 Mais le lent blocus ne parvenait pas à fermer complètement les voies d'approvisionnements, et les Britanniques étaient parvenus à faire entrer dans la place trois convois successifs escortés par leurs escadres, dont celle de Rodney, la plus grande, avec 22 vaisseaux et 19 frégates, avait écrasé celle de Lángara, de seulement de 11 vaisseaux et 2 frégates, au milieu d'un fort orage dans l'obscurité de la nuit. Il faut indiquer, en outre, que les Britanniques avaient trois vaisseaux de trois ponts, tandis que le plus grand de leurs adversaires espagnols, le *Fénix*, n'était que de 80 canons et que son calibre maximal était de 24. Cette victoire navale britannique a été la seule durant la guerre.

Cela s'ajoutant à l'impatience de l'armée assiégeante, forcée de monter une attaque plus décidée contre Gibraltar, facilitée par les tristement célèbres batteries flottantes, théoriquement incombustibles, imaginées par l'ingénieur français d'Arçon, et qui eurent une fin si triste. Ce succès final, comme celui de Saintes en Amérique, a considérablement adouci l'évidente défaite britannique dans cette guerre.

Le siège de Gibraltar fournit pourtant aux Espagnols une nouvelle arme, les vedettes canonnières conçues par Barceló, dont nous avons déjà mentionné la lutte contre les Algérois. Ces petits navires devaient démontrer de manière fracassante leur efficacité létale dans les bombardements suivants d'Alger, et spécialement, dans les guerres navales qui ont suivirent jusqu'à la fin de Napoléon, fournissant aux Espagnols et aux Français de nouveaux alliés, la plupart de leurs rares succès obtenus contre un ennemi, que la défaite de 1783 avait stimulé.

Il est vrai que la coordination entre les alliés ne fut pas étroite et fructueuse, comme elle avait pu l'être en 1779 et 1783, parce que les méfiances mutuelles et les incompréhensions étaient là. Il est certain que l'on n'a jamais retrouvé de tels niveaux d'entente et de coopération. Ceux-ci furent, avec la rationalité de la stratégie et la faiblesse momentanée de l'ennemi, les facteurs cruciaux de la victoire et du surgissement d'une grande nation appelée à changer les destinées du monde. Et il est bon de rappeler qu'une des raisons de cet épisodique historique décisif fut la Real Armada espagnole.

LES MARINES ITALIENNES

Jean Bérenger

Il s'agit de marines secondaires, mais pour des raisons de politique générale les États italiens sont neutres pendant la guerre d'Indépendance américaine. En effet, la majorité d'entre eux (la Toscane de Pierre Léopold et le royaume de Naples) est sous influence autrichienne, alors que Venise essaie de demeurer indépendante et que les chevaliers de Malte renoncent à armer des vaisseaux de ligne. Mais comme la monarchie autrichienne est restée en dehors du conflit, le seul vrai problème pour les États italiens demeure la course barbaresque, alors que la guerre d'Indépendance américaine ne les concerne pas directement. Le grand duché de Toscane, avec son port franc de Livourne, fut même un grand bénéficiaire de la guerre d'Indépendance américaine. Très virulente dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la course barbaresque menace leur commerce et la sécurité de leurs côtes, de sorte qu'ils réagissent vigoureusement. Il leur faut toutefois des forces navales adaptées à cette lutte, alors qu'ils n'ont ni les moyens ni le besoin d'entretenir des vaisseaux de ligne. C'est pourquoi, en 1779, les chevaliers de Malte ont vendu au roi de Naples deux vaisseaux de 64 canons, le *San Giovanni* et le *San Gioacchino*, lorsque Ferdinand IV a décidé de développer sa marine de guerre.

LA MONARCHIE DES HABSBOURG

Elle montrait peu d'intérêt pour les questions maritimes depuis que Charles VI avait été chassé de Naples¹. Les déboires des Impériaux dans la guerre austro-turque de 1737-1739 et l'abandon définitif des Deux-Siciles aux Bourbons avaient entraîné une révision déchirante de sa politique maritime. En 1739, Charles VI prit une décision irrémédiable en vendant ses vaisseaux de guerre à la République de Venise, satisfaite de voir disparaître un rival potentiel dans l'Adriatique².

1 Anthony Eugene Sokol, *Seemacht Oesterreich. Die kaiserliche und königliche Kriegsmarine 1382-1918*, Wien, F. Molden, 1972.

2 Jean Bérenger, « Les Habsbourg & la mer au XVIII^e siècle », dans Jean-Pierre Poussou, Martine Acerra, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg, *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 25-34.

Le « littoral adriatique », petite province côtière de la monarchie autrichienne, représentait la seule ouverture sur la mer libre. Trieste, qui était devenu port franc dès 1719, était à la fois le port de commerce le plus important et le seul port de guerre de la monarchie³. Malgré un accès difficile à cause de certains vents, il devint une place de commerce considérable sous Joseph II lorsque Karl Zinzendorf en fut le gouverneur de 1776 à 1782. Pourtant Joseph II n'entretint qu'une flotte de guerre fort modeste pour protéger sa flotte de commerce. Elle comprenait 2 chébecs, 2 felouques et 16 chaloupes canonnières. La canonnière était un petit bâtiment armé d'un seul mât et d'un seul canon, comportant un équipage de 25 matelots. Les felouques étaient des bâtiments de commerce armés en guerre, qui pouvaient assurer la sécurité de la navigation dans l'Adriatique. Il n'avait ni vaisseau ni frégate. Les seuls navires de haute mer étaient les chébecs, nouveauté de la seconde moitié du XVIII^e siècle, qui s'étaient peu à peu substitués aux galères. S'ils pouvaient, le cas échéant, faire la chasse aux Barbaresques en Méditerranée, ils ne pouvaient mener aucune action offensive et ils étaient incapables de se mesurer aux vaisseaux de ligne.

Les dépenses totales en personnel atteignaient au maximum 120 000 florins par an, au cas bien improbable où la solde aurait été versée durant les 12 mois de l'année. Le commandant de cette flottille était assimilé à un chef de bataillon de l'armée de terre, les commandants de chébec ou de canonnière à un lieutenant de l'armée de terre, ce qui en dit long sur le prestige et l'importance accordée par Joseph II à la Kaiserlich-königliche Marine de la mer Adriatique⁴. L'escadre de l'Adriatique avait donc une importance dérisoire, puisqu'elle ne représentait que 0,5 % du budget militaire total qui approchait les 20 millions de florins annuels, de 1778 à 1784. Joseph II s'est contenté de doter, en 1787, la marine de guerre du pavillon rouge blanc rouge, qui est encore celui de l'Autriche. C'est seulement à partir de l'annexion de Venise, en 1797, que les Habsbourg manifesteront un certain intérêt pour la marine de guerre.

Ils n'en ont pas moins cherché à consolider leur position prépondérante en Italie et en 1775, Vergennes rappelait au baron de Breteuil, nouvel ambassadeur de France, à Vienne que l'Italie tenait une place essentielle dans le système politique de la Cour de Vienne⁵. Elle y avait des possessions considérables (Milan, Mantoue et Modène) ainsi que des prétentions sur Parme et sur Plaisance.

3 Rapport de Lord Stormont, ambassadeur d'Angleterre à Vienne, de 1765, cité par Peter G. M. Dickson, *Finance and Government under Maria-Theresia, 1740-1780*, Oxford, Clarendon Press, 1987, 2 vol., t. 1, p. 394-395.

4 Jean Bérenger, *Joseph II d'Autriche. Serviteur de l'État*, Paris, Fayard, 2007.

5 Instruction au baron de Breteuil du 28 décembre 1774, *Instructions aux Ambassadeurs*, t. 1, *Autriche*, éd. A. Sorel, Paris, F. Alcan, 1884, p. 466-468.

Le Grand duché de Toscane appartenait aux Habsbourg Lorraine depuis 1737. Même si la Toscane était, depuis 1765, formellement indépendante de la cour de Vienne, elle était gouvernée par l'archiduc Léopold, frère cadet de l'empereur Joseph II, qui y jouissait d'une grande autorité morale. En outre, le royaume des Deux-Siciles était passé dans la zone d'influence de Vienne, grâce à l'influence de la reine Marie Caroline sur le roi Ferdinand IV et son gouvernement. Seule échappait à l'influence autrichienne la République de Venise, qui, en dépit des convoitises de Joseph II, préserva son indépendance durant toute la période.

LA MARINE DE VENISE⁶

Conformément à la tendance générale du XVIII^e siècle, Venise, qui a été une rivale déclarée de l'Empire ottoman jusqu'en 1718, a réduit sensiblement ses forces navales, tout en continuant d'entretenir l'Arsenal et en veillant à maintenir la sécurité dans l'Adriatique⁷.

Après la signature de la paix de Passarowitz, la Sérénissime n'a plus d'ennemi puisque le voisin autrichien, rival potentiel dans l'Adriatique, compte peu⁸. La neutralité procure à Venise une fausse sécurité. Son isolement politique commence à éveiller des appétits, mais la neutralité lui procure des bénéfices dans le domaine commercial. Elle est neutre durant la guerre d'Indépendance, ce qui lui permet d'acquérir des navires marchands et l'apogée de sa marine marchande se situe précisément en 1783. On rencontre le pavillon de Saint Marc aux Antilles comme dans la Baltique.

Le tonnage de la flotte de guerre vénitienne, qui était modeste, n'a cessé de diminuer : 16 000 tonnes en 1770, 18 000 en 1780, 21 000 en 1790 alors qu'il était encore de 40 000 tonnes en 1720.

Vaisseaux	1720	1740	1760	1770	1780	1790	1797
70 canons	14	5	4	4	5	4	5
60	12	4	5	5	4	4	3
50	1	-	-	-	-	-	-
Total	27	9	9	9	9	8	8
Frégates			2	2	1	5	6
Galères	40	25	20	??	??	20	

6 Olivier Chaline, « La fin du *dominium maris* », dans Pierre Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Le Seuil, 2000, p. 360-396.

7 Jan Glete, *Navies & Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1800*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, t. 1, p. 305-307.

8 Il y a un contraste entre les grands projets de Charles VI et l'effacement de la marine autrichienne sous Marie-Thérèse et Joseph II. Joseph II eut une politique maritime semblable à celle de sa mère. En 1786, il fit acheter à Ostende 2 cotres de 20 canons, qui vinrent compléter les 2 chébecs, les 2 felouques et les 16 canonnières (*Kanonier-Schaluppen*) du port de Trieste.

Venise, qui avait 27 bâtiments de guerre en 1720, n'en a plus que 9 en 1740 et une dizaine en 1780. La République ne possède plus que 4 vaisseaux de 70 canons jaugeant 1 800 à 2 000 tonnes et 4 vaisseaux de 60-64 canons jaugeant 1 800 tonnes ; en fait elle a donc 8 vaisseaux de 1 800 tonnes plus ou moins armés en 1790 et 9 en 1780 – depuis 1740 déjà, elle ne dispose plus que de 8 à 9 vaisseaux. Les frégates sont en petit nombre : 2 en 1760 et 1770, 1 seule en 1780 et 5 frégates en 1790. Les chiffres sont donc à peu près constants dans la seconde moitié du siècle. Toutefois, conformément à sa politique traditionnelle, elle conserve une dizaine de coques dans l'arsenal, prêtes à réarmer en cas de nécessité, bien qu'elles aient été construites vers 1710. Le nombre des frégates n'a augmenté sensiblement que dans les dernières années de la République (5 frégates ont en effet été lancées entre 1780 et 1790), car le rôle de « cruisers » dans l'Adriatique était encore dévolu à des galères ou bien à des galiotes, mais Venise possède aussi des chébecs, ces bâtiments légers qui tendent à supplanter les galères en Méditerranée après 1750.

La réduction de la flotte de guerre est un cas intéressant d'adaptation à la nouvelle politique, et l'on peut même se demander si les menaces éventuelles auxquelles Venise était soumise justifiaient l'entretien d'une flotte de ligne de cette importance, mais cette dernière avait son importance dans la politique régionale et l'équilibre des forces. Le renouveau de la marine de commerce vénitienne a d'ailleurs attiré les convoitises de la course barbaresque qui pénètre dans l'Adriatique. Des galiotes et des fustes opèrent à partir des ports nord-africains voire de ports albanais, appartenant à l'Empire ottoman. Elles frappent les petits États maritimes : leurs bateaux de pêche et de commerce sont particulièrement vulnérables. C'est pourquoi Venise a confié une expédition punitive à l'amiral Emo en 1786 : il a bombardé les ports barbaresques et la République a réclamé l'autorisation de conquérir la Tunisie.

Mais en dehors de l'Adriatique, dans la lutte contre les pirates barbaresques, la flotte de petits bâtiments était sous-dimensionnée et les frégates auraient été plus efficaces que les vaisseaux pour assurer la protection de la marine marchande. Le nombre des frégates n'a augmenté sensiblement que dans les dernières années de la République (5 frégates furent en effet lancées entre 1780 et 1790).

LE PROBLÈME DES GALÈRES

Venise est restée fidèle aux galères jusqu'au bout : elle en possédait 20 en 1780, et encore 20 en 1790 ; en 1797, il y en avait encore 3 en construction à l'Arsenal et 9 étaient armées, tandis que 11 auraient pu être rapidement remises en état. Elle avait en outre de nombreux bâtiments à rames, même si la dernière galéasse a disparu en 1755, parce que les galères étaient commodes

pour les patrouilles, les opérations amphibies ou le remorquage. Elles posaient le problème de la chiourme que l'on recrutait parmi les forçats, mais surtout parmi les Dalmates, les sujets du Levant et les Grecs. La construction des galères consommait moins de bois que celle des vaisseaux, alors que les ressources forestières de la République étaient limitées. Les vaisseaux avaient néanmoins l'avantage d'être plus résistants, de tenir plus longtemps la mer, d'avoir une plus grande puissance de feu, d'être d'un entretien plus économique et d'éliminer le problème de la chiourme.

LES VAISSEAUX

Comme les vaisseaux hollandais, les vaisseaux vénitiens étaient à fond plat, à cause du faible tirant d'eau de la lagune. Le *Giove Fulminante* qui servit de modèle pour tous les 70 canons, vaisseaux de premier rang de la marine vénitienne, était long à la quille de 38 mètres (longueur hors tout 44,5 m) et large de 10,90 mètres. Il avait la même longueur qu'une galère. Par la suite la réussite du *San Carlo Borromeo* fut telle, que le Sénat décréta qu'il serait le modèle immuable. Bien qu'il ait perdu son gouvernail dans une tempête en 1768, il n'en resta pas moins un exemple pour les constructions ultérieures. Néanmoins, l'activité de l'Arsenal fut freinée par les réductions budgétaires. Les vaisseaux restaient longtemps en chantier : la *Forza*, commencée en 1719, ne fut terminée qu'en 1774. Parce que Venise n'avait plus besoin d'une flotte importante, l'arsenal n'achevait pas les bâtiments mis en chantier, mais elle entendait bien garder une marge de sécurité en cas de besoin. Or, on se contenta d'embarcations plus petites et moins coûteuses : chébecs, polacres brigantins fidèles à la propulsion mixte, voire de canonnières bien adaptées à la défense de la lagune.

L'ultime effort naval de la République se voit dans le développement de frégates mieux adaptées que les vaisseaux de troisième rang (50 canons) à la lutte contre les Barbaresques. En 1797, la République possédait 8 vaisseaux de ligne (dont 5 de 1^{er} rang armés de 70 canons), 6 frégates et 20 galères.

LES BASES DE LA PUISSANCE NAVALE VÉNITIENNE⁹

Le système s'appuyait sur l'Arsenal et Corfou. La citadelle ionienne servait de base à des croisières dans les îles du Levant et dans l'Adriatique destinées à contrer les pirates barbaresques. L'île de Corfou possédait un petit arsenal et un

9 Frédéric C. Lane, *Venice, a Maritime Republic*, Baltimore, Longitude Books, 1973, trad. fr. : *Venise, une République maritime*, Paris, Flammarion, 1985.

centre de réparations navales. C'est là que se rassemblaient les convois de navires marchands qui partaient sous bonne escorte vers l'Empire ottoman.

Le cœur de la puissance vénitienne se trouvait toutefois à l'Arsenal, la principale industrie de Venise. La Casa dell'Arsenale occupait un vaste espace de 25 hectares (l'île du Rialto avait une superficie totale de 675 hectares). L'Arsenal était bien protégé par une enceinte de murailles épaisses et de tours de guet ; l'unique accès était le Rio dell'Arsenale, qui était flanqué de deux tours et d'une porte monumentale en forme d'arc de triomphe. L'Arsenal construisait les navires, les armait et les désarmait. Il comprenait un dépôt de matériel, des cales à ciel ouvert, des hangars et des magasins ; la corderie avait 316 m de long. L'Arsenal construisait les coques des galères et des vaisseaux, confectionnait les voiles et fondait les canons. On y employait tous les corps de métier ainsi que de nombreux manœuvres (*facchini*).

156

Le décor a à peine changé depuis 1569, quand on a créé le chantier des galéasses. Un seul nouveau bâtiment fut construit, en 1778, pour sécher et conserver le bois que l'on conservait immergé jusqu'alors. L'accès des vaisseaux de fort tonnage a été facilité, au XVIII^e siècle, par l'usage du système des « chameaux » probablement d'origine hollandaise. Pour amener un vaisseau de l'Adriatique dans le bassin de l'arsenal, afin de le réparer ou de le désarmer, deux pontons encadraient le vaisseau, le soulevaient après pompage au bord de la lagune ; ils diminuaient ainsi son tirant d'eau – ce qui lui permettait d'emprunter le chenal et d'atteindre l'arsenal.

La main d'œuvre a évolué en fonction des besoins : l'arsenal n'employait plus que 1750 personnes (*arsenalotti*) entre 1780 et 1790. Ils avaient une situation exceptionnelle dans la cité ; ils formaient un groupe indocile et violent qui vivait dans le quartier (*sestier*) du Castello à côté de la cathédrale San Pietro, loin de la *riva degli Schiavoni* – un quartier de petites maisons, avec de petits jardins ; ils vivaient assez bien, même si l'alimentation demeurait frugale. Ils jouissaient de privilèges héréditaires. C'est une aristocratie ouvrière et l'on est en présence de véritables généalogies d'artisans. Cette situation privilégiée peut dégénérer en fainéantise et susciter la défense des droits acquis. Il était difficile de les faire travailler davantage, mais c'était une main d'œuvre qualifiée, qu'il aurait suffi de mieux encadrer. La tâche des *Arsenalotti* était aussi de maintenir l'ordre.

En revanche, on est moins bien informé sur le personnel navigant. Les marins étaient originaires de la Terre Ferme, d'Istrie de Dalmatie ; il y avait aussi des Croates de Dalmatie, des Bouches de Kotor, voire des colonies maritimes. L'encadrement avait beaucoup évolué. Si on fait la prosopographie des officiers de marine, on y trouve le patriciat jusqu'en 1650, mais comme il cesse de faire des enfants, il s'éteint lentement et il est difficile de recruter des officiers de marine ; en principe les charges étaient électives, les instructions sont fournies par le conseil de guerre.

À Naples, Charles IV de Bourbon, en partant pour l'Espagne en 1759, abdiqua en faveur de son troisième fils qui monta sur le trône sous le nom de Ferdinand IV. Comme il était mineur (il était né en 1751), il fut soumis à l'autorité d'un conseil de régence. En 1768, il épousa l'archiduchesse Marie-Caroline, sœur de Joseph II et de Léopold de Toscane. Ferdinand IV et Marie-Caroline symbolisèrent la rivalité qui se perpétuait en Italie entre les Bourbons et les Habsbourg, en dépit du renversement des alliances de 1756. Marie-Caroline, qui souhaitait exercer une influence sur le roi et la conduite des affaires, était ambitieuse, intelligente et apte au gouvernement. Ferdinand IV, qui n'était pas capable de lutter avec la forte personnalité de la reine, fut mis sur la touche, au grand regret de Vergennes¹⁰. Celui-ci reconnut qu'elle privilégiait les intérêts des Habsbourg et qu'elle était hostile à l'Espagne, parce qu'elle désirait rompre les liens de dépendance qui subsistaient entre Ferdinand IV et son père Charles III. En 1776, Tanucci, qui était le porte-parole des Bourbons à la Cour de Naples, fut disgracié et la politique napolitaine tint dorénavant de moins en moins compte des intérêts de Madrid.

Jusqu'à la majorité de Ferdinand IV, la marine napolitaine fut laissée à l'abandon, parce que le principal ministre, Tanucci, fidèle à sa politique de neutralité maritime refusa tout crédit pour la construction de bâtiments neufs. Il estimait qu'en cas de besoin, Naples aurait pu compter sur l'aide de la puissante marine espagnole. En conséquence les forces navales napolitaines furent réduites à 3 frégates (*San Carlo, Santa Amalia, & Concezione*), à 3 galères (*Capitana, Patrona* et *San Gennaro*), 4 galiotes et 6 chébecs (*San Gennaro, San Pasquale, San Ferdinando, San Gabriele, San Luigi & San Antonio*). Ces forces navales étaient insuffisantes pour protéger les côtes contre les Barbaresques, qui utilisaient de petites embarcations (saïques) pour exécuter des raids à l'improviste. Ferdinand IV était bien décidé à reconstruire la marine napolitaine et, dès 1768, il affirma « pour de bonnes raisons le département de la marine bénéficiera de [m]a sollicitude, car [je] ne désir[e] rien de plus que la sécurité et la prospérité de [m]es peuples ». En 1769, lors de son premier voyage à Naples, Joseph II avait encouragé son beau-frère à développer sa marine de guerre plutôt que son armée, car il avait fait une bonne analyse de la position stratégique des Deux-Siciles¹¹. Le royaume avait besoin d'une flotte de guerre pour protéger ses côtes et sa marine de commerce. Ferdinand IV suivit ces conseils, de sorte que la marine napolitaine, très faible en 1770, comptait déjà, en 1780, 4 vaisseaux de ligne, 4 frégates, 4 chébecs et 4 galiotes armés 6 mois par an, auxquels il fallait ajouter quelques galères à Palerme¹².

10 Orville T. Murphy, *Charles Gravier, comte de Vergennes. French Diplomacy in the age of Revolution (1717-1787)*, Albany State University of New York Press, 1982, p. 426-428.

11 J. Bérenger, *Joseph II d'Autriche serviteur de l'État (1741-1790)*, op. cit., p. 268.

12 Naples, Archives d'État, *Archivio Borbonico*, IX, t. 98, Marine royale, Anno 1779-1780.

Dirigée par John Acton, elle occupait une place honorable parmi les marines « secondaires » à la veille de la Révolution et elle était en tout cas suffisante pour lutter contre les corsaires barbaresques. Acton était né à Besançon d'une mère française et d'un père anglais. D'abord officier dans l'armée française, il passa au service du Grand duc de Toscane, qui le mit à la disposition de son beau-frère Ferdinand IV pour réorganiser la marine napolitaine. La position d'Acton fut ouvertement mise en question, en 1784, par Floridablanca, le Premier ministre espagnol, qui réclama le renvoi du conseiller anglais, qui passait, à tort ou à raison, pour l'amant de la reine Marie Caroline. Le 10 septembre 1784, Joseph II prit position dans l'affaire en faveur d'Acton, qui menait la politique navale qu'il avait suggérée dès 1769. Il écrivit à sa sœur, pour lui interdire de renvoyer Acton sans raison, parce que ce serait selon lui un acte déshonorant pour le roi : « Modérez cette vivacité à agir tout de suite à la suite d'une première idée ». Ferdinand IV aurait agi sur l'intervention du roi d'Espagne son père, qu'il redoutait toujours et il est clair que Joseph II n'aimait pas Charles III¹³.

Après l'insurrection de Palerme en 1773, Ferdinand avait en effet pris conscience de la faiblesse de la marine royale et de la nécessité de la moderniser afin d'assurer la sécurité des communications entre le continent et la Sicile. Il se souvint des conseils que Joseph II lui avait prodigués lors de sa visite de 1769 : ne pas se ruiner pour constituer une armée de terre dont il n'avait nul besoin et, au contraire, développer une marine de guerre indispensable pour assurer la sécurité des côtes et des communications. Le roi examina les dossiers avec intérêt, mais toute réforme était bloquée par la politique de Tanucci concernant la marine, car celui-ci partait du principe que la marine espagnole était suffisante pour protéger le royaume de Naples. La reine, qui prit aussi conscience du problème, chercha à mettre fin à la dépendance de Naples à l'égard de la cour de Madrid, mais c'est seulement en octobre 1776 que Tanucci, âgé, fut écarté du pouvoir et que la charge de principal ministre fut confiée au marquis della Sambuca. Cette année-là, Ferdinand IV s'était senti profondément humilié parce qu'un corsaire barbaresque avait capturé en Calabre méridionale un bâtiment de commerce qui transportait une compagnie d'infanterie. Au printemps 1778, la reine écrivait même à son frère Léopold de Toscane que la faiblesse de la marine napolitaine lui paraissait scandaleuse¹⁴.

13 *Joseph II und Leopold von Toscana Ihr Briefwechsel 1781 1790*, éd. Alfred von Arneth, Wien, W. Braumüller, 1872, t. 1, p. 226.

14 Marie Caroline à Léopold, Portici, 28 avril 1778, citée par Antonio Formicola & Claudio Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, vol. 1, t. 2 : 1767-1799, Roma, Marina Militare Ufficio Storico, 2005, p. 281.

C'est Sambuca qui fut à l'origine d'une nouvelle politique navale¹⁵. Le budget de fonctionnement de la marine des années 1770 était inférieur à 300 000 ducats¹⁶. Il englobait la solde (le « prêt ») du bataillon de la marine, la solde des officiers supérieurs, des cadres des vaisseaux, des galères, des galiotes, les frais d'entretien de l'hôpital mais aussi le budget de construction de nouveaux bâtiments. Il fallait ajouter à ces dépenses la fourniture des vivres, qui était donnée à bail (*asiento* ou *appalto*).

La récapitulation des comptes de la marine, de 1768 à 1778, d'après les archives napolitaines¹⁷ donne les résultats suivants :

1771 : 279 498 + 186 578 = 460 076 ducats

1772 : 286 218 + 196 800 = 482 018 ducats

1773 : 307 367 + 208 254 = 515 621 ducats

1774 : 280 730 + 180 985 = 461 715 ducats

1775 : 293 741 + 207 299 = 501 040 ducats

1776 : 291 617 + 224 213 = 512 830 ducats

1777 : 279 470 + 202 214 = 481 684 ducats

1778 : 276 897 + 220 322 = 497 219 ducats

En 1779, les dépenses totales s'élevèrent à 518 185 ducats et il restait 14 000 ducats en caisse, alors que les recettes montaient à 532 103 ducats¹⁸. L'achat de la frégate *San Luigi* au grand duc de Toscane a coûté 20 773 ducats, l'achat de 16 canons de 12 avait coûté 2 358 ducats. Les dépenses de maintenance de la flotte ont coûté 122 515 ducats. On a dépensé 14 000 ducats pour les constructions de l'Arsenal.

En 1775, le secrétaire d'État signalait que l'entretien d'un seul vaisseau, le *San Giuseppe (l'Ercole)* et d'une frégate, le *San Ferdinando*, aurait permis d'armer 4 frégates de 30 canons. Comme ces 2 bâtiments étaient trop coûteux, ils furent envoyés en Espagne où ils furent échangés contre 2 frégates armées de canons de 12, la *Santa Dorotea* et la *Santa Chiara*. Puis, on a acheté à Carthagène 2 frégates de 40 canons, la *Santa Dorotea* et la *Santa Teresa*, avec carène doublée en cuivre. Puis, on a cherché parmi les sujets experts en affaires maritimes un amiral qui ne serait ni français ni espagnol. Le prince de Caramanico a alors

15 Lamberto Radogna, *Storia della marina militare delle due Sicilie (1734-1860)*, Milano, Mursia, 1978, p. 1-49.

16 On peut admettre qu'à cette époque le ducat napolitain est sensiblement égal au florin rhénan, monnaie de compte autrichienne et à l'écu de 3 livres tournois.

17 Naples, *Archivio di Stato, Archivio Borbonico*, IX, vol. 98, *Relation des recettes et des dépenses*.

18 *Relation des recettes et dépenses de la marine du 1^{er} janvier au 31 décembre 1779 faite par le Lieutenant général Giovanni Acton, secrétaire d'État et directeur de la marine royale*, Naples, *Archivio di Stato, Archivio Borbonico*, IX, vol. 98, Anno 1779.

proposé à la reine la candidature de John Acton, dont la venue constitue le véritable tournant de la politique navale napolitaine.

John Acton était alors au service du Grand duc de Toscane, à qui il donnait toute satisfaction. Sa mère était française et son père, Anglais, était médecin à Besançon. Après des études en France, il devint officier dans l'armée française, puis, après un bref séjour en Angleterre, il passa au service du Grand duc Léopold de Toscane, dont il réorganisa la marine. Il s'était distingué à Tunis en 1773, où, avec la frégate *Etruria*, il captura une frégate marocaine, puis avec 2 frégates toscanes il participa, en juin 1775, à l'expédition que l'Espagne avait organisée contre Alger. Acton avait été placé sous les ordres de l'amiral espagnol O'Reilly. Il passait pour expert en affaires maritimes, entreprenant et travailleur. Le marquis della Sambuca appuya la proposition et envoya à Florence le chevalier Gatti pour obtenir l'accord du grand duc Léopold, qui le céda à sa sœur, parce que l'entretien d'une marine de guerre lui semblait excéder les capacités budgétaires de la Toscane. À Naples, on renâclait à l'idée de confier à un Anglais le secrétariat d'État de la marine, à cause des réticences du roi d'Espagne Charles III, qui exerçait toujours une autorité morale sur son fils Ferdinand. Madrid orchestra une campagne de dénigrement contre Acton¹⁹. Celui-ci arriva à Naples en 1778, où il fut bien accueilli par la reine, plutôt fraîchement par le roi, qui le nomma néanmoins directeur du ministère de la Marine.

Il se mit immédiatement à la tâche pour rénover la marine royale²⁰. Il commença par élaborer un plan de construction de nouveaux bâtiments. La marine napolitaine aurait dû comprendre, selon lui, 4 vaisseaux de ligne, 8 frégates, 12 chébecs et des bâtiments légers. En attendant la construction de nouvelles unités, il fit acheter, en 1779, deux vaisseaux de ligne de 64 canons à l'Ordre de Malte, à raison de 40 000 ducats pièce. La même année, il fit construire une galiote et il prévoyait le lancement de deux chébecs²¹.

Au début de 1779, les navires royaux entretenus comprenaient les frégates *Santa Chiara* et *Santa Dorotea*, les 6 chébecs *San Luigi*, *San Antonio*, *San Pasquale*, *San Gabriele*, *Santa Maria* et *San Gennaro* – le *San Ferdinando* étant en réparation. Il y avait un bataillon d'infanterie de marine, 2 brigades d'artillerie et les gardes de la marine. Pour un trimestre, les recettes totales étaient de 126 250 ducats dont 123 250 provenaient du trésor royal ; les dépenses s'élevant

¹⁹ Harold Acton, *I Borboni di Napoli 1734-1825*, Milano, Martello, 1974, p. 208.

²⁰ A. Formicola & C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, op. cit., vol. 2, t. 1 : 1767-1799, p. 275-277 et t. 2, p. 306-308.

²¹ Naples, *Archivio di Stato*, *Archivio Borbonico*, vol. 98, Anno 1779, *Relation des recettes et des dépenses*.

à 121 902 ducats, il restait en caisse 4 626 ducats et le budget de la marine était donc en équilibre, contrairement aux accusations formulées par l'opposition.

Comme à l'arrivée d'Acton, la marine n'avait plus aucun vaisseau, elle acheta deux vaisseaux maltais de 64 canons, en attendant la mise en chantier de nouveaux bâtiments. Pour la même raison, la marine napolitaine acheta deux nouvelles frégates espagnoles (*San Luigi* et *Santa Teresa*). En 1779, la flotte napolitaine comprenait donc à nouveau 2 vaisseaux (*San Giovanni* et *San Gioacchino*), 4 frégates (*San Luigi*, *Santa Chiara*, *Santa Teresa* et *Santa Dorotea*), 9 chébecs et 10 galiotes. En 1780, Acton parlait de 4 vaisseaux, de 4 frégates et de 4 chébecs qui étaient armés six mois par an pour un budget de 814 000 ducats²².

Avec Acton, Imbert commença par programmer les radoubs prioritaires pour rendre pleinement opérationnels les bâtiments existants. C'est pourquoi, en 1780, la *Santa Dorotea* fut envoyée à Carthagène, puis le vaisseau *San Gioacchino* et la frégate *Santa Chiara*. La même année, on doubla en cuivre le nouveau brigantin *San Gennaro*. Puis on construisit plusieurs chébecs à Naples.

Résultat : en 1789, l'armée navale napolitaine comptait 4 vaisseaux de ligne dont 3 de 74 canons et 1 de 60, 8 frégates, dont 2 de 36 et 4 frégates neuves de 40, toutes construites à Castellamare di Stabia ; elle possédait en outre 4 brigantins de 12 canons, 6 chébecs, 10 galiotes et 84 chaloupes canonnières. Le programme d'Acton avait donc été réalisé en une décennie, en partie grâce à la création d'un nouvel arsenal à Castellamare di Stabia, dans la baie de Naples.

LES ARSENAUX²³

Le royaume comprenait en effet, à l'origine, deux arsenaux. L'un situé à Palerme, qui construisait et entretenait des galères, bientôt appelées à disparaître, l'autre à Naples. Acton persuada le roi de construire un nouvel arsenal à Castellamare di Stabia, parce que l'arsenal de la capitale lui paraissait insuffisant pour réaliser ses ambitieux projets. Il installa le nouvel arsenal dans une vaste lagune, en annexant un couvent de Carmes, qui venait d'être transformé en prison.

Plusieurs arguments avaient joué en faveur du site de Castellamare di Stabia²⁴ : la proximité des pentes boisées, qui étaient des propriétés domaniales et pouvaient fournir le bois de chêne, par ailleurs denrée assez rare dans le royaume de Naples ; la qualité des artisans de Stabia, reconnue depuis longtemps pour leur habileté dans les constructions navales ; enfin les bois pouvaient

²² Naples, *Archivio di Stato, Archivio Borbonico*, vol. 98, Anno 1780, *Relation des recettes et des dépenses*.

²³ A. Formicola & C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, op. cit., t. 2, p. 557-596.

²⁴ *Ibid.*, t. 2, p. 487-492.

être conservés dans des étangs d'eau minérale. Les travaux de construction débutèrent, en juin 1783, sous la direction des ingénieurs du Génie maritime Imbert et Bianchi, avec la collaboration de 600 forçats placés sous la garde d'un bataillon de troupes de marine, « les gardes des forçats ». Pour assurer la défense de l'arsenal, on finit par construire, en 1795, un bastion de 30 canons. Pour répondre aux demandes d'Acton, un budget de 653 000 ducats fut mis à disposition de la marine qui a cependant dépensé 780 000 ducats en 1779, 690 000 ducats en 1780 et 690 000 ducats en 1781, en particulier pour acheter des navires à l'étranger en attendant de les construire dans le royaume.

En 1782 Imbert, sur les plans de l'ingénieur français Sané, entreprit la construction de frégates de 1 200 tonneaux, armées de 40 canons, avec des mâts à 4 étages de voile. En 1782, on lança à Naples 4 brigantins *Lipari* et *Sparviero* (en janvier), le *Vulcani* (en août) et le *Stromboli* (en septembre) ; ils étaient tous armés de 12 pièces de huit. 2 galiotes furent également lancées aussi en 1782 et 3 autres en 1783, ainsi que le chébec *Robusto* et la frégate de 40 canons la *Cérès* (mars 1783). On démolit les 3 dernières galères (la *Capitane*, la *Patronne* et le *San Gennaro*).

162

En mai 1784, on lança 2 autres chébecs (*Diligente* et *Vigilante*) et un quatrième chébec fut lancé en février 1785 (*San Carlo il Difensore*). Ainsi était constitué le premier noyau de la nouvelle marine napolitaine voulue par Acton.

Entre temps, le nouvel arsenal avait commencé à travailler. La première frégate fut la *Minerva* qui fut lancée le 19 octobre 1783 : elle était armée de canons de 24 sur le modèle anglais. L'arsenal collabora avec la fonderie de Torre Annunziata. Puis, en 1785, on fixa un programme de construction pour le nouvel arsenal, qui, à l'origine, ne devait être qu'un atelier de montage : Acton décida qu'on y construirait les vaisseaux de 74 canons, 3 frégates et 6 corvettes. On y construisit aussi des cotres de 8 canons, puis des brigantins pour escorter les convois marchands et surtout des canonnières, armées d'un seul canon de 18 à la proue²⁵. Il y en avait une trentaine en 1789. En 1786, la corvette *Stabia* de 24 canons (3 mâts et batterie couverte) fut lancée en janvier. Elle fut suivie, le 16 août, par le vaisseau de 74 canons *Partenope*, construit sur les plans de l'ingénieur français Imbert et de la corvette *Flora* de 24 canons, lancée le 16 octobre. On acheta à Marseille le vaisseau de 36 *Pantera*, un ancien bâtiment de la Compagnie des Indes, puis on lança la corvette *Aurora* de 24 canons. En 1788, on lança, en janvier, la frégate *Sibilla* de 40 canons, en septembre, le vaisseau de 74 canons *Ruggiero* (armé de 58 pièces de 24 et de 16 caronades) et, en octobre, la corvette *Fortuna* de 24 canons. En 1789, on lança le vaisseau

25 A. Formicola & C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, op. cit., t. 2, p. 579.

de 74 canons *Tancredi* (armé de 58 canons de 24 et de 16 caronades), les frégates *Sirena* et *Aretusa*, qui étaient armées de 26 pièces de 18 et de 14 caronades, ainsi que la corvette *Fama*. Ainsi le nouvel arsenal avait largement contribué à réaliser le programme d'Acton

LES PERSONNELS

En 1776, le corps des officiers de marine et celui des officiers des galères, qui avaient fusionné en 1772, comprenaient 62 officiers en activité : 10 capitaines de vaisseau, 6 capitaines de frégate 15 lieutenants de vaisseau, 13 lieutenants de frégate, 7 enseignes de vaisseau et 11 enseignes de frégate ; à leur tête se trouvait le lieutenant général Borras.

Un bataillon de marine de 900 hommes comprenait 10 compagnies de grenadiers et de fusiliers. Ces fantassins embarqués servaient sur les chébecs et les galères. Le corps royal des volontaires de la marine deviendra par la suite, sur le modèle français des gardes de la marine, la pépinière des officiers²⁶. D'autre part, de jeunes officiers furent envoyés en stage à l'étranger. De mai 1779 à septembre 1781, 5 enseignes, placés sous les ordres du lieutenant de vaisseau Francesco Caracciolo, sont allés à Ostende et ont embarqué sur le vaisseau britannique *Marlborough*. Un autre détachement a rejoint Toulon en mai 1779, puis Brest, pour embarquer sur des vaisseaux de ligne français ; il comprenait 7 officiers qui seront impliqués dans la révolution de 1799. Francesco Caracciolo a pris part à la bataille du Cap Saint Vincent sous les ordres de Rodney. Ainsi, quelques officiers napolitains, en fonction du choix des stages, ont pris une part active à la guerre d'Indépendance dans les camps opposés.

En attendant, le manque d'officiers susceptibles de commander des vaisseaux de ligne avait contraint Acton à recruter des officiers supérieurs à l'étranger. Il s'agissait de deux Toscans qu'il connaissait déjà, de deux Français (Louis de Gras Préville et le comte de La Tour), d'un Autrichien recommandé par la reine (le comte Joseph von Thurn Valvassina), ainsi que de l'ingénieur Antoine Imbert. Leur venue suscita des murmures de la part des Napolitains et des Espagnols, qui se sentaient offensés dans leur dignité et leurs capacités professionnelles, surtout lorsque, dans certains cas, ces étrangers devinrent leurs supérieurs. Un de leurs adversaires irréductibles fut le commandant en chef de la marine, Michele Reggio prince de Jaci, « Capitaine général de Mer ».

L'état-major de la marine comportait, sous ses ordres, 2 chefs d'escadre, 4 brigadiers, 7 capitaines de vaisseau, 17 capitaines de frégate et de nombreux

²⁶ A. Formicola & C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, op. cit., t. 2, p. 282-302.

lieutenants et enseignes de vaisseau. Tous les travaux étaient placés sous l'autorité de l'ingénieur en chef Giovanni Bompiede, qui avait rang de brigadier général, tandis que le gouverneur du port (*darsena*) de Naples était Andrea Piccolomini. L'intendant de Marine Miranda dirigeait les services financiers (*contadori*, *pagatori* et trésoriers).

En 1784, les effectifs comprenaient 1 258 matelots « titulaires », 930 fantassins et 1 30 artilleurs de marine²⁷. Un régiment d'infanterie de marine fut créé par ordonnance royale du 12 mars 1787. Il avait son origine dans le corps des « Volontaires de Marine », créé en 1772 par la volonté de Ferdinand IV, qui en était le colonel propriétaire ; ils furent appelés les *Liparotti* parce qu'ils étaient recrutés surtout aux îles Lipari. En 1793, le régiment comptait 1 025 hommes, répartis en 12 compagnies regroupées en 3 bataillons.

164

L'équipage d'un vaisseau comptait entre 6 et 700 hommes et l'espace dévolu à chacun ne dépassait pas un demi-mètre carré. Il comprenait 1 capitaine de vaisseau, 1 capitaine de frégate en second, 3 lieutenants de vaisseau, 6 enseignes ou gardes, 1 aumônier, 3 *contadori*, 6 pilotes, 2 chirurgiens, 10 timoniers, 20 officiers mariniers, 115 canonnières, 110 fantassins de marine, 340 gabiers et maître de hache, 2 armuriers, 3 cuisiniers et 22 serviteurs des officiers. L'équipage d'une frégate ne dépassait pas les 400 hommes ; elle était commandée par un capitaine de frégate, 3 lieutenants de vaisseau, 4 enseignes, 8 officiers mariniers, 70 à 80 marines, 200 gabiers, 80 canonnières et des personnels spécialisés.

La ration à la mer prévoyait : chaque jour 20 onces de galette, une carafe de vin, $\frac{1}{4}$ d'once de sel, ainsi que 26 onces de bois de chauffage (pour cuire le pain et faire la cuisine). En outre, on distribuait cinq fois par semaine 4 onces de *pasta* et, une fois, 4 onces de riz ; on donnait, trois fois par semaine, 9 onces de viande salée, deux fois par semaine du thon ou du porc salé, deux fois par semaine 5 onces de fromage et deux fois par semaine 5 onces de haricots secs. La ration hebdomadaire comportait en outre $\frac{1}{3}$ d'once d'huile et 2 onces de vinaigre. La fourniture des vivres était donnée à bail (*asiento*) et, selon un contrat notarié du 4 décembre 1789, la Marine payait 16 000 ducats par mois pour la fourniture des vivres.

LE MATÉRIEL

Les vaisseaux de la marine napolitaine étaient à 2 ponts, leur longueur variait de 50 à 60 mètres, leur largeur de 15 à 17 mètres. Ils étaient construits en chêne et, pour un vaisseau de 74 canons, il fallait au moins 2 000 m³ de chêne ;

²⁷ Naples, AS, *Espedienti di Marina*, reg. 302/1784.

les mâts, le beaupré et les vergues étaient en résineux. Les ponts étaient hauts de 2 mètres et la coque doublée en cuivre. Les superstructures de proue et de poupe étaient très élevées. La description du gréement correspond au gréement classique de l'époque. Les vaisseaux jaugeaient entre 4 500 et 5 000 tonneaux. Les ancres pesaient entre 4 et 4,5 tonnes. Suit la description du vaisseau de 74 canons. Les canons placés sur les gaillards étaient des pièces de 12, ceux des batteries des pièces de 24 (pour le *Tancredi*). La portée maximale de ces canons était de 1 000 à 1 200 mètres. La portée utile ne dépassait guère les 500 mètres. 12 à 14 hommes étaient affectés au service d'une pièce. Sur les gaillards, les canons ont été peu à peu remplacés par des caronades, des pièces courtes en fonte, efficaces mais de faible portée.

Les frégates n'avaient qu'une seule batterie couverte de canons et sur le pont on plaça des caronades ; longues de 100 à 120 pieds, larges de 40 à 45 pieds, ces grosses frégates jaugeaient de 1 500 à 2 000 tonneaux, elles étaient armées de 40 à 44 canons. Elles surclassaient les vaisseaux pour la vitesse. Les corvettes étaient de petites frégates ; longues de 40 mètres, larges de 12, elles jaugeaient de 900 à 1 000 tonneaux, elles étaient armées de 24 à 30 canons, regroupés en une seule batterie.

Parce qu'Acton voulut doter les Deux-Siciles d'une puissante marine de guerre composée de vaisseaux et de frégates, il fut l'objet d'après critiques, car de tels bâtiments n'étaient pas adaptés à la course contre les Barbaresques, qui s'attaquaient aux côtes du royaume et qui constituaient le seul péril pour celui-ci. En outre, en dehors de Naples, il n'y avait pas de port en eau profonde susceptible de les accueillir. Dans la pratique, ces bâtiments n'étaient même pas complètement armés, puisqu'ils manquaient de canons et que leurs équipages étaient incomplets. En effet, Naples ne possédait guère plus de 600 marins, de 600 canonnières et d'un millier de marines. Pour lutter contre les corsaires de Tunis, d'Alger, de Tripoli les corvettes et les brigantins étaient suffisants et surtout les chébecs et les galiotes ; ces bâtiments légers pouvaient protéger les ports et donner la chasse aux pirates.

Acton avait pourtant l'expérience de la lutte contre les Barbaresques ; en 1775, il avait constaté que les vaisseaux de haut bord espagnols avaient été d'une totale inefficacité parce qu'ils n'avaient pu s'approcher de la côte algéroise ; en revanche les deux frégates toscanes commandées par Acton, en s'approchant de la côte avaient pu libérer des centaines de prisonniers. On a reproché à Acton d'avoir négligé un tel précédent pour privilégier les gros bâtiments, très coûteux mais sans grande utilité. On a aussi prétendu qu'à la requête de la reine Marie-Caroline une bonne partie des crédits destinés à la marine aurait été détournée pour couvrir les dépenses de Cour. La marine royale débaucha d'autre part de

nombreux matelots qui auraient été plus utiles à la marine marchande, qui comptait de nombreuses polacres²⁸.

LES OPÉRATIONS NAVALES²⁹

Si la marine napolitaine a participé à la lutte contre les Barbaresques, elle a gardé une stricte neutralité dans la guerre d'Indépendance américaine, conformément à la politique pratiquée par Joseph II³⁰. Elle a poursuivi sa collaboration constante avec les Maltais contre les Barbaresques. Les consuls napolitains à Tunis et à Malte donnent des informations sur les sorties des corsaires barbaresques. En 1780, une escadre mixte maltaise sicilienne fut basée à Marsala pour entreprendre des actions communes

166

Comme les activités prédatrices des corsaires autour de la Sicile avaient pris de l'ampleur à partir de 1775, la première réaction avait été de nommer Andrea Danero commandant des frégates et chébecs de Sicile, ce secteur étant particulièrement vulnérable. Mais l'arrivée d'Acton fut, dans ce domaine comme dans d'autres, décisif, car il a réactivé la lutte contre les pirates. Il a commencé par réorganiser les opérations, puis décida le maintien de bâtiments en service durant la période hivernale. En 1779, il déplaça la base des frégates et des chébecs de Sicile, Agosta se substituant à Messine. Les diverses escadrilles napolitaines, qui comprenaient, en 1781, 16, en 1782, 17 et, en 1783, 20 bâtiments de guerre (dont 6 chébecs et 4 galiotes)³¹ obtinrent rapidement des succès dans la lutte contre les Barbaresques. Les jeunes officiers nouvellement formés se distinguèrent ; parmi eux il convient de citer Francesco Carraciolo, qui, en 1784, commanda un chébec puis, par la suite, un vaisseau de 74 canons et finit brigadier général, avant de participer activement à la république parthénoépénne. Pour aider au financement de la lutte contre les Barbaresques, Sambuca réactiva la bulle de Croisade (*bolla della Crociata*) de la Sicile octroyée au XIII^e siècle et obtint du pape Pie VI son extension sur le clergé du royaume de Naples³². Celui-ci paya environ 100 000 ducats chaque année sur les revenus des propriétés de l'Église.

Dans sa lutte contre les Barbaresques, la marine de guerre fut sérieusement appuyée par les bâtiments de commerce, qui ont donné de vigoureuses réponses aux corsaires, alors qu'auparavant les équipages abandonnaient leur navire et

28 Critiques développées dans Joseph Gorany, *Mémoires secrètes & critiques des Cours & des Gouvernements & des mœurs des principaux états d'Italie*, Paris, Buisson, 1793, p. 431-438.

29 A. Formicola & C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, op. cit., t. 2, p. 627-693 : *Le azioni navali*.

30 *Ibid.*, p. 654-679.

31 A. Formicola & C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, op. cit., t. 2, p. 666.

32 *Ibid.*, p. 389-393.

regagnaient la côte sur des chaloupes. Le roi a apprécié ce changement d'attitude et Acton a fait distribuer des canons aux navires de commerce. Le roi distribua aussi des Lettres de marque aux navires marchands qui voulaient bien jouer le rôle de corsaires, moyennant le paiement d'une taxe par le capitaine. On constitua des convois marchands protégés par un corsaire³³ voire par des bâtiments de la marine royale.

Au printemps 1784, une escadre napolitaine prit part à l'expédition espagnole contre Alger, de concert avec des navires maltais (2 frégates et 4 galères) et portugais (1 vaisseau et 2 frégates). Elle comprenait les deux vaisseaux de 64 canons (*San Giovanni* et *San Gioacchino*), deux frégates de 30 canons, la frégate de 40 canons la *Minerva*, lancée depuis quelques mois, deux chébecs (le *Robusto* aux ordres de Francesco Caracciolo et le *Vigilante*) deux brigantins (dont le *Lipari* commandé par le comte de Thurn) et deux polacres. Elle fut accompagnée un moment par le roi embarqué sur le brigantin *Sparviero* ; elle rejoignit Palma de Majorque et se mit aux ordres du Lieutenant Général espagnol Don Antonio Barcello, embarqué sur le vaisseau *Rayo*. La flotte combinée quitta Carthagène le 28 juin, atteignit la rade d'Alger le 9 juillet. Du 12 au 21 juillet 1784, la flotte alliée bombarda – sans grand résultat – les fortins et les batteries du port. Le 23 juillet, elle regagna Carthagène où elle arriva le 27. L'escadre napolitaine quitta Carthagène le 13 août pour regagner Naples le 2 septembre 1784, où elle fut accueillie par le roi en personne.

Cette expédition eut peu d'effets pratiques puisque le roi d'Espagne n'inclut même pas le pavillon de Naples dans le traité passé avec les Algérois, malgré la requête de Ferdinand IV. Ce geste fut interprété comme une nette prise de position contre Acton, la reine et la jeune marine du Royaume. La nouvelle politique maritime se heurtait en effet à l'opposition d'une partie de l'aristocratie napolitaine, demeurée aux ordres de l'Espagne et dépourvue de tout sentiment national. Les opposants disaient que la marine d'Acton était « trop petite pour faire du bien et trop grande pour faire du mal », qu'elle excitait la rivalité des grandes puissances sans pour autant donner à Naples les forces nécessaires pour vaincre l'adversaire ni même pour résister à une agression étrangère³⁴.

Les marines italiennes appartiennent vraiment au groupe des marines secondaires et se tiennent absolument en dehors de la guerre d'Indépendance américaine, ce qui leur permet de développer leur commerce maritime. Leur seule véritable préoccupation est précisément de protéger leurs activités maritimes

³³ *Ibid.*, p. 684.

³⁴ Vincenzo Cuoco, *Saggio storico sulla rivoluzione napoletana*, Milano, Dalla Tipografia Milanese in Strada nuova, Anno nono repubblicano.

contre les pirates barbaresques, mais pour cela il convient de multiplier les bâtiments légers peu coûteux et efficaces pour protéger les côtes très étendues de la péninsule et assurer la sécurité de la navigation. Le chébec, qui est apparu en Méditerranée occidentale dans la première moitié du XVIII^e siècle, se substitue alors petit à petit à la galère, tandis que chaque pays multiplie les canonnières, peu coûteuses et efficaces. Les seules puissances à entretenir des vaisseaux de ligne et des frégates de fort tonnage, comparables aux vaisseaux de 5^e rang de jadis, sont la République de Venise et le royaume de Naples. Venise a beaucoup réduit sa flotte depuis qu'elle mène une politique de neutralité, mais elle veut que la mer Adriatique demeure une chasse gardée (*il Golfo*) ce que finalement les Habsbourg acceptent assez volontiers. En revanche, le royaume de Naples qui, depuis 1738, avait négligé sa marine en dépit de sa vulnérabilité face aux pirates barbaresques, reprend une politique active et se dote avec Acton et les encouragements de Joseph II, d'une petite flotte de vaisseaux et de frégates, qui l'affranchit du protectorat des Bourbons dans ce domaine. En conséquence, l'Italie possède, après 1780, deux arsenaux importants, celui de Venise et celui de Castellamare di Stabia, qui se substitue progressivement à celui de Naples. La seule participation napolitaine à la guerre d'Indépendance américaine fut finalement la dizaine de jeunes enseignes de vaisseau stagiaires, embarqués par la Royal Navy et la Royale.

TROISIÈME PARTIE

**Les approvisionnements
en matériaux de marine**

LES MUNITIONS NAVALES DU NORD : PRODUITS ET CIRCUITS D'APPROVISIONNEMENT

Pierrick Pourchasse

La construction navale est un secteur économique qui consomme d'énormes quantités de matières premières. En premier lieu, les produits forestiers constituent à la fois, la plus importante, la plus coûteuse et la plus grande source de problèmes d'approvisionnement des chantiers navals¹. Ainsi, la construction d'un vaisseau de cent canons nécessite 3 500 mètres cubes de chêne et la mature d'un bâtiment de 700 tonneaux absorbe plus de 300 mètres cubes de résineux. Il faut également d'énormes quantités de chanvre : l'équipement d'un navire de premier rang en requiert 300 000 livres pesant environ 150 tonnes. En outre, les vaisseaux sont équipés de plusieurs jeux de cordages de rechange qu'il faut renouveler après chaque mission. À ceci, il est nécessaire d'ajouter de nombreux autres produits tout aussi essentiels : goudron, brai, fer...

La France a un avantage par rapport à ses voisins car elle peut en partie compter sur ses richesses naturelles pour la fabrication de ses vaisseaux. Les forêts françaises fournissent la majeure partie des produits forestiers pour les navires de la Marine royale. Le chêne, qui représente 90 % des bois mis en œuvre, est abondant sur le territoire national et la ressource est largement sollicitée pour approvisionner les chantiers navals². La grande ordonnance de la Marine de Colbert (1689) organise une réserve de chênes disponible et renouvelable de manière permanente. Les arbres se trouvant à six lieues des rivières navigables et à quinze lieues de la mer sont réservés aux arsenaux et, mesure plus contraignante, les constructeurs ont l'autorisation de visiter toutes les forêts du royaume afin d'y réserver les arbres propres à la fabrication des navires. Le chanvre est cultivé sur une grande partie du territoire, au nord d'une ligne allant du Dauphiné à la région bordelaise. Depuis Colbert, des fours à goudron ont été installés en Aquitaine, en Provence, dans le Dauphiné

1 Jean Boudriot, « Propos sur les bois de marine sous l'Ancien Régime », *Neptunia*, 182, 1991, p. 15.

2 Jean-François Belhoste, « Bois et fers pour la marine : deux fournitures extraites de la forêt XVII^e-XVIII^e siècles », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 99.

et en Auvergne. Enfin, les établissements sidérurgiques sont pléthore sur tout le territoire national.

Cependant, ces avantages ne permettent pas l'autosuffisance du royaume. Malgré le droit de préemption de l'État³, la quantité et la qualité des bois sont insuffisantes pour alimenter les arsenaux. La France est déficitaire en bois de pin et de sapin, résineux qui représentent environ 4/5^e des bois autres que le chêne mis en œuvre dans la construction des navires. De plus, la législation mise en place par Colbert pose un problème d'approvisionnement pour les chantiers navals qui construisent pour le commerce et la pêche. Quant aux autres productions nationales, elles souffrent d'une mauvaise réputation. Le chanvre français est jugé comme de mauvaise qualité, mal préparé par les producteurs et impropre pour les cordages les plus importants. Les goudrons des Landes ou de Provence sont considérés comme étant de catégorie inférieure, tout comme de nombreux produits sidérurgiques, notamment l'acier.

172

Ainsi, l'accès à des ressources extérieures est indispensable pour la marine aussi bien commerciale que militaire. En Europe, les régions de la Baltique sont un immense réservoir de produits pour la construction des navires. Selon Pierre Jeannin : « il n'existe probablement pas en ce temps là, sur un autre point du globe, un déplacement aussi fort et aussi concentré de matières premières »⁴. La France, comme tous les pays occidentaux, y fait d'importants achats de munitions navales. Sur ces marchés, elle se heurte aux réseaux commerciaux mis en place par ses rivaux, notamment britanniques, et a d'énormes difficultés à se procurer les produits essentiels au maintien de sa puissance navale.

LES INDISPENSABLES MUNITIONS NAVALES DU NORD

La quasi totalité des pays de la Baltique produit et exporte des bois mais les différentes zones d'approvisionnement ne sont pas en concurrence. Il existe une véritable spécialisation des régions de production pour répondre à la demande occidentale.

L'immense réservoir forestier que constitue la Norvège est très tôt exploité pour subvenir aux besoins de l'Occident. Le pays possède plusieurs avantages : sa proximité des grands marchés européens et « une configuration géographique tout à fait favorable caractérisée par l'existence de nombreuses vallées dévalant les flancs de ces montagnes pour se jeter dans la mer ce qui permettait d'un seul coup de résoudre deux difficultés majeures : celle du transport du bois depuis

3 Paul Walden Bamford, « French Forest Legislation and Administration, 1660-1789 », *Agricultural History*, 70, 1955, p. 97-107.

4 Pierre Jeannin, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (xv^e-xviii^e) », *Revue historique*, 1964, 88, p. 22.

les forêts jusqu'au littoral qui se fit tout naturellement par flottage ; celle de la fourniture de l'énergie nécessaire pour actionner les scieries... »⁵.



Les différentes zones productrices des bois du Nord

Pendant plusieurs siècles, les forêts norvégiennes ont fourni du bois à l'Europe occidentale tout en alimentant les besoins de l'industrie métallurgique locale. Au XVIII^e siècle, elles commencent à marquer certains signes d'épuisement et se trouvent dans l'incapacité de livrer des produits « haut de gamme » comme les grands mâts, marché désormais aux mains des concurrents de la Baltique. En outre, alors que la demande étrangère se développe, la monarchie danoise, qui contrôle la Norvège, impose de sévères restrictions commerciales. L'exportation du bois de chêne, espèce rare, est interdite et les plus beaux résineux sont réservés à la marine de guerre du royaume. La production des scieries est rigoureusement

5 Jean-Maurice Bizière, *Économie et dirigisme. La politique manufacturière du Danemark de 1730 à 1784*, Lille, ANRT, 1988, p. 547.

réglementée, les entreprises se voyant attribuer des quotas qu'elles ne peuvent dépasser. Ces divers facteurs restreignent les exportations de bois norvégiens qui se composent de bois bruts, principalement des poutres, et de bois sciés sous forme de planches.

La Suède est un cas à part parmi les producteurs de produits forestiers. Ses forêts, d'une grande richesse, sont exploitées depuis longtemps, mais de grandes quantités de bois sont réservées à la production de charbon pour les besoins de l'industrie sidérurgique, ce qui freine la diffusion des nouvelles techniques de sciage⁶. Les exportations sont cependant régulières car le bois est réuni avec les chargements de fer dans le but de protéger les coques des navires.

174 À la fin du XVIII^e siècle, la part de la Prusse et de la Pologne est de tout premier ordre puisque les seuls ports de Stettin, Dantzig et Memel représentent 45 % de la valeur des bois passant le détroit du Sund en 1787. Dans ces zones littorales du sud de la Baltique, en raison de la grande exploitation des bois au cours des siècles passés, les pièces de chêne produites sont de petites dimensions, généralement des douelles pour la tonnellerie, ou des pièces courbées destinées aux constructions navales. Dans ces régions, où la main d'œuvre serve permet d'obtenir des coûts très faibles, il est profitable d'exploiter cet avantage et de se spécialiser dans le sciage à la main et dans les bois fendus ou équarris qui nécessitent beaucoup de travail. Par contre, en Scandinavie, où les coûts salariaux sont plus élevés, il est nécessaire d'améliorer la productivité en développant le sciage hydraulique des bois. Ceci aboutit à un contraste considérable dans le degré d'industrialisation des deux rives de la Baltique. La France est le premier importateur de douelles pour la tonnellerie destinées à ses productions agricoles, en particulier sa viticulture, et aux besoins de la marine.

Le second produit venant de Prusse et de Pologne est constitué par les planches ou madriers en chêne, tout particulièrement les fameuses « planches de Prusse ». Dantzig est la première source d'approvisionnement de ces produits pour la construction navale française. Memel est le port qui se développe le plus au XVIII^e siècle, mais la quasi-totalité de ses exportations est accaparée par les Britanniques.

Les riches forêts de Scandinavie et des régions méridionales de la Baltique, exploitées depuis longtemps, se spécialisent pour répondre aux besoins de l'Occident et garder une place sur un marché où elles entrent en concurrence avec les produits de l'Est. Elles ne peuvent, en effet, rivaliser avec les richesses et la production de masse de l'immense forêt russe.

6 Sven-Erik Åstrom, « Foreign trade and Forest Use in Northeastern Europe, 1660-1860 », dans Antoni Mączak & William N. Parker (dir.), *Natural Resources in European History*, Washington, Resources for the Future, 1978, p. 53.

Riga, un des plus vieux ports de la Baltique dans le commerce des munitions navales, monopolise le commerce du bassin de la Dvina (ou Daugava) qui l'alimente en produits de Lituanie, d'Estonie, de Biélorussie et d'Ukraine. La ville est célèbre pour ses mâts réputés pour leur taille, leur souplesse et leur solidité. Ils constituent des produits de grande valeur indispensables aux puissances maritimes. Le pin sylvestre du Nord, dont sont tirés ces mâts, est « un arbre à fût droit et élancé, à cœur rougeâtre très marqué ; la race de Riga est une de celles qui donne les plus beaux arbres »⁷. Les fortes densités de pieds dans les immenses forêts procurent aux arbres une grande hauteur, pas de nœuds et peu de déformations et le climat froid leur procure souplesse et résistance⁸. Les pins de Riga sont plus recherchés qu'aucun autre bois de mâture. Même l'Angleterre, qui dispose d'immenses ressources dans ses colonies d'Amérique, préfère les mâts de l'est de la Baltique.

Depuis la fin du XVII^e siècle, la production de bois s'est progressivement déplacée de Norvège et de Prusse vers les golfes de Botnie et de Finlande, régions qui se sont spécialisées dans les bois sciés. Le développement du commerce du bois dans ces espaces septentrionaux après la Grande Guerre du Nord est dû à la politique mercantiliste de la Suède. Les Hollandais, dont la demande en produits forestiers est très forte, ne peuvent venir chercher des bois suédois que sur lest car il leur est interdit d'amener en Suède des marchandises d'un pays tiers. Parallèlement, Saint-Petersbourg, nouvelle capitale en construction, développe un commerce d'importation qui suscite l'intérêt des négociants d'Amsterdam. Le problème des armateurs est de trouver des chargements de retour vers l'Occident d'une région encore peu active économiquement⁹. Pour répondre à ces contraintes, les Hollandais, grâce à leurs ressources en capital et leur habileté technique, installent des scieries et organisent des exportations de bois au départ de la région de Viborg (ville appartenant à la Russie) en premier lieu puis de toutes les régions avoisinant le golfe de Finlande¹⁰. Les nouvelles installations donnent naissance à une véritable industrie spécialisée dans la production de masse de bois sciés.

Depuis le XVI^e siècle, le chanvre, produit coûteux, représente un des premiers postes des exportations baltiques. Le climat de l'Europe orientale convient particulièrement à cette plante cultivée en Lituanie et dans les régions du centre de la Russie (Biélorussie, Ukraine). Tout comme le lin, autre fibre textile

7 Jean Campredon, *Les Bois*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », n° 382, 1963, p. 94.

8 Paul Walden Bamford, *Forest and French Sea Power*, Toronto, Toronto University Press, 1956, p. 135.

9 Bertil Boëthius, « New Light on Eighteenth Century Sweden », *The Scandinavian Economic History Review*, 1, 2, 1953, p. 6.

10 Sven-Erik Åstrom, « Technology and timber Exports from the Gulf of Finland, 1661-1740 », *The Scandinavian Economic History Review*, XXIII, 1, 1975, p. 6.

cultivée en grande quantité dans les régions du Nord, le chanvre, demande une bonne fumure du sol et beaucoup de soin, et s'apparente davantage aux cultures maraîchères qu'à la culture en plein champ. Il est récolté sur les terres des serfs plutôt que sur les domaines des grands propriétaires, conséquence de la faible quantité produite par unité de surface et de l'intensité du travail nécessaire¹¹.

Il existe différentes catégories de chanvre. Celui de Lituanie (*Drujaner Hanf*), d'une couleur blanchâtre et d'une grande mollesse mais aux fibres courtes, est utilisé pour la fabrication de toiles. La production de Biélorussie et des autres provinces russes, caractérisée par ses fibres longues et solides, mais de qualité inférieure au chanvre lituanien du fait de sa teinte bleuâtre¹², sert à la confection de cordages et de toiles pour la marine. Les deux grands ports exportateurs de chanvre sont Riga et Saint-Pétersbourg.

Le goudron, produit indispensable dans la construction navale, est utilisé pour le calfatage, c'est-à-dire l'imperméabilisation des coques des navires, et la protection des cordages. Produit de nature résineuse, il est fourni par les conifères soit par exsudation, soit par distillation. Le goudron et le brai sont des produits fabriqués le plus souvent de manière primitive par les paysans. Au XVIII^e siècle, on l'obtient en mettant le feu à un amas résineux recouvert de mousse et de terre ; le produit obtenu qui s'écoule par le dessous est alors recueilli dans un récipient. Le goudron provient principalement des régions suédoises du golfe de Botnie et de Finlande mais il est également produit dans tous les pays du Nord et même dans certains pays occidentaux. À la suite des actes de navigation de 1724 qui interdisent aux ports situés au nord de Stockholm de commercer avec l'Occident, les exportations se font majoritairement au départ de la capitale suédoise.

Le minerai de fer est présent en abondance à côté de l'argent et du cuivre dans toute la zone du Bergslag, au centre de la Suède, mais les hauts fourneaux sont dispersés sur tout le territoire pour gérer de façon efficace la consommation de combustible, c'est-à-dire de charbon de bois. D'une production insignifiante au début du XVIII^e siècle, la Russie s'impose progressivement parmi les premiers producteurs de fer occidentaux. L'édification du premier centre sidérurgique européen, ensemble industriel unique au monde, sur une superficie égale à la moitié de la France, est une remarquable performance industrielle, « un des hauts faits de l'histoire de la Russie au XVIII^e siècle »¹³.

11 Arcadius Kahan, *The Plow, the Hammer and the Knout*, Chicago, The University of Chicago Press, 1985, p. 175.

12 M.-Jānis Zoutis, « Riga dans le commerce maritime en Baltique au XVII^e siècle », dans Michel Mollat (dir.), *Le Navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1960, p. 84.

13 Pierre Léon (dir.), *Inerties et révolutions 1730-1840, Histoire économique et sociale du monde*, Paris, Armand Colin, 1978, t. 3, p. 43.

Fort de ces richesses les pays du Nord organisent leurs marchés de manière à se rendre indispensable à l'Occident, à l'exemple de Riga.

La ville a mis en place un système de contrôle obligatoire sur les fibres de chanvre exportées appelé « vraque ». Un mémoire de 1751 décrit ce contrôle :

les négociants de Riga n'achètent les chanvres qu'à condition qu'ils subissent la vraque ou visite ; les hommes destinés à cette visite sont nommés vraquers et sont au nombre de 8 à 10 qui, tous les ans, prêtent serment devant les magistrats. Ils promettent de ne pas se laisser corrompre par les étrangers : Polonais et Russes, de rendre justice à chacun, de ne passer au service d'une autre ville sans la permission des magistrats, de suivre les ordonnances de la magistrature, les anciens usages de la vraque et seront responsables de tous les chanvres qu'ils auront vraqués [...] ¹⁴.

La vraque a lieu dans de grands hangars (200 pieds de France de long, 36 pieds de large et 10 pieds de hauteur sous toit). Le chanvre entre d'un côté du bâtiment et ressort de l'autre s'il est accepté. S'il est refusé, il ressort par où il est entré. Les préposés à la vraque examinent les fibres et les classent dans une catégorie ou les mettent au rebut. Lors de l'examen, le silence des acheteurs et des vendeurs est obligatoire. En cas de contestation, les magistrats peuvent nommer un autre « vraquer » pour vérification. Sur chaque balle est fixée une petite poignée à laquelle est attachée la marque de la vraque, petite plaquette de bois de 4 pouces de long sur 3 pouces de large avec deux clés en sautoir marquées au fer surmontées d'une couronne où les vraquers écrivent « les noms des vendeurs, ceux des deciatki ou sous braqueurs et leurs noms même » ¹⁵. Si la marchandise est défectueuse à l'arrivée, l'acheteur peut établir un procès-verbal indiquant la marque de la vraque et l'envoyer à Riga. Dans ce cas, le vraquer est condamné à tous les frais et, s'il veut aller sur les lieux pour se justifier, ses biens sont séquestrés jusqu'à son retour.

Malgré la rigueur des contrôles et la renommée de la marque de la vraque, justifiant les prix élevés des produits de Riga, les abus sont fréquents. Les fournisseurs font souvent passer la seconde qualité pour de la première ou la conditionnent avec de la matière inférieure ¹⁶. Cependant, Saint-Pétersbourg n'a pas organisé ce type de contrôle et, en conséquence, son chanvre est réputé comme de qualité inférieure.

¹⁴ Arch. nat. Marine D3 24, f° 36-41, *Mémoire sur les chanvres du Nord par le Sieur Barbé, maître mâteur*, Brest, août 1751.

¹⁵ Service historique de la Défense (désormais SHD), Lorient, 292a | 239, Courrier de Raimbert de Saint-Pétersbourg à M. Lavigne-Buisson du 22 juillet 1768.

¹⁶ James Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762*, Kingston/Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987, p. 176.

De la même manière, les mâts de Riga doivent passer par un système de vérification organisé par les autorités municipales. Ceux-ci sont rigoureusement examinés avant de recevoir la marque du contrôle autorisant leur exportation. Les Occidentaux ont une grande confiance dans le système de contrôle des bois à Riga, mais les abus sont, là aussi, fréquents tout particulièrement en période de guerre où les vendeurs profitent du système de vente des mâts pour se débarrasser de leurs produits non commercialisables. En effet, les mâts sont normalement regroupés en lots de deux, trois ou d'une demi-douzaine de pièces. Un lot peut comprendre des mâts de très bonne qualité et d'autres moins intéressants. Une pièce exceptionnelle est généralement groupée avec des pièces défectueuses. Les lots ne peuvent pas être cassés et les acheteurs doivent prendre tout ou rien¹⁷. Pendant les conflits, les propriétaires nettoient leurs forêts et mettent sur le marché des produits de qualité inférieure. Ils savent qu'ils seront achetés par les Occidentaux, pressés de s'approvisionner en munitions navales. Les acheteurs se plaignent régulièrement de ce système ainsi que des prix élevés mais, généralement, tous les mâts mis sur le marché sont enlevés par les acheteurs occidentaux.

Le fer suédois est l'objet de tout autant d'attention. Outre les qualités propres au minerai, (dureté, peu sujet à la rouille), le sérieux de la production lui apporte une immense réputation. Les fonctionnaires du *Bergskollegium*, administration d'une grande intégrité, surveillent avec vigilance la production, n'hésitant pas à détruire ou interdire l'exportation du fer s'ils le jugent de mauvaise fabrication, s'il est « cassant à froid à cause du phosphore, ou cassant à chaud à cause du soufre »¹⁸. Des marques de fabrique sont mises en place dès le XVI^e siècle, chaque producteur enregistrant auprès des autorités sa marque garantissant l'origine du produit. Le système des marques stimule la concurrence dans la recherche de la qualité, chaque maître de forge cherchant à améliorer la réputation de sa production. Les produits d'Österby (Claes Grill), Leufsta (Charles de Geer) et Forsmark (John Jennings) de la région du Dannemora sont considérées comme les meilleurs sur le marché international du fer au XVIII^e siècle.

La recherche de la qualité est une véritable obsession chez les maîtres de forges suédois. En 1747, les producteurs organisent une sorte de cartel, la *Bruks societeten* (l'association des maîtres de forges), pour défendre leurs intérêts et avoir une position de force face aux marchands. L'association dispose d'un organisme exécutif, le *Jernkontoret* ou bureau du fer. Financé par un droit d'environ 2 %

17 P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power*, op. cit., p. 151.

18 Eli-F. Hecksher, « Un grand chapitre de l'histoire du fer : le monopole suédois », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1932, p. 139.

sur la valeur marchande du fer, il emploie des directeurs techniques et des inspecteurs pour contrôler les diverses branches industrielles. Outre sa fonction de banque privée¹⁹, un de ses buts est d'élever les standards de production et d'empêcher toute détérioration de la qualité. Tout le fer en barres est acheté par le *Jernkontoret* sans passer par les mains des marchands et est soigneusement vérifié. La sévérité du contrôle fait progresser les techniques de fabrication de l'industrie sidérurgique suédoise. Dans un rapport de 1773, le *Bergskollegium* constate que la consommation de charbon de bois pour la fabrication de barres de fer a été réduite de 40 % avec des minerais de bonne qualité²⁰. Puisqu'ils sont sévèrement encadré par de multiples réglementations, la seule chance des maîtres de forge suédois réside dans la fabrication d'un produit supérieur et très cher, ce qu'ils réussissent parfaitement et ce qui permet à leur industrie de conserver sa prospérité.

Les systèmes de vérification donnent aux produits du Nord une renommée exceptionnelle sur les marchés occidentaux. L'utilisation des matières premières de la Baltique est un gage de sérieux et de sécurité dans la construction des navires de guerre. En 1780, un responsable des constructions navales de Portsmouth déclare que les mâts en bois de Riga, de moindre poids dans la mâture, peuvent avoir un pouce de moins en diamètre tout en restant supérieurs en force aux autres bois²¹. Selon Jean Baptiste Huet, les fils de trame des voiles qui doivent être très résistants sont toujours en chanvre du Nord²². À la fin du XVIII^e siècle, les Britanniques continuent d'utiliser le fer suédois pour leurs matériels de guerre malgré le développement de la production nationale de fer puddlé.

LES DIFFICULTÉS DE LA FRANCE

La marine française est considérée comme une arme auxiliaire et la faveur que les autorités lui portent varie selon les ministres et les circonstances. Au cours de la période 1713-1740, la puissance maritime est négligée. Les revers navals subis lors de la guerre de Succession d'Autriche conduisent cependant à porter attention aux problèmes de la flotte et un plus large budget est accordé à la marine royale. Entre 1748 et 1758, les arsenaux français construisent 52 navires de 64 canons et plus. Après le nouvel échec de la guerre de Sept Ans,

19 Claude Nordmann, *Grandeur et liberté de la Suède*, Louvain, Nauwelaerts, 1974, p. 307.

20 Eli-F. Hecksher, *An Economic History of Sweden*, Cambridge, Cambridge University Press, 1941, p. 180.

21 Herbert Kaplan, *Russian Overseas commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1995, p. 104.

22 Sylviane Créteur, « Le vent et le chanvre. Les toiles à voiles des navires de guerre français au XVIII^e siècle », *Neptunia*, 1988-3, n° 171, p. 31.

un autre effort est fait pour doter la France d'une marine digne de ses ambitions politiques. La renaissance de la flotte française est illustrée par ses victoires lors de la guerre d'Amérique. Les achats de munitions navales pour la marine varient ainsi considérablement et constituent un véritable baromètre de la faveur royale envers l'arme maritime.

Les difficultés financières et l'importance croissante de l'endettement, déjà évidentes à la mort de Louis XIV, sont un problème permanent de la monarchie française, problème qui s'accroît avec les échecs des tentatives de réformes fiscales. Le fardeau de la dette publique se traduit par des coupes dans les dépenses militaires et la marine est particulièrement touchée par ces restrictions financières. Ainsi, tout au long du XVIII^e siècle s'opposent ambitions maritimes et contraintes budgétaires. Lors de l'hiver 1747-1748, les besoins des intendants de la marine se chiffrent à 13 millions de livres mais Maurepas réduit leur demande à 6,5 millions²³. Le cardinal de Bernis indique qu'en 1757, au début de la guerre de Sept Ans, la Marine a dépensé 60 millions de livres « sans payer un sou de ses dettes antérieures, pas plus que la plus grande partie de ses dépenses courantes »²⁴. Une partie de cette somme, soit 39 millions de livres, est disponible mais le déficit reste important. En 1758, la Marine obtient 42 370 149 livres pour des dépenses se montant à 55 306 482 livres²⁵. Au cours du mois d'octobre de la même année, la dette se monte à plus de 40 millions dont 27 millions se sont accumulés depuis le début des hostilités²⁶. Les budgets, toujours insuffisants, sont amputés dès leur attribution par les dettes des années précédentes. L'acquisition des fournitures navales est conditionnée par ce manque chronique de fonds qui pèse lourdement sur les capacités des arsenaux à construire des navires et à entretenir une flotte.

L'absence d'une politique à long terme et les difficultés financières se traduisent par une très mauvaise gestion des stocks. Les prévisions n'existent pas et les autorités agissent comme si elles attendaient les guerres et, en conséquence, des prix élevés et des transports difficiles pour se ravitailler. La France entre dans la guerre de Succession d'Autriche avec des magasins vides. Deux années après le traité d'Aix-la-Chapelle, Brest réclame des milliers de mâts et d'espars, un million de livres pesant de chanvre, vingt mille livres pesant de brai, sans compter

23 J. Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762, op. cit.*, p. 162.

24 François Joachim de Pierre De Bernis, Cardinal, *Mémoires et lettres, 1715-1758*, Paris, E. Plon, 1878, p. 173 (25 janvier 1758). Cité par John Francis Boshier, « Financing the French Navy in the Seven Years War: Beaujon, Goosens et Compagnie in 1759 », *Business History*, 28, 3-1986, p. 117.

25 Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1965, p. 186.

26 John Francis Boshier, « Financing the French Navy in the Seven Years War: Beaujon, Goosens et Compagnie in 1759 », art. cit., p. 117.

près d'un millier de canons²⁷. En 1751, au contraire, les arrivées de bois sont si importantes à l'arsenal de Rochefort qu'il n'y a plus de possibilité de stockage et que l'intendant demande la suspension des livraisons²⁸. En septembre 1753, Brest est submergé de planches communes et l'intendant Hocquart déclare qu'il en a suffisamment pour dix années de consommation normale²⁹. Cependant, en 1778, au début de la guerre d'Amérique les 1 239 mâts stockés dans l'arsenal breton suffisent à peine pour une année de conflit³⁰.

Le manque chronique de moyens oblige les autorités à retarder systématiquement les règlements et à payer avec des effets à long terme qu'il est très difficile voire impossible de négocier avec profit. Au cours des années 1756-1757, Nordingh de Witt, consul du Danemark à l'île-de-Ré, agit comme intermédiaire entre des négociants norvégiens et l'arsenal de Rochefort pour une vente de 10 000 pieds cube de bois du Nord. L'intendant garantit un règlement comptant contre une déduction sur les tarifs mais, plus de cinq ans après, aucun versement n'est encore parvenu au fournisseur. Nordingh de Witt fait le siège du conseil de la Marine où il reste « quinze mois pour cet objet. » Versailles ordonne le paiement mais l'arsenal de Rochefort n'a pas les fonds. En septembre 1761, il obtient un premier acompte de 15 000 livres et Choiseul lui propose de régler le solde en contrats à 3 %. Le consul refuse et finalement obtient le paiement du solde de sa dette en 1762³¹. On ignore s'il reçoit les 9 000 livres qu'il réclame pour les intérêts. Les marchands du Nord rechignent à accepter ces risques financiers et font peu de transactions directes avec la marine française. Dès 1727, Pierre Boué de Hambourg déclarait qu'il « ne se soucie pas de faire de telles livraisons parce que le risque est beaucoup plus grand que le profit »³².

Ainsi, les achats dans le Nord sont soumis à des contraintes budgétaires et à une lenteur administrative qui se traduisent par une mauvaise gestion des commandes. D'une part, les ordres donnés aux commissionnaires stipulent d'acheter au prix le plus bas possible et, d'autre part, les ordres sont souvent donnés tardivement. L'achat des mâts à Riga s'effectue généralement à la fin de l'été ou au début de l'automne pour une livraison dans le port livonien l'année suivante à la fin du printemps ou au début de l'été, les lieux d'approvisionnement étant de plus en plus éloignés des rivages de la Baltique. Les acheteurs doivent donc fournir des ordres à leurs commissionnaires de Riga au plus tard en septembre pour des livraisons au plus tôt en juillet, les commandes tardives

27 SHD, Brest, 1 E 504, f° 152-159.

28 SHD, Rochefort, 1 E 379, n° 49.

29 SHD, Brest 1 E 506, f° 54-55 et 61.

30 Arch. nat., D3 8, f° 107.

31 *Rigsarkivet Copenhagen, Kommercekollegiet*, 302.

32 Arch. nat., B1 451, courrier du 29 juillet 1727.

ayant souvent du mal à être honorées. Or selon un fournisseur, « les ordres [...] qui devaient arriver en septembre lui ont toujours été donnés trois, quatre ou six mois plus tard »³³. Ainsi, les commandes de la marine française passent généralement après celles des autres pays et la qualité des produits en est fortement affectée. Les mâts de grande taille, produits de plus en plus rares et de plus en plus coûteux, n'arrivent pas dans les ports français. Les seuls mâts que la marine reçoit sont de petites dimensions et d'un usage réduit pour les grands navires. En 1783, Brest est ainsi surchargé en petites mâtures³⁴. Les arsenaux sont dans l'obligation de fabriquer des mâts d'assemblage, produits coûteux et moins performants.

182

À l'opposé de cette politique, les arsenaux anglais gèrent parfaitement leurs stocks. Les commandes sont passées au moment opportun à des maisons britanniques installées dans les ports du Nord et les règlements s'effectuent selon les clauses stipulées dans les contrats. Après 1776, la Navy n'hésite pas à donner des ordres à ses correspondants pour acheter au-dessus des prix du marché pour obtenir les meilleurs produits possibles³⁵. Ceci explique que l'approvisionnement des arsenaux français soit parfois impossible.

Tout autant que la mauvaise qualité des livraisons, l'envahissante présence anglaise dans le Nord est un souci permanent pour les autorités françaises. En Russie, la pression des maisons anglaises sur le commerce de Riga leur permet de se passer de l'intermédiaire des bourgeois de la ville et les transactions se font directement avec les fournisseurs. Pour ne pas enfreindre officiellement les lois, des prête-noms de citoyens de Riga sont utilisés avec l'accord du gouvernement russe qui accepte ces pratiques commerciales³⁶. Les autres pays sont désavantagés car ils sont dans l'obligation d'utiliser des intermédiaires supplémentaires, notamment dans le cas des fournisseurs français qui font la plupart de leurs achats sur la place d'Amsterdam. La totalité des frais, c'est-à-dire la commission hollandaise ainsi que le fret et la commission payée par le Hollandais à son propre commissionnaire sur le marché du Nord, élèvent considérablement le coût des marchandises.

Ainsi, les contractants français sont obligés de passer par les maisons anglaises qui font naturellement peu d'efforts pour subvenir à leurs besoins. Si la France a d'énormes difficultés pour se procurer les mâtures de qualité pendant la guerre d'Amérique, la Navy reçoit 698 grands mâts, uniquement au cours de l'année 1775 et, en 1777-1778, elle obtient des pièces d'une taille jamais obtenue par

33 Arch. nat., D3 8, f° 108 et B1 99, f° 36.

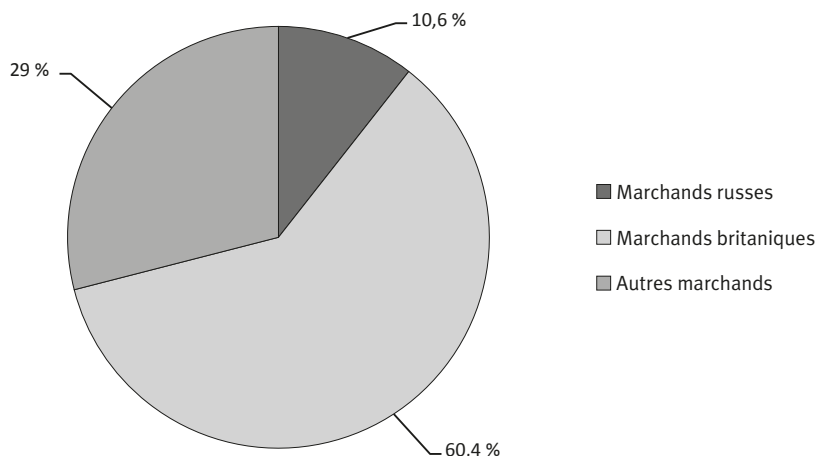
34 Arch. nat. Marine, B1 98, f° 156.

35 P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power*, op. cit., p. 149.

36 Ugo Handrack, *Der Handel der Stadt Riga im 18. Jahrhundert*, Jena, Thuringische Landesuniversität Jena, 1932, p. 36.

les Français³⁷. Cette situation ne semble pas préoccuper Versailles puisque, en 1752, Saint-Sauveur, le chargé d'affaires à Saint-Petersbourg conseille de ne pas employer des commissionnaires hollandais mais des maisons anglaises car ces dernières possèdent des privilèges dans les ports russes. En conséquence, les marchands français « par cet échange direct, non seulement éviteraient le coût de la première commission mais gagneraient le double avantage de bas prix et d'une meilleure qualité »³⁸. De la même manière, Vergennes déclare en parlant des fournitures navales russes que « si nous les achetons souvent des Anglois, c'est qu'au moyen des privilèges dont ils jouissent, ils peuvent nous les fournir à meilleur marché qu'elles ne coûtent quand nous allons les chercher nous-mêmes »³⁹.

Exportations de Saint-Petersbourg selon la nationalité des négociants 1768-1779
(en pourcentage)



Source : H. Kaplan, *Russian Overseas commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1995, p. 176

Les produits sont souvent défectueux lors de leur réception dans les arsenaux. En 1750, les mâts livrés à Brest sont pratiquement tous rejetés, le ministère jugeant les produits d'une grande médiocrité⁴⁰. En 1776, plus des deux-tiers des mâts du Nord livrés dans les arsenaux sont refusés. Leur qualité est défectueuse et, mal proportionnés, leur utilisation engendre une perte importante⁴¹. En 1780, sur 500 mâts et 223 espars examinés à Amsterdam, 297 mâts et la

37 Robert G. Albion, *Forests and Sea Power*, Cambridge, Harvard University Press, 1926, p. 284.

38 Arch. nat., B7 349, Mémoire de Saint-Sauveur du 15 août 1744.

39 Alfred Rambaud, *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France : Russie*, Paris, Félix Alcan, 1890, t. II, p. 336.

40 Arch. nat. Marine B3 509, f° 485-486.

41 P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power*, op. cit., p. 149.

totalité des espars sont déclarés impropres à une utilisation pour la Marine. Ces pièces étaient défectueuses dès l'achat puisque le rapport indique qu'elles sont noueuses, tordues, courbées et de mauvaises proportions⁴². En 1784, selon un voyageur français, la Russie envoie en France « du chanvre de moindre qualité qu'aux autres nations »⁴³.

De plus, en raison de leur faible présence dans le Nord les Français ne connaissent pas les malversations qui y ont lieu. À Riga, les rebuts sont revendus à un Anglais du nom de Jackson dont l'entreprise consiste à maquiller les pièces détériorées en utilisant des bouchons de bois pour cacher les surfaces pourries ou de la résine chaude pour embellir les nœuds. Les pièces ayant retrouvé un bel aspect sont remises sur le marché avec les marques de la vraque de Riga. Il semblerait que de telles pièces aient été livrées à Brest⁴⁴. Les négociants anglais connaissent ces pratiques et les livraisons frauduleuses concernent principalement les nationalités qui ne sont pas présentes sur la place notamment les Français qui se font régulièrement abuser.

184

Pour éviter ces problèmes, la Marine envoie des contrôleurs dans le Nord. En 1776, Jean-Pierre Barbé, fils du maître mâteur brestois, remplit ainsi une commission à Riga⁴⁵. Cependant, dans le port livonien, le travail des contrôleurs ne signifie pas grand chose quand dans un assortiment de 200 mâts qui, selon les règles commerciales, ne peuvent être dépareillés, il n'y a seulement que quelques grandes pièces dont une douzaine sont véritablement utilisables⁴⁶. D'autre part, la demande étant très forte, il n'est pas de bon ton pour un acheteur de se plaindre tant au niveau des fournisseurs que des autorités russes qui étaient « convaincues que tous les mâts livrés et vendus au port (de Saint-Pétersbourg) étaient d'excellente qualité puisque la marine anglaise ne contestait jamais et acceptait tout ce qui était offert »⁴⁷.

Au cours des grands conflits, l'approvisionnement des arsenaux français devient dramatique, notamment au cours de la guerre d'Amérique. En 1778, l'Angleterre décide le blocus total des ports français, les vaisseaux de la Navy et les corsaires britanniques ayant ordre de saisir tout navire neutre transportant des munitions navales et soupçonné d'être à destination de la France. Pour calmer les pays du Nord qui protestent contre ces mesures, mais dont elle a besoin

42 Arch. nat., B7 443, Courrier de Lironcourt du 16 novembre 1780.

43 Michel Cadot Michel et Jean-Louis van Regemorter, « Le commerce extérieur de la Russie en 1784 d'après le journal de voyage de Baert du Hollant », dans *La Russie et l'Europe XVI^e-XX^e siècles*, Paris/Moscou, SEVPEN, 1970, p. 196.

44 Paul Walden Bamford, *Privilege and Profit. A Business Family in Eighteenth Century France*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1988, p. 77-78.

45 Olivier Corre, *Brest, base du Ponant. Structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse, Université Rennes II, 2003, p. 633.

46 Arch. nat. Marine, B1 99, f° 36.

47 Arch. nat. Marine, D3 8, f° 104.

puisqu'il s'agit de ses propres fournisseurs, l'Angleterre ordonne à l'Amirauté d'acheter toutes les munitions navales chargées dans des navires neutres. Dès lors, les chantiers navals britanniques sont submergés de matières premières pas toujours de très bonne qualité. En 1779, Sir Charles Middleton, ministre de la marine britannique s'élève contre ces achats de fournitures navales qui, à cause de leur médiocre qualité, « ne sont utilisables, ni par nous, ni par nos ennemis »⁴⁸. Certains fournisseurs du Nord, à l'exemple des Norvégiens, profitent en effet de cette situation pour charger des navires en produits difficilement négociables et s'arrangent pour que leurs navires se fassent prendre par la Navy ou les corsaires britanniques. Pour accroître le profit, la valeur des produits transportés est artificiellement augmentée dans les papiers et les chartes-parties⁴⁹.

La pression de la marine britannique est si forte que les approvisionnements sont quasiment coupés. À Brest, en mai 1780, l'absence de merrains pour la tonnellerie ne permet plus à cet atelier de fonctionner convenablement et compromet l'ensemble des embarquements. En juin, ce sont les chanvres pour les cordages qui sont en voie d'épuisement et il ne reste plus que quelques tôles de cuivre⁵⁰. Il devient impossible d'atteindre la France, et les navires déchargent leurs cargaisons en Hollande ou quantité de bois s'accumulent sur les quais.

Le ministre Sartine a alors une idée d'une grande originalité mais excessivement compliquée. Il décide de faire transporter par voie de terre les mâts en souffrance en Hollande⁵¹. L'acheminement des marchandises est confié à Frédéric Romberg de Bruxelles, importante entreprise spécialisée dans l'armement de navires et le roulage au départ d'Ostende. En 1780, Romberg signe un contrat avec la Marine dans lequel il s'engage à transporter vers les arsenaux français trois mille mâts de toutes tailles et « des millions de livres de chanvre, bray, goudron, cordages [...] »⁵². Le négociant profite au maximum de la situation et ses services sont très chèrement payés. En juillet 1780, un premier chargement d'essai est organisé. Le début du voyage passe par les canaux de Hollande et l'Escaut jusqu'à Cambrai via Dordrecht et Gand. La route est ensuite utilisée entre Cambrai et Saint-Quentin puis le convoi reprend la voie des canaux et des fleuves par le canal Crozat (entre Saint-Quentin et Chauny), l'Oise, la Seine (jusqu'au port fluvial de Saint-Mammès près de Fontainebleau), le canal du Loing, le canal d'Orléans et enfin

48 R. G. Albion, *Forests and Sea Power*, op. cit., p. 190.

49 Henry Berg, *Trondhjems Sjøfart under Eneveldet 1660-1814*, Trondhjem, Trondhjems sjøfartsmuseums årsskrift, 1938-1941, p. 219-220.

50 O. Corre, *Brest, base du Ponant. Structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, op. cit., p. 656.

51 André Reussner, « Voie de terre contre voie de mer. Les transports des mâts du Nord dans les ports du Ponant entre 1778 et 1783 », *Neptunia*, 1947-4, n°8, p. 24-25.

52 Françoise Thésée, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue, liaisons d'habitations, la Maison Henry Romberg, Bapst et Cie, 1783-1793*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer-P. Geuthner, 1972, p. 22-23.

la Loire jusqu'à Paimboeuf, embouchure du fleuve et terminus du périple⁵³. Des gabarres de la marine se chargent ensuite de distribuer la précieuse marchandise entre les arsenaux de Rochefort, Lorient et Brest. À la fin de l'année 1781, près de 2 000 mâts sont ainsi chargés à Paimboeuf et livrés dans les arsenaux du roi. Ils mettent ainsi plus de six mois pour rejoindre leur destination alors que dix jours auraient suffi par voie de mer. Le but est cependant atteint et l'arsenal de Brest fonctionne plus ou moins normalement.

Au cours des xvii^e et xviii^e siècles, alors que l'arme navale se développe et devient indispensable pour à la fois assurer la force militaire et protéger les territoires coloniaux, l'approvisionnement en munitions navales est vital pour les grandes puissances européennes. Les richesses naturelles du Nord sont dès lors un enjeu de première importance dans la lutte que se livrent ces puissances notamment la France et l'Angleterre. Dès lors, l'arrivée des produits de Suède, de Russie, de Pologne influence le fonctionnement des arsenaux et détermine l'efficacité de l'arme navale.

186

La France ne réussit pas à prendre en mains son approvisionnement en produits stratégiques du Nord. L'intermédiaire hollandais et les négociants britanniques installés dans les ports du Nord contrôlent totalement les principaux marchés et les Français sont obligés d'utiliser leurs services. Les efforts de la Marine pour se procurer des bois, même s'ils semblent désordonnés, ne sont cependant pas vains. Malgré les difficultés, les fournisseurs remplissent leurs contrats avec plus ou moins de retard et les arsenaux français réussissent à fonctionner. Au cours de la guerre d'Amérique, si un grand nombre de mâts qui arrivent dans les arsenaux sont inutilisables, les cargaisons contiennent une quantité non négligeable de bonnes pièces qui jouent un rôle décisif lors du conflit. D'autre part, les autorités compensent les faiblesses par une politique très pragmatique et par des efforts d'imagination qui traduisent la renaissance de l'importance de la Marine dans la politique royale dans la seconde moitié du xviii^e siècle.

53 A. Reussner, « Voie de terre contre voie de mer... », art. cit., p. 25.

TRAFIC LICITE OU CONTREBANDE ?
LES NEUTRES DU NORD ET LE COMMERCE
DES MATÉRIAUX DE MARINE
PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Éric Schnakenbourg

L'espace baltique est la principale zone de production de matériaux de marine dans l'Europe du XVIII^e siècle. Ce qu'on appelle alors les munitions navales, *naval stores* en anglais, réunit un nombre important de marchandises et de produits servant à la construction, à l'armement et à la réparation des navires. Leur commerce, déjà florissant en période de paix, profite particulièrement des épisodes de guerre durant lesquels il devient primordial pour l'expression de la puissance navale des belligérants. Les fournitures de marine, une fois transformées, ont un usage militaire qui pose *ipso facto* la question de la compatibilité de leur livraison à un belligérant avec l'impartialité qui caractérise la neutralité. Lors de la guerre d'Indépendance américaine, alors que les Français cherchent à s'assurer un approvisionnement régulier de ces produits stratégiques, les Anglais, qui ne sont jamais réellement inquiétés dans leur navigation septentrionale, veulent au contraire en interdire les livraisons à leur ennemi soutenant qu'il s'agit de contrebande de guerre. Le terme contrebande, dont l'une des premières mentions se trouve dans un traité anglo-bourguignon du début du XV^e siècle¹, recouvre une double réalité. Elle est d'abord, dans le sens le plus courant, une violation des règlements douaniers d'un État et relève de ce fait du droit national². Ensuite, elle peut être réputée « de guerre » et s'inscrit dès lors dans un cadre international. L'état de guerre entraîne l'interdiction du transport de certains produits et marchandises à l'ennemi susceptibles de lui permettre d'entretenir ou d'accroître sa puissance militaire, alors qu'en temps de paix nul n'a de légitimité à interdire un commerce entre deux pays. Bien qu'on puisse trouver quelques contentieux au XVI^e siècle, ce n'est véritablement qu'à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle que la contrebande de guerre devient une question majeure. Son importance croît à mesure de celle des

1 Ludwig Gessner, *Le Droit des neutres sur mer*, Paris, Guillaumin & Cie, 1876, p. 86.

2 Voir l'article « contrebande » de l'*Encyclopédie* par Véron de Forbonnais, vol. 4, 1754, p. 129.

enjeux maritimes dans les guerres franco-anglaises du XVIII^e siècle. C'est dans ce contexte qu'il convient de se demander comment les neutres du Nord ont pu assurer le commerce des matériaux de marine face aux pressions contradictoires des belligérants : quels types de produits ont-ils pu transporter ? au prix de quelles précautions et de quelles concessions ? À travers ces interrogations, il est possible de montrer que durant la guerre d'Indépendance américaine, le commerce nordique se trouve au centre d'interrogations et de polémiques qui relèvent autant du droit international de la guerre que de la diplomatie. C'est pourquoi, il faut commencer par s'interroger sur le cadre juridique de cette activité, avant de voir la place qu'elle occupe dans les relations entre neutres et belligérants.

UNE QUESTION JURIDIQUE ÉPINEUSE

188

Depuis l'Antiquité, le commerce des fournitures navales en temps de guerre est soumis à l'arbitraire des belligérants et à leur capacité à imposer les interdictions qu'ils proclament³. Mais au cours du XVII^e siècle, la notion de contrebande de guerre commence à se préciser au travers des différentes conventions qui lient entre eux les États européens. En ce qui concerne la France, nombre de traités signés par Louis XIV excluent les fournitures navales de cette catégorie⁴. Le plus emblématique est celui d'Utrecht conclu entre la France et l'Angleterre en 1713. Il dresse dans son article 19 la liste des matériaux de contrebande, et donne dans son article 20 celle des marchandises dont le commerce doit rester libre en période de guerre. Les fournitures de marine, tout comme les vivres, y sont expressément énumérées⁵. La doctrine française de la contrebande de guerre prend forme pendant le règne de Louis XIV et demeure globalement inchangée par la suite. Dans l'ensemble des traités conclus par la France entre le milieu du XVII^e siècle et la veille de la Révolution, on ne distingue que deux exceptions à la règle générale de la libre circulation des matériaux de marine en temps de guerre. La première porte sur les cordages et les voiles dans l'article 11 du traité franco-

3 Richard Kleen, *De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres*, Paris, G. Pedone-Lauriel, 1893, p. 25.

4 Notamment le traité des Pyrénées de 1659, art. 12 et 13 ; le traité franco-anglais de 1677, art. 3 et 4 ; ou encore ceux mettant fin aux guerres de Louis XIV avec les Provinces-Unies, art. 16 du traité de Nimègue de 1678, repris dans le traité de Ryswick en 1697, et d'Utrecht en 1713.

5 « [...] chanvres, lins, poix, tant liquide que sèche, cordage, cables, voiles, toiles propres à faire des voiles, ancres et parties d'ancre, quelles qu'elles puissent être, mâts, de navires, planches, madriers, poutres de toutes sortes d'arbres, et toutes les autres choses nécessaires pour construire ou radouber les vaisseaux », Henri Vast, *Les Grands Traités du règne de Louis XIV*, Paris, A. Picard, 1899, t. 3, p. 101-102.

hanséate de 1655⁶, la seconde sur le « le goudron ou poix raisine [*sic*], les voiles, chanvres et cordages » dans l'article 26 du traité de commerce franco-danois de 1742⁷. À l'étranger, les Provinces-Unies et l'Espagne adoptent généralement la même doctrine que la France considérant que les matériaux de marine ne sont pas intrinsèquement de la contrebande de guerre⁸.

L'Angleterre, quant à elle, a une position qui paraît moins tranchée. En dehors des accords signés avec la France, d'autres actes reconnaissent le libre commerce des fournitures navales. Le plus important est le traité conclu avec les Provinces-Unies en 1674 (art. 4) qui reconnaît explicitement le droit de transporter des fournitures de marine en période de guerre⁹. Quant aux différentes conventions passées avec les puissances scandinaves, en 1661 avec la Suède et en 1670 avec le Danemark, elles ne comprennent que des formules vagues qui interdisent seulement le commerce de tout ce qui peut être utile à la guerre¹⁰. Au XVIII^e siècle, le traité 1766 avec la Russie n'interdit expressément que le commerce des armes, alors que les autres marchandises sont réputées libres¹¹. Bien qu'il n'y ait pas de règle générale au XVII^e et au XVIII^e siècles, la tendance est plutôt à la disparition de la mention formelle des matériaux de marine de la liste des marchandises dites de contrebande dans les traités internationaux, ce qui ne signifie pas pour autant que leur commerce soit explicitement reconnu libre.

Au XVIII^e siècle, la question de la contrebande ne concerne plus uniquement les diplomates qui négocient les accords entre les princes, elle devient aussi un objet de réflexion pour les juristes. En 1625, le premier à avoir proposé un cadre théorique pour la contrebande est Hugo Grotius qui classe les matériaux de marine parmi les marchandises ayant un usage dans la guerre comme dans la paix. Il justifie leur saisie au nom de la nécessité du belligérant de se prémunir

- 6 Jean Dumont, *Corps universel diplomatique du droit des gens : contenant un recueil des traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, d'échange de neutralité, de commerce, d'échange, de protection & de Garantie, de toutes les conventions, transactions, pactes, concordats, & autres contrats, qui ont été faits en Europe, depuis le regne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*, Amsterdam, P. Brunel & R. et G. Wetstein, 1726-1731, t. IV, part. II, p. 103.
- 7 Jules de Clercq, *Recueil des traités de la France*, t. 1, 1713-1802, Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1880, p. 53.
- 8 Philip Jessup & Francis Deák, *Neutrality, its history, economics and Law*, New York, Octagon books, 1976, t. 1, p. 80-81.
- 9 « *Likewise all kind of cotton, hemp, flax, and pitch ; and ropes, sails, and anchors, also masts and planks, boards and beams, of what sort of wood soever, and all others materials requisite for the building or repairing ships, but the shall be wholly reputed amongst free goods* », George Chalmers, *A collection of treaties between Great Britain and other powers*, London, J. Stockdale, 1790, t. 1, p. 179.
- 10 *Ibid.*, p. 52 et 79.
- 11 Friedrich von Martens, *Recueil des Traités et Conventions conclus par la Russie avec les puissances étrangères*, Saint Pétersbourg, A. Böhnke, 1892, t. IX (X), traités conclus avec l'Angleterre, 1710-1801, p. 249-250.

contre son ennemi¹². Son compatriote, Cornelius van Bynkershoek, détermine, en 1737, l'étendue de la contrebande par la raison et l'usage. À la lumière de plusieurs traités contemporains, il affirme que la contrebande ne concerne que les articles qui sont propres à la guerre¹³. Ce type de raisonnement basé sur les convergences entre les différents traités bilatéraux est alors courant. On le retrouve, par exemple, chez le juriste espagnol Abreu, qui déduit de l'examen des principaux traités internationaux l'exclusion du bois de construction et des cordages des commerces prohibés en période de guerre¹⁴. Mais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec la reprise de l'affrontement franco-anglais dans lequel les questions maritimes et les enjeux coloniaux gagnent une nouvelle importance, la question du commerce neutre des matériaux de marine devient plus épineuse. Les publicistes adoptent alors des positions plus nuancées que leurs devanciers. Au nom du devoir du neutre de ne rien apporter aux belligérants qui puissent le rendre « formidable », Emmer de Vattel classe dans la contrebande « les bois & tout ce qui sert à la construction et à l'armement des vaisseaux de guerre »¹⁵. Moins catégorique, le juriste danois Martin Hubner, grand défenseur du droit des neutres, propose, en 1759, une approche différenciée des fournitures navales que l'on retrouve également chez l'italien Galiani. Il classe dans la catégorie des armes de guerre les bois, les voiles, les cordages et les câbles d'une certaine grosseur, car ils sont nécessairement destinés aux navires de guerre. En revanche, le chanvre, le goudron, le brai, certains bois et certaines voiles, utiles dans la guerre comme dans la paix ne sont saisissables que dans des circonstances exceptionnelles¹⁶. À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, la doctrine du commerce des matériaux de marine sous pavillon neutre n'est fixée ni dans les traités, ni chez les juristes. Toutefois, la réflexion passée et présente permet de disposer d'arguments pouvant justifier les positions des partisans et des adversaires de la prohibition du commerce des fournitures navales dans les contentieux qui les opposent pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle.

C'est en effet à l'occasion de la guerre de Succession d'Autriche que deux positions clairement tranchées apparaissent. Il y a, d'un côté, les puissances qui produisent et/ou transportent des matériaux de marine (Suède, Provinces-Unies,

¹² Hugo Grotius, *Le Droit de la guerre et de la paix* (1625), Paris, PUF, réed. 2005, p. 584-585.

¹³ Cornelius van Bynkershoek, *A Treatise of the law of war*, (traduction de « *De rebus bellicis* » livre I de *Quaestiones Juris Publici*, 1737), Philadelphia, Farrand & Nicholas, 1810, p. 76-77.

¹⁴ Felix Joseph de Abreu y Bertodano, *Traité juridico-politique sur les prises maritimes et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces prises légitimes* (1^{re} éd. espagnole 1746), trad. fr., Paris, Vve Delaquette, 1758, p. 140.

¹⁵ Emer de Vattel, *Le Droit des gens ou princes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains*, Londres, s.n., 1758, p. 88.

¹⁶ Martin Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres, ou Du Droit qu'ont les Nations Belligérantes d'arrêter les Navires des peuples amis*, La Haye, s.n., 1759, p. 182-183.

Danemark, Prusse...) ainsi que les États qui consomment ces marchandises sans en assurer le transport, comme la France et l'Espagne. Dans leur ensemble, ils adoptent une définition restreinte de la notion de contrebande qui se limite au matériel militaire directement utilisable pour la guerre. De l'autre côté, se trouve l'Angleterre avec une conception plus large de la contrebande qui comprend les fournitures navales. La position de Londres est fondée sur la souveraineté de chaque prince et sur son droit naturel à assurer sa propre sauvegarde en empêchant l'ennemi de se renforcer. Les divergences s'amplifient encore pendant la guerre de Sept Ans. Avant même le début officiel des hostilités, des navires hollandais chargés de matériaux de marine sont saisis, et contraints de vendre leurs changements en Angleterre¹⁷. Les Scandinaves ne sont pas mieux traités. Dès l'été 1755, Havrincourt, l'ambassadeur de France à Stockholm, éprouve de grandes difficultés à trouver des propriétaires de navires acceptant de faire des livraisons aux arsenaux français¹⁸. Les assurances prévoient dorénavant une clause selon laquelle le navire ne sera chargé d'aucune marchandise pouvant passer pour de la contrebande¹⁹. La nécessité de protéger leur commerce des déprédations anglaises pousse les Scandinaves à former une union maritime qui est officiellement conclue le 12 juillet 1756. Dès le premier article, le traité suédo-danois établit un lien entre la neutralité des contractants et leur engagement à interdire à leurs sujets de faire du commerce de contrebande, « sous lequel nom on n'entendra pourtant pas d'autres objets que ceux qui nommément ont été désignés comme tels par les puissances belligérantes elles-mêmes dans les articles 19 et 20 du traité de commerce conclu entre elles à Utrecht en 1713 »²⁰. En d'autres termes, il s'agit d'une proclamation du droit des neutres du Nord à transporter des matériaux de marine et des vivres vers les ports de France. La référence au traité d'Utrecht est une habileté suggérée par le représentant français à Copenhague qui a su profiter du mécontentement danois²¹. En prenant comme référence la définition de la contrebande dans un acte officiel signé par les deux belligérants et qui, en outre, correspond aux dispositions internationales les plus couramment reconnues, le ministre des Affaires étrangères danois, Johann Hartwig von Bernstorff, en appelle au « *Tractaten, Völcker-und Neutralitäts-Recht* »²².

17 Alice Carter, *The Dutch Republic in Europe in the Seven Years War*, London, Macmillan, 1971, p. 111.

18 Archives des Affaires étrangères, Correspondance politique (désormais AAE, CP), Suède, vol. 229, f° 99-100, Havrincourt à Machault d'Arnouville, 19 août 1755.

19 *Ibid.*, f° 150-151, Havrincourt à Rouillé, 12 septembre 1755.

20 « Traduction de la convention de l'Union maritime signée entre la Suède et le Danemark le 12 juillet 1756 », AAE, CP, Suède vol. 231, f° 37.

21 AAE, CP, Danemark, vol. 130, f° 375-376, Ogier à Rouillé, 14 février 1756.

22 Gunner Lind, *Den dansk-svenske søunion af 1756*, thèse université de Copenhague, 1979, p. 96.

Cette définition des marchandises de contrebande soulève des réticences du côté anglais. Les cargaisons de fournitures navales interceptées sous pavillon neutre sont systématiquement confisquées et vendues au profit de l'amirauté, mais le fret est remboursé au chargeur²³. La stratégie anglaise a pour objectif de se procurer des matériaux de construction navale tout en asséchant les approvisionnements de l'ennemi²⁴. Elle porte en elle une limitation de la liberté du commerce neutre en jouant sur l'étendue de la notion de contrebande de guerre. La restriction devient même interdiction en août 1756 après que les Anglais eurent décrété le blocus des ports de Brest et de Rochefort. Dès lors, les arraisonnements de tous les bâtiments qui sont soupçonnés vouloir s'y rendre sont justifiés, ce qui concerne au premier chef les cargaisons de fournitures navales. La politique anglaise de traque des matériaux de marine sous pavillon neutre est un des points d'achoppement dans les négociations commerciales anglo-russes qui débute au lendemain du traité de Versailles. Les Russes veulent faire exclure explicitement de la contrebande tout ce qui sert à la construction navale²⁵. Mais Lord Sandwich, le négociateur anglais, rejette absolument cette exigence, répondant qu'il faudrait mieux que l'Angleterre compte la Russie parmi ses ennemis que d'accepter une telle clause, à laquelle il ne saurait souscrire sans trahir son pays²⁶. Sandwich parvient à faire accepter une formule moins précise puisque dans les articles 10 et 11 du traité de 1766, le seul commerce des armes est expressément interdit ainsi que celui des « *military stores* »²⁷.

LE COMMERCE DES MATÉRIAUX DE MARINE, AU CŒUR DE LA RIVALITÉ ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE

Au moment où éclate la guerre d'Indépendance américaine, la question du droit des neutres à transporter des matériaux de marine est déjà l'objet d'une

23 Heinz Sigfrid Koplowitz Kent, *War and Trade in Northern Seas. Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1973, p. 137-139.

24 En 1757, l'économiste anglais Malachy Postlethwayt expose sa vision des intérêts de l'Angleterre. Selon lui, la base de la puissance de son pays est de saisir les occasions de perturber le commerce maritime de ses rivaux : « *The great object of a maritime nation should be to take advantage of any rupture with another trading state, to destroy and distress their shipping and commerce, and to cut off all resources for naval armaments* », cité dans H. Kent, *War and trade in northern seas*, op. cit., p. 130.

25 F. von Martens, *Recueil des Traités et Conventions conclus par la Russie avec les puissances étrangères*, op. cit., t. IX (X), traités conclus avec l'Angleterre, 1710-1801, p. 228.

26 Philip Clendenning, « The Anglo-Russian Trade Treaty of 1766. An Example of Eighteenth-Century Power Group Interests », *The Journal of European Economic History*, vol. 12, n° 3, 1990, p. 501-503.

27 G. Chalmers, *A collection of treaties between Great Britain and other powers*, op. cit., vol. 1, p. 7.

controverse ancienne. Elle nourrit systématiquement des contentieux entre les pays producteurs et transporteurs de fournitures navales et l'Angleterre. La France, quant à elle, se fait protectrice des droits des neutres en général, réduisant la contrebande au matériel de guerre, ce qui lui permet d'espérer assurer ses approvisionnements en fournitures de marine tout en dénonçant les ambitions hégémoniques de l'Angleterre sur les mers. Ces deux objectifs sont à l'origine du « Règlement concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre » du 26 juillet 1778. Son premier article énonce le principe de la liberté totale de navigation et de commerce des neutres, y compris pour les marchandises innocentes appartenant à l'ennemi. Seule la contrebande, c'est-à-dire le matériel d'usage militaire, est réputée saisissable²⁸. Du côté anglais, l'*order in Council* du 5 août 1778 inaugure l'extension progressive des effets de la guerre aux neutres. Le cabinet de Londres reprend les principes adoptés lors des conflits précédents, en autorisant les corsaires à arraisonner les bâtiments neutres transportant des marchandises françaises et des fournitures navales destinées aux ports ennemis²⁹. Dans le second cas, comme précédemment, la cargaison est préemptée. Il n'en reste pas moins que les arraisonnements font peser une lourde menace sur le commerce neutre. Dès l'été 1778, les navires neutres passant par la Manche sont exposés aux corsaires armés dans les ports du sud-est de l'Angleterre et des îles anglo-normandes³⁰.

L'approvisionnement des arsenaux français dépend surtout du maintien hors de la guerre des Provinces-Unies, du Danemark et de la Suède, et de leur détermination à faire respecter leur droit au commerce malgré l'hostilité de l'Angleterre. Les premiers neutres à réagir aux atteintes que subissent leurs négociants sont les Danois. Ils éprouvent depuis plusieurs mois déjà les déprédations que la marine anglaise fait subir aux échanges de leurs îles des Antilles avec les États-Unis³¹. À l'automne 1778, le ministre danois Bernstorff fait proposer aux cours de Stockholm et de Saint-Petersbourg un projet d'alliance des neutres pour la protection de leur commerce. La définition de la contrebande est celle de la France qui correspond aux dispositions du traité d'Utrecht : « que l'Angleterre n'étende sous aucun prétexte cette dénomination [la contrebande] plus loin que la France le fait actuellement (à quoi les articles 19 et 20 du traité d'Utrecht de 1713 ainsi que nos anciens traités avec la France et l'Angleterre pourraient servir d'explication) ».

28 *Règlement concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre* du 26 juillet 1778, Paris, Imprimerie royale, 1780.

29 Isabel de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, London, Hollis & Carter, 1962, p. 58.

30 David Starkey, *British privateering enterprise in the eighteenth century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990, p. 223-224.

31 Knud Jespersen & Ole Feldbæk, *Dansk udenrigspolitik historie*, t. 2 : *Revanche og neutralitet*, Copenhague, Gyldendal, 2006, p. 376.

Mais la proposition danoise est prématurée pour les gouvernements suédois et russe qui préfèrent en rester aux démarches diplomatiques³². Dès lors, les Danois négocient directement à Londres. Ils sont dans une position qui est plus confortable que celle des autres neutres du Nord, car leurs productions n'ont pas immédiatement le caractère de marchandise de contrebande de guerre. Le Danemark exporte surtout des vivres, alors que la Norvège s'est spécialisée dans la fabrication de planches de petites dimensions. Une fois qu'ils ont obtenu la promesse du secrétaire d'État Suffolk que leurs exportations de viandes et de poissons salés ne seront pas considérées comme des marchandises de contrebande, les Danois cherchent surtout à éviter les tensions avec l'Angleterre³³.

194

Les principales victimes de la course anglaise, dans la seconde moitié de l'année 1778, sont les Hollandais. Leur rôle dans le transport des matériaux de marine du Nord vers les ports de France en fait la cible toute désignée de la marine anglaise³⁴. Le gouvernement de Londres combine la pression militaire et les démarches diplomatiques. Il cherche à convaincre les Hollandais d'accepter une modification de l'article 4 du traité de 1674, qui exclu expressément les produits de construction navale de la contrebande de guerre³⁵. Tout au contraire, Vauguyon, l'ambassadeur de Louis XVI, doit inciter le gouvernement hollandais à former des convois pour protéger son commerce³⁶. Les convois neutres comprennent des navires de commerce qui sont accompagnés d'un bâtiment d'escorte dont le commandant dispose d'un passeport garantissant que ceux qu'il a sous sa protection ne transportent pas de marchandises de contrebande³⁷. La parole de l'État étant engagée, la fouille des navires est une insulte faite au pavillon et, au-delà, à sa souveraineté. Le convoi est un moyen de protéger le transport des marchandises innocentes et d'amener les belligérants à les laisser circuler au risque de provoquer un *casus belli*. C'est pourquoi la décision de former des convois est lourde de signification. La solution adoptée, en novembre 1778, par les États Généraux a tout de la demi-mesure permettant d'espérer combiner les contraires. Il est prévu l'organisation de convois dit limités au sein desquels des navires portant des cargaisons de bois pourront se glisser,

32 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 74-75 ; Gustaf Albedyll, *Recueil de mémoires et autres pièces authentiques, relatives aux affaires de l'Europe et particulièrement celles du Nord, pendant la dernière partie du XVIII^e siècle*, Stockholm, J. S. Ekmanson, 1798, p. 15-18.

33 Ole Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser*, Copenhagen, Københavns universitet institut for økonomisk historie, 1971, p. 36.

34 Arch. nat., AE, B¹/165, Lironcourt à Sartine, 7 septembre 1778.

35 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 64-66.

36 Paul Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780*, Paris, G. Pedone-Lauriel, 1893, p. 76-80.

37 Simon Godchot, *Les Neutres étude juridique et historique de droit maritime international*, Alger, Pierre Fontana et C^{ie}, 1891, p. 67-68.

sans pouvoir toutefois prétendre à la protection de l'escorteur³⁸. De fait, les cargaisons de bois, essentielles à la construction des navires, resteront exposées aux saisies anglaises. Cette solution timide est inacceptable pour Versailles, dont la riposte ne se fait guère attendre. Par un arrêt du Conseil du 14 janvier 1779, Louis XVI exclut les négociants Hollandais, à l'exception des Amstellodamois, des dispositions du règlement du 26 juillet 1778³⁹. Pour les corsaires français, les négociants des Provinces-Unies perdent le droit de transporter des marchandises anglaises, mais conservent celui de charger des marchandises neutres, ce qu'ils ne se privent pas de faire. En janvier 1779, un important convoi hollandais décharge des fournitures navales dans plusieurs ports français dont Brest, où les mâts de vergue et le goudron commençaient à manquer⁴⁰.

Les Suédois se trouvent également dans une position délicate, car ils exportent des matériaux de marine, du goudron et du brai de Finlande, sans parler des produits métallurgiques. C'est pourquoi leur navigation est particulièrement exposée à la menace des corsaires anglais, comme en atteste la vingtaine de navires arraisonnée dans la seconde moitié de l'année 1778⁴¹. Dès les premières interceptions, Gustave Adam von Nolcken, ambassadeur de Suède à Londres, présente les protestations de Gustave III à Suffolk. Le roi de Suède dénonce l'interprétation tendancieuse que les Anglais font de l'article 11 du traité de 1661, en considérant que le fer, le bois, le goudron et les autres marchandises de ce type relèvent de la contrebande de guerre. En réponse, le ministre anglais promet que les matériaux de marine saisis appartenant bien aux sujets suédois seront l'objet d'une évaluation juste et que le fret sera remboursé aux capitaines des navires⁴². Les paroles apaisantes du ministère anglais ne calment pas l'irritation des Suédois, qui se plaignent des divers actes de violence que subissent les équipages lors de leur arraisonnement⁴³. La question du transport

38 Francis P. Renaut, *Les Provinces-Unies et la guerre d'Amérique. De la neutralité à la belligérance (1775-1780)*, Paris, Graouli, 1924, p. 233.

39 *Arrêt du Conseil d'état du roi qui, à commencer du 26 janvier 1779, révoque, à l'égard des sujets de la république des Provinces-Unies des Pays-Bas, la ville d'Amsterdam exceptée, les avantages annoncés par l'article premier du règlement du 26 juillet 1778, pour la navigation des neutres : ordonne que pour celle des bâtiments hollandais, les articles 1, 2, 3, 4 et 5 du règlement du 21 octobre 1744, seront provisoirement exécutés*, 14 janvier 1779.

40 *Riksarkivet* (Stockholm), *Diplomatica, Gallica*, vol. 443, Creutz à Gustave III, 24 janvier 1779.

41 Claes Bernes, *Segelfartygens tid*, Stockholm, *Medströms Bokförlag*, 2008, p. 44.

42 Lettre du 30 juillet 1778 remise par von Nolcken à Suffolk, et réponse de Suffolk du 19 octobre 1778, reproduites dans Carl August Zachrisson, *Sveriges underhandlingar om beväpnad neutralitet åren 1778-1780*, Uppsala, C.A. Leffler, 1863, p. 55-58.

43 « Tous les négociants de Suède sont furieux contre les Anglais qui leur ont pris différents navires sortant de nos ports chargés de nos productions pour la Suède, ils en ont poursuivis entre autres deux qui se sont échappés et sont entrés criblés de coups à Mastrand », Arch. nat., AE, B¹/606, F^o 2, Delisle à Sartine, août 1778, sans indication de jour. Voir également AAE, CP, Suède, vol. 269, F^o 212, Usson à Hennin, 15 septembre 1778, et F^o 265, Usson à Vergennes, 18 octobre 1778.

des fournitures navales suédoises vers la France devient le principal objet de discussion et de tension entre Londres et Stockholm. L'ambassadeur anglais en Suède, Thomas Wroughton reçoit des ordres très fermes à cet égard : « *our conduct towards neutrals in the point of stopping naval stores going in the ships to the ports of France is at present an object of the greatest importance and most general attention* »⁴⁴. Le diplomate doit manier la menace et les promesses. Il montre à ses interlocuteurs, d'une part, le danger qu'ils encourent en expédiant des fournitures navales vers la France et, de l'autre, les profits qu'ils pourraient recevoir en vendant ces marchandises en Angleterre⁴⁵. L'argument de fond des Anglais pour justifier les saisies de matériaux de marine est le droit naturel du belligérant à sa propre protection : « *His Majesty does not wish to interrupt the innocent trade of neutral subjects but [...] he cannot, consistent with his own security, permit his enemies to be supplied with such articles as they stand most in need of to carry on a war against His Majesty [...]* »⁴⁶.

196

Parallèlement, les Suédois, eux aussi, subissent les demandes insistantes du gouvernement français qui les presse d'organiser des convois pour protéger leur commerce. Dans la configuration des premiers mois de la guerre, avec la multiplication des arrestations de navires suédois portant des matériaux de marine, Vergennes estime que seule l'organisation de convois permettrait de faire respecter l'honneur du pavillon de Gustave III. Le ministre y voit un double intérêt pour le royaume, d'abord assurer les approvisionnements en fournitures navales du Nord et, deuxièmement, permettre la circulation des marchandises françaises sous pavillon neutre⁴⁷. L'ambassadeur suédois à Versailles, Gustave Philippe Creutz a bien compris l'intérêt de la France à la formation de convois et tente vainement de négocier en contrepartie une assistance financière⁴⁸. Pour Creutz, la capacité de la Suède à poursuivre ses livraisons de fournitures navales vers la France est un élément entrant dans le cadre d'une négociation plus large. Il conseille à Gustave III d'accepter de former des convois qui contourneraient l'Écosse pour arriver dans les ports français en évitant la Manche. Le roi de Suède gagnerait ainsi la reconnaissance de Louis XVI qui serait alors disposé à

44 Instruction à Thomas Wroughton, 19 février 1779, *British Diplomatic Instructions, Sweden, 1689-1789*, t. 2 : 1727-1789, éd. James Frederick Chance, London, Royal Historical Society, 1928, p. 238.

45 « *But at the same time it may be observed that as the Act of Navigation does not forbid the direct importation of such natural products it might be the interest of Sweden, as well as perfectly compatible with the strict neutrality which she professes a wish to observe, if such articles of naval stores were shipp'd by her merchands directly to England, than which no better market can surely exist during a state of hostilities like the present* », *ibid.*, p. 239.

46 Suffolk à Wroughton, 14 mai 1779, *ibid.*, p. 241.

47 AAE, CP, Suède, vol. 269, f° 182-183, Vergennes à Usson, 27 août 1778.

48 *Riksarkivet, Diplomatica, Gallica*, vol. 443, Creutz à Gustave III, 28 janvier 1779.

lui céder une de ses îles aux Antilles à la fin de la guerre⁴⁹. Mais en attendant, tant Vergennes que l'ambassadeur à Stockholm Usson déplorent le manque de vigueur des protestations suédoises adressées à Londres⁵⁰. Ils ne sont satisfaits qu'en février 1779, lorsque Gustave III décide d'organiser des convois pour protéger le commerce de ses sujets. Le règlement adopté à cet égard autorise ses capitaines à prendre sous leur protection tous les bâtiments qui ne transporteront pas de matériel de guerre⁵¹.

Au début de l'année 1779, Sartine semble véritablement hésiter sur le choix du pavillon à privilégier pour assurer les approvisionnements du royaume en matériaux de marine. Dans les premiers mois de 1779, rassuré par la décision de Gustave III de former des convois, le ministre demande aux commissionnaires de la marine de choisir de préférence le pavillon suédois pour ravitailler les arsenaux du royaume. Des commandes de bois doivent compléter les cargaisons de fer et de goudron qui sont habituellement fournies par les Suédois⁵². Le commerce de ces différents matériaux de marine ne doit pas être confondu, car les risques varient en fonction de l'origine des produits. Ils sont moins importants pour le brai et le goudron, produits suédois transportés par les Suédois, que pour les marchandises étrangères exportées sous ce même pavillon. C'est pourquoi il arrive que certains produits soient surabondants. C'est le cas, notamment, pour l'arsenal de Toulon où les stocks de brai et du goudron s'accumulent à l'automne 1779. Les Suédois ont en effet amené dans le port provençal près de 4 000 barils avec l'espoir de les vendre en Espagne, ce qui leur a été refusé. Les magasins royaux étant déjà pourvus, la marchandise s'amoncèlent et les prix commencent à diminuer jusqu'à ce que, finalement, l'ordre soit donné d'acheter les barils restant pour le compte du roi⁵³.

En revanche, en ce qui concerne le bois, de nouvelles arrestations anglaises montrent rapidement à Sartine les limites du pavillon suédois. Révisant son jugement initial, il préconise de faire venir les bois depuis Hambourg en se servant de navires hollandais, au cas où les Provinces-Unies accepteraient d'organiser des convois illimités⁵⁴. Le ministre doit aussi trouver une solution pour faire livrer aux arsenaux les pièces de bois les plus recherchées qui viennent

49 *Ibid.*, Creutz à Gustave III, 10 juin 1779.

50 AAE, CP, Suède, vol. 269, f° 245-246, Usson à Hennin, 13 octobre 1778.

51 Claude Nordmann, *Gustave III. Un démocrate couronné*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1986, p. 128.

52 AAE, CP, Suède, vol. 270, f° 129, Sartine à Vergennes, 29 mars 1779.

53 AAE, CP, Suède, vol. 271, f° 6, Fölsh, consul de Suède à Marseille, à Creutz, transmise à Vergennes avec la dépêche du 6 janvier 1780 ; et *ibid.*, f° 22, Sartine à Vergennes, 14 janvier 1780.

54 AAE, CP, Suède, vol. 270, f° 203, Sartine à Vergennes, 19 mai 1779.

de Russie⁵⁵. Cependant, en l'absence de marine russe, les bois et le chanvre doivent être chargés sur des pavillons étrangers qui courent grand risque d'être interceptés par les Anglais. C'est pourquoi, à Stockholm, Usson ne parvient pas à convaincre les négociants suédois d'aller prendre du chanvre et du bois dans les ports russes pour les amener vers les ports de France⁵⁶. Le gouvernement de Gustave III est tout aussi circonspect, car il préfère s'abstenir de faire charger du bois dans le premier convoi qui doit être formé⁵⁷. Creutz doit même subrepticement conseiller aux Français de ne pas commander des fournitures navales dans l'immédiat, car on ignore si les Anglais respecteront, ou pas, le convoi⁵⁸. La prudence est d'autant plus raisonnable que Thomas Wroughton met en garde les Suédois sur la détermination de son gouvernement à intercepter les navires chargés de fournitures navales pour la France, même s'ils se trouvent au sein de convois⁵⁹. Les capitaines de Gustave III reçoivent comme instruction de garantir le caractère innocent des marchandises qu'ils escortent, mais doivent s'opposer, par la force le cas échéant, à toute tentative de visite des navires marchands⁶⁰. Vergennes accepte finalement que le premier convoi ne transporte que d'authentiques matériaux de marine suédois, le brai et le goudron, mais demande à Usson d'insister pour que les suivants chargent des marchandises innocentes de toute origine, afin de ne pas paraître se conformer aux exigences anglaises⁶¹. Vu de France, il y va de l'honneur de Gustave III de faire respecter le droit inhérent à chaque prince neutre de garantir la sécurité de son pavillon et de permettre à ses sujets de faire un commerce pacifique.

55 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 62-65.

56 « Il y a fort peu de négociants ici qui voulassent se charger de pareilles commissions [transport du chanvre]. J'ai fait tater sur cela les plus riches maisons et les plus entreprenantes, on ne m'a fait part que des difficultés qu'elles trouveraient à ces entreprises. Les planches et les goudrons sont les seuls articles dont ils ne feront point de difficultés de charger leurs navires avec ou sans convoi, et si le ministre de la Marine a des ordres à donner il les peut adresser avec confiance à M. de Lisle [consul de France à Göteborg] qui en a déjà fait parvenir avec succès à Marseille. Il n'en est pas de même des bois de construction [...] ces marchandises n'étant pas de leur cru ils craindraient que les Anglais les attaquaient de préférence », AAE, CP, Suède, vol. 270, f^o 181-182, Usson à Vergennes, 4 mai 1779.

57 AAE, CP, Suède, vol. 270, f^o 159, Usson à Vergennes, 23 avril 1779.

58 *Riksarkivet, Diplomatica, Gallica*, vol. 443, Creutz à Gustave III, 16 mai 1779.

59 « I am very glad to find you have repeated the apprehensions you were instructed to express on the subject of Swedish convoys accompanying merchant ships laden with naval stores for the ports of France [...] if his Majesty's cruizers should meet with any merchant ships so laden, though under convoy, they will be under the necessity of bringing them in », Weymouth, secrétaire d'état au département du Nord, à Wroughton, 31 août 1779, *British Diplomatic Instructions, Sweden*, op. cit., p. 243.

60 Olof Jägerskiöld, *Den svenska utrikes politikens historia*, II : 2, 1721-1792, Stockholm, Norstedt, 1957, p. 283.

61 AAE, CP, vol. 270, f^o 201, Vergennes à Usson, 16 mai 1779.

Les encouragements de Versailles sont d'autant plus soutenus qu'après la mort de Suffolk, le 7 mars 1779, le nouveau secrétaire d'État anglais au département du Nord, Weymouth, adopte une politique encore plus restrictive à l'égard des neutres. Contrairement aux engagements donnés aux Danois par son prédécesseur, il laisse condamner les transports de vivres à la grande colère de Bernstorff qui menace de former des convois à l'instar des Suédois. Il ne s'agit toutefois que d'une manœuvre d'intimidation, car en réalité le ministre refuse de coopérer avec ses voisins⁶². Outre la méfiance persistante entre les deux pays nordiques, il existe une véritable divergence d'intérêts commerciaux. Les Suédois prétendent pouvoir transporter des matériaux de marine au nom d'une conception de la contrebande basée sur le droit des gens et le droit conventionnel, en particulier les dispositions du traité d'Utrecht⁶³. Les Danois, quant à eux, veulent prioritairement obtenir la garantie du transport des vivres et des produits coloniaux, mais ne sont pas disposés à entrer dans une négociation avec l'Angleterre pour le commerce des fournitures de marine qu'ils ne produisent pas. En revanche, ce point est l'objet de discussions conduites à Saint-Petersbourg par l'ambassadeur suédois Johann Fredrik von Nolcken. Il est chargé d'engager la tsarine dans la défense du commerce neutre, en dénonçant la politique anglaise dont les principales victimes sont les pays producteurs de matériaux de marine : la Suède et la Russie⁶⁴. Cette dernière, bien qu'elle ne dispose que d'une flotte de commerce limitée, subit également l'effet des saisies anglaises⁶⁵.

Malgré les efforts de l'ennemi, les fournitures navales continuent à arriver en France. Le convoi suédois de juin 1779 parvient à bon port, tout comme une partie de celui organisé par les Hollandais qui atteint Brest à la fin de l'année⁶⁶. En revanche, le dernier convoi suédois de 1779 transportant du chanvre et du goudron, est dispersé par les vents de décembre⁶⁷. Une partie des bâtiments, dont l'escorteur le *Prince Gustave* qui a perdu son mât de beaupré, est dirigée vers l'estuaire de Tamise et entre dans le port de Chatham. Les bâtiments sont finalement relâchés, mais les cargaisons saisies⁶⁸. Vergennes adopte alors une

62 O. Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783*, op. cit., p. 44-46.

63 C. A. Zachrisson, *Sveriges underhandlingar om beväpnad neutralitet åren 1778-1780*, op. cit., p. 11-12. Voir par exemple la *Note remise au ministère de Russie par l'envoyé de la cour de Suède en date du ... 1779*, dans G. Albedyhll, *Recueil de mémoires et autres pièces authentiques*, op. cit., p. 55-56.

64 C. A. Zachrisson, *Sveriges underhandlingar om beväpnad neutralitet åren 1778-1780*, op. cit., p. 14-15.

65 Herbert H. Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphia, Diane Publishing, 1995, p. 169-170.

66 Jonathan Dull, *The French Navy and American Independence*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975, p. 175-176.

67 *Riksarkivet, Diplomatica, Gallica*, vol. 444, Creutz à Gustave III, 13 janvier 1780.

68 AAE, CP, Suède, vol. 271, f° 52, Vergennes à Sainte-Croix, 6 février 1780.

position très ferme. En dehors du discours habituel sur le devoir de Gustave III de faire respecter son pavillon, le ministre déplore que les navires détournés aient « fourni à nos ennemis des choses qu'ils emploient contre nous »⁶⁹. Il demande au chevalier de Sainte-Croix, qui représente alors la France à Stockholm en raison de l'absence d'Usson, de bien montrer au président de la chancellerie Ulrik Scheffer, son principal interlocuteur,

combien il importe que les vaisseaux suédois destinés pour les ports de France y arrivent, dites lui que le dérangement du commerce et le manque des marchandises que nous aimons à tirer de la Suède seraient aux yeux du roi les moindres suites à laquelle le roi son maître se soumettrait en laissant les Anglais traiter comme ils le font les navires suédois.

200

et que, dans ce cas, Sa Majesté « calculerait ce qu'elle ferait pour ce royaume sur l'utilité qu'elle en retirerait et que vraisemblablement cette considération restreindrait de beaucoup les marques de sa générosité »⁷⁰. Le discours du ministre français est construit autour de l'idée qu'en renonçant à faire valoir l'intégralité des droits de leur pavillon, les Suédois *de facto* livrent des matériaux de marine aux ennemis, et viennent à leur secours au détriment de la France. En l'occurrence, dans la pensée de Vergennes, on retrouve l'idée anglaise qui consiste à faire de la livraison de matériel de construction navale un acte inéquitable pour un neutre. Cet épisode montre que la position française consistant à autoriser les neutres en général à transporter librement des fournitures navales est une posture stratégique, dictée par le manque de moyens suffisants pour assurer ce trafic. En revanche, dès son entrée dans la guerre, le gouvernement Madrid mène une politique bien plus rude à l'égard des neutres. Les instructions délivrées aux corsaires espagnols le 1^{er} juillet 1779 se rapprochent de celles données aux armateurs anglais. La propriété ennemie est réputée partout saisissable, y compris sous pavillon neutre, et la contrebande s'étend au matériel de construction navale⁷¹. Dès les premières semaines du conflit avec l'Angleterre, la marine espagnole établit le blocus autour de Gibraltar et interdit quelque commerce que ce soit avec le rocher⁷². Les bâtiments neutres passant de la Méditerranée à l'Atlantique prennent le risque d'être interceptés. Le premier ministre de Charles III, le comte de Florida

69 *Ibid.*, f° 88, Vergennes à Sainte-Croix, 9 mars 1780.

70 *Ibid.*, f° 88-89.

71 P. Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780*, *op. cit.*, p. 279.

72 Les ministres étrangers à la cour de Madrid en sont avertis : « Selon ce qui est établi par les traités et autorisé par la pratique de toutes les nations, on ne permettra l'entrée du port de Gibraltar à aucun vaisseau de guerre ou de commerce [...] on déclarera de bonne prise ceux qui suivront cette direction contrairement à l'objet du blocus », Lettre circulaire aux ministres étrangers résidant à Madrid, 12 juillet 1779, AAE, CP, Espagne, vol. 594, f° 408.

Blanca, justifie la sévérité observée envers les neutres, par la nécessité de faire respecter le blocus de Gibraltar et par l'exemple de la marine anglaise qui saisit les marchandises espagnoles sous pavillon neutre⁷³.

LA LIGUE DES NEUTRES : UNE FAUSSE SOLUTION POUR LE TRANSPORT DES MATÉRIAUX DE MARINE ?

Dans la seconde moitié de l'année 1779, l'état se resserre autour du commerce des neutres. Catherine II de Russie entre alors en lice en demandant aux Anglais un engagement ferme de respecter son pavillon et les biens de ses sujets chargés sous pavillon neutre⁷⁴. C'est dans ce contexte général que se produit l'arrestation par les Espagnols du navire hollandais *Concordia*, chargé de biens russes, et du *Saint Nicolas*, bâtiment russe. Ce double incident pousse Catherine II à remettre aux cours de Londres, Versailles et Madrid une déclaration sur les droits des neutres le 28 février/10 mars 1780. La tsarine y revendique la liberté du commerce, à l'exception de la contrebande définie par les articles 10 et 11 du traité anglo-russe de 1766⁷⁵. En mai, Catherine II fait publier une « Ordonnance sur le commerce et la navigation » qui interdit à ses sujets de fournir de l'aide aux belligérants en leur livrant du matériel militaire, mais pas des fournitures navales ni d'autres marchandises⁷⁶. Dès lors, le processus menant à la constitution de la Ligue de la Neutralité Armée est enclenché. Les Danois le 9 juillet, puis les Suédois le 1^{er} août, signent des conventions avec les Russes par lesquelles chaque puissance déclare notamment considérer comme contrebande les marchandises précisément définies comme telle dans les traités signés avec les puissances belligérantes⁷⁷.

La constitution de la Ligue des Neutres ne règle pourtant pas la question du transport des matériaux de marine. Pour les Danois, elle est une excellente occasion de renforcer leur position dans les discussions avec l'Angleterre. Alors

73 Voir la lettre de de Florida Blanca aux ministres des puissances neutres à Madrid, AAE, CP, Espagne, vol. 596, n° 282, 29 novembre 1779.

74 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 149.

75 James Brown Scott, *The Armed Neutralities of 1780-1800: A collection of official documents preceded by the views of representative publicists*, New York, Oxford University Press, 1918, p. 641.

76 H. Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, op. cit., p. 125.

77 Article 3 de la convention russo-danoise, 9 juillet 1780, et article 3 de la convention russo-suédoise, J. Scott, *The Armed Neutralities of 1780-1800*, op. cit., p. 646 et 653-654. Dans le cours de la négociation suédo-russe, l'ambassadeur russe à Stockholm précise que la déclaration suédoise devra comprendre une explication « [de] ce qui doit être regardé contrebande selon les mots littérales des traités que la Suède a avec les puissances belligérantes », G. Albedyll, *Recueil de mémoires et autres pièces authentiques*, op. cit., p. 76-77.

qu'ils négocient à Saint-Petersbourg leur adhésion à déclaration de Catherine II, ils discutent parallèlement à Londres d'une convention explicative de leur traité de commerce de 1670. En position de force à la veille de leur accord avec la Russie, les Danois obtiennent des Anglais la garantie de leur droit au transport des vivres, du fer brut et des planches de sapin. En retour, ils reconnaissent expressément que les fournitures navales sont bien de la contrebande⁷⁸. Ils renoncent ainsi au transport de marchandises qu'ils ne produisent pas et obtiennent, en compensation, l'assurance de pouvoir exporter les productions essentielles du Danemark et de la Norvège. La convention est signée le 4 juillet 1780, soit cinq jours avant celle liant le Danemark à la Russie. Demeuré secret jusqu'à l'automne, l'accord anglo-danois a un impact qui dépasse le simple cadre des relations entre ces deux pays. Il est effet une clarification d'une clause ambiguë et générale du traité de 1670 qui prohibe le transport de tout ce qui peut servir à la guerre, (« *aut alia bello gerendo apta et necessaria* »). La convention est une reconnaissance de l'interprétation anglaise de la notion de contrebande. Par mesure de rétorsion, les Espagnols décident d'appliquer au pavillon danois les mêmes conditions que celles qu'ils ont concédées aux Anglais, permettant ainsi l'arraisonnement et la fouille de leurs navires, ainsi que la recherche de matériaux de marine qui, dans ce cas-là, seraient réputées être de la contrebande.

Malgré la conclusion de la Ligue des Neutres, les Français éprouvent des difficultés à assurer leurs approvisionnements en fournitures navales, même en brai et goudron suédois. Le pavillon le plus sûr est de celui de la Russie grâce à la détermination de Catherine II à protéger ses droits. Elle amène George III à délivrer des instructions complémentaires à ses capitaines et à ses corsaires, les enjoignant de respecter les dispositions du traité de commerce de 1766⁷⁹. Mais comme les Russes ne sont guère enclins à se livrer au grand commerce, le pavillon de la tsarine ne saurait être un véritable recours pour couvrir le transport des matériaux de marine vers la France et l'Espagne⁸⁰. Les Hollandais étant entrés en guerre contre l'Angleterre en décembre 1780, il n'y a

78 « Pour ne laisser aucun doute sur ce qui doit être entendu pour le terme de contrebande, on est convenu qu'on entend sous cette dénomination [...] le bois de construction, le goudron ou la poix résinée, le cuivre en feuille, les voiles, chanvres, cordages, et généralement tout ce qui sert directement à l'armement des vaisseaux », « Convention entre Sa Majesté Danoise et sa Majesté Britannique à Londres le 4 juillet 1780 pour expliquer le traité de commerce entre ces deux puissances de 1670 », AAE, CP, Danemark, vol. 163, f° 127. Voir également O. Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783*, op. cit., p. 80.

79 Instructions du 20 novembre 1780, J. Scott, *The Armed Neutralities of 1780-1800*, op. cit., p. 328-329.

80 Isabel de Madariaga, *La Russie au temps de la Grande Catherine*, Paris, Fayard, 1987, p. 507. L'ambassadeur de Louis XVI à Saint-Petersbourg, le comte de Vêrac, suggère que les Danois se servent de navires russes pour continuer à transporter des munitions navales vers la France et l'Espagne, AAE, CP, Russie, vol. 106, f° 80, Vêrac à Vergennes, 6 février 1781.

que peu d'alternative parmi les nations neutres pour le transport des fournitures navales : les navires danois et norvégiens ont cessé de les charger⁸¹, nombre de négociants suédois se montrent réticents⁸², enfin les nations neutres de moindre envergure comme les Prussiens ou les Portugais préfèrent renoncer⁸³. Les armes de l'Angleterre sont non seulement l'efficacité de sa marine, mais aussi la générosité de la préemption qu'elle propose. L'argument apparaît en particulier pour un convoi suédois chargé de bois pour l'arsenal de Brest. Quatre des bâtiments qui le constituent sont saisis par les Anglais en octobre 1782. Officiellement, les navires en question ont été séparés de l'escorteur par une tempête, puis interceptés par une frégate anglaise. Les propriétaires sont, selon Sainte-Croix, « richement payés », ce qui lui fait soupçonner une collusion entre les négociants suédois et l'ambassadeur anglais Wroughton qui auraient arrangé la saisie⁸⁴.

La Ligue des Neutres n'est donc pas la parade permettant de transporter librement des matériaux de marine car, contrairement à ce qu'espéraient les Français, elle n'est pas fondée autour d'une règle unique. Au début de la guerre, Versailles voulait voir ressusciter l'union scandinave de 1756 qui prenait comme fondement les dispositions du traité de commerce franco-anglais d'Utrecht⁸⁵. L'ambition de Vergennes était de disposer d'une référence claire et universelle de la neutralité. La position du ministre sur le droit des non-belligérants à transporter des matériaux de marine doit être replacée dans le cadre général de l'interprétation française des prérogatives des neutres. Dès la guerre de Sept Ans, mais encore plus à l'occasion du conflit de l'indépendance américaine, les Français portent une parole universelle sur la neutralité. Les dispositions libérales du règlement de juillet 1778 qui accordent à tous les neutres le principe « bateaux libres, biens libres », ne doivent pas être considérées uniquement comme un moyen d'assurer l'approvisionnement du royaume

81 En 1781, le consul de France à Bergen Chezaulx constate que depuis la conclusion de la convention anglo-danoise, les chargements de goudron, de brai et des bois de construction pour la France ont bien cessé dans le port norvégien, Arch. nat. Marine, B⁷/445, Chezaulx à Castries, 19 février 1781.

82 « Réponse d'un négociant de Stockholm sur la proposition faite de charger des fournitures pour la marine française », AAE, CP, Suède, vol. 273, f^o 128, 20 mars 1781, et f^o 220 et 237, Sainte-Croix à Vergennes, 18 et 25 mai 1781.

83 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 364.

84 AAE, CP, Suède, vol. 273, f^o 467, Sainte-Croix à Vergennes, 5 novembre 1782 et vol. 275, f^o 14, du même au même, 8 janvier 1783.

85 Les deux puissances contractantes s'engagent à interdire à leurs sujets de faire du commerce de contrebande « sous lequel nom on n'entendra pourtant pas d'autres objets que ceux qui nommément ont été désignés comme tels par les puissances belligérantes elles mêmes dans les articles 19 et 20 du traité de commerce conclu entre elles à Utrecht en 1713 », « Traduction de la convention de l'Union Maritime signée entre la Suède et le Danemark le 12 juillet 1756 » AAE, CP, Suède, vol. 231, f^o 37.

en matériaux de marine, mais aussi comme un élément de propagande, en proposant des règles du commerce en temps de guerre résolument alternatives aux pratiques anglaises. Il s'agit de fonder un nouveau droit universel, destiné à l'ensemble des nations européennes, tout en contribuant à isoler l'Angleterre. Le discours français auprès des cours neutres du Nord repose sur la dénonciation de la tyrannie de l'Angleterre qui, de manière unilatérale, veut imposer ses propres règles au détriment du droit naturel des neutres à poursuivre une activité pacifique dans les périodes de conflit. Gerard de Rayneval, premier commis aux Affaires étrangères, dénonce l'attitude de la cour de Londres qui « prétend avoir le droit de restreindre selon son bon plaisir, la liberté de la mer, d'interpréter ou d'anéantir, selon qui lui convient, les usages et les traités relatifs à cette même liberté, confond les marchandises innocentes avec celles qui sont de contrebande militaire [et] impose aux autres nations, des obligations qui n'ont d'autres principes que son caprice »⁸⁶. Le collaborateur de Vergennes stigmatise d'abord les violations des propres engagements pris par les Anglais en se fondant sur les dispositions du traité d'Utrecht. Mais contrairement à ce qu'avancent les Français, elles ne sont pas une référence indiscutable. Les Anglais considèrent qu'elles n'ont été accordées qu'à la France et que, d'une manière plus générale, elles sont caduques puisque le traité de commerce n'a jamais été ratifié. Ensuite, Rayneval fustige plus largement l'attitude anglaise de mépris des usages communément admis par le droit conventionnel, qui forme un « système public des nations » par « le résultat des ressemblances qui se trouvent entre le plus grand nombre des conventions particulières »⁸⁷. Cependant, il faut remarquer que ce principe n'est pas celui de la Ligue des Neutres. Elle ne porte pas l'universalité du droit des non-belligérants au commerce des fournitures navales, puisque l'association est formée par une juxtaposition d'accords bilatéraux qui constitue un espace juridique « à géométrie variable ». Les droits des contractants sont définis par les traités de chacun d'eux avec les belligérants, et non par des principes que tous partageraient. Ainsi, les Russes peuvent transporter des matériaux de marine, alors que les Danois y ont renoncé et que les Suédois ont comme seule référence les formules ambiguës du traité de 1661.

⁸⁶ Joseph Mathias Gérard de Rayneval, *Observations sur le mémoire justificatif de la cour de Londres*, Paris, Imprimerie royale, 1780, p. 37.

⁸⁷ « Mémoire sur la navigation des neutres », 27 novembre 1778, Arch. nat. Marine, B7/515, f° 38-39. On trouve une opinion similaire chez le juriste prussien Eobald Toze pour lequel c'est le « consentement des nations » qui fonde la prohibition de certains commerces et non la nature de la marchandise en elle-même », *Essai sur un code maritime général Européen, pour la conservation de la liberté de la navigation et du commerce des nations neutres en temps de guerre*, Leipzig, Schwickert, 1782, p. 48-49.

La guerre d'Indépendance américaine est un moment paroxystique de tensions et de divergences autour du commerce des fournitures navales par les neutres. Les enjeux sont de plus en plus importants depuis la guerre de Succession d'Autriche, alors que les dispositions juridiques régissant ce commerce se trouvent dans des traités anciens, qui ont parfois plus d'un siècle. Leurs imprécisions, leurs incohérences et la réflexion des publicistes ouvrent la voie aux interprétations contradictoires de ce qu'est la contrebande de guerre. Comme il n'y a pas de processus d'uniformisation et ni de liste universellement acceptée, c'est le rapport de force qui tranche les contentieux et contraint à trouver des accommodements. Si la France et l'Angleterre ont des positions fort différentes sur la contrebande de guerre, celles des neutres ne présentent pas de cohérence d'ensemble. Chacun d'eux adopte une stratégie qui reflète la composition de son commerce extérieur, dans l'espoir de profiter au mieux des besoins des belligérants. Derrière la puissance des armes et les pressions diplomatiques, le transport des matériaux de marine se révèle être une question d'une redoutable complexité. Définir ce qui est, ou pas, de la contrebande revient à s'interroger sur délimitation du champ de la guerre. Matières premières des conflits maritimes, ces matériaux sont au cœur d'enjeux commerciaux et militaires, mais aussi juridiques et diplomatiques, qui sont de première importance dans une guerre intercontinentale. C'est pourquoi l'étude de l'affrontement autour de l'indépendance américaine ne saurait se résumer au seul face à face entre les belligérants. Les États qui sont en dehors du conflit, les neutres du Nord en l'occurrence, y jouent un rôle primordial car leurs productions et leurs capacités à ravitailler les pays en guerre constituent, en amont, un paramètre fondamental de la projection de la puissance sur mer.

LOGISTIQUE DES RÉSEAUX D'APPROVISIONNEMENT
DES MARINES DE GUERRE FRANÇAISE ET ANGLAISE
À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

David Plouviez

À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, toutes les marines d'Europe, à fortiori anglaise et française, disposent de réseaux d'approvisionnement très largement étendus, non seulement à l'intérieur de leur propre pays mais également à toute l'Europe voire au monde¹ ; les communications consacrées à la Baltique en ont donné un aperçu précis². Tous les arrière-pays pourvoyeurs de matières premières navales sont sollicités à l'extrême pour ce dernier conflit de l'Ancien Régime. Or, chaque État a mis en place une logistique d'approvisionnement qui est intimement liée à la configuration de son territoire, à la distribution spatiale de ses arsenaux et bases de construction, à ses marges de manœuvre économique et financière ainsi qu'à la possibilité de s'appuyer sur des partenaires économiques habiles et entreprenants. De cette logistique dépend grandement le succès des marines de guerre quel que soit le pays concerné : il est évident qu'un apport régulier de matières premières de qualité et bien stockées conditionne le lancement de vaisseaux et de frégates sur les théâtres d'opérations militaires. Mais, à la différence des conflits précédents, la guerre d'Indépendance américaine ne vient en aucun cas surprendre les marines européennes qui se sont largement préparées au déclenchement des hostilités. C'est peu de dire que la guerre de Sept Ans a provoqué, en tout cas du côté français, son

1 Ici, c'est la marine anglaise qui disposait d'un réseau d'approvisionnement très largement étendu et qui correspondait à peu de chose près à l'extension de son propre empire colonial ; cf. N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean, a Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin, Allen Lane, 2004 ; James Dodds, James Moore, *Building the wooden Fighting Ships*, London, Chatham Publishing, 2005. Pour la France, et dans une perspective comparative, nous renvoyons à notre thèse : David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, thèse de doctorat soutenue en 2009 à l'université de Nantes sous la direction de Martine Acerra, publication prévue aux Indes Savantes courant 2013.

2 Voir les communications de Pierrick Pourchasse et Éric Schnakenbourg dans le présent volume.

lot de réajustements, et c'est une marine de guerre réorganisée qui aborde ce nouvel engagement³.

Dès lors, et si la guerre sur mer se gagnait d'abord à terre ? Construire une marine nécessite de structurer des réseaux d'approvisionnement efficaces pour répondre en toutes circonstances aux sollicitations de l'État commanditaire. La connexion des zones de préemption et de production du matériel militaire aux arsenaux chargés de le mettre en œuvre, oblige toute puissance navale à adopter la logistique la plus à même de répondre à ses objectifs guerriers. De l'organisation rationnelle de l'approvisionnement dépend le devenir de toute marine. Or, comme le souligne depuis plusieurs années Christian Buchet, et notamment lors d'un précédent colloque consacré à la guerre d'Indépendance américaine : « les questions relatives à la logistique, qu'elles portent sur les vivres ou sur le matériel de guerre, n'ont pas toujours reçu l'attention qu'elles méritent au plan historiographique »⁴. Ainsi, dans cette communication, nous aimerions dresser à grands traits les éléments constitutifs de la logistique des réseaux d'approvisionnement français en gardant comme toile de fond l'exemple anglais, si différent dans son organisation et qui a montré, progressivement à l'occasion de tous les conflits maritimes d'Ancien Régime, sa validité et sa capacité à armer une flotte en toute circonstance.

208

DES CONFIGURATIONS TERRITORIALES DIFFÉRENTES

Dans un premier temps, il faut insister sur la distribution géographique des arsenaux pour appréhender les difficultés ou les succès des approvisionnements respectifs des deux flottes ainsi que sur la notion de distance-temps si déterminante lorsque l'on aborde les sociétés pré-industrielles. De l'éloignement du centre décisionnaire dépend la réactivité des ports dans leurs procédures d'achat ou de réception du matériel. Et dans ce domaine, les différences sont fondamentales entre l'Angleterre et la

3 Concernant la guerre de Sept Ans et son impact sur le « système naval » français : James Pritchard, *Louis XV's navy, 1748-1762. A study of organization and administration*, Kingston/ Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987. Cette vision souvent trop négative doit être atténuée par l'approche plus équilibrée de Jonathan Dull, *La Guerre de Sept Ans : histoire navale, politique et diplomatique*, Bécherel, Les Perséides, 2009 (pour la traduction française, première édition : 2005) ; *The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815*, Nebraska, University of Nebraska Press, 2009, p. 63-90.

4 Christian Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 89. Par ailleurs, nous renvoyons aux pages consacrées à cette question concernant l'espace caraïbe : Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1763)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991, p. 821-1001.

France. Dans le cas anglais, la plupart des grands arsenaux sont à portée de Londres qui peut communiquer avec eux dans un temps relativement court. Ainsi, une journée suffit pour envoyer un message aux établissements de la Tamise ou de la Medway tels que Deptford, Sheerness ou Chatham⁵. Dans le cas de Portsmouth ce sont deux jours de trajet, un peu plus pour Plymouth. Les principaux arsenaux anglais ont donc la possibilité d'échanger très rapidement des informations. Face à cet immense avantage, la France souffre d'un handicap majeur. Un aperçu des échanges de courriers entre Versailles et les ports montre des temps sans commune mesure avec ceux constatés pour l'Angleterre. Une semaine, ou plus, est nécessaire pour communiquer un ordre à Brest et c'est presque dix jours pour Toulon⁶. En cette fin de XVIII^e siècle, les temps de communication sont encore très importants, imposant une inertie bien trop longue à des espaces militaires où la forte réactivité devait être la règle⁷. Nombreux ont été les historiens à mettre en relief cette difficulté mais Jean Meyer a évoqué ce problème avec une grande justesse : « [...] les dimensions et la constitution physique et humaine d'un Etat deviennent élément majeur du bon fonctionnement, comme du dysfonctionnement général, d'un système. Dans une Europe morcelée par nature, où les obstacles naturels et les saisons, éventuellement renforcés par l'homme, constituent un défi permanent, la trop grande taille d'un Etat est facteur d'impuissance. Car, d'une capitale à un lieu situé à plus de 1 000 km, l'envoi des ordres et l'accusé de réception demandent un temps de latence saisonnier extensible, qui donne aux exécutants une large marge d'interprétation ou d'attitude d'inertie »⁸. Or, on souligne peu souvent cet aspect dans la gestion du matériel de guerre alors qu'il est bien au cœur de la problématique de l'armement militaire.

5 Philip Bandury, *Shipbuilders of the Thames and Medway*, Newton Abbot, David & Charles, 1971 ; Martine Acerra, « L'arsenal, pivot de la puissance maritime ? », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 435.

6 Ces temps de communication ont été établis après l'analyse des correspondances « actives » et « passives » émises entre les différents arsenaux et lieux d'approvisionnement avec Versailles à partir d'un échantillon de lettres relevées dans les séries B/2 et B/3 des archives nationales et au sein des archives portuaires de Brest, Rochefort et Toulon.

7 Jean Meyer a eu l'occasion de souligner avec une grande acuité ce problème « français » : Jean Meyer, « États, routes, guerre et espace », dans Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^e au XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 167-198.

8 *Ibid.*, p. 176-177.

Temps de communication du courrier du roi
entre les arsenaux et les intendances au XVIII^e siècle⁹

Ports/Arsenaux, Intendances	Ministère de la marine	Temps moyen (jours)	Temps minimum (jours)	Temps maximum (jours)
Brest	Versailles / Paris	9	7	13
Rochefort	<i>Id.</i>	10	6	18
Lorient	<i>Id.</i>	6	5	8
Nantes	<i>Id.</i>	7	5	9
Le Havre	<i>Id.</i>	6,5	4	9
Luneville	<i>Id.</i>	10	7	12
Besancon	<i>Id.</i>	11	10	15
Lyon	<i>Id.</i>	10	5	15
Grenoble	<i>Id.</i>	13	12	21
Toulon	<i>Id.</i>	11	7	22
Clermont	<i>Id.</i>	7	6	13

210

Par ailleurs, en France, à la veille du déclenchement de la guerre d'Indépendance américaine, s'ajoute à ces temps de communication une extension inédite des arrière-pays d'approvisionnement et l'éparpillement géographique des lieux de production. Les pourparlers entre les arsenaux, Versailles et les entrepreneurs chargés de livrer le matériel peuvent prendre des semaines voire plusieurs mois. L'approvisionnement en artillerie constitue de ce point de vue un exemple saisissant de la lenteur des communications doublée d'une incohérence administrative. Lors de la mise en place de l'usine d'Indret à partir de 1777 et à l'occasion de la rénovation des fonderies de Ruelle et Forge-neuve en Angoumois dès 1774 – ces trois sites constituant les principaux lieux de fonte des canons de marine pour la guerre d'Indépendance –, le ministre Sartine ne cache pas sa lassitude voire même son exaspération devant la lenteur de l'exécution de ses ordres. Mais il faut souligner qu'en dehors de l'éloignement, à la fois de Versailles mais également des arsenaux eux mêmes, ces fonderies ne jouissent pas d'une direction autonome. En effet, ce sont les intendants portuaires et les commissaires qui gèrent ces établissements. Si, à Indret, un commissaire ordonnateur de la marine est présent sur place, que dire des fonderies de l'Angoumois où c'est encore l'intendant de Rochefort qui garde la haute main sur la gestion de ces espaces relativement éloignés même si un inspecteur de l'artillerie demeure en permanence à Ruelle ? Lenteur des communications et éclatement de la production du matériel naval doivent donc être pris en compte pour évaluer la logistique d'approvisionnement d'une flotte.

9 David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, op. cit., p. 137.

Ces éléments ont contribué à faire des arsenaux français des lieux centraux de la logistique d'approvisionnement, parfois en déconnexion avec Versailles qui était pourtant censé piloter l'arrivée de matériel. Certes le ministère de la marine établissait chaque année un « état de distribution » dans lequel figuraient tous les achats à effectuer l'année suivante. Mais en réalité, il s'agissait d'une documentation comptable établie à partir des informations consignées par l'intendant et le plus souvent validées sans modifications majeures par Versailles qui raisonnait d'abord en termes d'unités à la mer. Ce tropisme n'existe pas dans le cadre anglais où c'est bien à partir du Navy Board que se fait la gestion et l'achat du matériel.

Sans schématiser à outrance, et concernant uniquement l'approvisionnement en matériel de guerre, la France et l'Angleterre offrent deux modèles différents de gestion logistique. L'Angleterre présente une organisation assez centralisée à Londres, où la plupart des tâches d'approvisionnement sont décidées au sein du Navy Board¹⁰. C'est cet organisme qui coordonne, sous les ordres de l'Ordnance Board, les commandes de matériel pour l'ensemble des arsenaux de la Royal Navy et qui recrute les entrepreneurs chargés de l'approvisionnement¹¹. Mais là encore, force est de constater l'avance anglaise dans ses appels à marché de fournitures. Lors des campagnes d'achat, la marine anglaise disposait d'un réseau de diffusion de l'information très performant : lors de l'annonce d'une future adjudication – dans le cas anglais et à la différence de la France, le calendrier n'était pas fixe et la fréquence supérieure, la France opérant une seule grande adjudication annuelle –, le Navy Board procédait par le collage d'affiches mais publiait aussi ses annonces via le Royal Exchange¹² et par l'intermédiaire

- 10 « *For close on three centuries (from 1545 to 1832) the civil administration of the Navy was in the hands of the Navy Board, or, to give its members their full title, "the Principal Officers and Commissioners of the Navy". The Navy Board was responsible for the whole business of production and supply of naval requirements in peace and in war; for the building and repair of ships; for the procurement of all equipment and stores; for the maintenance of reserve stocks; and for the management of the Dockyards. The Board thus exercised authority over what by far the largest industrial and commercial organisation of the time* », dans Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832*, Hamden, Archon Books, 1966, p. ix.
- 11 Pour aborder le fonctionnement de l'administration de la marine anglaise : Daniel A. Baugh, *British naval administration in the age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965 ; John. Edward Douglas, Binney, *British public finance and administration, 1774-1792*, Oxford, Clarendon Press, 1958 ; Roger J. B. Knight, « Construction et entretien de la flotte anglaise durant les guerres anglo-françaises (1688-1815) », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1998, p. 47-61.
- 12 Le Royal Exchange a été fondé dans la City de Londres en 1565 et officiellement ouvert par Élisabeth I^{re} le 23 janvier 1571. C'est une place commerciale essentielle pour l'Angleterre, une institution qu'on ne retrouve pas en France. Ch. Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », art. cit., p. 44-47.

de plusieurs journaux, notamment la célèbre *London Gazette*¹³ qui avait une audience importante dans les milieux économiques anglais. Nul doute que cette procédure permettait de drainer de nombreux entrepreneurs tout en stimulant une concurrence utile à la sélection d'un matériel de qualité et au moindre coût.

La France ne disposait pas de relais de cette nature au XVIII^e siècle. Il s'agit au contraire d'une organisation décentralisée. L'approvisionnement des arsenaux échappe à Versailles qui transfère une grande partie de la logistique et du recrutement des fournisseurs dans les mains des intendants portuaires¹⁴. Dans le modèle français, le XVIII^e siècle fait coexister deux types de processus d'achat du matériel de guerre : l'adjudication annuelle et le marché dit de « gré à gré ». Dans un cas comme dans l'autre, le pilotage a lieu depuis l'arsenal et c'est l'intendant portuaire qui est maître dans le déroulement de ces procédures¹⁵. Mais, on le comprend bien, dans ce contexte il ne peut recruter que dans un bassin entrepreneurial plus ou moins proche mais toujours affecté à l'aire commerciale directe de l'arsenal. Les entrepreneurs chargés de fournir tous les arsenaux et ayant une compétence nationale sont peu nombreux. Seuls quelques fournisseurs généraux, tel que Dujardin de Ruzé pour les fournitures issues de la Baltique ou encore Pierre Babaud de la Chaussade pour l'approvisionnement en ancres et en pièces métalliques, font figures d'entrepreneurs capables de couvrir simultanément tous les besoins des arsenaux français. Pour ces hommes, les négociations ont lieu directement à Versailles et l'analyse de leurs réseaux de sociabilité montre presque toujours des liens avec les milieux d'affaire et de cour. En dehors de ces exemples, l'approvisionnement français, à la différence de l'Angleterre, repose sur beaucoup d'entrepreneurs locaux ou régionaux. Les autorités maritimes françaises ne se rendirent pas compte suffisamment rapidement des difficultés d'une telle procédure d'achat du matériel. L'ordonnance colbertienne de 1689 est un corset juridique qui a été

13 La *London Gazette* est l'un des plus vieux journaux anglais publié pour la première fois le 7 novembre 1665. C'est une sorte de journal officiel du pays dans lequel sont publiées de nombreuses informations qui ont un rapport avec la vie de l'État. Tout naturellement, ce fut l'un des organes de publication des adjudications de la Royal Navy.

14 Dans ce domaine aussi, l'idée de centralisme à la française est très ancrée dans l'historiographie. Or, entre le processus de centralisation et sa vérification sur le terrain il y a une marge qu'il faut prendre en compte. Dans de nombreux domaines de l'administration de l'État, de la marine comme pour d'autres secteurs, une grande partie des décisions revient à des agents locaux qui ont une grande marge de manœuvre même s'ils sont étroitement surveillés par leur secrétaire d'État de tutelle. – Voir Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerre, Administration, Exploration*, Paris, SEDES, 1997, p. 202-215.

15 Dans son article 6, l'ordonnance de la marine de 1689 fixait le rôle de l'intendant : « Ces affiches seront publiées & mises dans les Places publiques des Villes & Bourgs du voisinage des Arsenaux & autres lieux où les marchandises sont les plus abondantes, & de leur convertissement qui se fera tous les ans au commencement du mois d'Octobre, par les Intendants de la marine, en la presence du Controllleur & autres principaux Officiers du Port ».

difficilement « dépassable » par la marine du XVIII^e siècle. Toutefois, à la suite d'une décision du ministre Bourgeois de Boynes, il est prescrit que dès 1773, les intendants portuaires devront faire placarder dans tout le royaume, avec l'aide des intendants de provinces, les besoins et les dates des futures adjudications de la marine. Par ce moyen, l'État montrait qu'il avait pris conscience, avant un conflit dont l'ampleur était soupçonnée, de la nécessité de « nationaliser » les besoins de la flotte.

La différence entre les deux marines est criante en cette veille de guerre d'Indépendance américaine : à l'heure où la France se contente de placarder ses besoins par la voie d'affiches : quand bien même s'agit-il d'un affichage national, l'Angleterre dispose de canaux d'informations économiques puissants qui permettent de toucher une population négociante rompue à l'approvisionnement des arsenaux comme l'a montré à plusieurs reprises Christian Buchet au sujet de l'avitaillement de la Navy¹⁶. Or, cette posture explique sans aucun doute la réussite de l'Angleterre pour construire et entretenir sa flotte. Dans les années 1770, les arsenaux français s'appuient encore sur un noyau entrepreneurial local et régional représentant les trois-quarts de ses partenaires et peu inscrit dans les réseaux du négoce. Christian Buchet a pu souligner que « la Navy profita du développement du capitalisme commercial tout autant qu'elle y contribua... »¹⁷ en s'appuyant sur des entrepreneurs disposant de réseaux commerciaux très étendus et ayant recours au système bancaire ; l'analyse des entrepreneurs de la marine de guerre française montre au contraire des hommes certes habiles mais à l'assise sociale très sensible aux aléas conjoncturels, ne reposant le plus souvent que sur leurs biens propres et ne constituant pas de réseaux de sociabilité marchande très étendus¹⁸. Penser la logistique d'approvisionnement des marines de guerre conduit inmanquablement à se poser la question des interactions entre Marine, État, économie et société. Un aspect indispensable pour comprendre le fonctionnement des différentes puissances navales et une piste de recherche très féconde¹⁹.

Mais en dehors de ces aspects, la décentralisation de l'approvisionnement de la flotte française a une autre conséquence majeure qui fait de l'intendant

16 Christian Buchet, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999.

17 *Ibid.*, p. 512.

18 Pour la typologie des fournisseurs de la marine, nous renvoyons le lecteur à notre thèse, David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, *op. cit.*, p. 205-287.

19 Ces problématiques font l'objet d'un groupement de recherche piloté par l'université de Navarre et rassemblent une vingtaine de laboratoires dans le monde. Cette collaboration a débouché, en 2004, sur la tenue d'un colloque dont les actes ont été publiés en 2006 : Huw V. Bowen, Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA-Ed. Universidad de Navarra, 2006.

portuaire un homme central, unique garant de l'achat du matériel naval et donc du devenir de la construction navale. C'est cet homme, depuis l'ordonnance de 1689, qui est chargé de mettre en œuvre l'approvisionnement de la flotte française. C'est une compétence lourde et non partagée. Cette place centrale, l'intendant de marine la conserve jusqu'en 1776, date à laquelle Sartine met en œuvre une ordonnance l'obligeant à diluer ses responsabilités au sein d'un conseil qui siège directement à l'arsenal²⁰. Ce conseil, devant se réunir tous les quinze jours, est composé à parité par des officiers d'épée et des techniciens du port. Si, en théorie, l'intendant avait la charge de la gestion des deniers et de l'achat du matériel, dans la réalité les marchés d'approvisionnement devaient être discutés au sein de ce conseil. Les conséquences de cette ordonnance ont été dramatiques pour l'achat du matériel naval. L'intendant de Toulon Malouet est certainement, de ce point de vue, le plus en verve, ou le plus téméraire, pour dénoncer l'application d'une telle ordonnance. Son combat est permanent contre le chevalier de Fabry et les ingénieurs constructeurs de l'arsenal levantin. L'intendant n'a plus la possibilité de conclure des contrats avec les fournisseurs qui lui semblent les plus à même de répondre aux besoins du port ; des zones traditionnelles d'approvisionnement sont rejetées par les ingénieurs constructeurs qui prennent en quelque sorte le pouvoir dans l'enceinte de l'arsenal. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, les besoins du port de Toulon ne sont pas toujours couverts dans les temps et les chicaneries entre tous ces officiers deviennent la règle. À propos des bois de construction, et au lendemain de la guerre, Malouet fait part de son exaspération au ministre ; lors de la conclusion d'un marché pour des pièces courbes en 1785, l'intendant est contraint de l'annuler à la suite de la pression des ingénieurs constructeurs du port qui préfèrent des bois d'origine provençale. Malouet s'émeut d'une telle décision et la conteste auprès de Castries :

Il n'est pas douteux que les Bois Courbans de Provence ne réunissent toutes les qualités désirables pour la construction ; mais les Anglois qui en sont privés, les hollandois et toutes les puissances du Nord ont des vaisseaux qui durent autant et plus que les nôtres ; Ils les construisent avec des Bois coupés dans un sol humide et froid tandis que nous proscrivons ceux de Lorraine et d'Alsace, étendons graduellement la proscription même dans plusieurs de nos provinces meridionales telles que le Lyonnais, Forest, Dauphiné, Languedoc et nous réduisons enfin à la seule Provence, qui n'a bientôt plus de ressources à nous offrir. Vous connoissez, Monseigneur, les entraves de toute espece qu'éprouvent ici les fournisseurs. Si l'on parvient à les atténuer, Si nous obtenons un

²⁰ David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, op. cit., p. 196-204.

approvisionnement suffisant pour cinq ou six Vaisseaux, il faudroit un siècle de repos et des plantations des semis de glands au lieu des défrichements autorisés pour régénérer et multiplier les Bois en Provence. Quelle est donc notre perspective et quels moyens de construction aurat-on dans dix ans à Toulon si l'avis de M. Coulomb devient un précepte d'Administration ? [...] ²¹.

Cet extrait dit tout des difficultés de l'intendant à se faire entendre. Assurément, ces débats ont considérablement retardé l'arrivée de matières premières dans les arsenaux pour lancer de nouvelles unités mais surtout pour entretenir et refondre celles qui existaient déjà. À l'occasion de la communication de Patrick Villiers, nous avons vu à quel point ces travaux pouvaient être parfois très lourds ²².

HINTERLAND NATIONAUX CONTRE DÉPLOIEMENT ÉTRANGER

Mais quand on aborde l'approvisionnement d'une flotte, il est nécessaire de se pencher sur le choix des hinterlands contributeurs en matériel. Et là encore il y a une différence très nette avec l'Angleterre : d'un point de vue global, la France a fait le choix d'une exploitation intensive de ses arrière-pays nationaux au détriment de la mise en place d'une stratégie commerciale visant à exploiter les ressources d'autres pays européens ou celles de ses colonies. Si l'on met de côté les *naval stores* issus de la Baltique et de l'Italie, les unités françaises ont été conçues avec du matériel issu en majorité du territoire national.

L'effort de construction propre à la guerre d'Indépendance américaine porte cette situation à son paroxysme. Les espaces forestiers sont exploités jusqu'à la limite de leur épuisement. Vaisseaux et frégates lancés à partir de 1774 bénéficient de bois de nouvelles régions, et les dernières à avoir échappé à une ponction avant cette date, avec le Berry et le Bourbonnais par exemple. Les forêts de résineux sont intensivement exploitées, remettant en cause l'idée d'une dépendance totale vis-à-vis de la Baltique dans ce domaine. Les forêts pyrénéennes, dans lesquelles les coupes ont repris à partir de 1765, sont pourvoyeuses de mâture pour ce conflit. La France continuait à avoir recours au marché de Riga, notamment pour les plus grands arbres introuvables en France, mais la technique des mâts d'assemblage, bien maîtrisée à l'occasion de cette guerre, permet d'acheter des bois français ²³. Le maître mâteur Barbé, en 1776, plaide pour une utilisation de cette ressource dans les arsenaux, ce que de nombreuses pièces comptables retrouvées dans les archives portuaires viennent confirmer :

²¹ CHAN Mar. B/3/774 f° 58 (27 février 1785).

²² Voir la communication de Patrick Villiers dans le présent volume.

²³ Sylviane Llinarès, *Marine, Propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 114-120.

Quoiqu'il en soit, si on prévoyait qu'il ne fût pas possible de se procurer l'année prochaine des mâts du Nord d'un meilleur usage que le sont ceux que nous recevrons cette année, je penseroit qu'il conviendrait d'avoir recours dès à present à ceux des Pirennées en choisissant les meilleurs et les plus gros possibles. On en feroit des grands mâts, des mâts de Mizaine et d'artimons d'assemblage. Quant aux mâts de Beaupré, qui, par leur situation fatiguent beaucoup plus qu'aucun autre et les vergues d'assemblage, l'on ne peut guères se dispenser de les faire en bois du Nord relativement à la sureté de la navigation, ainsi que toutes les mâtures d'une seule pièce²⁴.

216

Il s'agissait d'une réserve de matière première incontournable dès lors que, à l'image de tous les conflits précédents, le trafic des Français en Baltique fut largement empêché par l'Angleterre, occasionnant risque et élévation astronomique des coûts du transport. Ainsi, le prix d'une cargaison d'une centaine de mâts dimensionnés entre 15 et 25 palmes revenait à 100 000 livres en 1775, mais il faut déboursier près de 281 000 livres en 1781, soit près de 181 % d'augmentation !²⁵ Pour toutes les matières premières, la guerre d'Indépendance est l'occasion d'une exploitation nationale, parfois à outrance. Ne se limitant plus aux zones d'approvisionnement traditionnelles fréquentées en temps de paix, la marine française exerce une pression à la hauteur de l'ampleur d'un conflit exceptionnel sur tous les marchés du royaume. Le cas du chanvre est à cet égard exemplaire. De nombreux personnels de la marine et les intendants sont sollicités pour sillonner les marchés provinciaux afin d'acheter tous les chanvres disponibles comme en témoigne le subdélégué d'Angers en 1781 :

Le quintal pesant de chanvre vaut ordinairement en temps de paix, environ 30 livres, un peu plus, ou un peu moins, suivant l'abondance ou la rareté de la récolte ; en temps de guerre par mer comme a présent, il vaut 40 livres le quintal et même un peu plus, lorsqu'on choisit le plus beau [...]. La Marine marchande n'en tire pas beaucoup a présent, et il en est toujours de même lorsqu'on est en guerre par mer, parce qu'alors le commerce maritime languit, ou du moins de fleurit pas ; les négociants équipent, et envoient beaucoup moins de vaisseaux, dans la crainte qu'ils ne soient pris, et ne pouvant les faire partir que sous escorte ; mais c'est la Marine Royale, qui en temps de guerre tire beaucoup de chanvre pour ses fournitures, soit en voiles, soit en cordages [...] depuis trois a quatre ans que la Marine Royale consomme beaucoup de chanvre, et qu'ils ont augmenté de valeur d'environ un quart et plus, seme-t-on et recolte-t-on beaucoup plus de

24 CHAN Mar. B/3/627 f° 299-231 r° v° (2 septembre 1776).

25 Paul-Walden Bamford, *Forests and French Sea Power, 1660-1789*, Toronto, University of Toronto Press. 1956, p. 154.

chanvres dans ce pays-cy ; en temps de paix, la diminution de son prix fait aussy diminuer cette culture, qui exige plus d'engrais qui sont chers, et qui éprouve des inconvénients dans ses récoltes par la sécheresse ordinaire des étés²⁶.

Albion a été le premier à démontrer que l'Angleterre n'avait pas fait le choix d'une exploitation intensive de son arrière-pays national²⁷ ; dès que les difficultés de pénétration et d'acheminement de la matière première dans une zone étaient patentées, celle-ci était immédiatement abandonnée. Ainsi, très tôt, l'habitude anglaise a été de mettre en place une complémentarité entre ses espaces coloniaux – l'Amérique du Nord particulièrement – et d'autres espaces pourvoyeurs dans lesquels les intérêts britanniques étaient très représentés tout en pratiquant une politique commerciale agressive à l'égard de ses concurrents directs. En France, l'exploitation du territoire national a été réalisée coûte que coûte. Or, il est légitime de se poser la question du montant d'une telle logistique. Il est fort probable que par bien des aspects, le rapport qualité-prix des matières premières destinées aux arsenaux anglais a été supérieur à celui des arsenaux français. Si l'on reprend l'exemple de la mâturation pyrénéenne le constat est sans appel. Les contemporains les plus avisés avaient remarqué que les sommes investies dans les Pyrénées étaient, à la fin des années 1760, devenues supérieures à celles dépensées pour se procurer des mâts du Nord. Ainsi, d'après un rapport rédigé par des fonctionnaires de Versailles, l'Etat dépensa 1 666 700 livres dans les Pyrénées entre 1766 et 1768 alors que 914 944 livres auraient suffi en Baltique pour se munir d'arbres de taille équivalente mais d'une qualité nettement supérieure²⁸.

UNE DÉCONCENTRATION DE LA CONSTRUCTION VERS DES BASES SECONDAIRES

À côté de ces choix, la marine de guerre française a opéré lentement le redéploiement de ses réserves de matériel. C'est un truisme que de le dire, mais le stockage final du matériel de construction a généralement lieu sur les chantiers eux-mêmes. Dans une configuration où Brest, Rochefort et Toulon concentraient plus de 80 % des lancements d'unités de guerre entre la fin de la guerre de Succession d'Autriche et la fin de la guerre de Sept Ans, tous modèles confondus, l'essentiel des flux de bois, chanvre, fer et artillerie était orienté vers ces bases avec toutes les difficultés que cela impliquait : coûts élevés des

26 Archives dép. Indre-et-Loire, C 82 (23 novembre 1781), lettre de La Marsaulaye, subdélégué d'Angers.

27 Robert Greenhalgh Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge, Harvard University Press, 1926.

28 CHAN Mar. B/1/72 f° 171-172 (1768) ; B/1/74 f° 162-164, 168, 172, 187-194 (1769) ; B/1/77 f° 24 (1771).

transports, prise de risque d'un échouement, nécessité de posséder, d'entretenir ou de louer des unités de transport adaptées et en nombre, sans compter les blocus lors des conflits... Pour ce dernier aspect, la guerre de Sept Ans avait montré toute l'absurdité de la logistique d'approvisionnement telle qu'elle avait été dessinée auparavant. Des quantités impressionnantes de matériel s'étaient entassées au sortir des principaux bassins fluviaux, tête de pont des réseaux d'approvisionnement du royaume. Ce constat est certainement à nuancer dans le cadre de l'arsenal de Toulon où l'acheminement du matériel put s'effectuer sans trop de difficultés, les périodes d'interruption ayant été peu fréquentes²⁹. En 1756 et 1757, le trafic est entravé du fait de l'escadre de l'amiral Hawke : en juillet 1756, il est même interrompu et ne peut reprendre que quelques mois plus tard avant d'être à nouveau stoppé en juillet et août 1757, période où des navires remontant des bois napolitains sont obligés de se réfugier à Antibes et à Gênes³⁰. En revanche, la situation est catastrophique du côté de l'Atlantique et de la Manche, et particulièrement pour Brest. Des dizaines de courriers émanent des ports de Bayonne, Indret-Nantes et Le Havre : commissaires et intendants ont des propos communs : face à l'impossibilité d'acheminer le matériel de ces bases secondaires vers les arsenaux, le matériel pourrit littéralement sur les quais. À Indret, la situation est véritablement ubuesque : plus d'un million de pieds cubes de bois se décomposaient depuis les années 1759-1760. Selon une expression de Gérard Le Bouëdec, « la route du bois est coupée »³¹. Brest ne reçoit plus de matières premières dans ses magasins pour assurer l'entretien, les réparations ou le lancement d'unités nouvelles :

[...] le vaisseau le Diadème de 74 canons qui vient d'arriver d'une campagne à Saint-Domingue, avait été nommé faire partie de l'armement de Brest. Il s'y est trouvé quelques réparations à y faire qui dans le service ordinaire de la Marine n'eussent point interrompu son armement, mais le défaut de bois propres à ces réparations a obligé d'abandonner ce vaisseau et de luy substituer un autre de moindre force qui est le Prothée de 64 canons [...]. Soit pour le *Royal Louis*,

29 La présence anglaise était moins importante en Méditerranée mais suffisante pour gêner une partie de l'activité d'approvisionnement de Toulon en temps de guerre. En 1746, un capitaine d'Agde propose de faire passer des bois d'Italie à Toulon en évitant les escadres anglaises : « Il s'est présenté un troisième Patron nommé Fulcan Nicolas d'Agde, qui s'est offert pour aller à Civitavecchia charger de Bois de construction de la fourniture du Sieur Pietro de Marco sur le même pied et conditions du Marché passé aux deux autres et à ses risques, péril et fortune, ce Patron compte de passer par les bouches de Boniface et de faire la même route à son retour, moyennant quoy il espere déviter les escadres angloises », CHAN Mar. B/3/448 f° 261 (4 octobre 1746).

30 CHAN Mar. D/3/1 f° 101-102 ; P. W. Bamford, *Forests and French Sea Power, 1660-1789*, *op. cit.*, p. 64.

31 Gérard Le Bouëdec, « La compagnie des Indes et le cabotage atlantique au XVIII^e siècle », *Bulletin de la SHMC*, Paris, 1997, 1-2, p. 165.

vaisseau de 116 canons, soit pour les vaisseaux le *Duc de Bourgogne* de 80 canons et le *Sceptre* de 74 canons qui sont en refonte depuis deux ans et qu'on ne peut achever faute de bois d'assortiment qui manquent à Brest [...]³².

Or s'il faut insister sur les désastres logistiques de la guerre de Sept Ans, c'est pour mieux mettre en relief les innovations mises en œuvre lors de la guerre d'Indépendance américaine. Forte des leçons prises pendant le conflit précédent, la France entreprend de remettre à plat la distribution géographique de ces flux de matières premières. Désormais, chaque arsenal se dote d'une ou plusieurs bases secondaires. Ce phénomène, mis en lumière par de nombreuses études³³, s'accompagne d'une adaptation de la logistique d'approvisionnement. Ainsi, une partie du matériel est conservée dans ces ports et mise à profit pour construire des unités, le plus souvent des frégates et d'autres bâtiments de moindre importance. La mise en œuvre est le plus souvent mixte, revenant à des entrepreneurs privés ou l'État selon le lieu. À Nantes par exemple, les constructions s'effectuent majoritairement par des entrepreneurs privés, une posture différente à Bordeaux où il existe des chantiers et des cales d'État³⁴ tout comme à Bayonne. D'ailleurs, cette innovation n'est pas du seul ressort de la marine. En effet, de nombreux fournisseurs de matériel militaire sont demandeurs d'une transformation de leur statut de marchands de bois qui, tout en conservant leur première activité, complètent celle-ci en se lançant dans la construction d'unités secondaires ou de frégates. À Nantes, on rencontre Arnoux qui œuvre dans le port pour le compte de la marine, après avoir assumé ce rôle pour la Compagnie des Indes³⁵ ; à Bayonne, un dénommé Cazenove parvient à remporter des marchés de construction à partir de 1775. Mais les autorités maritimes sont loin d'être faciles à convaincre ; le débat a moins lieu sur les capacités des entrepreneurs que sur l'opportunité de décentraliser une partie de la construction. La montée en puissance de ce dispositif intervient toutefois peu avant le début de la guerre d'Indépendance américaine et tend à se rapprocher de l'organisation anglaise, qui déléguaient une grande partie de l'activité de construction à des chantiers privés. Fin xvii^e siècle, ceux-ci concentraient à eux seuls 44 % des lancements, une proportion qui s'élève à

32 BnF, naf 9410, f^o 252 r^o v^o.

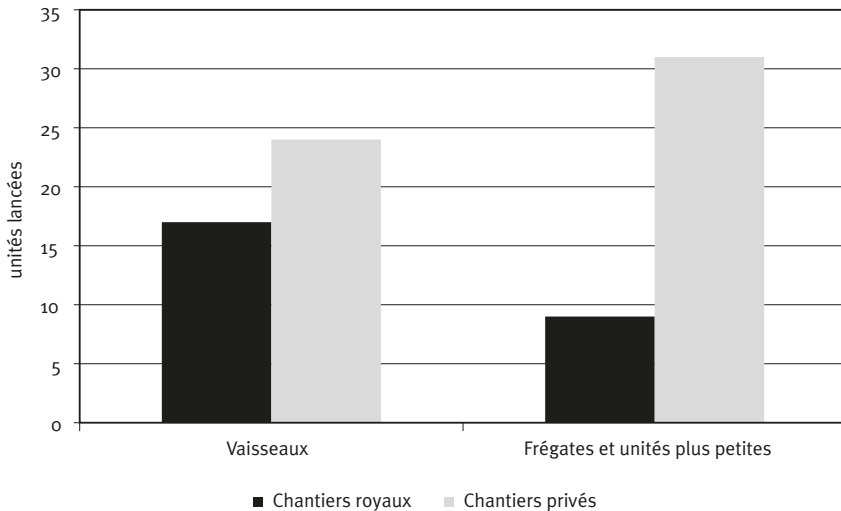
33 Martine Acerra, André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 23-31.

34 Jean-François Claverie, « Les chantiers du roi à Bordeaux au xviii^e siècle », dans Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la marine de guerre, xvii^e-xix^e siècles*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2002, p. 53-78.

35 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce de bois à la construction navale et à l'armement », dans Philippe Haudrère (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, Colloque V^e journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, p. 133-148.

55 % au début de la Révolution française. Brian Lavery³⁶, Bernard Pool³⁷ ou encore Daniel Baugh³⁸ ont bien montré l'éclatement des flux de marchandises dirigés vers une multitude de ports anglais. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, on peut affirmer qu'il y a une parité entre la construction au sein des Royal Dockyards et celle déléguée à des chantiers privés.

Répartition de la construction navale militaire anglaise dans les chantiers de la Tamise et de la Medway pendant la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783)³⁹



220

R. J. B. Knight a dressé la liste de plus de soixante chantiers construisant des unités pour la Navy, même si la plupart des grands vaisseaux restaient l'apanage des arsenaux d'État. En France, le constat est beaucoup plus mitigé même si on peut affirmer que le mouvement vers un desserrement de la primauté des arsenaux s'est engagé. Les contrats d'approvisionnement vers les bases secondaires se multiplient à l'approche de la guerre d'Indépendance américaine. Dans cet esprit, le fournisseur général Dujardin de Ruzé se charge de fournir du bois de construction, du chanvre et des munitions du nord vers Indret et Nantes pendant toute la guerre d'Indépendance américaine. Pour de nombreuses têtes de pont des

³⁶ Brian Lavery, *The ship of the Line*, t. I, London, Conway University Press, 1983.

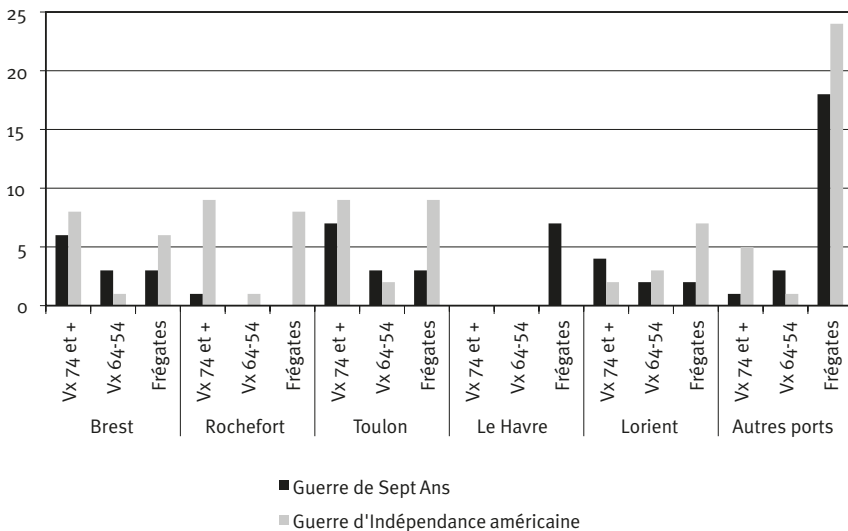
³⁷ Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832*, London, Longmans, 1966.

³⁸ Daniel A. Baugh, *Naval administration, 1715-1759*, Greenwich, Navy Record Society, 1977.

³⁹ Ces données ne tiennent pas compte des constructions qui eurent lieu dans les autres arsenaux royaux (Plymouth et Portsmouth) ainsi que les autres chantiers privés anglais. Il s'agit des constructions réalisées dans les Royal Dockyards de Deptford, Woolwich, Chatham et Sheerness ; les constructions privées furent réalisées dans quinze chantiers : Barnard, John & Robert Batson, Blackwall shipyard, Dudman, Randall & Brent, Wells, Adam & Co, William Cleveley, Graves & Purnell, John Greaves, J. Heniker, Mestaers, Menetone & Son, Muddle. Voir Philip Banbury, *Shipbuilders of the Thames and Medway*, Newton Abbot, David & Charles, 1971.

hinterlands pourvoyeurs en matières premières, il devenait facile de dépasser leur rôle d'entrepôt pour celui de chantier de construction, dans la mesure où tous les éléments naturels étaient rassemblés. Selon l'heureuse expression de Martine Acerra, « du réseau d'approvisionnement et de la capacité de réserve de certains lieux dépend aussi l'évolution du tissu naval français »⁴⁰. Toutefois, la France a des difficultés à franchir réellement le cap d'une complémentarité totale entre les arsenaux et les bases secondaires. Les fournisseurs de bois de construction Cazenove et Arnoux lancent des unités de transport et des frégates pendant le conflit ; à Saint-Malo pas moins du tiers des frégates françaises de la guerre d'Indépendance sont construites⁴¹. Mais l'activité de cette dernière ville cache en réalité un mouvement beaucoup moins impressionnant d'un point de vue global. La France est encore loin de la déconcentration dont a été capable l'Angleterre. Ainsi, pendant les années de la guerre d'Indépendance américaine, 65 % des lancements ont eu lieu dans les arsenaux d'État ; toutefois, si l'on distingue le type d'unité on assiste à un basculement notable puisque si 82% des vaisseaux, tous tonnages confondus, sont lancés dans les arsenaux, ce n'est en revanche que 55% pour les frégates. L'État a donc eu des difficultés pour confier à des entrepreneurs privés le soin d'édifier des unités de guerre mais l'a fait néanmoins plus facilement lorsqu'il s'agissait d'unités plus petites telles que les frégates.

La construction navale militaire pendant les guerres de Sept Ans (1756-1763) et d'Indépendance américaine (1776-1783)⁴²



40 M. Acerra, A. Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, op. cit., p. 27.

41 *Ibid.*

42 Vx 74 et + : vaisseaux de 74 canons et supérieurs ; Vx 64-54 : vaisseaux de 64 et 54 canons.

Notre propos a eu pour objectif de dresser les principaux éléments qui forment la logistique de l’approvisionnement des flottes anglaise et française. Sans être exhaustif, nous avons tenté de montrer les aspects fondamentaux qui structurent les deux marines. Mais quel bilan dresser ? À l’énoncé des principales différences, on sent bien que les choix les plus pertinents et les plus rationnels étaient du côté anglais. Pourtant, la marine de guerre française, au contraire de tous les conflits précédents, n’a pas connu de rupture manifeste d’approvisionnement pendant la guerre d’Indépendance américaine. Certes on assiste à quelques tensions concernant l’arrivée de chanvre ou de mâture mais la situation est très différente de celle provoquée par la guerre de Sept Ans. Songeons que les arsenaux cessent leur activité de construction dès 1757-1758, soit près de cinq ans avant la fin du conflit et que les magasins sont totalement démunis pour assurer l’entretien de la flotte en activité. On est loin de cette situation dans le contexte de la guerre d’Indépendance américaine où les arsenaux conservent un rythme très important de construction sur l’ensemble du conflit.

Comparaison des rythmes de construction navale entre la guerre de Sept Ans (1756-1763) et d’Indépendance américaine (1776-1783)

Guerre de Sept Ans				Guerre d’Indépendance américaine			
Années	Vaisseaux	Frégates	Total	Années	Vaisseaux	Frégates	Total
1756	7	4	11	1776	3	1	4
1757	6	9	15	1777	2	8	10
1758	4	4	8	1778	7	13	20
1759	1	0	1	1779	3	9	12
1760	2	0	2	1780	5	6	11
1761	2	0	2	1781	6	2	8
1762	0	0	0	1782	8	7	15
1763	9	2	11	1783	3	1	4
Total	31	19	50	Total	37	47	84

Mais ce succès français n’est sans doute pas à mettre totalement au crédit d’une logistique d’approvisionnement qui avait certes progressé mais qui cumulait encore, on l’a vu, des handicaps profonds liés au territoire lui-même et à une nouvelle organisation administrative faillible. Or, ce qui a sauvé le système français pendant cette période, et on ne le rappellera jamais assez, ce sont deux caractéristiques fondamentales : d’une part la guerre d’Indépendance américaine a été préparée, les magasins se remplissaient de matériel depuis les années 1760 ; d’autre part le conflit a eu lieu, pour l’essentiel, loin des côtes européennes, ce qui n’a pas provoqué de rupture des trafics entre les plateformes de redistribution de matériel et les arsenaux français. Seul l’espace baltique connut des perturbations, d’autant plus grandes que la Navy y orienta ses principaux achats de matières premières à la suite de la perte de ses

Treize Colonies. Ainsi, ce sont bien ces éléments qui permirent à la logistique d'approvisionnement de la marine de guerre française de fonctionner sans trop de heurts et d'assurer bon gré mal gré sa mission de fourniture de matériel aux chantiers de construction.

QUATRIÈME PARTIE

Les arsenaux

ARSENAUX ESPAGNOLS DU XVIII^e SIÈCLE. L'IMPLICATION CARRAQUEÑA

José Quintero González

Mon intervention se concentrera sur les arsenaux espagnols de la péninsule, à savoir, Ferrol, Carthagène et La Carraca, avec une préférence pour ce dernier qui est l'objet principal de mes travaux¹. Je ne parlerai pas de la Havane car l'exposé serait trop vaste.

Revenons à La Carraca : les sources essentielles se trouvent aux Archives Générales de Simancas et de Viso del Marqués, bien que tout ce qui concerne l'arsenal du Sud souffre d'énormes carences de documentation. Bibliographiquement, importante a été la contribution de Juan Torrejón Chaves² et de José Ramón

- 1 José Quintero González, *El Arsenal de La Carraca, 1717-1736*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000 ; José Quintero González, *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*, Cádiz, Grupo Publicaciones del Sur, 2003 ; José Quintero González, *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005 ; José Quintero González, « Data de tierra para el renacimiento de la Armada », dans *Economía Marítima. Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, 1998, p. 103-110 ; José Quintero González, « La fundación del arsenal de La Carraca (1717-1736) », dans *Actas del XII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos*, Oporto, Centro Leonardo Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999, vol. V, p. 229-239 ; José Quintero González, « La Carraca: un arsenal para la Política Naval de Felipe V », dans José Luís Pereira Iglesias (dir.), *Actas del Congreso Nacional sobre Felipe V de Borbón, 1701-1746*, San Fernando/Córdoba, Fundación Municipal de Cultura-Universidad de Córdoba, 2002, p. 687-707 ; José Quintero González, « La Administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca (1717-1776) », *Revista de Historia Naval*, n° 82, Madrid, 2003, p. 51-63 ; José Quintero González, « La artillería naval. Apuntes sobre el suministro al arsenal de La Carraca », dans Enrique Cantera Montenegro, *Espacio, Tiempo y Forma*, série IV, *Historia Moderna*, t. 16, Madrid, UNED, 2003, p. 341-357 ; José Quintero González, « Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, n° 84, Madrid, 2004, p. 27-40.
- 2 Juan Torrejón Chaves, « 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, Ayuntamiento de San Fernando, Fundación Municipal de Cultura, 1993, p. 55-79 ; Juan Torrejón Chaves, « Innovación Tecnológica y metalurgia experimental: los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Arqueología Industrial, Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología: San Fernando, noviembre 1993*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, 1994, p. 57-81 ; Juan Torrejón Chaves, « San Fernando », dans Juan Torrejón Chaves, *La Actividad Naval Militar. influencia en su entorno*, Madrid, Bazán, 1991, p. 19-99.

Barros Caneda³. En ce qui concerne Carthagène, les références bibliographiques les plus significatives sont celles de José Patricio Merino Navarro⁴, ainsi que le travail de Maria Teresa Pérez-Crespo Muñoz⁵. Pour Le Ferrol, il est nécessaire de consulter Mejide Pardo⁶ et de nouveau Merino Navarro. Récemment s'est achevé le projet d'excellence, soutenu par la Junta de Andalucía, intitulé *Desarrollo de la tecnología naval en Andalucía y España. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1820* (Développement de la technologie navale en Andalousie et Espagne. Apogée et crise de la Real Armada, 1750-1820), conduit par le professeur Juan Marchena de l'université Pablo de Olavide de Séville (2008-2012) et composé, entre autres historiens, de Carlos Martínez Shaw, Allan Kuethe, Marina Alfonso Mola et moi-même, et qui a permis de reconsidérer de manière, pluridisciplinaire, la naissance, le développement et la crise de la Real Armada.

LA NAISSANCE DES ARSENAUX ET LA RÉNOVATION DE LA MARINE DE GUERRE

Au début du XVIII^e siècle la marine de guerre espagnole subissait un profond déclin. Pérez Mallaina soutient qu'alors « il existe de nombreuses *armadas*, mais très peu de bateaux ». Effectivement, on compte quatre *armadas* avec seulement vingt-six bâtiments anciens et peu efficaces. Cette situation préoccupante perdura jusqu'à l'arrivée de Philippe V sur le trône d'Espagne. Une restauration avait tout de l'utopie, puis le désastre de Vigo (1702), les effets de la guerre de Succession, les problèmes économiques et le coût de la coopération française rendirent impossible toute tentative de rénovation. La situation était si grave que, pour la première fois depuis la découverte de l'Amérique, la monarchie hispanique se vit dans l'obligation de recourir à des bateaux étrangers pour défendre les flottes des Indes. En 1706 la flotte, à la demande d'Andrés de Pez, se trouva renforcée de deux navires de guerre et de cinq bâtiments marchands français⁷. La paix d'Utrecht signifia une rude redéfinition pour la Monarchie

3 José R. Barros Caneda, « Arquitectura y urbanismo en La Carraca en el siglo XVIII », *Revista de arte sevillano*, Sevilla, 1989 ; José R. Barros Caneda, « El abastecimiento de agua al arsenal de La Carraca », *Archivo Hispalense*, n° 241, 1996, p. 219-231.

4 José Patricio Merino Navarro, *La Armada Española en el Siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 ; José Patricio Merino Navarro, « Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español », *Áreas*, n° 1, 1981, p. 40-52.

5 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992.

6 Antonio Meijide Pardo, « Contribución a la Historia de la industria naval en Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII », dans *Congreso Internacional de Historia dos descubrimentos*. Lisboa, s.n., 1961, vol. II, separata ; Antonio Meijide Pardo, *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVII*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1971.

7 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1982, p. 328-330.

hispanique qui perdit toute présence extra-péninsulaire en Europe, se trouva désormais isolée et obligée de céder d'importants privilèges commerciaux à l'Angleterre et la Hollande⁸. Seul lui restait son empire d'outre-mer.

Philippe V entreprit de réformer l'organisation, unifiant la dénomination des différents commandements de la marine et créant les Secrétariats (État, Grâce et Justice, Guerre, Marine et Indes). En 1715, la Cour connut l'ascension d'une nouvelle génération de politiques menés par Alberoni et Isabelle Farnèse⁹. Avec eux, la coopération avec la France pouvait être tenue pour conclue, moyennant une véritable fortune, quasiment 4 000 000 de pesos¹⁰.

Désormais, Alberoni fut, comme le soutient Antonio de Béthencourt, l'inspirateur de la politique révisionniste du traité d'Utrecht. Il se préoccupa de l'Italie, de la renégociation des privilèges obtenus par l'Angleterre, de la récupération par Philippe V de ses droits au trône de France et, en général, de la restitution à l'Espagne de ce qu'elle avait perdu à Utrecht. Comme toujours, pour des objectifs aussi ambitieux l'Armada était indispensable et afin de la créer on avait besoin de bureaucrates efficaces et bien traités, ce qui fut le cas de José Patiño. Nommé Intendant Général de Marine en janvier 1717, il fut investi de vastes pouvoirs et chargé de concevoir la Marine bourbonnienne.

Le projet de Patiño peut se définir comme global. Pour une part, il consiste à créer l'Académie des Gardes de la Marine de Cadix, à redéfinir le corps des officiers, à mettre en place le corps du *Ministerio* (l'administration), à donner des règlements à l'Infanterie et à l'Artillerie de Marine ainsi qu'à instituer le Commissariat pour l'Ordonnancement et la Comptabilité de la Marine¹¹. D'autre part, il conçoit des arsenaux formant bases navales complètes, dotées de chantiers navals permanents, mais aussi équipées pour entretenir et armer des bateaux. Et finalement, il se concentre sur les navires eux-mêmes, leurs types, et les techniques permettant de concrétiser tous ces objectifs.

Après des mois d'ostracisme, le 15 décembre 1719, il retrouva le pouvoir, achevant alors la fondation de la marine moderne par les ordonnances sur les salaires (1720) et sur les arsenaux (1723), par les instructions générales pour le corps du Ministère de la Marine ainsi que l'institution des trois départements de

8 En 1714, l'article 20 du Traité d'Utrecht comprend privilèges concédés aux Provinces-Unies. Son application est spécifiée dans R. C. du 23 décembre 1716 et le R. O. du 27 juillet 1729 (Cf. Marina Alfonso Mola, « La Marina mercante colonial en la legislación borbónica », Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar*, Granada, SPU, 1995, p. 173-215 (ici p. 202).

9 La princesse des Ursins, Orry, Macanaz, le père Bernard Robinet et Tinajero ont été disgraciés (Carlos Martínez Shaw et Carlos Alfonso Mola, *Felipe V*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001, p. 220-223).

10 Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, « La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718) », *Revista General de Marina*, Madrid, 1980, août, p. 146.

11 Didier Ozanam, « Los instrumentos de la política exterior », dans Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, t. XXIX, Madrid, Espasa-Calpe, Edición moderna, p. 460.

Cadix, du Ferrol et de Carthagène (1726). Cette restructuration fut la base de la marine du temps des Lumières, à tel point que l'immense majorité des projets entrepris pendant le XVIII^e siècle se sont appuyés, précisément, sur l'organisation mise en place durant ces années¹².

Concentrons-nous sur les arsenaux, Patiño a projeté les trois de la péninsule et a renforcé le chantier naval de Guarnizo (Cantabria) ainsi que celui de La Havane. Il est intéressant de se souvenir que la construction navale espagnole reposait largement sur les chantiers navals de Vizcaya et Guipúzcoa, mais les événements guerriers ayant démontré la vulnérabilité de cette zone, à partir de 1713, le gros de l'activité glissa vers le chantier naval de Guarnizo, où furent construits d'excellents bateaux. En Méditerranée, le chantier naval de San Feliu de Guíxols (Cataluña) connut pendant un temps une certaine activité, mais passées les campagnes d'Italie il a cessa d'être utilisé. Quant au Sud péninsulaire, il avait grande tradition pour les tâches d'entretien des navires avec les chantiers de la Baie de Cadix (Puente de Suazo, El Puntal, El Trocadero et les environs de La Carraca), mais ses installations demeuraient modestes.

L'arrivée de Patiño à l'Intendance Générale de la Marine a entièrement changé la pratique traditionnelle, en intégrant les chantiers navals dans des unités dont la gestion était beaucoup plus complexe : les arsenaux. Ceux-ci, de dimensions considérables, entreprirent la construction d'une nouvelle Armada, programmant, gérant et exécutant toutes les activités ayant à voir avec les bateaux. Jorge Lasso de la Vega définit l'arsenal de la Marine comme un lieu fermé, habituellement situé dans les parties les mieux protégés et défendues d'un port maritime¹³. C'est là que sont construits et carénés, que sont armés, désarmés et conservés les navires de guerre, et aussi que se trouvent les ateliers, laboratoires et entrepôts pour fabriquer et conserver les ustensiles, machines et équipements qui leur sont destinés.

Par arsenal, on entend une base navale, stratégiquement placée, dans une partie bien défendue d'un port de mer et avec la double fonction de centre industriel de construction, réparation et maintien pour les bateaux et de magasin de munitions navales. Produire des bateaux est important, mais les entretenir, les caréner et les calfater ne l'est pas moins. Les arsenaux consomment et fournissent de tous les types de matériaux nécessaires pour la Marine, des bois jusqu'au gréement et aux voiles. Par conséquent, au XVIII^e siècle, un arsenal en pleine activité était une des plus grandes agglomérations industrielles qui fût : chantier naval, travaux de génie

¹² J. P. Merino Navarro, *La Armada Española en el Siglo XVIII*, op. cit., p. 64.

¹³ Jorge Lasso de la Vega, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1863, cité par José Maria Blanca Carlier, *La Marina en Cádiz*, Cadix, Ed. de la Caja de Ahorros de Cádiz, 1987, p. 96.

civil, fours, fabriques diverses, ateliers en tous genres, importante activité commerciale destinée à assurer les pièces de rechange.

Carlos Martínez Shaw assure que « l'intervention la plus directe de l'État dans le cadre industriel a été la fondation d'entreprises dans divers secteurs stratégiques. Ainsi, dans la branche militaire la Couronne a construit des arsenaux au Ferrol, à Carthagène et à La Carraca, tout en prenant le contrôle du complexe Liérganes-La Cavada »¹⁴. Sans doute nous arrivons au cœur de la pensée de Patiño. Il était convaincu qu'une Armada puissante devait tirer ses principaux approvisionnements en matières premières et équipements dans le pays lui-même, d'où son effort pour développer la modeste infrastructure préexistante. De plus, les arsenaux étaient appelés à être des éléments de base dans l'organisation du territoire et le développement de leurs zones d'influence.

L'arsenal défini par Patiño avait l'intendant au sommet de l'organigramme. Les ordonnances sur l'Armada, de juin 1717, et sur les Arsenaux, de 1723 et de 1735, lui accordaient l'autorité suprême sur l'administration et le gouvernement des arsenaux. L'approvisionnement en matériels, le stockage et la garde des différents effets, la comptabilité des paiements et toutes les affaires économiques étaient de la responsabilité du ministre des finances (*Real Hacienda*). Quant à tous les aspects techniques en rapport avec les bateaux, tels que désarmements, tâches maritimes, déclassement du matériel, carénages, construction, etc., ils restaient sous l'autorité exclusive du capitaine de maistrance. Finalement, l'utilisation militaire des bateaux, ainsi que les hommes que cela nécessitait, était de la responsabilité directe du Cuerpo General de la Armada. En résumé, l'arsenal de Patiño était le paradigme de la rationalisation et de l'ordre.

Les arsenaux péninsulaires ont été répartis dans chaque département : La Carraca, La Graña et Carthagène. Celui de la Graña, construit en 1726 près du Ferrol (La Corogne), était de dimensions réduites, de caractère provisoire, mais ne tarda pas à y construire des navires comme *El Galicia* et *El León*, en 1729. Le leadership se trouva partagé dans le Nord avec Guarnizo, jusqu'à ce qu'en 1747, avec le marquis de la Ensenada, soit décidée la construction de l'arsenal dans la ville de San Julián de Ferrol. En 1749, on construisit aussi provisoirement, le chantier naval d'Esteiro, sous la direction de Joseph Petit de la Croix et rapidement on lança trois navires. En 1751, le ministre écrivait au roi que les nouveaux arsenaux de Carthagène et du Ferrol seraient parfaits parce qu'on avait copié le meilleur de l'Europe. Durant ces années, l'activité

14 Carlos Martínez Shaw, « El comercio, pieza clave del reformismo económico del siglo XVIII », dans *Los antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres, Sociedades mercantiles y comerciantes a finales del Antiguo Régimen (1750-1850)*, Cáceres, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres, p. 17.

constructrice fut frénétique, produisant jusqu'à douze unités dans le chantier naval ferrolais.

Quant à Carthagène, les débuts y furent incertains. Pendant une première période, qu'on peut appeler celle de Langot-Montaigu (1716-1726), les travaux avaient pour but de former une base de galères. Ensuite, de 1726 à 1749, à l'époque connue comme étant celle de Retz et d'autres, on conçut une base mixte de galères et d'autres navires pour l'Armada Real. Finalement, après 1750, Feringán projeta la base navale ou l'arsenal moderne, qui a atteint le sommet de son activité en 1782.

232 En ce qui concernait le Sud, naquit, dans le cœur du secteur métropolitain de la route des Indes, l'arsenal de La Carraca. En conséquence, son orientation fut indiscutable vers l'Amérique, ce qui, s'ajoutant à sa situation privilégiée pour contrôler le détroit de Gibraltar, à son prudent voisinage avec la frontière portugaise, à sa proximité avec l'Afrique du Nord et à sa localisation dans le centre du périmètre côtier péninsulaire, fit de lui le premier arsenal de l'Espagne, tant chronologiquement que par son rôle pour la Marine des Lumières. La décision qui déterminait le démarrage de l'activité navale à La Carraca n'a pas été trouvée, du moins jusqu'à présent. Cependant, nous sommes parvenus à dater le début des travaux du premier juin 1717. C'est donc bien le premier arsenal espagnol. Patiño a été le promoteur de l'idée, tandis que la rédaction du projet fut l'œuvre de l'ingénieur militaire Ignacio Sale.

La décision de Patiño de construire l'arsenal sur un terrain qui offrirait l'avantage de ne pouvoir être attaqué ni par terre ni par mer a prévalu. Effectivement, l'île de La Carraca est située, comme l'arsenal de Carthagène ou le chantier naval de Guarnizo, au point le plus profond d'une baie qui s'avérait invulnérable. Beaucoup, s'étaient opposés au projet en alléguant le borbier terrible qu'était le sol de La Carraca, et la faible profondeur qu'offraient les eaux les plus proches. Le gouverneur général de la Marine, le comte de Fernán Núñez, se montrait partisan du canal du Trocadero, mais l'idée fut écartée car l'expérience de la guerre de Succession avait démontré la vulnérabilité de cet endroit.

Le peu de solidité du sol (un authentique borbier dès qu'il était humide) contribua sans doute à élever le prix des travaux, mais il se produisit la même chose à Carthagène et au Ferrol. En définitive, on a privilégié le critère stratégique de défense, de la même manière de ce qui se passa pour le Ferrol en dépit des conditions générales plus favorables de la ria de Vigo. Mais comptèrent aussi dans le choix de La Carraca, ses conditions d'accès, sa capacité considérable de recevoir des bateaux dans les chenaux voisins, l'ampleur du terrain, avec des possibilités d'expansion pour les différentes activités et avec la proximité de l'île de León très capable d'accueillir la population nombreuse que l'on prévoyait.

LA CONSTRUCTION DE L'ARSENAL DE LA CARRACA.

Le *Plan du Projet général de l'Arsenal royal de La Carraca située sur le chenal principal du Port de Cadix, depuis Puntales jusqu'au confluent du Rio de la Talanquera, entre la Ville de Puerto Real et de l'Île de León*¹⁵ peut être daté autour de 1717. On y remarque la forme presque rectangulaire du complexe, avec trois secteurs disposés horizontalement, parallèlement à ce qui est qui sera ensuite le quai principal.

* Bande Nord : secteur de l'administration, des services et de l'artillerie, délimité par le quai et la Porte Principale.

* Bande Centrale : secteur éminemment industriel, divisé à son tour en deux autres par un canal longitudinal à fins hygiéniques et sanitaires, pour assurer le transport et la propreté. La zone orientale contenait diverses casernes et plus de d'une vingtaine de magasins pour travailler sur les bateaux plus petits et la mâture. La zone occidentale, vouée à la construction navale, disposait de cales et d'installations spécifiques.

* Bande Sud : séparée de la bande centrale par un canal qui avait pour but principal de maintenir les bois immergés, elle formait pratiquement une autre île, consacrée aux vivres et au travail sur les gréements.

Le travail normatif commença très tôt. Le 1^{er} juillet 1721, Patiño signa les *Différents règlements qui doivent être exécutée dans les Reales Sitios del Puente et Carraca et pour l'instruction des personnes qui résident en ces derniers, lesquelles doivent avoir force de décret comme ordres du roi jusqu'à ce que par S.M. en décide autrement*¹⁶. Un mois plus tard, il signa une *Instruction de ce qui doit être observé dans l'exécution des ouvrages de La Carraca ou du Puente*¹⁷. Au long de ses dix articles on remarque le souci constant d'optimiser, de rationaliser les ressources des Finances de la *Real Hacienda*, en particulier la réception des matériels et le règlement du personnel. Les contractants aussi devaient être soigneusement contrôlés.

Dans la décennie 1720, les constructions commencèrent à s'élever et la bande Nord se mit à prendre forme. Les bâtiments temporaires alternaient avec les fabriques. Ces années furent marquées par la coexistence avec le bassin royal de radoub de Puente de Suazo et El Puntal, permettant de parler d'un « complexe naval de la baie de Cadix », mais dirigé depuis l'Arsenal. Durant les années trente, Patiño s'occupa de La Carraca jusque dans les détails. À sa mort en novembre 1736, l'énorme effort consenti garantissait la survivance de cet ambitieux projet. L'Arsenal était opérationnel, et avait monopolisé en outre

15 *Servicio Geográfico del Ejército*, Madrid, sig. 915

16 Archives générales de Simancas (désormais AGS) Marina, leg. 303. « Règles... » signé par Patiño à Cadix, 1 juillet 1721.

17 AGS Marina, leg.303. « Instrucción... », signé par Patiño.

de nombreuses activités jusqu'à alors décentralisées comme par exemple, le chantier naval, transféré depuis le Puntal.

En 1753, Jorge Juan et l'ingénieur José Barnola présentèrent un nouveau projet. Toutefois, les travaux réalisés ne lui correspondaient pas, ce que justifia l'intendant Juan Gerbaut par la nécessité de résoudre les urgences et par l'ampleur du coût (5 249 066 pesos), par la faible allocation que recevait La Carraca (15 000 escudos mensuels), par la dette contractée par le Trésor (4 230 946) et par l'utilisation pour acheter des vivres destinés à l'Amérique d'une bonne partie des sommes allouées. Gerbaut concluait que, malgré l'absence avoir bénéficié de fonds exorbitants comme ceux dont avaient joui d'autres départements, on avait pourtant réussi à former un arsenal assez complet et capable de répondre aux besoins du département du Sud.

234

En 1760, on construisit le presidio de Cuatro Torres¹⁸, puis, en 1776, la Corderie¹⁹. Dans la décennie 1780, on construisit le Parc d'Artillerie – plus modeste que celui initialement conçu – et l'église de Notre-Dame du Rosaire. En août 1783 Antonio Valdés²⁰, après les échecs de Jorge Juan, Barnola et Mateo Mullan dans leurs tentatives pour construire des bassins de radoub en cale sèche, désigna Julian Sánchez Bort comme expert à La Carraca. Les excavations s'avèrent laborieuses et extrêmement compliquées, en recourant, à la technique habituelle de l'estacade, renforcée avec un puissant assemblage de bois. Ensuite on vidait la boue et on la remplaçait avec du béton, on couvrait le tout avec des planches de pin et on calfatait. Par la suite on le recouvrait de pierres et on élevait les parois. L'installation de l'ensemble de la porte terminait l'ouvrage. La première digue, *San Carlos*, a été terminée en octobre 1786, puis celles baptisées *San Luis*, et *San Antonio* en janvier et en juin 1788.

LES BATEAUX

Antonio Gaztañeta²¹ s'installe en 1713 à Guarnizo. Comme l'a dit Lourdes Odriozola²², la base de la conception du navire de Gaztañeta se trouve dans

18 José Quintero González, « El penal de Cuatro Torres », *Revista General de Marina*, t. 253, agosto-septiembre, 2007, p. 341-350.

19 *Id.*, *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*, *op. cit.*

20 *Id.*, « El ministerio de Valdés en su proyección carraqueña », *Revista de Historia Naval*, n° 107, Madrid, 2009, p. 31-56.

21 Juan M. Castanedo Galán, « El asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero », dans C. Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar*, *op. cit.*, p. 458 ; Juan A. Castanedo Galán, *Guarnizo. Un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, p. 95, 99 ; P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, *op. cit.*, p. 406-407.

22 Lourdes Odriozola Oyarbide, *La construcción Naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*, Guipúzcoa, Diputacion foral de guipuzcoa, 1997, p. 108.

la longueur et dans la réduction du creux. Les sections transversales du navire étaient conçues selon une méthode géométrique définie par Cruz Apestegui²³ comme transitoire, parce que la zone centrale du bateau continuait à être tracée de manière semblable à l'ancienne. Ce bateau était assez long et robuste, très stable et marin, capable de naviguer sans lest. Ses détracteurs lui attribuaient une longueur et un lancement excessifs, une faible puissance d'artillerie, une grande consommation de bois et des liens déficients. En tout cas, Gaztañeta a eu l'immense mérite d'introduire en Espagne le navire de ligne adapté aux nécessités hispaniques.

Dans le chantier naval de Cantábrico travaillaient comme constructeurs deux techniciens d'origine française, Pedro Boyer et Ciprián Autrán. Le premier, au début des années trente, fut envoyé à Carthagène jusqu'à ce que, en 1752, s'étant vu supplanté par le constructeur anglais, il entra au service de Malte. En ce qui concerne Autrán, il était arrivé en 1715 à Catalogne accompagné de son père Pedro Autrán pour travailler dans les chantiers navals du roi. Il est ensuite allé à Guarnizo, où jusqu'en 1732 il construisit, avec Boyer, jusqu'à huit navires, entre autre le *Real Felipe* de 116 canons.

La construction navale à La Carraca commence en 1728 avec le navire *Hércules*, de 60 canons, construit selon le système de construction compartimentée, consistant à construire la coque dans un chantier naval, dans ce cas El Puntal, et faire le reste dans un autre, La Carraca. Il fut lancé en mars 1729 et, peu après, Juan de Belletrud construisit aussi la *Real Familia*, identique au précédent. Juan de Casanova dirigea la construction du troisième bateau produit à El Puntal, *La Galga*, une frégate de 50 canons.

En 1733, Autrán²⁴ se trouvait à La Carraca, endroit où il fut définitivement placé à la tête de la construction navale de l'empire espagnol. En plus du vaste pouvoir dont il fut doté, sa personnalité extraordinaire a fait le véritable chef de l'arsenal du Sud pour les aspects techniques. Il accapara la charge de Capitaine de Maistrance. Il fut nommé directeur de la construction des bateaux pour la Péninsule et l'Amérique, dessinant plusieurs navires que construisit ensuite Juan d'Acosta à La Havane²⁵, et publiant des *Méthodes, règles et proportions pour*

23 Cruz Apestegui Cardenal, « Aproximación a la vida y obra de Antonio de Gaztañeta », dans le catalogue de l'exposition : *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, San Sebastián, Untzi Museoa-Museo Naval/Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992, p. 77.

24 La généalogie Autran se trouve dans Vincete de Cadenas y Vicent, *Caballeros de la Orden de Santiago. Siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Hidalguía, 1980, t. V, n° 1718. Autran a épousé en 1733, à Quijano (Cantabria), Teresa de la Torre et Rivas Barcenilla. Ses trois fils, Peter, Francisco et José Antonio furent militaires (A.H.P.C., *Protocolos Notariales*, leg 5353, Cádiz. *Testamento otorgado en La Carraca*, 1764, f° 113 et 125).

25 AGS Marina, leg. 307. « Proportions par leur dessein, les deux navires de 70 canons qui ont été fabriqués dans la cour ordonna le port de La Havane à le constructeur Juan de Acosta... ». À Varas, Cadix, 11 décembre 1737.

la construction des bateaux, qui nuance et consolide le système de Gaztañeta. La ténacité d'Autrán lui a permis de construire quatre bombardes, *Brontes*, *Piracmon*, n° 1 et n° 2, ainsi que deux frégates l'*Aguila* et l'*Aurora*.

À l'approche des années cinquante, la méthode Gaztañeta et d'Autrán fut remplacée, même si ce ne fut que momentanément. L'illusion de Jorge Juan après son voyage sur les terres britanniques s'opposa à l'indifférence d'Autrán. Mais Jorge Juan fit venir des constructeurs d'Angleterre aux constructeurs : Rooth pour le Ferrol, Howel pour Guarnizo, Bryant à Carthagène et Mateo Mullan pour La Carraca puis à La Havane.

En définitive, à la fin de 1749, on introduisit en Espagne le système de construction anglais²⁶. En général, les Britanniques utilisaient à profusion les œuvres dormantes, les courbes wallonnes (placées horizontale ou obliquement), les cordes (des séries de planches placées de la proue à la poupe pour renforcer la couverture), et les tracas (des lignes longitudinales de planches doublures et couvertures) et variaient le volume de certaines pièces, tout cela afin d'obtenir plus de rigidité. Mais le plus nouveau a été peut-être l'utilisation des chevilles de bois²⁷, technique déjà dénoncée par Escalante de Mendoza dans le cas des bateaux qui, navigant vers l'Amérique, avaient tendance à se déformer, et que plus tard les constructeurs anglais établis en Espagne abandonneraient eux-mêmes du fait de l'apparition de graves problèmes dans la rigidité des navires.

À La Carraca, entre 1752-1755, Mateo Mullan construit les navires *África*, *Firme* et *Aguiles* de 70 canons, neuf frégates, *Venganza*, *Aguila*, *Victoria*, *Flecha*, *Hermiona*, *Liebre*, *Industria*, *Ventura* et *Venus* ainsi que deux transports, *Jupiter* et *Mercurio*. Dans le même temps, au Ferrol on mit en chantier 13 navires et 1 frégate ; à Carthagène 3 navires et 5 frégates ; à Guarnizo 1 navire et à La Havane 1 frégate. Toutefois, à La Carraca, l'activité essentielle fut toujours le maintien opérationnel des bateaux, tâche vitale dans un Département responsable des communications atlantiques.

Après La Ensenada, la construction de bateaux entra en crise, tant et si bien que dans les cinq années suivantes on ne travailla qu'à 4 navires au Ferrol, à 3 à La Havane, à 4 à Guarnizo et à 2 à La Carraca. Pour finir, le système de construction à l'anglaise avait montré des carences et était mis en question. Une *junta* se réunit à Cadix²⁸ composée du marquis de la Victoria, de Juan

26 Musée naval de Madrid, M. S. 489, p. 155 à 165. Voir J. M. Castanedo Galán, *Guarnizo. Un astillero de la Corona*, op. cit., p. 108-109 et Gervasio Artiñano y Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera) bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, El autor, 1920, p. 229.

27 AGS Marina, leg. 318. Varas à Ensenada. Cádiz, 12 octobre et Cádiz, 15 d1750 ; leg. 319. Varas à Ensenada, 27 avril 1751.

28 AGS Marina, leg. 324. « Extrait de la junta de Cadix sur la nouvelle construction... », Madrid, décembre 1754.

Gerbaut, de Mateo Mullan, de Ciprián Autrán et de sept commandants de bâtiments construits selon la méthode anglaise. La conclusion générale dénonça le manque de couronnement, les nombreux trous pour les chevilles et l'utilisation de bois pas assez secs. Elle proposa le retour aux formules traditionnelles dans la construction navale espagnole sur tous les points en rapport avec le couronnement, les liens et la solidité. Les mesures adoptées ne s'étant pas avérées suffisantes, la polémique continua.

Après tant de réformes, le Secrétaire de la Marine Julián de Arriaga n'avait pas confiance dans le système. Nous nous approchons de nouveaux changements. L'extraordinaire personnalité et la ténacité d'Autrán lui permirent de conserver la direction des bassins de La Carraca et de récupérer des éléments propres à la construction espagnole. Il n'avait l'appui ni de Jorge Juan ni (à ce qu'il paraît) du marquis de la Victoria, mais ses thèses survécurent aux leurs.

C'est ainsi qu'arriva à Guarnizo de manière presque mystérieuse Francisco Gautier²⁹, d'origine française. En 1767, il se rendit au Ferrol d'où il rendit un rapport alarmiste sur les bateaux construits selon la méthode anglaise³⁰. Tous le critiquaient, mais son pouvoir s'accrut très rapidement. Il parvint à imposer son prototype³¹ d'un bateau plus grand et de moindre stabilité mais avec plus de voiles, capable de mettre en œuvre aisément sa première batterie, en dépit du roulis et du tangage. En 1769, il remplaça Ciprián Autrán en tant que directeur général des Construction et Carénages de la Marine. Le 10 octobre 1770, il créa le corps d'ingénieurs de la Marine, dont il fut le premier Commandant général. Avec Castejón, il encouragea l'Ordonnance sur les Approvisionnements de 1772, qui créa les fonctions d'inspecteur général des Approvisionnements et de sous-inspecteur des arsenaux. Cette ordonnance entama une série de changements, pour le moment subtils dans le fonctionnement de l'arsenal, mais qui, à moyen terme, se sont avérés décisifs. En 1772, en comparant l'ingénieur avec le Corps général, on diminua les pouvoirs de l'intendant dans la direction de la base navale. Toutefois, ce seront les Ordonnances sur les Arsenaux de 1776 qui accordèrent l'essentiel du pouvoir dans l'Arsenal au Corps général, en réglant de manière importante la composition des Assemblées de Départements.

Il faut attendre Antonio Valdés au ministère pour assister à un nouvel élan naval. La direction du corps des ingénieurs de la Marine fut donnée à José Romero Landa, qui révisa et améliora le projet de Gautier en travaillant à Carthagène sur le *San Ildefonso* en 1785. Il était plus court et plus large que le

29 J. A. Castanedo Galán, *Guarnizo. Un astillero de la Corona*, op. cit., p. 150 ; J. P. Merino Navarro, *La Armada Española en el Siglo XVIII*, op. cit., p. 55.

30 AGS Marina, leg. 342. Rapport Gautier. Ferrol, 8 avril 1767.

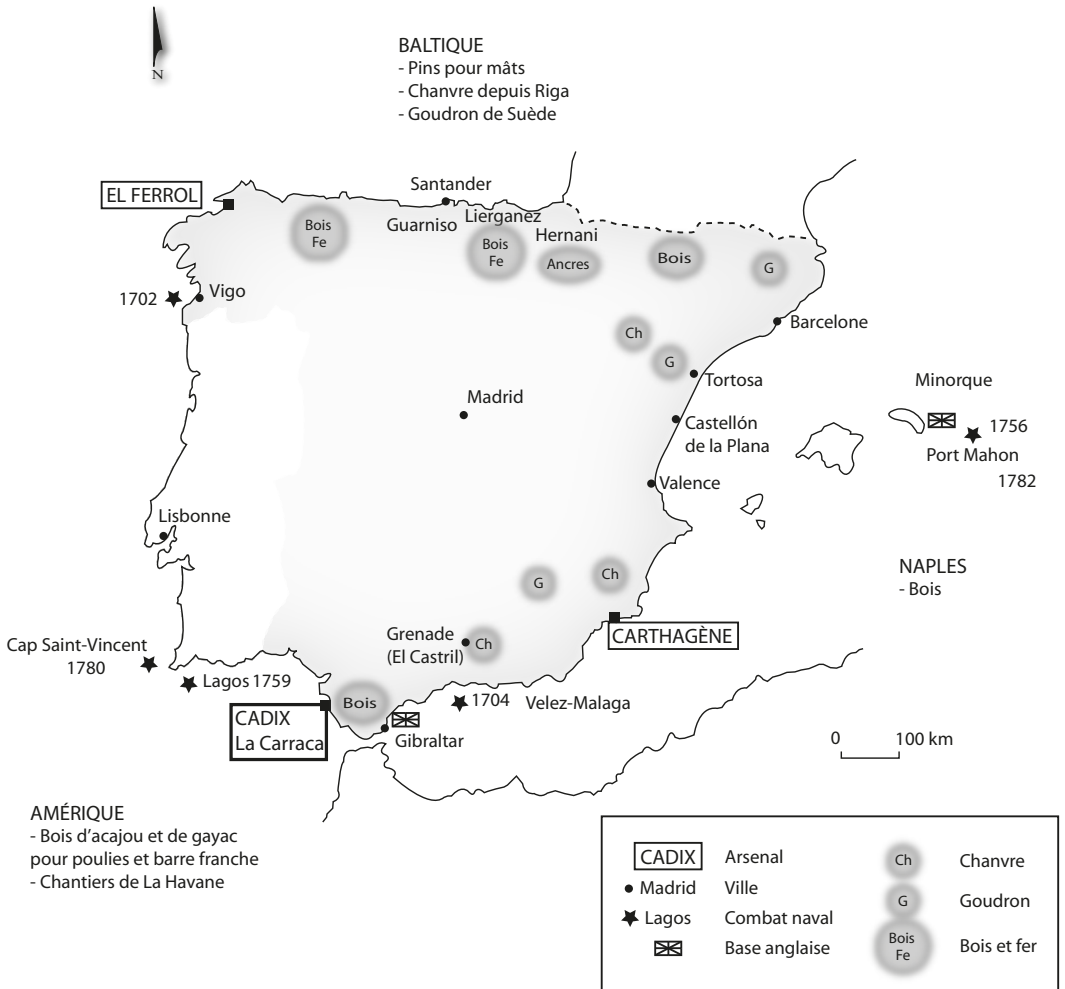
31 Le *San Juan Nepomuceno* de 70 canons était le prototype de Gautier, AGS Marina, leg. 338, Gerbaut, San Ildefonso, 5 août 1767 et 11 septembre 1767.

bateau du Français, doté d'une batterie étendue et il s'avérait très manœuvrier³². On lui reprochait quelques problèmes comme la difficulté à naviguer par vent de travers, la situation très basse du centre de gravité, ce qui provoquait un fort tangage à la proue. Les frégates de 34 canons qu'il a conçues étaient spécialement appréciées.

238

Jusqu'à la chute de Valdés en 1796, les constructions navales en Espagne se maintinrent à un rythme important : entre 1789 et 1796 furent été livrés à la Marine huit navires, dont quatre à trois ponts (*San Hermenegildo*, *El Salvador del Mundo*, *Reina Luisa* et *Príncipe de Asturias*), une vingtaine de frégates, un bon nombre de chébecs, *urcas*, paquebots... et deux corvettes *Descubierta* et *Atrevida* (pour l'expédition de Malaspina), une frégate, *La Preciosa*, y trois bricks, *Cazador*, *Bizarro* et *Batidor* construit à La Carraca. Toutefois, les dernières années du règne de Charles IV furent dures pour la Marine de Guerre. La politique d'équilibre européen, l'intervention napoléonienne, la politique extérieure de Godoy, les problèmes économiques endémiques et la suprématie maritime de l'Angleterre occasionnèrent une succession d'alliances et de conflits qui en peu d'années plongèrent la Marine dans une crise qui devint gravissime, lorsqu'elle tomba de plus de 140 navires et frégates, à moins d'une dizaine. Les arsenaux se défirent et le corps administratif, comme celui des ingénieurs, devint très secondaire. L'Armada n'avait pas structurellement évolué depuis Patiño et même perdu certains de ses points forts. Par conséquent, l'élan donné par Valdés n'eut aucune suite.

32 Carlos Moya Blanco, « La arquitectura naval en el siglo XVIII », dans Enrique Maneira Regueira (dir.), *El buque en la Armada Española*, Bilbao, Silex, 1981, p. 277.



Les approvisionnements de la Marine espagnole au XVIII^e siècle
 Carte réalisée par Caroline Le Mao (université Bordeaux III)

LES APPROVISIONNEMENTS

En ce qui concerne les bois, la Marine profité d'un monopole qui lui réservait le meilleur de chaque forêt. Le 31 janvier 1748 fut publiée l'Ordonnance des Montagnes, destinée à garantir l'approvisionnement en chêne de la Marine de Guerre. On a légiféré sur l'utilisation des forêts, les prix, la procédure bureaucratique et administrative ainsi que les circonscriptions correspondant à chaque Département.

240

Le bois le plus apprécié était le chêne, fondamental pour les membrures principales du bâtiment et ses œuvres-vives. D'autres espèces prisées étaient le pin, le mélèze et le peuplier noir, outre ce qui est spécifique pour les mâtures (pins de Riga et pins noirs), les poulies (noyer) et les pompes (acajou) et les bois propres à chaque zone, avec de bons rendements dans certains cas (en Andalousie, le chêne vert et le chêne rouvre...).

L'approvisionnement dans les premières années revint à Cartaya et Hinojos (Huelva) pour les pins et les chênes. À la fin des années vingt, arrivèrent des bois du Campo de Gibraltar et des montagnes de Malaga et ainsi que des planches de Tortosa. Vers le milieu des années trente, presque 30 000 arbres furent réservés pour la construction de bâtiments du roi.

Le Marquis de La Ensenada, passant contrat avec Carlos José Lasarte, en 1739, rendit systématique l'approvisionnement en bois de la Baltique pour les trois Départements. Durant ces années, les prévisions annuelles pour La Carraca étaient très supérieures à celles pour le Ferrol et pour Carthagène.

Le problème de la putréfaction du bois accapara l'attention des autorités de la Marine. Les navires avaient une durée de vie réduite et les réparations étaient chères. Autrán considérait essentiel d'utiliser du chêne pour les œuvres vives et les membrures principales, tandis que, dans les œuvres mortes le cèdre s'avérait approprié. Cet arbre, qui devait être apporté depuis l'Amérique, fit l'objet de l'Instruction du 10 mai 1745, sur la taille et le transport de bois de cèdre depuis Cuba.

À l'apogée de la construction navale à l'Arsenal, on a coupé jusqu'à 38 000 chênes rouvres et un nombre indéterminé de chênes verts, qui sont arrivés des montagnes de Malaga, du Campo de Gibraltar, de l'Aljarafe (Séville), du Condado de Niebla (Huelva), ainsi que de Jerez et de son secteur. Toutefois, les montagnes du Département de Cadix montrèrent très vite des symptômes d'épuisement.

L'approvisionnement en chanvre continua grâce à Grenade, Valence, la Catalogne et le Nord, en incluant Naples parmi les fournisseurs, bien que, pour le gréement, la matière première la plus utilisée fût celle de Castellón, et que pour les toiles on employait majoritairement celui de Valence.

Pour le brai et le goudron jusqu'aux années trente, on passait par un contrat avec Goyeneche. Mais les difficultés d'approvisionnement entraînèrent la création d'une fabrique de bitumes à El Castril. Après de grandes espérances, elle montra rapidement ses limites : elle ne pouvait répondre aux besoins des arsenaux de Carthagène et de La Carraca et se trouvait coupée de l'arsenal du Sud pendant les guerres. Par conséquent, bien qu'El Castril eût approvisionné La Carraca depuis 1758, les problèmes de pénuries périodiques et de fluctuations des prix n'avaient pas disparu.

Pour l'approvisionnement de fer les similitudes sont grandes avec les autres matières premières analysées, à cette notable différence près qu'il existait un centre producteur bien délimité autour de la Biscaye et du Guipúzcoa. Les prix présentaient de grandes différences entre les deux, le fer de Guipúzcoa étant 20 % moins cher que celui de Biscaye.

BREST PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Corre

Brest connaît un temps fort pendant la guerre d'Indépendance américaine. Celui-ci apparaît d'autant plus intense qu'il succède à une profonde dépression à l'époque du ministère de Bourgeois de Boynes. La montée en puissance des années 1776-1778 est d'autant plus périlleuse que l'établissement brestois, conçu par Choquet de Lindu, est alors un arsenal de Marine neuf. Ses récentes installations n'ont encore jamais connu la guerre.

Plutôt que de suivre le récit des opérations, nous allons instruire le sujet autour de trois questions. Les événements comme les choix du pouvoir, voire la nécessité du temps, assignent donc un rôle majeur à la base brestoise. Se pose dès lors, pour l'établissement industrialo-militaire du Ponant, le problème de répondre à ses missions, ce qu'il ne peut faire qu'en s'adaptant à chaud. Cela n'est néanmoins pas sans conséquences sur lui comme sur son hinterland ; ils voient leurs conditions socio-économiques ainsi que leurs vies internes bouleversées.

CONDITIONS : LE RÔLE JOUÉ PAR BREST DANS LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Le rôle de Brest dans la guerre est connu, il faut pourtant le mesurer par quelques chiffres pour pouvoir l'apprécier à la hauteur où le firent les contemporains. Il peut s'appréhender par trois entrées : le travail industriel de son arsenal, la nature des opérations conduites dans le port et en rade, mais avant tout son implication militaire dans le conflit.

Un rôle stratégique central mais mouvant

Brest connaît l'apogée de son rôle stratégique durant cette guerre, mais ce n'est pas là notre objet. Ce rôle est dès le début primordial, sans que cela semble avoir été pleinement anticipé. Évidemment, Brest conduit largement les opérations à la discrétion de la Cour, mais avec une grande autonomie due à son éloignement, à l'absence d'un état-major général de la Marine, comme à la grande qualité de ses chefs sur place. Ce rôle, toujours central, évolue cependant

de manière considérable selon les objectifs en vigueur à chaque période des hostilités. Quatre phases peuvent être dégagées¹.

Dès l'époque de guerre couverte avec la Grande-Bretagne (1776-1778), Brest met en œuvre une montée en puissance progressive mais vigoureuse, afin de retrouver une pleine capacité navale, sous la conduite de Sartine. Un réarmement naval permet la mise en rade, d'avril à septembre 1776, d'une escadre d'évolutions, confiée à du Chaffault et augmentée de mai à novembre. Parviennent en France les récits de la révolte des Américains, héros et prétextes de cette guerre qui naît en Europe. Brest fournit ainsi de la poudre à la société Rodrigue Hortalès de Beaumarchais. Avant même la conclusion du traité entre le Royaume de France et le Congrès, les croisières anglaises harcèlent les voiles françaises au large de la Bretagne. Le 17 juin 1778, la *Belle Poule* doit combattre, puis regagner Brest, désemparée.

244

La France a expédié en Amérique sa marine du Levant, sous les ordres du vice-amiral d'Estaing. Elle y reste jusqu'au début de 1779. La flotte du Ponant est désormais seule à mener la guerre en Europe. La base de Brest, géographiquement la plus proche, doit conduire seule les opérations contre les îles britanniques (1778-1779). En juin, son armée navale sous d'Orvilliers, commandant de la marine à Brest, livre l'indécise bataille d'Ouessant, une quasi-victoire française. Avec l'hiver, les actions s'interrompent pour que soit préparé le débarquement décisif en Angleterre en 1779, vieux serpent de mer². Versailles rassemble des troupes au Havre et à Saint-Malo, Brest doit armer les bâtiments et tenir la Manche. L'ensemble doit être conduit avec le concours du Bourbon d'Espagne. L'arsenal peine à compléter ses équipages et embarque des convalescents encore contagieux. Quant au rendez-vous des îles Sisargas avec l'Armada, il est plusieurs fois remis. La flotte française souffre tant du scorbut et du manque d'eau, qu'à son retour forcé, le 14 septembre, le projet est abandonné³. La première moitié de la force espagnole, remise à niveau et réarmée par un arsenal brestois désormais sans ressources, se retire à Cadix. Seule la victoire de *La Surveillante* offre un motif de fierté, attristée par la mort du « brave du Couëdic ». C'est l'échec d'une guerre directe depuis Brest et La Corogne contre l'Angleterre.

La réorientation des objectifs stratégiques de la guerre ouvre pour Brest une nouvelle époque : supporter les actions indirectes sur des théâtres secondaires

1 Louis-Édouard Chevalier, *Histoire de la Marine française pendant la Guerre américaine*, Paris, Hachette, 1877 ; Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975.

2 Alfred Temple Patterson, *The other armada: The Franco-spanish attempt to invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester University Press, 1960.

3 C. Le Boucher d'Hérouville, *Une triste campagne*, Paris, École militaire, mémoire, 1976.

(1780-1782). Déjà Brest avait commencé de jouer ce rôle en pratique : Vaudreuil et Lauzun pour le Sénégal puis la Martinique (décembre 1778), de Grasse pour les Antilles (janvier 1779), La Pallière pour les Indes (mars 1779) et La Motte-Picquet pour l'Amérique (avec l'aide de Rochefort, mai 1779). En novembre 1779, Brest devient la base de projection du Royaume sur ces zones périphériques. Ainsi, l'escadre de Bausset se joint aux dernières forces espagnoles de Don Miguel Gastón, qui regagnent Cadix (11 janvier 1780). L'arsenal andalou devient la base méridionale des Bourbons et le lieu de retour depuis le Nouveau Monde des escadres et convois français. Brest, base septentrionale des alliés, est la base arrière des nombreux bâtiments qu'ils y arment et qui y sont répositionnés afin de faire le siège de Gibraltar. Déjà, les moyens du port du Ponant doivent être redistribués vers l'expédition des unités de Rochambeau qui embarquent à Brest pour l'Amérique du nord. Les possibilités logistiques commencent à s'épuiser. Ternay doit laisser hommes, chevaux et artillerie sur place, faute de navires de transport (2 mai 1780). En 1780, les Antilles reçoivent Guichen depuis Brest et, en 1781 et 1782, le même croise en Europe, toujours depuis la pointe de Bretagne. Le 22 mars 1781, Castries y préside à l'appareillage de de Grasse pour l'Amérique, de conserve avec Suffren pour l'Inde. En décembre 1782, c'est encore le grand arsenal breton qui prépare pour la France l'assaut avorté sur la Jamaïque.

Une quatrième et ultime phase débute le 20 janvier 1783, avec la conclusion des Préliminaires de paix. C'est Brest qui doit recevoir les différentes flottes à leur retour en Europe. S'y succèdent les dernières troupes d'Amérique (11 juin), l'escadre Vaudreuil des Antilles (17 juin) et l'escadre La Motte-Picquet de Cadix (du 21 mars au 6 avril). Les temps s'annoncent difficiles, en dépit d'une reprise d'activité ponctuelle pour désarmer et ranger une flotte réduite dans le port, car la complexe décroissance d'un arsenal hypertrophié entraîne un problème de dégageant de l'effectif ouvrier dans une ville dominée par une monoactivité.

Quelles sont concrètement les opérations conduites par l'arsenal brestois ?

Les opérations conduites par l'arsenal ne sont pas originales en elles-mêmes (armements et désarmements). Ce qui est particulier, c'est leur nombre ainsi que la simultanéité des opérations d'envergure à conduire dans ce cadre étroit (**graphique 1**). Brest a expédié 20 flottes ou escadres au cours du conflit, sans compter les divisions indépendantes et départs isolés⁴. Ainsi, lorsque

4 Olivier Corre, *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 d'André Lespagnol, juillet 2003, p. 330.

de Grasse quitte la rade en mars 1781, il a sous ses ordres une trentaine de vaisseaux et frégates pour l'Amérique, escortant un convoi d'une centaine de voiles, un deuxième pour Cayenne, un troisième pour l'Inde protégé par l'escadre légère de Suffren ! Concrètement, l'arsenal conduit 441 armements de bâtiments du roi sur 5 ans (1778-1782)⁵, soit une moyenne de 82 unités armées par an (de 110 en 1781, maximum de l'activité, à 59 en 1782), donc de 14,9 armements mensuels en temps de guerre contre 7,9 en temps de paix. Les désarmements prennent de plus en plus d'ampleur car, faute de moyens, il faut réutiliser les unités au retour et les remettre à niveau (radoubs, carénages et doublages au principal). Ils finissent par monter à 55,6 par année de guerre ; ils étaient 27,5 avant-guerre. Les navires désarmés sont souvent immédiatement réarmés. L'ensemble de ces opérations conduit à l'engorgement de l'arsenal, du port, mais également de la rade où les escadres sont rassemblées.

246

Des nouvelles missions, le cas le plus difficile est le soutien aux flottes en mer, même en Europe. Cela donne lieu à une polémique sur le soutien demandé par d'Orvilliers à Sartine en 1779, et confié au marquis de La Prévalaye, commandant intérimaire à Brest, le 17 juillet. L'urgence sanitaire débouche sur l'envoi par Brest de deux convois de ravitaillement pour l'armée combinée, les 10 et 13 août. Le délai est déplorable, et la flotte introuvable en mer pour le second convoi, gêné par des vents contraires⁶. En juillet-septembre 1782, la pointe de Bretagne sert de base arrière à la seconde armée combinée. L'aide est fragmentée et parvient à Guichen, ce qui est remarquable si l'on songe au dénuement du port en 1782. Le soutien aux flottes outre-mer évolue au long du conflit. Au début, il est classiquement assuré par des divisions bien préparées (quatre départs en six mois au profit de l'escadre d'Estaing entre décembre 1778 et le 1^{er} mai 1779). Dans un second temps, le manque d'unités à Brest amène à recourir à une relève un pour un. Les convois sont alors multipliés, composés essentiellement de navires nolisés sur lesquels embarquent marins, soldats et munitions. C'est le cas en particulier pour l'océan Indien en 1781. Les vaisseaux fournissent désormais surtout une escorte.

Le développement d'une stratégie périphérique oblige Brest à se livrer à la complexe expédition de corps d'armée constitués. La taille de sa place lui permet de concentrer les unités. De 1775 à 1779, Brest joue seulement un rôle supplétif dans l'expédition de 13 bataillons pour renforcer les colonies.

5 *Ibid.*, p. 332. Les mois de décembre et janvier sont gonflés par les armements et désarmements administratifs annuels (les marchands sont exclus de cette statistique).

6 Cité dans Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI. L'œuvre de Monsieur de Sartine*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984, t. II, *La reconquête de la liberté des mers*, p. 160-162.

Il pare aux envois, plus faibles désormais, de Rochefort pour les Amériques et de Lorient pour les Indes et les Mascareignes. Mais, de 1780 à 1782, Brest expédie 20 bataillons, en corps organiques. Dès février 1780, l'escadre de Guichen pour la Martinique marque l'essoufflement de la capacité logistique brestoïse. Ces 2 900 soldats posent le problème de la capacité des navires affrétés comme du manque d'hommes d'équipage. Il faut quatre mois à Brest pour expédier ces renforts dans un grand désordre, le tout compliqué par les redéfinitions incessantes de format par le ministère de la Guerre⁷. Cela ne cesse d'inquiéter dans l'organisation des forces pour l'outre-mer. Il faut nolisier un nombre considérable de navires marchands, les mettre en état et protéger l'ensemble par une escadre qui prive la base de ces unités pour plusieurs mois. Brest s'y emploie à trois occasions d'une manière moyennement satisfaisante. Le passage du corps de Rochambeau sur l'escadre de Ternay, en mai 1780, a été retenu par l'Histoire. Ses débuts brestoïses sont en réalité discutables, en grande partie par la crainte des pertes qui conduit le général à augmenter d'un tiers sa division à 6 000 hommes⁸. Deux mois après le départ de Guichen, c'est une gageure. Le rassemblement des vaisseaux est empirique ; quant à la formation du convoi depuis Le Havre, Saint-Malo et Bordeaux, c'est un échec (15 petits transports au 1^{er} mars !)⁹. Le comte d'Hector, commandant la Marine à Brest, ne peut expédier que 5 034 hommes avec seulement deux mois et demi de vivres¹⁰. La II^{de} division doit embarquer sous les ordres du comte de Wittgenstein. Elle ne quitte pas le port qui ne peut même plus dépêcher deux régiments. Il faudrait 20 navires et Nantes n'en fournit que deux¹¹ ! C'est le plus grave échec depuis l'ouverture des hostilités, mais il est dû à l'absence de navires comme de matelots, pas à la structure industrielle de la base. Aussi, pour l'opération projetée contre la Jamaïque, en décembre 1782, Brest doit-il utiliser la flotte des autres arsenaux, car il n'a plus assez d'unités pour les escortes. Les 7 000 soldats prévus obligent à rassembler pour l'armement plus de 50 navires adressés par d'autres ports, et à défaire les divisions constituées. Les états-majors sont composés de jeunes officiers de Marine, de prisonniers au retour... Corollairement, la protection du commerce, convois coloniaux

7 SHD Marine, Brest, 1E 544, p. 665, l'intendant à la Cour, 15 octobre 1779.

8 Jacques Tommy-Martin, « L'armée française au moment de la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique et l'expédition Rochambeau », *L'Armée et la société, Actes du 103^e Congrès des sociétés savantes*, Paris, Bibliothèque nationale, 1979, p. 183.

9 SHD Marine, Brest, 1A 114, p. 60 v^o, le commandant à la Cour, 1^{er} mars 1780.

10 V^{ie} de Noailles, *Marins et soldats français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis d'Amérique (1778-1783)*, Paris, Librairie académique Didier Perrin et C^{ie}, 1903, p. 155-157.

11 SHD Marine, Brest, 1A 114, 208 v^o, le commandant à la Cour, 15 septembre 1780.

comme routes protégées du cabotage métropolitain, est le plus souvent fournie par Brest¹².

Brest vit une mutation du rôle industriel de son arsenal

L'établissement industriel, véritable cœur de la base, voit dans le même temps ses missions évoluer de la construction vers l'entretien de la flotte. Rapidement, l'arsenal ne se contente plus de renouveler la flotte engagée, il doit d'abord gérer la flotte pour la maintenir en capacité opérationnelle. Le port arme ou réarme 900 bâtiments du roi ou transports nolisés, du 25 mai 1777 au 31 décembre 1782¹³. Les désarmements définitifs sont proportionnels. Brest doit d'abord être regardé comme une base logistique au cours de ce conflit. L'encombrement des espaces industriels de l'arsenal par les armements et désarmements simultanés conduit à adapter le plan de charge de l'arsenal. Le dépouillement des cahiers de la paye des ateliers de construction¹⁴ permet d'estimer que la construction neuve représente plus d'un tiers des chantiers et conserve son premier rang à l'arsenal breton (avec 26 unités, soit 53,2 % des constructions françaises). Pourtant, la capacité de construction de Brest demeure sous-utilisée au cours du conflit, avec 14 vaisseaux et 7 frégates, contre 13 vaisseaux et 10 frégates pour Rochefort, ou 13 vaisseaux et 11 frégates pour Toulon, et quatre 74 et 6 frégates mis en chantier à Lorient. La volonté de préserver la capacité technique de Brest (quatre formes et de nombreuses cales) pour la plate-forme de 74 canons, conduit à décharger en pratique Brest de la construction des vaisseaux hors-rang comme des unités légères reportées sur les cales de Lorient, Saint-Malo (14 frégates) et même Nantes (2 frégates)¹⁵. Brest y envoie des techniciens pour la conduite des ouvrages. La seconde explication de cette capacité retenue tient à la nécessité de conserver à Brest des moyens pour préparer les escadres et désarmer les unités au retour. 52,5 % des chantiers brestoises de navires sont orientés vers les différentes sortes de radoub, dont moins d'un cinquième durant la période de guerre couverte (radoub prioritaire des frégates). Les refontes, opérations de reconstruction aux 3/4 ou grand radoub, pour neuf

12 Patrick Villiers, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique 1778-1783. Essai d'étude quantitative*, New York, Arno Press, 1977 ; Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991, t. 2, p. 445-828 ; Patrick Villiers, « La Marine et les convois de Louis XIV à Louis XVI », *Revue d'histoire des Armées*, n° 4, 1996, p. 33-46.

13 Olivier Corre, base de données.

14 SHD Marine, Brest, 3E¹ 84 à 155, Paye des ouvriers des chantiers de l'arsenal de janvier 1774 à décembre 1783.

15 Martine Acerra, *Rochefort et la Construction navale française (1661-1815)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993 ; C^{dt} Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Oméga, 1996 ; C. A. M. Adam, *Bâtiments de guerre français construits au Port de Brest*, actualisé le 30 juin 1980, Brest, DCAN, 1973.

vaisseaux et une frégate, ne pèsent que 6,3 %. Progressivement, la maîtrise des ouvriers locaux dans le doublage en cuivre ou l'aménagement intérieur des vaisseaux « à la mode de Bretagne » conduit Brest à mettre l'ensemble des unités de passage et l'Armada au standard, ainsi qu'à réparer les navires du commerce nolisés au compte du roi. La charge de l'arsenal pour mettre à niveau le train de la flotte est aggravée par le peu de navires marchands et leur inadaptation, illustration de la faiblesse de la marine marchande française. Les plans-types y sont mis au point par les ingénieurs-constructeurs Ollivier, Sané et Groignard, ce qui conduit avec les travaux de Briqueville, directeur des constructions, à la standardisation par la fabrication des nouvelles unités selon un plan-type de Sané et de Borda¹⁶. Une homogénéisation de la flotte a lieu de fait, puisque presque toutes les unités passent entre les mains des ouvriers de l'arsenal, qui y reproduisent leur façon.

CARACTÈRES : COMMENT L'ARSENAL DE BREST FAIT-IL FACE À LA GUERRE ?

L'arsenal dont dispose le pouvoir royal pour que le port de Brest assume les missions qu'il lui confère est un « monstre » fonctionnel. Plus grande entreprise de France, tant par la taille (plusieurs kilomètres de façades des deux côtés de la Penfeld), que par le nombre d'ouvriers concentrés ou encore par son budget. Mais de son rôle surdimensionné découlent de nombreuses difficultés. Comment l'arsenal de Brest répond-t-il aux problèmes qui menacent de le paralyser ? Il lui faut s'adapter au plan matériel ou humain, comme du commandement.

Une autonomie de commandement

L'éloignement de Brest et de la Cour, la lenteur comme la difficulté des communications, la nécessité de réponses rapides, tout conduit à accroître l'autonomie des autorités locales. Elles s'inscrivent évidemment dans le cadre réglementaire des ordonnances et appliquent les choix du pouvoir. Mais leur marge semble largement au delà de la lettre, dans la mise en œuvre des décisions stratégiques par le commandement brestois. La sanction ministérielle est donnée a posteriori. Il est évident que d'Hector ou Laporte, intendant de la Marine (1776-1781), conduisent directement la politique navale parce qu'ils ont la confiance de Castries et de Maurepas et s'appuient sur des réseaux de Cour. Ils ont le choix des modalités techniques, la décision sur les moyens,

¹⁶ Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994 (notamment annexe II G, Carrière de Bonchrétien de Briqueville (1726-1805), p. 368).

un conseil écouté. Par exemple, à la fin du conflit lorsque d'Hector parvient à infléchir la décision de débauche massive et brutale voulue par Castries¹⁷.

La qualité du commandement est probablement la grande chance de la base. Versailles dirige vers Brest les meilleurs de chacun des corps. Des marins de qualité commandent la flotte du Ponant (d'Orvilliers, du Chaffault, Guichen, La Motte-Picquet, du Pavillon...). L'administration de l'arsenal est entre des mains compétentes (Laporte et Faissolle de Villeblanche pour la gestion, Le Bègue pour l'artillerie de Marine, Fautras pour les troupes, Briqueville pour les constructions navales, Bausset pour les ateliers du port). Alors que Choquet de Lindu vit déjà sur son œuvre, bientôt rejoint par Groignard, Sané est l'ingénieur du temps. Les frères Langeron pour l'Armée royale, de Caux pour le Génie, sont à la hauteur de leurs missions. Si les chefs se jugent face à l'épreuve, très peu sont médiocres. Tout au plus, peut-on reprocher à certains d'être hautains (Groignard ou de Grasse), voire caractériels (le comte de Langeron¹⁸).

250

L'absence d'un commandement interarmées à Brest se fait sentir, mais est surmonté par le travail des autorités localement. Les entretiens entre les comtes de Langeron, commandant la place (responsable des embarquements), et d'Hector, commandant la Marine, permettent d'aplanir bien des difficultés. La subordination de la Marine aux besoins de l'Armée est de règle pour les corps expéditionnaires. Toute l'organisation des opérations est conduite par négociation entre marins et militaires sans que rien ne soit institutionnel. L'absence fréquente du port des chefs, notamment des commandants de la Marine requis à la tête de leur flotte (d'Orvilliers, puis Guichen), conduit à l'affirmation du commandant intérimaire, le comte d'Hector, bientôt lieutenant général. La présence fréquente de Laporte à la Cour amène à confier les fonctions d'ordonnateur à Faissolle, le commissaire général. Au total, la geste brestoise permet non seulement de faire évoluer les pratiques du commandement, mais de doter les armées d'une nouvelle génération de chefs. L'accélération des carrières est importantes pour ceux qui sont passés par Brest (le marquis de Langeron à la division de Flandre, le comte à celle de Bretagne, d'Hector confirmé refuse la place de directeur à Paris, Laporte, intendant général de la Marine, est l'adjoint de Castries).

La gestion humaine

L'arsenal du temps de paix s'inscrivait dans une politique de restriction budgétaire et une activité faible. Dès la montée en puissance, l'inadaptation de

17 SHD Marine, Brest, 1A 116, p. 302-305, D'Hector à Castries, 7 juillet 1783.

18 Arch. dép. du Finistère, 100 J 1666 : *Brest années 1776-1777*, n.p. [agenda d'un habitant de Brest].

ses effectifs se dévoile. L'État n'anticipe absolument pas cette difficulté, le mot d'ordre étant la seule réduction du budget de la Marine. Avec l'explosion du plan de charge de l'arsenal, le nombre de personnels ordinaires, affectés à Brest par les ordonnances de 1776, apparaît ridicule. Ainsi, les chefs de services, aux côtés de l'intendant, sont un commissaire général, cinq commissaires et un contrôleur. Il faut massivement réintégrer des commissaires réformés, multiplier des dizaines de commis et pourtant le travail de plume ne suit pas ! Les besoins les plus importants sont pour les équipages mais ceux-ci, adressés par le système des Classes, ne font que transiter par le port avant d'y être embarqués. Leur manque comme le recrutement de terriens hâtivement qualifiés de « novices », voire de soldats des troupes provinciales, peuvent faire s'interroger sur la structure des Classes. La question centrale pour l'arsenal est celle de la main-d'œuvre industrielle qui doit avoir un minimum de compétences.

En janvier 1774, mois de paix et d'hiver, Brest a 3 742 postes budgétaires d'ouvriers (dont 743 entretenus et 175 à marché)¹⁹ ; en février 1778, 12 234 postes (dont 11 266 à la journée)²⁰. Durant les années de guerre, l'effectif moyen de l'arsenal est supérieur à 9 000 postes, atteignant et dépassant plusieurs fois les 10 000 (**graphique 2**). Cet effectif, considérable pour l'époque sur un seul site, fait de Brest le premier site industriel français, et probablement l'un des premiers d'Europe. La gestion des effectifs se fait en flux tendu en cours même de conflit, d'un moment de très forte activité à un temps plus creux. À la paix, l'effectif de 9 003, en février 1783, descend à 5 943, en mars²¹. Il faut bien sûr distinguer les corps entretenus des ouvriers « à la journée » du roi, seuls concernés par ces embauches et débauches pragmatiques. Les conséquences sociales dans la base sont si imprévisibles que le commandant de la Marine fait tout pour les amortir en conservant des ateliers à l'occasion des désarmements.

En temps de paix, les ouvriers de l'arsenal sont des locaux qui connaissent à présent le plein emploi. Ce réservoir local de familles ouvrières de Marine est pressuré : ateliers féminins pour une tâche sans qualification, enfants qui deviennent « apprentis ». Si, en période d'activité, la norme est la levée des ouvriers par le système d'inscription ordinaire sur les registres de la Marine, leur zone de recrutement, l'intendance de la Marine de Brest, s'étend également aux départements des classes du Havre et de Dunkerque. Mais les levés font exprès de mal travailler car ils gagnent plus dans le civil. D'autre part, des

19 SHD Marine, Brest, 3E¹ 84. Plusieurs catégories coexistent chez les ouvriers des arsenaux : les « entretenus » sont des sédentaires payés à raison de leur statut, les ouvriers « à marché » sont rémunérés pour un travail défini contractuellement comme ceux « à prix fait », mais la majorité est payée « à la journée du roi » selon l'indice de leur grade et leur nombre de jours d'activité.

20 *Ibid.*, 3E¹ 107.

21 *Ibid.*, 3E¹ 145, 146 et 129.

lobbies comme celui de Saint-Malo font tout pour récupérer leurs charpentiers ; certaines populations inscrites abusivement sont au total plus une charge qu'une utilité²². Les ouvriers de levée ne suffisent pas et l'arsenal doit recourir à des expédients. Faire travailler les équipages des vaisseaux en rade (systématisé durant l'hiver 1777 pour l'armée du Chaffault²³). La chiourme du bagne est également mobilisée durant cette guerre, au cours de laquelle l'effectif des condamnés explose curieusement, jusqu'à 2 986 bagnards en 1783²⁴. La seule solution pérenne apparaît avec les soldats de l'Armée royale. Dès la période de guerre couverte, ils fournissent ainsi les compagnies de mousqueterie sur les vaisseaux, réservant les soldats de Marine aux seules frégates. La garde du port est assurée à deux reprises par le régiment suisse de Diesbach. Surtout des soldats des unités expéditionnaires, de la garnison ou des travaux de fortification sont employés dans les ateliers (ainsi à la garniture). En avril 1782, un second atelier dit de la corderie haute est formé qui comprend 1 17 soldats journaliers²⁵. Il faut considérer que sans la contribution de l'Armée, l'arsenal n'aurait pas pu fonctionner durant la guerre. En septembre 1779, des « ouvriers français et espagnols [...] ont travaillé à l'atelier de la Voilerie », les 20 navires de Don Miguel Gastón fournissant 123 hommes pour 6 656 journées et demie sous les ordres des maîtres voiliers du port²⁶. Une organisation flexible est tentée : travail des ateliers en continu les fêtes et le dimanche²⁷, travail de nuit jusqu'à 9 heures sous l'éclairage des réverbères du port²⁸.

Les gains de productivité ainsi que la gestion très réactive des personnels, concourent à l'augmentation remarquable du nombre des journées de travail. Il double de 1774 à 1776, pour atteindre plus deux millions par an de 1778 à 1782, valeurs qui ne sont atteintes à Lorient qu'au XIX^e siècle.

L'adaptation matérielle

L'arsenal étant d'abord un établissement industrialo-militaire, l'adaptation matérielle de la base est primordiale dans son effort. Celle-ci est évidemment multiforme : de l'organisation du travail à l'évolution de l'outil, de l'externalisation d'opérations industrielles à la garantie des approvisionnements, ou encore quant au montant financier de cet effort.

22 SHD Marine, Brest, 1E 191, p. 42, la Cour à l'intendant, 23 décembre 1773.

23 SHD Marine, Brest, 1E 194, p. 367, la Cour à l'intendant, 28 novembre 1777.

24 Frédérique Joannic-Seta, *Le Bagne de Brest, naissance d'une institution carcérale au siècle des Lumières*, Rennes, PUR, 2000.

25 SHD Marine, Brest, 3E¹ 135, f^o 516, Corderie haute, avril 1782.

26 *Ibid.*, 3E¹ 117, f^o 234, Voilerie, septembre 1779.

27 *Ibid.*, 1E 195, p. 569, la Cour à l'intendant, 26 décembre 1777.

28 *Ibid.*, 1A 114, f^o 303 v^o, le commandant à la Cour, 29 janvier 1781.

C'est au 1^{er} janvier 1777 que sont appliquées les dispositions des ordonnances Sartine du trimestre précédent, qui fondent l'organisation de la Marine durant une dizaine d'années. Le « port et arsenal de la Marine » est désormais soumis à l'autorité du commandant de la Marine, assisté d'une majorité générale et d'une direction générale pour l'arsenal confiée à un chef d'escadre, assisté de trois capitaines de vaisseau directeurs (pour le port, les constructions et l'artillerie). L'intendant est désormais chargé surtout du contrôle des personnels, finances et matières, assisté d'un commissaire général, d'un contrôleur et de cinq commissaires chefs de bureaux²⁹. Trop restreint, cet encadrement doit d'ailleurs être augmenté à Brest et adapté au site discontinu qui offre une distribution empirique des ateliers et magasins. L'atelier reste l'unité de base pour l'organisation du travail industriel dans l'arsenal. Il appartient désormais à une direction militaire et relève pour son contrôle administratif d'un commissaire. En réalité, un atelier est d'abord le regroupement thématique de personnels à payer. Ils se différencient de plusieurs manières³⁰, retenons ici une mutation au cours du conflit de la répartition entre les ateliers « ordinaires », permanents, et « extraordinaires ». Les premiers sont ceux du port (production de matières) ou de l'artillerie. Les seconds comprennent les chantiers de navires ou ceux des travaux ponctuels. Avec la guerre quelques rares ateliers « extraordinaires » de circonstance disparaissent. Surtout, l'hypertrophie du monstre industriel brestois multiplie le nombre des ateliers. Par dédoublement des ordinaires ou détachement, neuf ateliers extraordinaires nouveaux apparaissent³¹. C'est le développement de la technique du perçage qui entraîne la naissance d'une nouvelle unité après-guerre, en avril 1783. Bien évidemment, les chantiers de navires (ateliers extraordinaires) totalisent jusqu'à 212 ateliers mensuels de 1778 à 1782³², en majorité de réparation. Deux autres « à façon », dirions-nous, recourent à une main-d'œuvre supplémentaire essentiellement féminine et mal payée, pour le travail de l'étope. Une autre particularité est la création, à partir de 1777, de huit ateliers « à marché »³³, pour moitié extraordinaires, réservés à la pré-production de pièces de série simples (avirons, chevilles, clous, longuilles de tonneaux, ou pièces de sculpture). Le courant économique libéral ouvre un fort débat sur le recours au travail à l'entreprise, mais se heurte au choix

29 Magasin général, chantiers et ateliers, fonds et revues, armements et vivres, hôpitaux et bagne.

30 Par exemple, le mode de la paye des ouvriers : les ateliers des « entretenus » regroupent les permanents et demi-soldes du port ou les ouvriers payés « à la journée ».

31 Les chaloupes et canots de la montagne de mars 1776 à mars 1783, la grande solde n° 2 ou un 2nd atelier de la corderie à cause du trop grand nombre des personnels, par exemple.

32 O. Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, op. cit., p. 335.

33 L'État sous-traite à un groupe d'ouvriers de l'arsenal une tâche en interne.

traditionnel entre les travaux conduits par les ateliers d'État plus solides mais plus chers et plus lents, et ceux confiés au privé, plus rapides et moins-disants, mais souvent bâclés³⁴. À Brest, en dépit d'indices ténus, le recours au privé semble limité aux bâtiments civils (ancêtre des Travaux maritimes) attribués à un entrepreneur pour fourniture de main-d'œuvre et façons des matériaux, parfois pour les matériaux. Le « sieur Malmanche et associés » était conducteur d'ouvrage dès 1743 ; il est depuis 1767 l'entrepreneur des Bâtiments civils. C'est une forme curieuse de régie indirecte par adjudication au Conseil de Marine. Les autres cas d'ateliers gérés par des entrepreneurs, selon le système de la régie indirecte avec marché par adjudication, ont basculé sous le contrôle de l'État à la veille du conflit devant leur déconfiture : manufacture de toiles à voiles du négociant brestois Joseph Richard-Duplessis (marché du 8 novembre 1772), forge de La Villeneuve du même. Il n'est pas possible de s'en passer et une prise de contrôle opportuniste en est opérée par l'État sous la forme d'une mise en régie directe (en mai 1780 pour la manufacture).

254

La guerre pose le problème global de la pertinence des équipements sur le site et de l'adaptation de son outil industriel. La priorité est faite aux réparations ou à la construction navale, opérations nécessitant des équipements à terre : quais, cales de construction, magasins... Les formes de radoubs sont indispensables à la mise hors d'eau pour la réparation navale et la refonte. Elles sont quatre à Brest. L'anse de Pontaniou abrite une double forme et une simple. Cette œuvre de Choquet de Lindu est recreusée en 1781. Depuis l'avant-guerre, l'une d'entre elles doit être laissée disponible pour les réparations d'urgence. Le bassin de Brest, le plus ancien, est trop petit pour accueillir les nouveaux vaisseaux de 1^{re} classe, et surtout sa porte étanche fuit. Le potentiel est donc réduit à deux bassins. Choquet de Lindu, vieux et entêté, refuse toute évolution de son arsenal et retarde les réparations. Finalement, à la demande du comte d'Hector, Antoine Groignard, ingénieur général, vient à Brest faire appliquer ses plans pour transformer le bassin de Brest en bassin toutes marées (1782-1783)³⁵. Il en assure l'étanchéité par un bateau porte³⁶. Le reste de l'appareil industriel est le plus souvent laissé en l'état. Les économies du temps de paix n'avaient pas permis sa mise à niveau, la guerre la rend nécessaire, mais les opérations la contrarient. Les quais sont souvent présentés comme effondrés sous le poids des fûts de canons ou le passage des tombereaux. Les salles d'armes de la direction

34 André Lespagnol, « L'entreprise d'État », dans *Atti Delle Settimane Di Studi E Altri Convegni*, 22, *L'impresa. Industria Commercio Banca, Secc. XIII-XVIII*, Prato, 30 avr.-4 mai 1990, Firenze, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica « F. Datini », 1990-1991, p. [691]-717.

35 O. Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, *op. cit.*, p. 547.

36 « Forme », dans *Encyclopédie méthodique, Marine*, t. second, Paris, Panckoucke, 1786, p. 454.

de l'artillerie datant de Louis XIV sont ruinées. Les sinistres de l'Hôpital de la Marine, d'une boulangerie, du Refuge royal, exigent des reconstructions. Les autres innovations industrielles brestoises ne sont guère couronnées de succès. Elles sont particulièrement dirigées vers les aciéries et fonderies, le grand manque du site brestois. Déjà avant-guerre, l'idée de récupérer les métaux inutilisés du port de Brest avait abouti à la création d'une forge à La Villeneuve. Utilisant la force de la rivière, cet atelier est situé au-delà de l'arrière-port, à l'extérieur. Un four à réverbère moderne, introduit en 1767, doit y refondre les vieilles ferrailles. C'est un échec pour Duplessis. Sur sa demande, le 1^{er} mai 1772, la Marine reprend son marché car l'activité est nécessaire, sous forme de régie intéressée, le régisseur ne participant pas aux risques³⁷. Finalement, le bilan est si peu satisfaisant que, pour ne pas perdre ses investissements, l'État doit recourir à la mise en régie directe et au rattachement de l'établissement à la direction de l'artillerie de l'arsenal. Brest doit expédier par voie de mer des gueuses à Indret où l'Écossais John Wilkinson conseille une nouvelle fonderie en 1777³⁸. Dans le même ordre, l'arsenal ne parvient pas à rétablir les vieilles forges de Pontaniou, travail entrepris dès 1777, mais gêné par la guerre.

Une caractéristique de la réponse brestoise est l'externalisation d'une partie de ses tâches dans le réseau des entreprises d'État. Il faut bien considérer qu'un arsenal, soit-il le plus important, n'est qu'un maillon d'une industrie nationale de défense. Seul, il ne peut rien. Brest ne maîtrise pas complètement les nécessités industrielles (forges, fonderies de canon). La gestion du plan de charge saturé impose de déléguer une partie de celui-ci à des centres industriels secondaires. D'une part, la délocalisation de chantiers de construction d'unités légères et de vaisseaux vers d'autres arsenaux, à Rochefort et Lorient notamment, voire dans des ports du commerce de son intendance (Saint-Malo et Nantes), conserve à Brest sa fonction prioritaire de centre de réparations navales. Ici encore, des soumissions sont acceptées, à l'instar de ce qui se pratique depuis longtemps en Grande-Bretagne pour la construction de bâtiments de guerre par des chantiers navals privés, pour les seules frégates d'ailleurs. L'exemple malouin illustre un port pourvu d'un plateau industriel de qualité, d'un financement par des capitaux propres³⁹. D'autre part, Brest recourt au réseau national des entreprises d'État qui se constitue alors. En effet, la guerre fait nécessité et l'État

37 Prosper Levot, *Histoire de la Ville et du Port de Brest*, t. II, *Le port depuis 1681*, Brest, Lefournier, 1865, rééd. 1972, Le portulan, Manoir de Saint-Pierre de Salerne, Brionne, 1972, annexe 15, p. 287 sq.

38 Stéphane Girandier, « L'établissement d'Indret des origines à 1914 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest (Anjou, Maine, Touraine)*, 100, 3, Rennes, PUR, 1993, p. 357-378.

39 André Lespagnol, « Guerre et activités maritimes : l'exemple de Saint-Malo pendant la guerre d'Amérique », dans *The American Revolution and sea, Proceedings*, International Commission of Maritime History, H. M. Stationery Office, 1974, p. 94-96.

doit garantir la pérennité des approvisionnements à ses arsenaux. Aussi est-il conduit à prendre le contrôle d'industries ordinaires nées de l'initiative privée, à l'exemple des forges (ainsi Guérigny en 1781 ou Ruelle⁴⁰, par exemple) ou de la Manufacture d'Armes de Tulle, qui passent sous le contrôle direct de l'État. Pragmatique mais paradoxal, au moment même où est discuté l'appel au privé dans le travail des arsenaux. Par sa place, Brest devient tête de réseau de centres secondaires qui travaillent pour lui.

256

C'est esquisser la vaste question des approvisionnements de l'arsenal. Les besoins de la « machine » brestoïse sont évidemment considérables. C'est d'abord le peu de ressources locales qui étonne (des *bleds* dans le Trégor, du chanvre et du lin dans le Léon et en Cornouaille, une forêt domaniale au Cranou et une poudrerie). La Bretagne dispose par contre de ressources métallurgiques réelles⁴¹, des forges nombreuses comme Martigné-Ferchaud ou Coat-An-Noz qui fournit des saumons pour lest. Mais, elles fonctionnent sur une fonte au bois alors que la fonte au coke apparaît en France avec la guerre. De plus, les gisements ne peuvent fournir la quantité ou la qualité attendue pour des canons ou des ancres. On achète également des matériaux ou des produits finis qui prendraient trop de temps ou de main-d'œuvre à Brest. Il faut tout faire venir du reste du Royaume ou de l'étranger, grâce à l'ensemble des marchés généraux de la Marine passés à Paris ou à des marchés particuliers passés devant le Conseil de Marine pour les petites adjudications. Des sites industriels, parfois éloignés, fournissent l'arsenal du Ponant en produits finis ou semi-finis. Les manufactures de toiles à voiles d'Angers, ou rennaises des Le Boucher de la Piltière, pallient celle de Brest. Poudreries, manufactures d'armes à feu ou blanches se retrouvent ici aussi. L'une des grandes innovations techniques du temps, le doublage des œuvres vives des bâtiments en cuivre, est le plus souvent réalisé à Brest par 800 ouvriers qui en ont acquis l'expérience. Pourtant, plaques et clous de cuivre doivent être importés. Brest est très dépendant dans le domaine métallurgique car l'arsenal ne dispose ni de fonderie, ni de forge pour les canons, mais de 78 feux de forge pour les autres travaux qui emploient 355 ouvriers en avril 1780⁴². C'est ici que la mobilisation industrielle se fait écrasante. Les fûts sont fournis par Ruelle depuis Rochefort, sous l'inspection de Fougeroux de Secval, officier de Marine du département de Brest détaché. D'autres forges travaillent pour Brest : Forge-Neuve, Coat-An-Noz, La Nouée ou Tulle. Guérigny fournit

40 P.-M.-Jean Conturie, *Histoire de la fonderie nationale de Ruelle (1750-1940) et des anciennes fonderies des canons de fer de la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1951.

41 Jean-Yves Andrieux, « La sidérurgie préindustrielle : une image de la Bretagne économique et sociale à la fin de l'Ancien Régime », dans Tanguy Daniel (dir.), *La Bretagne une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1989, p. (59)-70.

42 SHD Marine, Brest, 3E¹ 121, f^o 45 r^o.

Brest en fonction des deux marchés Babaud du 9 septembre 1774, selon un mandat pour 6 ans à compter du 1^{er} janvier 1775 pour les fers et ancrés des ports du roi. Deux créations du temps reposent en grande partie sur la prise en compte des besoins de la « machine » brestoise : Indret, entreprise d'État, créée au début du conflit, et les forges de La Villeneuve.

La question sans doute la plus complexe à appréhender notamment par le manque de sources, est celle de l'effort financier considérable nécessaire. Brest, bras armé de l'État, exige des transferts de fonds massifs, même si une partie des dépenses sont directement payées à Paris. Les dépenses de Brest restent colossales. Un chiffre : les salaires des ouvriers de la seule année 1778 montent à 2 599 859 L contre 858 469 en 1774⁴³ !

BILAN : QUELLES CONSÉQUENCES SUR L'ARSENAL ET SUR BREST ?

Brest y joue un rôle, mais Brest subit également le conflit. Pour le mesurer, il faut changer d'échelle, considérer la base du Ponant dans toute son amplitude.

La création d'une énorme base interarmées

Dès avant la guerre, l'arsenal de Brest était partie prenante d'un ensemble plus vaste. En cercles concentriques autour de ce cœur industriel, s'étendait un cadre en creux : la ville double. Coupée par le port, elle lui fournissait des bras et vivait de lui. Dans le Château et sur les glacis des fortifications de Vauban, l'Armée royale protégeait l'ensemble. C'étaient trois mondes peu perméables qui habitaient là. Avec la montée en puissance pour servir la projection des forces françaises, une synergie obligée y constitue la base du Ponant. La concentration de milliers d'hommes dans un but commun ne parvient pas à dissimuler totalement les oppositions entre les corps de l'État présents. La même dissemblance se retrouve entre les populations brestoise et mouvante. L'importance de cet organisme de fait ne cesse pourtant de croître. Ceci est particulièrement illustré par les problèmes du logement des troupes, des ouvriers et des marins. La ville ne peut recevoir que 6 876 personnels dans des conditions spartiates. Si des casernes existent, plusieurs menacent ruine, d'autres sont inachevées (Quartier de la Marine ou Cayenne). Les marins sont envoyés à leur bord ; quant aux ouvriers, ils doivent recourir à des logeuses fort chères. Les troupes de l'Armée royale, 52 compagnies en août 1776, sont cantonnées dans les villes environnantes et dans les paroisses rurales, selon le système de la réquisition des logements pour

43 O. Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, op. cit., p. 680-684.

les gens de guerre⁴⁴. Les conditions de vie des Bas-Bretons sont jugées indignes par les militaires ! Les chefs eux-mêmes ne peuvent se loger. Le marquis de la Prévalaye ne peut donner une chambre à son fils, le comte de Wittgenstein ne peut être logé par la Marine, le marquis de Langeron doit se replier à l'hôtel de ville, le comte de Langeron est chassé par sa logeuse !

Très tôt, la défense de l'ensemble, en particulier des ateliers et de la flotte, contre une descente ou un bombardement britannique devient un problème capital. Depuis des années, il était clair qu'il faudrait repousser les lignes de défense et en particulier fortifier l'arrière-port plus exposé. Les propositions successives des nouveaux Vauban rêvant de dépasser le génie indépassable, Filley de la Coste, le marquis de Pezay, Montalembert et La Rozière, avaient fait échos aux sarcasmes de la Marine, de l'Armée ou du corps royal du Génie. Les géniales réalisations avaient aussitôt été démantelées. Avec les réformes militaires de Saint-Germain (1776), le roi nomme en Bretagne le marquis de Langeron, commandant de la division, et son frère, commandant en Basse-Bretagne et à Brest. Le marquis répartit ses effectifs pour couvrir les trois ports bretons : Brest, arsenal principal, Lorient, arsenal de décharge et port de course, et Saint-Malo, port corsaire. La place de Brest, de premier ordre, reçoit à présent un lieutenant général et est couverte par trois brigades commandées par trois maréchaux de camp, totalisant 10 393 hommes (sur 17 546 en Bretagne au 1^{er} mai 1778)⁴⁵. Le marquis réactive les forts et batteries maritimes en dépit de l'incrédulité de la Marine et précise le service entre les deux départements. Il rend surtout un certain nombre d'arbitrages en vue de remédier à l'obsolescence des remparts. Devant l'impossibilité d'édifier une fortification continue plus éloignée de la ville, il entérine les options de La Rozière et prépare un plan de repli vers Brest des forces, en cas de débarquement au-dessus du Conquet ou près du fort de Bertheaume. Il impose bientôt la conception innovante d'un camp retranché autour de la paroisse de Saint-Pierre, à l'ouest de la ville, camp appuyé sur cinq forts détachés et plusieurs redoutes provisoires. Un front bastionné continu couvrirait l'arrière du port sur les hauteurs du Bouguen et du Ménès. La couverture du sud de la rade serait assurée par le relevage des lignes du Quélern⁴⁶. Soldats de la garnison et des troupes de couverture, comme

44 Arch. mun. de Brest, EE7, 9 août 1776.

45 *Ibid.*, 2S 1/31, *Situation de la Division de Bretagne au 1er mai 1778* ; 2S 1/32, *État de l'emplacement des Troupes en Bretagne à l'époque du 1er mai 1778* ; 2S 1/33, *Situation des troupes de la Division de Bretagne au 1er juin 1778*.

46 Jean-Yves Besselièvre, *Les Travaux de fortification de Brest à la fin du XVIII^e siècle (1776-1784)*, TER pour la maîtrise d'Histoire, Brest, UBO, 1996 ; Jean-Yves Besselièvre, « Le camp retranché de Saint-Pierre (1776-1784) », *Cahiers de l'Iroise*, n° 179, 1998, p. 9-20 et « Les ouvrages extérieurs de Brest (1776-1784) : les prémices de la fortification détachée », *Cahier du Centre d'études d'histoire de la Défense*, n° 10, ADDIM, 1999.

ouvriers spécialisés, se mettent à l'ouvrage sous la conduite de jeunes officiers du Génie dans un curieux montage, l'« Administration œconomique des Grands Travaux de Brest », qui revient à faire du roi non-seulement le maître d'ouvrage, mais aussi le maître d'œuvre de sept gros chantiers soustraits au marché, résilié, de l'entrepreneur des Fortifications. L'achèvement complet du travail de maçonnerie n'a lieu qu'en 1782, et les forts ne reçoivent une artillerie complète qu'après-guerre⁴⁷. Pourtant l'effet de dissuasion, l'un des deux fondements de la fortification permanente, a joué. Aucun coup n'a été tenté contre « le port le mieux défendu du Royaume ».

Une gestion des risques tendue

À l'intérieur même de cet espace, la concentration de moyens militaires, le caractère sensible des installations et surtout la forte concentration d'une population mouvante attirée par le travail ou les opportunités, multiplient les risques pour la sécurité de la base que les autorités doivent gérer durant le conflit. Considérons en trois.

Le danger majeur d'un point de vue stratégique est la destruction des installations et des bâtiments du roi par un incendie provoqué par les forges, l'éclairage ou la négligence. Au cours de la période, onze sinistres d'importance secouent la base : trois unités détruites, deux endommagées, quatre édifices ruinés. Plus de 50 personnes en meurent. Si dans un premier temps, la vigilance des gardiens, la mobilisation de tous les corps présents pour lutter contre le feu est la seule réponse, dans un second, un règlement d'incendie est adopté qui précise les lieux de dépôt de 22 pompes à incendie, d'outils et d'une flottille de 12 canots⁴⁸. Une brigade de quatre gardes pompes est mise sur pied vers la mi-1779. Le 2 août, Morat, directeur du service des pompes de Paris, est envoyé à Brest pour surveiller l'introduction d'un nouveau règlement interarmées appliqué en octobre avec l'aide de pompiers dépêchés de la capitale⁴⁹.

Le problème brestois le plus épineux est la gestion sanitaire. On garde alors en mémoire le retour de l'escadre Dubois de la Motte en 1758 (6 000 malades, 4 000 morts du choléra)⁵⁰. La base ne pourrait que médiocrement le traiter

47 Pierre Durand, « Conception de la défense de Brest avant la Révolution », *Cahiers de l'Iroise*, 19e année n° 2, avril-juin 1972, p. 114-124 ; André Reussner, « L'Envers d'une grande guerre. Les fortifications de Brest entre 1776 et 1783 », *Mémoire de l'Académie de Marine*, 1939, n° 3, p. [135]-151 ; Jacques Gury, « L'enceinte fortifiée du Bouguen et du Ménéz du XVIII^e au XIX^e siècle », Brest, 1972, dact. et « La guerre d'Indépendance américaine et les défenses de Brest », *Cahiers de l'Iroise*, 25^e année, n° 4, oct.-déc. 1978, p. 174-179.

48 SHD/Marine/Brest, 1L 9, f° 166, *Règlement sur les précautions à prendre pour Secourir le Port de Brest en cas d'incendie, collationné le 21 mars 1777*.

49 P. Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit., t. II, *Le port depuis 1681*, p. 189.

50 Jean-Pierre Goubert, « Environnement et épidémies à Brest au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1974, n° 4, p. 733-743.

depuis la destruction de l'hôpital de la Marine, le 20 mai 1776, par un incendie majeur. Si les accidents professionnels dans les ateliers de l'arsenal ou aux travaux de fortification sont habituels, les malades sont plus nombreux comme les scorbutiques et les vénériens. En 1779, l'armée d'Orvilliers provoque dans la base une épidémie, mal identifiée (un typhus, un paludisme, une typhoïde, une variole ?)⁵¹. Au moins 2 960 personnes décèdent d'avril 1779 à mars suivant. En septembre 1779, 7 489 Français et Espagnols sont hospitalisés⁵². Heureusement, Brest dispose, et c'est exceptionnel en province à l'époque, de trois vrais médecins entretenus, des personnels de santé de la Marine et de la Guerre⁵³ et du « Collège royal de chirurgie de la Marine ». Dès septembre 1779, suite à une inspection en mai de Poissonnier-Desperrières, adjoint d'un frère inspecteur et directeur général des hôpitaux de la Marine, de nombreux médecins sont envoyés en Basse-Bretagne et employés extraordinairement. Quelques infirmiers de l'Armée et 25 filles de la Sagesse chargées de la lingerie sont employés à l'Hôpital. On regrette le recrutement d'« infirmiers ordinaires du Pays » car « les infirmiers Bas-Bretons sont détestables. Souvent ils se prévalent de la différence de la langue pour ne pas servir les malades »⁵⁴ ! Les hôpitaux civils de Brest sont, pour la première fois, communs aux départements de la Guerre et de la Marine⁵⁵. Un hôpital provisoire est installé au séminaire de la Marine, seul bâtiment offrant une enceinte suffisante⁵⁶. Quatre cents lits y sont placés et les jardins reçoivent quatre baraques en bois pour loger 800 malades⁵⁷. Les projets de construction d'un nouvel établissement n'aboutissant pas, un hôpital interarmées est ouvert dans une auberge au Folgoët pour 60 vénériens et 250 lits de convalescents de la Marine⁵⁸. Il faut pourtant encore recourir aux hôpitaux extérieurs comme à Landerneau. Morlaix, également ville de garnison pour la couverture de Brest, reçoit 660 malades et des magasins dans ses cinq hôpitaux⁵⁹. Ils relèvent de la « régie des Hôpitaux de Morlaix et du Folgoët », dirigée et régie par Magnier qui occupe les mêmes fonctions à Rennes et semble partir avec la caisse⁶⁰. En 1780,

51 Alain Plotegher, *L'Épidémie brestoise de 1779 à travers les lettres du temps*, thèse de doctorat d'État de Médecine, Université de Nantes, 1978, p. 434 sq. ; François Lebrun, « Une grande épidémie en France au XVIII^e siècle. La dysenterie de 1779 », dans *Hommage à Marcel Reinhard, Sur la population française des XVIII^e et XIX^e siècles*, Paris, Société de démographie historique, 1973, p. 409.

52 A. Plotegher, *L'Épidémie brestoise de 1779 à travers les lettres du temps*, op. cit.

53 François Olier, *Médecins, chirurgiens, apothicaires militaires de l'armée de terre au XVIII^e siècle (1756-1789)*, dictionnaire biographique, Brest, F. Olier, 2003, 581 p.

54 Arch. mun. de Brest, 2S 26/29.

55 SHD Marine, Brest, 1E 192, p. 469-489, la Cour à l'intendant, 7 mars 1777, r. le 17.

56 *Ibid.*, p. 165-166, la Cour à l'intendant, 24 janvier 1777.

57 P. Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit., t. II, p. 227, appendice § 1.

58 SHD Marine, Brest, 1E 193, p. 133, la Cour à l'intendant, 14 mai 1777.

59 Arch. mun. de Brest, 2S 26/81, Hôpitaux de Brest de Morlaix et du Folgoët, 2 février 1780.

60 *Ibid.*, 2S 26/92, 9 avril 1781.

la « régie des Hôpitaux de la Division de Brest »⁶¹ est mentionnée, attestant de la volonté des autorités d'organisation et d'externalisation de la gestion sanitaire, mais l'infrastructure demeure sous-dimensionnée.

Les menaces majeures sont, pour les autorités, les atteintes à la sécurité de la base, imaginaires ou réelles. Un soulèvement des bagnards est redouté. Le régiment de Dillon en garnison en ville est renvoyé après trois semaines, devant les craintes de mutinerie car ses soldats sont en partie Irlandais. Les prisonniers anglais préoccupent, d'autant plus que Brest ne dispose pas d'une prison civile. Pour empêcher sabotage ou espionnage, décision est prise de les évacuer sur d'autres prisons comme Dinan ou Loches. Le développement du jeu, de la prostitution et de l'ivrognerie est jugé moralement inacceptable par Langeron qui fait arrêter et transporter les filles de joie à Rennes. Les usuriers qui tentent de ruiner les officiers présents sont également visés. Devant l'inertie de la ville de Brest qui ne dispose pas de moyens de police municipale et peine à s'en doter, les autorités de l'Armée demandent à en créer une. Sartine, grâce à son réseau, obtient de Le Noir, son successeur à la lieutenance générale, qu'il mute de Paris à Brest d'anciens inspecteurs pour l'y organiser. Le choix, novateur, est de créer une police militaire d'exception, également financée sur l'Armée et la Marine, et compétente à la fois dans l'arsenal, dans la ville et dans les zones militaires. Lorient et Roscoff ressortissent même à son autorité. Elle s'intéresse particulièrement à l'espionnage, aux trafics économiques⁶². C'est là une manifestation caractéristique de la sujétion des habitants au pouvoir central.

Une vie chère dans une ville sous tutelle

Une conséquence trop souvent négligée est l'impact de la guerre sur la ville et les populations environnantes. Le paroxysme américain de Brest fait naître l'idée que la guerre d'Indépendance est une sorte d'âge d'or. Elle ne semble certes pas susciter d'impopularité, d'autant qu'elle apparaît lointaine aux terriens. Le bilan que l'on peut esquisser est bien plus complexe. Le conflit installe une bulle économique. La nécessité de nourrir et loger en ville la forte population mouvante de gens de mer et des militaires conduit à la cherté des *bleds*, du pain et du bois de chauffage, tandis que dans le même temps, des habitants font des profits évidents (logeuses, artisans, contrebandiers, prêteurs). Même pour les catégories les plus populaires, c'est une époque de plein travail à l'arsenal, non seulement pour les hommes, mais encore pour les femmes et les enfants.

61 *Ibid.*, 2S 26/81, Hôpitaux de Brest de Morlaix et du Folgoët, 2 février 1780.

62 Olivier Corre, « Guerre et ports militaires, le problème de la police : son rétablissement à Brest durant la guerre d'Indépendance américaine », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Rennes, t. 116, n° 3, sept. 2009.

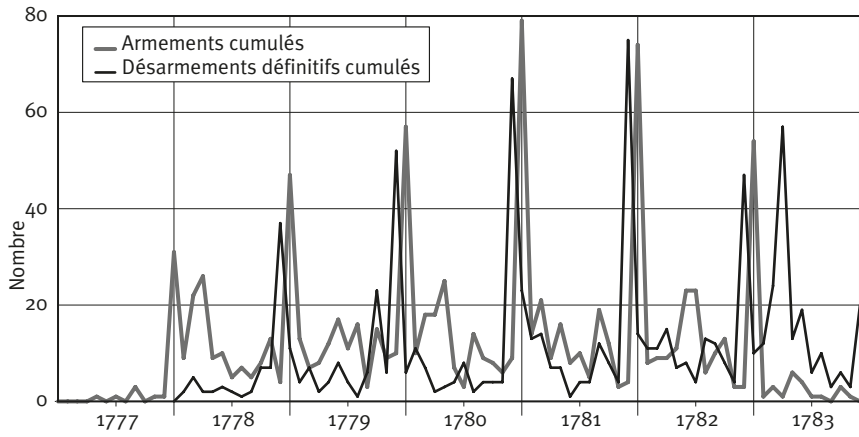
Une plus forte densité s'observe à Brest et dans les villes et paroisses rurales environnantes où est cantonnée l'Armée. L'augmentation des naissances avec la fraternisation, mais aussi de la prostitution, des suicides et de la violence, illustre cette époque où l'épidémie venue de la mer menace jusqu'à la survie intra-muros⁶³. Ressort surtout des témoignages la mise sous une tutelle de plus en plus marquée de la ville. Avec le poids prépondérant de la Marine, le corps de ville pèse bien peu. La reprise en main par le commandement de la police, au sens général de l'Ancien Régime, prive la communauté de toute autonomie politique (économie, ordre public, justice par exemple). Au quotidien, la clôture de la place forte à heures fixes par les militaires, l'interdiction d'aller et de venir en ville sont ressenties par tous.

262

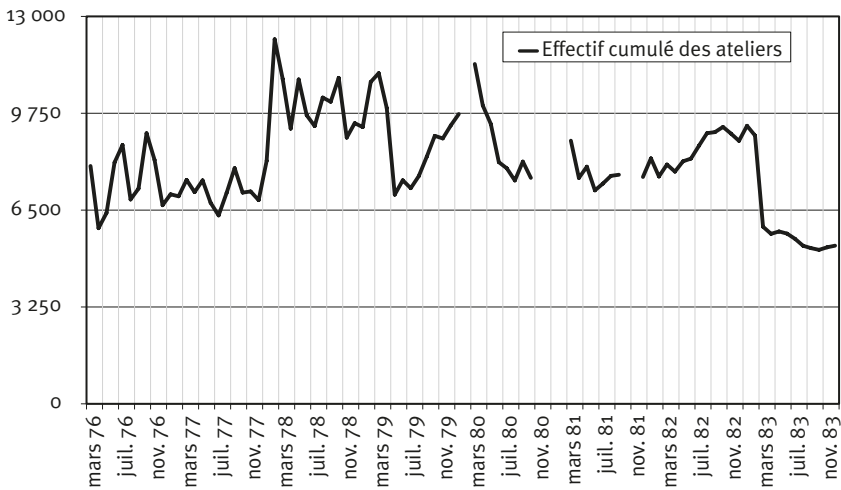
Au total, à l'image du jeune Chateaubriand enthousiaste au retour de l'escadre au printemps 1783⁶⁴, il faut constater que la première décennie brestoise du règne de Louis XVI voit une activité militaire et navale exceptionnelle. Les visites de qualité reçues par le port et arsenal de l'Europe entière en témoignent. La « machine » brestoise a pu globalement tenir son rôle dans une guerre victorieuse. Surtout, le poids de ce port et arsenal dans la Marine, et plus généralement dans le système industrialo-naval français, est de fait confirmé jusqu'à la Révolution. Lors de l'élaboration des réformes de Castries en 1786, le comte d'Hector, comme le chevalier de Fautras, commandant des troupes de Marine à Brest, conseillent le ministre qui travaille à la Cour avec Laporte, devenu intendant général de la Marine. Le rôle prépondérant du comte d'Hector préfigure à sa manière le préfet maritime. L'armée navale est réformée à l'aune de la guerre brestoise. Lors du partage de la flotte en neuf escadres, cinq sont brestoises (55,5 % de la flotte confirmant une prééminence qui réduit Toulon et Rochefort à 22,2 % et à un rôle secondaire, alors que Lorient n'en reçoit aucune). Mais un arsenal, même le plus important, n'est que le rouage d'un système. Celui de Brest est d'abord la tête de réseaux financiers et industriels d'État, appuyé sur des sites et des chantiers éloignés et désormais intégrés. La base, organisme *sui generis* né de la guerre d'Amérique, meurt avec la paix.

63 André Lévy, *La Société brestoise au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat de III^e cycle, Brest, 1986.

64 [François-René vicomte de] Chateaubriand, *Mémoires d'Outre-tombe*, Édition du centenaire intégrale et critique en partie inédite établie par Maurice Levailant, t. 1, 2^e éd. revue et corrigée, Paris, Flammarion, 1949 [1809-1841], 1^{re} partie, livre 2^e, 10, p. 97-98.



Armements et désarmements définitifs cumulés de « bâtiments du roi » au « port et arsenal de Brest » (1777-1783)



Postes de travail ouvriers de l'arsenal de Brest (1776-1783)

LORIENT PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Gérard Le Bouëdec

Le corpus de connaissances sur Lorient et la guerre d'Indépendance américaine s'est constitué à la faveur des manifestations scientifiques organisées pour la commémoration des bicentennaires, d'une part de la proclamation de l'indépendance américaine¹, d'autre part de la Révolution française². Kate Ohno, éditrice des *Papers* de Benjamin Franklin à l'Université de Yale³ m'a ouvert de nouveaux horizons en me faisant découvrir la richesse considérable des correspondances entre le Congrès américain, Benjamin Franklin qui s'installe à Passy, les gentlemen américains en résidence dans les ports et tous les acteurs impliqués dans les opérations maritimes dans le port de Lorient. C'est l'exploitation de ces sources américaines qui permet de renouveler, du moins d'enrichir, le regard sur la place du port-arsenal de Lorient dans la guerre d'indépendance.

Quand Benjamin Franklin met pied à terre à Auray, en décembre 1776, le dispositif logistique portuaire marchand américain exclut Lorient. D'ailleurs la vraie destination de son navire *Le Reprisal* est Nantes où est déjà installé un gentleman américain, Jonathan Williams, chargé de fournir les aides nécessaires aux Insurgés qui ont engagé leur guerre contre les Anglais. Lorient n'existe donc pas dans le dispositif initial. Un an plus tard, en décembre 1777, James Moylan arrive à Lorient comme résident permanent du Congrès à Lorient.

- 1 « De l'Armorique à l'Amérique de l'Indépendance », deuxième partie du colloque du bicentenaire de l'Indépendance américaine, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 84, 1977, n° 2. Avec notamment des articles de Jean Louis Debauwe sur John Paul Jones et de Jean Meyer sur la Bretagne et la guerre d'Indépendance américaine. Dans les années qui suivent, le Conservateur du Service historique de Lorient fit le point sur l'arsenal de Lorient en 1770 et 1789, et François Lebrun fit réaliser une maîtrise à Rennes 2 sur le port de Lorient pendant la guerre d'Indépendance américaine.
- 2 Les colloques organisés, en 1988, à Vizille sur les origines de la Révolution (Presses universitaires de Grenoble 1990) et à Brest sur la Bretagne à l'Aube de la Révolution (Centre de Recherche Bretonne et celtique et Société archéologique du Finistère, 1989) m'avaient permis de faire le point sur les relations entre Lorient et la États-Unis de la guerre d'Indépendance américaine à la Révolution française.
- 3 <www.franklinpapers.org>. Toutes les correspondances signalées dans l'article, sans référence, appartiennent aux *papers* Benjamin Franklin.

En un an, Lorient s'impose comme une base logistique importante. Cette instrumentalisation précoce du port-arsenal de Lorient témoigne de leur analyse pertinente du profil particulier de Lorient.

UN PROFIL MIXTE. STATUT D'UN PORT ARSENAL ANNEXE DE BREST ET DE PORT DU COMMERCE DES INDES : LES AMÉRICAINS ET LORIENT EN 1777

Depuis 1770, les installations de la compagnie des Indes ont été reprises par la marine, mais les armements privés, qui ont pris le relais de la compagnie à monopole, continuent d'utiliser les équipements de la « cité marchande ». Certes Lorient n'est plus le seul port d'armement pour l'océan indien, mais il demeure celui des retours et des ventes. C'est ce profil mixte qui va constituer l'atout lorientais.

266 En 1775-1777, l'activité de l'arsenal reste modeste. En 1775-1776, le plan de charge se limite au lancement de *La Consolante*, en juin 1775, à la mise sur cale de *L'Iphigénie* par l'ingénieur Guignace et aux réparations de trois navires, *Le Bien Aimé*, *La Victoire* et *Le Triton*. Cette atonie donne d'ailleurs des idées au régisseur des poudres qui voudrait s'approprier les stocks inutilisés. Elle s'accompagne de licenciements. En 1777, aucun bâtiment neuf ne sort des cales. La décision du déclassement du port-arsenal de Lorient se traduit par la mutation de l'ingénieur de première classe Guignace. L'ordonnance du 27 septembre 1776 prévoit, en effet, la suppression du département maritime de Lorient au 1er janvier 1777. Lorient, comme aux mauvais jours, redevient une annexe de Brest⁴. Il est alors un chantier naval en sous capacité d'utilisation.

En revanche, après quelques années difficiles ponctuées par la faillite Arnous frères en 1773, le port de commerce retrouve une nouvelle vigueur. L'ouverture au privé du commerce asiatique attire à Lorient de nouvelles maisons de commerce, associant le capital bancaire et celui de l'indiennage, constituant de véritables consortiums du type Bérard, Pourtales (indienneur suisse) et la banque Girardot ou Leray-Chaumont, Bernier, Goulade, et la banque Grand⁵. Dans les années 1775-1777, le mouvement du port du Scorff est considérable. Ce sont plus 20 navires, soit 11 000 tonneaux de jauge, qui viennent décharger aux pontons du Péristyle. Les départs sont de l'ordre de 30 bâtiments pour une jauge globale de 14 000 tonneaux. En 1777, les départs sont plus modestes.

4 Geneviève Beauchesne, « Le port de Lorient après sa cession au roi, 1770-1789 », *Revue historique des armées*, 1980, n° 2, p. 33-62.

5 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient de la compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (xviii^e-xix^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 180-190 ; « Les négociants lorientais, 1774-1790 », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin, *Négoce, ports et océans, xvii^e-xx^e siècles*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 95-111.

La correspondance américaine met en lumière deux grands noms de l'armement asiatique : Alexandre Goulade et les frères Bérard. Le premier, représentatif de ces personnels de la compagnie qui ont fait fortune dans l'océan Indien, rentre en 1768 en Europe, notamment à Lorient où il affirme avoir ensuite armé 32 navires formant « un capital importations-exportations de 40 millions qui ont produit plus de 4 millions de droits »⁶. Dans les années 1775-1777, les Bérard sont plus en vue. Ils ont armé six navires pour l'océan indien, trois au titre de « Bérard et Pourtales » et trois sous la raison sociale « Bérard frères ». Ils ont prêté à la grosse, pour 158 000 livres en 1776, et eu recours à l'emprunt à la grosse pour une somme de 278 000 livres. Ils sont touchés par la faillite Girardot à hauteur de plus de 200 000 livres⁷. Alexandre Goulade et les frères Bérard (Thomas Simon, Pierre, Jean Jacques) se retrouvent associés, au second semestre 1777, avec Pierre Victor Constant de Montigny de Montplaisir, négociant et subdélégué, sous la raison sociale « Goulade, Bérard frères et Montplaisir ».

Lorient c'est d'abord une base commerciale et un entrepôt. C'est l'entrepôt d'approvisionnement des comptoirs français de l'Inde qui dispose, à ce titre, de stocks de munitions, de vivres et d'équipements, de soldats et de marins et la correspondance entre le secrétariat d'État de la Marine et l'ordonnateur de Lorient permet d'en prendre la mesure. Mais c'est aussi l'entrepôt du commerce désormais libre de l'océan Indien et les Bérard font remarquer que les Américains peuvent trouver à Lorient tous les articles des colonies. Les Américains veulent acquérir des munitions et des armes contre leurs marchandises et celles de leurs prises. Le 20 décembre 1776, les Bérard font savoir qu'ils sont prêts à acquérir les cargaisons de tabac américain en payant *cash or indrafts*⁸ sur Paris, Amsterdam ou Londres, et à des tarifs supérieurs à ceux des fermiers généraux. Dès janvier 1777, Jacques Donatien Leray-Chaumont, qui va héberger dans son Hôtel de Valentinois à Passy les représentants du Congrès, leur fait savoir qu'il peut leur procurer du salpêtre en provenance de l'Inde⁹. D'ailleurs en janvier, mais ce n'est sans doute qu'un projet, et en décembre, c'est avéré, *L'Amphitrite*, avec une cargaison de salpêtre financée par Beaumarchais quitte Lorient pour les États-Unis. Plusieurs navires de commerce, ou des corsaires avec leurs prises contenant notamment des marchandises antillaises, viennent chercher des acquéreurs afin de financer leur fret de retour. Le *Reprisal* et *La Caroline* en février, *L'Amphitrite* en décembre avec une cargaison d'Indigo (avec aussi du riz), peuvent compter sur la présence des Indienneurs. Les cargaisons des prises

6 Jean Meyer, *La Noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, Paris, EHESS, 1985, p. 418.

7 Christelle Le Goff, *Les Négociants lorientais et l'argent de 1774 à 1782*, mémoire de maîtrise, Université de Bretagne-Sud, 1997.

8 Lettre de Bérard frères et Cie à Benjamin Franklin datée du 20 décembre 1776.

9 Lettre de Jacques Donatien Leray-Chaumont du 9 janvier 1777.

du *Raleigh*, du capitaine Thompson, et de l'*Alfred*, du capitaine Hindman, à savoir du sucre, du rhum, du coton et du café, peuvent trouver preneurs sur le marché lorientais, d'autant que certaines maisons lorientaises ont des associés nantais, comme Puchelberg associé au nantais Schweighauser. Dessaudrais Sébire et Le Breton du Blessein forment un groupe malouin très présent sur la place de Lorient. Il fait savoir qu'il dispose de canons, d'ancres, de cordages, de voiles, d'uniformes et qu'il peut les fournir comme cargaisons de retour aux cinq ou six frégates américaines alors dans le port, en août.

L'arsenal, à l'activité très limitée, offre surtout des opportunités pour les radoubs, les carénages, les réparations ou le changement de pièces de cordages¹⁰. Après les réparations de *L'Espérance* de Laurent Wieckes au printemps, en octobre et décembre, l'*Alfred* est radoubé et le *Raleigh* peut faire changer son mât principal et remplacer une partie des cordages.

268

Les relations entre les Américains et les acteurs du port de Lorient sont différentes selon qu'il s'agit des représentants de la Marine ou de ceux du négoce. Avec la Marine, donc l'État, c'est un peu compliqué, même si dès décembre 1776, Bérard n'hésitait pas à indiquer que les navires américains « *will be safe here from the government* ». C'est d'abord la complexité des procédures qui incommodent le capitaine Wieckes¹¹. Thompson et Hindeman, qui ont une haute idée de l'honneur américain, sont souvent agacés par les attitudes des autorités françaises. Ils sont prudents. Ils ont laissé leurs prises sous Groix et sont venus ensuite voir les autorités, mais ils font remarquer que la population accueille favorablement ces nouveaux ennemis des Anglais. La correspondance entre Sartine et le commissaire général ordonnateur de Lorient, Prévost de la Croix, permet de confronter le discours officiel du secrétaire d'État et la réalité locale¹². Sartine rappelle à plusieurs reprises la position officielle du gouvernement, à savoir le respect des traités. Il précise qu'il ne peut être question de vendre dans un port français les prises des corsaires américains, que le carénage ou la réparation d'un corsaire américain n'est possible que si celui-ci est hors d'état de prendre la mer sans risque, qu'il doit fournir des passeports aux prisonniers anglais des corsaires pour qu'ils puissent regagner l'Angleterre, et qu'il ne peut être question d'autoriser les Américains à repartir avec des munitions ou à faire des croisières à proximité du littoral français. Le secrétaire d'État à la Marine est toujours pressé de voir ces hôtes un peu encombrants partir le plus

¹⁰ Dès le 10 octobre, le capitaine Thompson indique aux *American commissioners* quels sont ses besoins en terme de radoub et de réparations.

¹¹ Lettre du 13 mars du capitaine Wieckes.

¹² La correspondance ministérielle se trouve dans la série 1E4, volumes 77 à 80 pour l'année 1777, au Service historique de la Défense (désormais SHD), département Marine à Lorient. Les courriers sur la présence des navires américains sont confidentiels et uniquement destinés au commissaire ordonnateur.

vite possible¹³. Et il s'impatiente quand les travaux de carénage ou de réparations s'éternisent. Il manie la menace, celle de la séquestration des prises de Laurent Wieckes, si les navires ne quittent pas rapidement la rade¹⁴.

La mise en œuvre sur place de ces recommandations ou injonctions semble complexe. Les ventes ont bien lieu. Celles des prises de Laurent Wieckes¹⁵ ont été homologuées par l'Amirauté comme celles des prises du *Raleigh* et de l'*Alfred* en octobre novembre. Comment est-ce possible ? Le courrier de Prévost de la Croix est éclairant « Il a été dit publiquement qu'elles étaient parties [les cinq prises de Laurent Wieckes] et en effet elles ont disparu de la rade où elles mouillaient ». C'est la suite qui est instructive « Je n'ai pas été dans le cas de prendre une connaissance directe de ces ventes. Les devoirs de mon état ne m'y obligeant pas. Ainsi je suis resté censé les ignorer ainsi que les noms des acquéreurs »¹⁶. Il précise néanmoins que le maître d'œuvre est Bérard. Ce qui gêne Sartine c'est que la discrétion n'a pas empêché la nouvelle de se répandre et une plainte contre le non respect des traités d'arriver sur son bureau. Mais l'aide aux Américains emprunte d'autres voies qui entraînent des récriminations du ministère. Le capitaine Fautrel de l'*Amphitrite* est interrogé pour ne pas avoir respecté son plan de navigation¹⁷. Parti en théorie pour la baie de Chesapeake pour aller chercher du tabac, il a pris la destination de Charlestown et en a ramené une cargaison de riz et d'indigo qui a trouvé preneur à Lorient. Le subterfuge de la soumission déguisée est suspecté pour plusieurs navires et Sartine rappelle que les seules soumissions acceptables doivent avoir pour destination les colonies françaises avec retour obligatoire en France. Il demande à Prévost de la Croix qu'il faut exiger des capitaines qu'ils refusent les commissions proposées par le Congrès américain pour des ports américains. Il indique « que leur désobéissance sera très sévèrement punie et que dans le cas de prise, ils n'auront à espérer aucune protection »¹⁸.

On sait Sartine favorable au conflit, d'ailleurs le climat change à la fin d'année. La correspondance confidentielle « excédée » de Sartine à Prévost de la Croix cesse début décembre 1777. Quand le *Raleigh* et l'*Alfred* quittent Lorient, ils sont accompagnés par la frégate du roi, *La Silphyde*. Le commandant de cette dernière indique aux capitaines américains qu'il les escorterait sur une certaine

¹³ SHD, Marine, Lorient, 1E4 77, le 8 mars 1777.

¹⁴ *Ibid.*, le 1^{er} mars 1777.

¹⁵ Le brigantin *Polly* et *Nancy*, 150 tx, avec une cargaison de Morue destinée à Cadix, le senault *Sivallon*, paquebot de poste Falmouth-Lisbonne, le brigantin *Hibernix*, 120 tx, allant de Dublin à Lisbonne avec du blé et de la farine, le brigantin *Générous Friendt*, 120 tx, avec de l'orge des Shetland pour Cadix, le *Betsy*, 200 tx, avec du vin et de l'eau de vie chargé à Bordeaux pour Londonderry. SHD, département Marine, Lorient, 1E4 77, le 22 février 1777.

¹⁶ SHD, Marine, Lorient, 1E4 77, le 5 mars 1777.

¹⁷ *Ibid.*, 1E4 80, le 25 novembre 1777.

¹⁸ *Ibid.*, du 2 décembre 1777.

distance et qu'il répondrait à leurs besoins¹⁹. Nous sommes le 29 décembre 1777, guère plus d'un mois avant la signature du traité d'alliance.

Les relations avec les négociants sont d'emblée plus simples qu'avec la Marine. En fait les intermédiaires américains délégués à Lorient par la place de Nantes ne sont pas à la hauteur. Aussi c'est Gourolade qui est chargé de la vente, entre février et avril, des cinq prises du capitaine Wieckes qui l'a fait savoir à Franklin. Le capitaine Thompson, en octobre, donne l'adresse de Gourolade pour recevoir à Lorient les instructions de Franklin. Le même Gourolade se charge de régler l'ensemble de l'opération de l'*Alfred* du capitaine Hindeman, tandis que Bérard s'occupe du *Raleigh*. Leur a priori sur la capacité du marché lorientais à offrir un bon prix pour les cargaisons antillaises de leurs prises n'a pas résisté à l'épreuve des faits.

270

Quel bilan tirer de cette première année d'avant-guerre ? Dès le 7 avril, Boux avait écrit aux représentants américains : « le port de Lorient vous offre de plus grandes facilités que tout autre »²⁰. Il fallait encore les convaincre. La lettre du capitaine Thomson, du 25 décembre 1777, est claire²¹. Il souligne que Lorient est un port sûr et facile d'accès, qu'il est fréquenté de plus en plus par les Américains et que les conditions pour réaliser les opérations et leurs affaires sont devenues satisfaisantes. Le 29 décembre, la première lettre de James Moylan, premier résident permanent du Congrès, se conclut ainsi : « je pensais qu'il était prudent de garder le silence sur ma mission dans cette place jusqu'au règlement de l'affaire des deux navires [les deux frégates le *Raleigh* et l'*Alfred*] »²².

Lorient avait finalement les qualités d'un port de second rang et les atouts d'un profil mixte. Dans cette phase initiale, Lorient est plus discret que Brest mais dispose des installations nécessaires pour des radoubs et des réparations. Le milieu négociant de ce port très spécialisé va immédiatement mesurer l'intérêt que constituent les opportunités de gérer ce nouveau marché des cargaisons et des coques des prises américaines. Il a saisi les potentialités de ce nouveau marché américain.

AVEC LA DÉCLARATION DE GUERRE, LORIENT DEVIENT UNE BASE LOGISTIQUE AMÉRICAINE

Pour la communauté franco-américaine qui dispose de relais particulièrement puissants auprès du gouvernement, Lorient remplit une triple mission.

C'est d'abord une plate-forme de communication entre l'Amérique et la France : les Américains disposent à Lorient de résidents permanents et d'antennes

19 Lettre, du 29 décembre 1777, de Gourolade et De Montplaisir aux *American Commissionners*.

20 Lettres de Boux, du 7 avril 1777.

21 Lettre du capitaine Thomas Tompson to the *honorable Commissionners*, du 25 décembre 1777.

22 Lettre de James Moylan to the *american commissionners*, du 29 décembre 1777.

de ceux de Nantes. La lecture de l'ensemble des correspondances démontre qu'il est difficile de séparer les Américains des négociants français engagés dans des relations suivies avec les États-Unis dans les différentes missions, même s'il existe néanmoins des spécificités. Parmi les Américains, quatre noms ressortent particulièrement. James Moylan, dont nous disposons des correspondances du 29 décembre 1777 au 21 mars 1783, est le premier résident à Lorient. Cet irlandais de Cork semble s'installer à Lorient où il convole en justes noces, le 13 avril 1779, avec Laurence Louise Fermier de la Prévostais, fille d'un négociant local, dont il aura deux enfants²³. Cet ancrage local se traduit aussi par son association commerciale avec Gourolade, dès décembre 1778, avec l'assentiment de sa tutelle. Il est rejoint d'une part par Jonathan Nesbitt, en septembre 1779, qui reste à Lorient jusqu'en décembre 1784, d'autre part par James Cuming, bientôt associé à William Macarty en 1781, ce dernier étant rejoint par sa femme. Le quatrième Américain est à Nantes mais avec un droit de regard ou d'intervention sur Lorient, Jonathan Williams qui avait succédé à Thomas Morris jugé incompétent. Du côté français deux noms déjà évoqués dominant, Gourolade et Bérard, auxquels il faut associer Puchelberg ainsi que Lavaysse et Gérard. Jacques Donatien Leray de Chaumont, proche de Benjamin Franklin, avec son fils proche de William Temple, est appelé par Moylan et Gourolade, dans un courrier à Benjamin Franklin, « *our mutual good friend* ». Effectivement, Leray Chaumont a joué la carte lorientaise, comme le souligne Jonathan Williams dans un courrier à William Temple en novembre 1779²⁴ : « Je pense que notre ami, Monsieur de Chaumont, préfère Lorient comme place maritime ». Il faut dire que 1779 est aussi l'année où l'escadre de John Paul Jones est armée à Lorient et largement financée par Leray. Le père et le fils étaient en juin à Lorient à la réception organisée à bord du *Bonhomme Richard* avant l'appareillage.

Or, il n'y a pas un réel partage des tâches entre cette petite communauté, sauf peut-être en ce qui concerne la transmission des courriers entre les autorités du Congrès et les représentants américains en France. En effet Lorient, c'est d'abord une poste de transit pour les courriers officiels destinés à Passy où séjournent les correspondants du Congrès en France. Les franco-américains lorientais indiquent l'arrivée des navires avec du courrier officiel pour Benjamin Franklin, voire, comme sur les navires *La Luzerne* et *L'Anne*, le journal des interventions au Congrès du 1^{er} janvier 1778 au 1^{er} janvier 1779, ou d'autres informations sur le déroulement du conflit sur le territoire américain. C'est ensuite un port de transit de passagers officiels. Plusieurs délégués américains sont arrivés à Lorient.

23 Il meurt à Lorient, le 2 mai 1784, à l'âge de 33 ans.

24 Lettre du 24 novembre.

Jonathan Nesbitt était accompagné de Gustavus Conynham chargé de trouver du matériel militaire en Europe. John Adams, futur ministre des États-Unis à Amsterdam, certes arrivé à Nantes, est à Lorient le 12 mai 1779²⁵, en pleine préparation de l'armement de l'escadre de John Paul Jones, où il a pu rencontrer le chevalier de la Luzerne qui y embarquait pour Boston comme ministre de Louis XVI auprès du Congrès. En mars 1781, le colonel Laurens est arrivé sur la frégate *L'Alliance* à Lorient, où il organise une opération de chargement d'une grosse cargaison d'armes, de munitions et d'équipement de troupes sur *Le Marquis de Lafayette* et sur *Le Mars*²⁶. Thomas Barclay, futur consul général des États-Unis en France, débarque à Lorient en novembre 1781²⁷, avec sa femme et ses trois enfants qui restent à Lorient tandis qu'il se rend à Paris où il effectue des séjours prolongés. C'est donc en toute logique qu'est mise en place, à partir de mai 1783, une liaison mensuelle, Lorient-New York, par paquebot chargée d'assurer l'acheminement des courriers et de paquets et le transport des passagers²⁸.

272

C'est une place financière et commerciale de règlements des liquidations de prises, des ventes de cargaisons et d'achats de matériels militaires. En effet, comme on l'a vu en 1777, Lorient fut une destination immédiate des corsaires américains avec leurs prises. Le chiffre des 43 prises comptabilisées²⁹ ne peut être corrigé véritablement par la correspondance américaine, néanmoins il est possible d'émettre l'hypothèse d'une sous-évaluation. Bérard, Gourlade et Puchelberg prennent en charge la liquidation des prises en assurant les liaisons avec les autorités de l'Amirauté. Les plus belles opérations furent réalisées en octobre 1782 avec cinq prises de navires anglais avec leur cargaison de sucre de la Jamaïque. Ils assurent le cautionnement pour certains capitaines qui sollicitent auprès des dirigeants américains des commissions en guerre. Bérard argue de ses relations avec Le Couteux de la Noraye ou Girardot et Haller pour soutenir

25 Lettre de John Adams, du 14 mai 1779.

26 Lettre de John Laurens, du 9 mars 1781 : 10 000 uniformes d'équipement de soldats, 2 000 barils de poudre, 15 000 petites armes, 200 tonnes de salpêtre, 28 canons de fer de 24 livres ainsi que des vieilles armes.

27 Lettre de William Temple, du 19 novembre 1781.

28 Par arrêt du Conseil de roi du 28 juin 1783, une régie transatlantique est créée. La Marine à Lorient fournit les navires et leurs équipages et les ateliers de l'arsenal assurent la mise en état et la maintenance de la flotte de paquebots. Le Couteux de la Noraye, à la tête d'un groupe bancaire parisien, prend en charge les dépenses de fonctionnement contre la perception de taxes sur les objets et les personnes transportées. Gérard Le Bouëdec, « Lorient et les États-Unis : les espoirs et les déceptions du milieu négociants lorientais (de la guerre d'indépendance américaine à 1790) », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest/Quimper, CRBC-SAF, 1989, p. 42-50. René Estienne, « Les paquebots entre Lorient et New York (1783-1787) », *Cahiers d'histoire maritime du Morbihan*, n°5, mars 1987.

29 Évelyne Driano, *Le Port de Lorient pendant la guerre d'indépendance américaine*, mémoire de maîtrise sous la direction de François Lebrun, Rennes 2, 1985.

la demande du capitaine Angus commandant du brick *Antonia* appartenant à La Case et Mallet de Philadelphie³⁰. Ils gèrent, comme Puchelberg, par procuration, les intérêts dans les prises des officiers et de la frégate *L'Alliance*³¹. James Moylan fait pour John Paul Jones l'escompte de lettres de change, des avances sur la liquidation des prises pour payer les équipages. La communauté franco-américaine gère l'accueil des effectifs de prisonniers anglais, qui sont généralement transférés sous la tutelle des officiers royaux vers Dinan pour être intégrés dans les échanges de prisonniers. Mais à côté de ces corsaires avec prises, le port de Lorient accueille des navires marchands qui viennent vendre leurs cargaisons pour financer l'acquisition de matériel militaire, comme le chargement de tabac de *La Bergère* de Virginie, dont il est précisé qu'il est pour le compte du Congrès. Deux types de marchandises dominent : d'une part des cargaisons du sud, à savoir de l'indigo et du riz de Charlestown, d'autre part, et dès 1778 et en 1779 et 1780, des cargaisons de tabac de Virginie. La correspondance de James Moylan, tout en soulignant une manutention portuaire efficace, souligne que les Fermiers généraux avaient reçu des directives pour réceptionner à Lorient les cargaisons de tabac³².

C'est enfin le lieu d'armement de l'escadre de John Paul Jones, en 1779³³, car Lorient, avec les flottes du commerce de l'Inde et les prises, dispose d'un tonnage marchand disponible. En fait, c'est cette réalité, rappelée par Sartine, qui va s'imposer après que Jones ait espéré constituer l'escadre qui lui avait été promise à Saint-Malo. Dès son arrivée à Lorient, James Moylan avait informé Franklin, le 7 janvier 1778, que *Le Duc de Duras*, un 900 tonneaux construit en 1766, racheté à la Compagnie des Indes par Bérard, était en vente. Finalement, après avoir hésité, c'est à Lorient que l'armement Jones Paul Jones est mis en route, au printemps 1779. Son navire amiral n'est autre que *Le Duc de Duras* rebaptisé *Le Bonhomme Richard*, après de gros aménagements effectués dans l'arsenal. Il est doté de 42 canons et monté par 249 hommes d'équipage dont le recrutement laisse à désirer si l'on prend en compte les 39 désertions enregistrées. Le reste de l'escadre est constitué par la *Pallas* (30 ou 32 canons selon les sources et 99 hommes) acheté à Nantes, le brick *La Vengeance*

30 Lettre de Thomas Simon Bérard à William Temple, du 31 décembre 1781.

31 Lettre de Puchelberg, du 28 juin 1780.

32 Lettre de James Moylan, du 5 mars 1779, à propos de la cargaison de *La Bergère* en provenance de Virginie.

33 Jean Louis Debaue : « Un Américain en Bretagne : séjours dans l'ouest de John Paul Jones (1778-1780) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 84, 1977, n° 2, p. 203-221 ; Jean Boudriot & David H. Roberts, *John Paul Jones and The Bonhomme Richard: a reconstruction of the ship and an account of the battle with H.M.S. Serapis*, Annapolis MD, Naval Institute Press, 1987.

(12 canons et 42 hommes), un cutter, *Le Cerf* (18 canons et 65 hommes) mis à la disposition depuis Cherbourg par la Marine, et la frégate l'*Alliance*, 36 canons, commandée par le capitaine Landais ancien officier français. Deux corsaires privés complètent cette escadre, *Le Monsieur* financé par la cour et *Le Grand-ville* construit à Lorient, lancé le 26 avril 1779 et financé par le milieu négociant lorientais avec comme principaux intéressés Lapotaire et Vallée.

Au-delà de « l'épopée » maintes fois racontée de John Paul Jones, que faut-il retenir et qui concerne Lorient ? Les tensions entre les protagonistes financeurs ou non sont vives. Le Ray Chaumont ne se prive pas, dans une lettre à Benjamin Franklin : « Monsieur Jones est peu propre à faire aimer les Français par les Américains ». Il n'a pas toujours lui-même joué l'apaisement, tout comme les autorités locales de la Marine qui tenaient aux officiers de l'escadre un discours disant que celle-ci n'était pas au service de l'État américain mais d'intérêts privés. Sartine s'en mêlait en enjoignant Jones Paul Jones de partir en croisière en attendant que *L'Alliance* arrive à Lorient. Il fait d'ailleurs cette première croisière à partir du 18 juin.

274

Le véritable appareillage de l'escadre a lieu le 14 août 1779. Son terrain d'action est la mer du Nord où elle s'attaque à la flotte anglaise de la Baltique escortée par deux frégates. *Le Bonhomme Richard* coule, mais Jones s'est emparé de *La Sérapis* et fait 600 prisonniers le 23 septembre 1779. Lorient est un miroir des réussites et difficultés de cette croisière. Trois prises réalisées début septembre parviennent à Lorient et c'est la première fois qu'elles sont validées non par le conseil des prises mais par Benjamin Franklin. L'armement du corsaire lorientais, *Le Grand-ville*, se solde par un échec et son désarmement est immédiat. Jones regagne Lorient sur *L'Alliance*, le 10 février 1780. Il est en tellement mauvais état qu'il doit rester en réparation de février à juin dans l'Arsenal sous la direction de l'ingénieur Ségonat³⁴. *Le Sérapis* est vendu au roi et Sartine avait prévenu l'Amirauté que ce serait la commission des ports et arsenaux qui s'en chargerait. Le conflit entre Jones et Landais qui avait éclaté pendant les combats resurgit à Lorient. Landais avec la complicité de Arthur Lee, envoyé du Congrès, s'empare de *L'Alliance*, alors prêt à reprendre la mer et force la sortie de la rade malgré le barrage établi par le commandant Thévenard. La Marine consent à mettre à la disposition de Jones une frégate de 20 canons, *L'Ariel*, qui peut appareiller le 23 septembre 1780. Avant de regagner les États-Unis, il s'est présenté chez le notaire lorientais Olivier pour donner les procurations nécessaires à la gestion de ses affaires à Benjamin Franklin et Édouard Bancroft d'une part, à Jonathan Williams et James Moylan d'autre part.

Quelle est alors la place de la Marine ?

34 Lettre du 21 février 1780.

Ce n'est pas la première ni la dernière fois que Lorient s'inscrit dans la dépendance brestoise.

La première implication est que son plan de constructions neuves reste quasi nul jusqu'en 1781. Ces ouvriers sont réquisitionnés par Brest, et ce sont les chantiers privés locaux qui apparaissent les plus sollicités.

La signature du traité franco-américain, en mars, et la déclaration de guerre, en juillet 1778, ne modifie guère fondamentalement le plan de charge de l'arsenal en matière de construction neuve, même si en février deux frégates sont programmées. L'arrivée tardive de l'ingénieur Ségondat du Vernet retarde la mise en chantier de *La Capricieuse* avec un lancement en décembre. *La Friponne* ne sort des cales que le 20 mars 1780. Les deux gabares, *La Loire* et *La Bretonne*, dont la construction avait été demandée par Sartine en août 1779, ne sont lancées qu'au dernier trimestre 1780³⁵. Quatre bâtiments construits et lancés en deux ans c'est bien maigre. En fait le chantier privé Arnoux Dessaulsays soumissionne pour plusieurs constructions qui échappent à l'arsenal. Après la faillite du chantier des frères Arnoux, l'un des frères, Nicolas Arnoux Dessaulsays, reprend le chantier du Blanc³⁶, en amont de l'arsenal, avec deux constructeurs, Caro et Quinard. Il assure pour le compte des États d'Artois et pour le service du roi, la construction d'une frégate de 1 200 tonneaux, *L'Artois*. Commencé au second semestre 1779, elle fait sa première course en mai 1780³⁷. C'est peut-être cette expérience comme la construction de navires pour le négoce privé, *Le Tigre*, un 700 tonneaux, et le corsaire *Le Grand-ville*, qui incita le roi à lui passer commande, cette même année 1780, de quatre avisos en lui fournissant les plans (*Le Facteur* et *Le Lévrier*, *Le Bienvenu*, *Le Téméraire*). Le roi en commande deux autre début 1781 et achète *Le Marquis de Castries*, un 350 tonneaux livré préalablement à un constructeur rochelais. Néanmoins, l'arsenal semble retrouver sa fonction de chantier de construction neuve dans le cadre d'un plan global de mobilisation des arsenaux pour accroître la taille de la flotte. Ainsi, l'arsenal reçoit la commande d'un vaisseau de 74 canons, *Le Puissant*, lancé en février 1782, et d'une frégate de 26 canons, *La Danaë*, mise à l'eau en

35 Geneviève Beauchesne, « L'arsenal de Lorient de 1770 à 1789 », *Revue historique des armées*, 1980, n° 2, p. 33-62.

36 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750-1794) », dans Philippe Haudrière, *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996, p. 133-148.

37 Geneviève Beauchesne, « Les chantiers privés de construction navale sur le Scorff au temps de la compagnie des Indes et jusqu'à la Révolution », dans *Lorient arsenal XVII^e-XVIII^e siècle : exposition organisée au Palais des Congrès à Lorient du 3 au 28 juin 1983*, Lanester, Service historique de la Marine, Éditions Les Trois Rivières, 1983, p. 110-111.

mai 1782. 520 charpentiers s'affairent alors autour des cales sur un total de 989 ouvriers³⁸. L'avenir semblait assuré avec l'intention de mettre en chantier d'autres bâtiments. Mais seule la frégate *La Méduse* fut réalisée. Or, nous étions déjà en 1783. Le 74 canons *L'Audacieux* fut interrompu, et deux autres navires sur cale *La Borée* et *Le Fougueux* furent démontés pièces à pièces. Si Lorient n'est pas une priorité comme chantier de construction c'est aussi parce que ses autres missions mobilisent les installations et le peu de main d'œuvre qui n'a pas été transférée à Brest

Le port accueille aussi bien les prises effectuées par les corsaires américains (43), mais c'est un chiffre sans doute inférieur à la réalité, que celles effectuées par les corsaires français (43), car il ne faut pas oublier l'existence d'une course purement lorientaise, ou par les navires de la Marine (53). Il faut souligner que c'est durant la guerre d'Indépendance américaine que Lorient accueillit autant de prises.

276

Mais l'essentiel de l'activité du port arsenal militaire, c'est, d'une part, assurer l'adaptation technique des navires particuliers mobilisés ou réquisitionnés pour la guerre en navires de combats ou de transports, radouber ou réparer les navires pour qu'ils soient en état de reprendre la mer, d'autre part, jouer le rôle de pôle secondaire de concentration et d'armement des navires affrétés pour assurer le transport de troupes, de vivres et de matériels pour les divers fronts maritimes aux Antilles, aux Indes et en Amérique du nord, et qui gagnent ensuite le plus souvent Brest d'où partent flottes et convois.

Lorient assura la préparation, entre 1778 et 1780 et pas au-delà, de 18 armements de bâtiments de la Marine royale, transportant à Brest des munitions, des troupes, des vivres et des rechange de vaisseau, et deux cutters (*Le Cerfet* et *Le Facteur*) chargés de la protection des côtes lorientaises.

Armements effectué à Lorient de 1778-1780
(D'après les recensements d'É. Driano)

1778	Vaisseau <i>Le Flamand</i>	
	Frégate <i>La Consolante</i>	
	Frégate <i>La Surveillante</i>	
	Flûte <i>La Bricole</i>	
	Flûte <i>Isle de France</i>	
1779	Vaisseau <i>Le Sévère</i>	
	Vaisseau <i>Le Maréchal de Broglie</i> ex <i>Ajax</i>	
	Vaisseau <i>Le Terray</i> (ex- <i>L'Éléphant</i>)	
	<i>L'Intrépide</i>	
	<i>Le Palmier</i>	Prise anglaise
	<i>Le Sandwich</i>	Prise anglaise

³⁸ SHD, Marine, Lorient, 2P 88.

1780	Vaisseau <i>L'Hector</i>	Escadre d'Estaing
	Vaisseau <i>Le Vaillant</i>	Escadre d'Estaing
	Frégate <i>Lively</i>	
	Corvette <i>Le Dauphin</i>	
	Frégate <i>La Capricieuse</i>	
	Frégate <i>La Friponne</i>	

En effet l'essentiel du plan de charge de l'arsenal est consacré à l'aménagement technique des navires marchands pour assurer les transports de troupes et de matériels. Jusqu'en 1780, soit pour trente bâtiments, les négociants armateurs restent dans une démarche de volontariat. Les contrats avec le roi prévoient la prise en charge des frais d'armement par le propriétaire, celle de la solde et des vivres de l'équipage par le roi. Le propriétaire reçoit une somme forfaitaire de 300 livres par tonneau.

1778	<i>Les Bons Amis</i> , Sabatier fils et Desprez	Île de France
	<i>Le Saint-François</i> , Chaurand (Nantes)	Saint Domingue
	<i>Le Saint Armand</i> , <i>id.</i>	<i>Id.</i>
	<i>La Henriette</i> , <i>id.</i>	<i>Id.</i>
	<i>Les Forges</i> , Aymé(Lorient)	Pondichéry
1779	<i>L'Hercule</i> , Sabatier fils et Desprez	Île de France
	<i>Le Gange</i> , Dessaudrais Sébire (Saint-Malo)	Île de France
	<i>Le Comte d'Estaing</i> , Bourdé Villeaubert(Saint Malo)	
	<i>Le Jean-Francois</i> , Panneton (Nantes)	
	<i>Le Sully</i> (Villeboinet et Paris)	
	<i>Le Juste</i> , <i>id.</i>	
	<i>La Philippine</i> , Rabaud et Solier, Marseille	
	<i>Le Restaurateur</i> , Viaud, Nantes	
	<i>La Marie-Anne</i>	
	<i>Le Chaumont</i> , Bernier	
	<i>L'Henriade</i> , Henry de la Blanchetais, Lorient	
	<i>La fille unique</i> , Harrington	
	<i>Le Comte de Narbonne</i> , Dubuat	
<i>La Duchesse de Chartres</i> , Giraudais Chenard et cie de Saint Malo		
1780	<i>Le Dauphin</i> , Grand Clos Meslé, Saint Malo	
	<i>Le Gaubert</i> , Lavaysse, Lorient	
	<i>Le Tigre</i> , Bérard	Direction Aix, puis convoi vers l'Amérique
	<i>L'Émilie</i> , Bérard	<i>Id.</i>
	<i>La Saint Anne</i> , Bernier	
	<i>L'Union</i> , Roussel	
	<i>Le Roze</i> , La Lande Robinot	
	<i>Combien</i> , Pasco et Dacosta de Bordeaux	
	<i>Le Bison</i> Admyrault (La Rochelle)	
<i>Les 3 Amis</i> , <i>id.</i>		
<i>Le Maurepas</i> , <i>id.</i>		

(D'après les recensements d'É. Driano)

À partir de 1781, Castries décide de réquisitionner tous les navires de 300 tonneaux et plus pour les affréter d'autorité. Tous les navires doivent être prêts pour septembre. Le tarif forfaitaire est de 160 livres par tonneau sur la direction Amérique du Nord et 350 vers l'Inde, la Marine assurant la protection d'une escorte.

Lorient est particulièrement mobilisé pour la destination de l'Inde en 1781 :

- 12 bâtiments sont affectés au ravitaillement et à la fourniture de munitions pour l'île de France via l'île d'Aix.
- 23 navires sont affrétés pour Pondichéry via Brest.
- 21 navires vont assurer le transport de rechanges et de vivres pour la prolongation de la campagne de Thomas d'Orves et de Suffren dans l'océan indien. Il faut noter que les autorités dissimulent aux propriétaires bordelais et nantais qui sont venus charger à Lorient la destination du convoi.

278

Pour augmenter la capacité de transport, le roi a d'abord recours à l'affrètement de navires étrangers, notamment des neutres, en utilisant la méthode classique de la vente simulée. Bérard, à Lorient en tant que consul général de Suède en Bretagne, devient l'interlocuteur privilégié de l'État pour mobiliser du tonnage de neutre. C'est le sens de son traité de juillet 1781 où il s'engage à fournir l'équivalent de 6 000 tonneaux pour le chargement d'effets et de munitions navales pour l'île de France. Il réussit à mobiliser plus de 4 000 tonneaux grâce à huit navires impériaux³⁹ et huit navires suédois⁴⁰ dont il assure lui-même l'affrètement. Le roi a une autre alternative celle d'acquérir les navires marchands, or le marché lorientais est bien pourvu, d'ailleurs on note parmi les vendeurs les noms de Goullade et Bérard. Il en achète 4 en 1778, 5 en 1779 et 11 en 1781, dans une fourchette de prix qui oscille entre 25 et 400 000 livres (somme atteinte par *Le Marlborough*, *Les Deux Hélène*, et *Le Pérou*).

Au final cette présentation est moins celle d'un port-arsenal militaire classique que celle d'un port mixte instrumentalisé par un milieu d'affaires franco-américain qui va transformer cette guerre en une grande opération financière. Le port arsenal semble un outil au service des flottes corsaires ou de l'affrètement de navires marchands pour soutenir l'effort de guerre maritime avant tout assumé par la base de Brest. La liquidation des prises, les échanges avec les États-Unis, l'affrètement des navires marchands offrent des opportunités prometteuses au monde négociant qui prend alors une

39 *Le Toyne, la Constance, le Delphin, l'Amphion, le Neptune, la Villa Nova, l'Hippopotame, le Cargo* ; dans É. Driano, *Le Port de Lorient pendant la guerre d'indépendance américaine*, op. cit.

40 *Le Jeune Stanislas, la Constance, les Sept Etoiles, l'Astre et l'Europe, la Rose dorée, la Sirène impériale, la Conjoncture, les Deux Frères*, dans *ibid.*

autre dimension nationale et internationale et qui ouvre des perspectives de développement à la place marchande lorientaise. Le bilan en 1783-1784 est éloquent. L'autorité royale consent la création d'une Amirauté et d'un Consulat, en 1782, au détriment de Vannes, alors que c'était une revendication ancienne de l'élite négociante lorientaise. L'ouverture de ligne transatlantique en 1783, la création du port franc en 1784, sans oublier l'instauration d'une troisième compagnie des Indes en 1795, témoignent d'une survalorisation d'un site qui répondit certes aux sollicitations comme plate-forme logistique pendant la guerre, mais qui ne possédait pas les atouts d'une véritable place commerciale, finalement en trompe l'œil, d'où ses difficultés dans les années qui précèdent la Révolution.

LES CONDITIONS HUMAINES DE PRODUCTION
DE L'OUTIL MILITAIRE. COMPÉTENCE DES PERSONNELS
ET IMPACT DU CONFLIT SUR LA VIE QUOTIDIENNE
PENDANT LA GUERRE D'AMÉRIQUE

Martine Acerra

Vivre la guerre d'Amérique du quai de l'arsenal fut le quotidien de milliers d'hommes. Habités à la rudesse de leurs métiers, les personnels de la marine à terre encaissèrent les conséquences d'un conflit hors normes. À leur façon, dans leurs fonctions, ils en furent aussi des acteurs essentiels sans lesquels les missions de la flotte n'auraient pas abouti.

Leur rendre un légitime hommage n'est pas le seul but de cette contribution. Leurs efforts, consentis dans des conditions particulières et des lieux contraints, reflètent les choix politiques d'un État engagé dans une guerre préparée de longue date et dont les leçons seront tirées.

L'ambiance générale qui précède les années de guerre montre combien les ports et arsenaux sont perçus comme des vitrines de la puissance navale, des lieux spectaculaires qui peuvent se donner à voir aux yeux de prestigieux visiteurs français ou étrangers. Certes, intérêt sincère, recherche de modèle, goût de l'espionnage ou de la propagande existent de longue date en France comme ailleurs¹. Mais l'année 1777 est révélatrice de cette perception avec les visites littorales des deux frères du roi et de l'empereur Joseph II, frère de la reine, circulant incognito de Brest à Toulon².

Par ailleurs, l'anticipation de la guerre se perçoit à divers signes et, en particulier, au développement de deux phénomènes concernant les arsenaux et leurs personnels. Le premier est d'ordre géographique avec la répartition des

1 BnF, Cartes et Plans, SH, portefeuille 76, pièces 12 et SH, archives 24-1. Il s'agit d'une série de deux projets de Pierre Puget pour l'agrandissement de l'arsenal de Toulon en 1671 et 1676. Martine Acerra, « Les projets d'arsenaux de Pierre Puget », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé Franceschi et André Zysberg (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 2-13.

2 *Correspondance secrète de Mercy d'Argenteau avec l'empereur Joseph II et le prince de Kaunitz*, publiée dans la *Collection des documents inédits sur l'histoire de France*, t. 2, 1891, citée par Michel Vergé Franceschi, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, SEDES, 1998, p. 678.

principales activités entre les différentes bases. Le second est d'ordre technique avec une accentuation des constructions de frégates³. Ces deux aspects perdurent pendant les premières années du conflit.

UNE GUERRE PRÉPARÉE AUTOUR DU MODÈLE DE LA FRÉGATE⁴

Années	Lancement de frégates	Lancement de vaisseaux	Total
1776-1777	9	5	14
1778-1779	22	10	32
1780-1783	16	22	38

282

Cette politique volontariste signe le résultat d'une perception globale de l'outil naval. Guerre de mobilité à rayons d'action lointains, ouvrant des fronts secondaires, le conflit américain s'appuie sur l'ensemble des bases et arsenaux français dont les tâches sont hiérarchisées, organisées, emboîtées. Ainsi, dès avant 1776, Rochefort est considéré dans une double fonction de construction et de stockage des matériaux, qui provoque des aménagements originaux de l'espace technique.

Sans prolonger outre mesure le discours, il est bon cependant de rappeler l'esprit de cette mobilisation spatiale des arsenaux, avec Brest tête de pont et principal lieu d'armement ; Toulon en recours lointain ; Rochefort et Lorient en arsenaux préparatoires aux activités de Brest, même si des nuances s'imposent dans ce strict tableau, avec en particulier, la forte sollicitation des ports marchands pour n'en citer qu'un exemple.

Mais il est temps d'en venir aux hommes de l'arsenal. La population en paraît fortement bigarrée. La masse des hommes en mouvement forme la première particularité de ce monde, avec presque 8 000 employés comptabilisés en février 1781 à Brest et 2 500 à Rochefort. À ces personnels classés comme *gens de mer* s'ajoutent d'autres populations et cette agrégation constitue le second caractère, cette fois composite, du monde de l'arsenal. S'y côtoient au moins cinq catégories d'actifs qui diffèrent les uns des autres selon leur origine et leur mode d'emploi.

Les maîtres et principaux ouvriers appartiennent à la catégorie privilégiée des entretenus ; les autres ouvriers sont des employés temporaires pour la

3 Martine Acerra, André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 73-75.

4 Le résultat se fait sentir sur les effectifs globaux de la flotte, illustrant le poids de la frégate par rapport au vaisseau de ligne. Pour l'année 1776, pour un effectif de 103 unités, les frégates représentent 36,9 % (soit 38 frégates pour 65 vaisseaux). En 1778, sur un effectif de 122 unités, les frégates en forment 41 % (soit 50 frégates pour 72 vaisseaux).

plupart d'entre eux, qu'ils soient domiciliés ou de levée⁵. Tous ne sont pas gens de mer. Puis apparaissent les bagnards requis pour les multiples tâches de « grande fatigue », en nombre variable selon les arsenaux, de 3 085 à Brest à 544 à Rochefort en 1776. Puis, voici les soldats de marine qui permettent « économie et célérité » comme le souligne l'intendant de Rochefort. Enfin, les femmes, les enfants, les vieillards viennent faire bon poids dans la comptabilité humaine de l'arsenal.

Cette réquisition, systématique, de non-spécialistes montre des limites que souligne, entre autres exemples, le responsable du port de Brest en 1779, prouvant ainsi que faire flèche de tous bois n'évacue pas la nécessaire vigilance : « le désarmement de l'*Actif* sera long [...] des soldats ne peuvent dégréer et, tant que les effets sont à bord, il n'y a pas moyen d'y mettre des forçats. Tout serait pillé [...] »⁶.

Cinq catégories d'actifs, deux modes de recrutement – à la journée ou à l'entreprise – et une organisation des flux humains en compagnies, sections, escouades, brigades d'ouvriers, rythment les conditions de travail dans l'arsenal. En outre, ces hommes se répartissent selon une hiérarchie de compétences, selon un éventail d'une trentaine de métiers et selon le lieu d'activité, sur chantiers, dans les ateliers ou à bord.

Dans l'arsenal, la vie quotidienne se déroule selon des journées fixées à huit ou douze heures de travail en fonction de la saison et de la durée naturelle du jour. Les contraintes habituelles sont connues et rythment l'année : pluies continuelles qui perturbent la vie des chantiers extérieurs ; coups de vent ; « froid horrible » ; canicule, phénomènes météorologiques que soulignent les correspondances des intendants au ministre et qui expliquent en partie les retards pris dans l'exécution des tâches. Par ailleurs, l'insuffisante amplitude des marées ou leur mauvaise appréciation créent aussi fréquemment leurs lots de retards dans les mouvements portuaires. La longue liste des dysfonctionnements quotidiens et récurrents se mesurent aussi à l'ingéniosité des responsables locaux à trouver des solutions compensatoires.

Mais, sous la pression de la guerre et de ses urgences, les difficultés s'accroissent et l'outil naval se grippe. L'analyse de quelques cas révélateurs permet de saisir comment et à l'aide de quelles compétences, les hommes de l'arsenal toutes hiérarchies confondues, parviennent à répondre aux défis quotidiens de la guerre.

5 L'ouvrier domicilié est celui qui vit dans la ville et le faubourg d'accueil de l'arsenal. Il est prioritaire lorsqu'il y a embauche. Celui de levée est extérieur à cette géographie de proximité et ne vient qu'en renfort en cas de nécessité. Il est aussi le premier licencié quand l'activité économique de l'arsenal se rétracte.

6 CARAN, Marine, B³ 663 f^o 174, correspondance de Brest, septembre 1779.

Un premier rythme est imposé par le conflit. Les hommes et les infrastructures connaissent d'intenses périodes de sollicitation suivies de calmes relatifs. La mobilisation atteint son zénith lorsque l'urgence de l'armement des escadres double les travaux de construction ; lorsque le temps court télescope le temps long. Les exemples abondent de ces rythmes différenciés.

De décembre à mars, chaque mauvaise saison voit l'arsenal de Brest préparer les campagnes navales du printemps suivant. Ce qui impose de réparer en même temps les navires de retour de la campagne précédente, plus ou moins meurtris par les combats navals. Le cas de l'hiver 1780-1781 suffit à montrer ce qu'il a fallu déployer d'efforts et d'ingéniosité pour que le convoi de 150 voiles appareille, le 22 mars, sous les yeux du maréchal de Castries, nouveau ministre, présent à Brest pour l'occasion. Afin de dégager les ouvriers nécessaires à l'armement, les constructions en cours sont ralenties ainsi que les travaux jugés sans urgence. Le vaisseau *La Bretagne* est concerné par cette décision : « on va travailler lentement à son désarmement, en ce qu'on ne lui donnera pas de grands moyens, qui sont réservés pour les vaisseaux qui entrent en armement »⁷.

Les calfats et les charpentiers s'avèrent capables de réelles performances. Le doublage en cuivre du *Glorieux* est effectué en deux jours. Commencé le 19 janvier en début d'après-midi, il est fini le 21 à midi. Il a nécessité 683 journées de calfats et 500 journées de charpentiers pour poser, visser et parer 1 581 feuilles de cuivre⁸. Ce genre de prouesses est régulièrement accompli. Elles supposent une organisation stricte des rotations de vaisseaux selon les interventions qu'ils exigent. L'anticipation est de mise dès leur arrivée en rade grâce à des visites d'inspection rigoureuses. Selon le résultat de ces scrutations méticuleuses, qui permet de hiérarchiser les urgences, le navire entre dans le port puis en bassin, subit ensuite la carène, commence son armement puis sort en rade et stationne dans l'attente de ses congénères tout en recevant ses compléments d'armes, de munitions, de ravitaillement.

Cette prodigieuse mécanique fait grouiller les hommes sur les quais et les chantiers. Le comte d'Hector, commandant du port, en rend compte :

[...] les mouvements successifs et sans relâche donnent de grands travaux à tout ce qui est employé dans le port. Je ne leur donnerai cependant de repos que lorsque les treize vaisseaux dont j'ai besoin y seront entrés et ce sera vers eux que je tournerai tous mes soins. (8 janvier 1781)

7 CARAN, Marine, B³ 698 f^o 99, 5 février 1781.

8 *Ibid.*, f^o 7 et 8, 19 janvier 1781.

[...] les mouvements du port sont en vigueur et se font avec ordre. Je vais donner les secours en hommes sans quoi nos opérations seraient trop longues. (12 janvier 1781)

Mais la machine se grippe, autant à cause de l'étroitesse de la Penfeld, de la pénurie de bâtiments de service, que de l'épuisement des hommes. Le comte d'Hector écrit encore :

[...] J'interromps pour quelques jours la rentrée des vaisseaux dans le port pour éviter la confusion, le désordre et même l'encombrement⁹. (17 janvier 1781)

Et parfois, un incident vient encore compliquer les opérations et agacer le commandant du port comme lorsque Suffren demande un changement d'équipage d'un vaisseau à l'autre :

[...] ce passage causera de l'embarras dans la partie des vivres et les écritures sont immenses [...] cette marche allongera infiniment nos travaux et y portera beaucoup de désordre dans un moment où je suis entièrement occupé au contraire et où je me refuse à toutes nouveautés ou affaires de fantaisie ou de luxe¹⁰. (février 1781)

Malgré tout, dans l'urgence et la célérité, tous les talents s'expriment, que ce soit sur les chantiers, en atelier ou à flot. En 1781, il faut à peine trois semaines pour que les voiliers du port réparent les jeux complets de quatorze vaisseaux¹¹. Envoyée en rade, une brigade de charpentiers parvient à réparer les superstructures de deux vaisseaux, en déséquilibre au-dessus de l'eau comme de véritables funambules perchés sur d'improbables échafaudages volants. Un doublage en cuivre est même tenté en rade pour gagner du temps et de la place. Mais l'opération est abandonnée car jugée trop dangereuse¹². La logistique amont est soumise au même rythme et aux mêmes performances. Les quarante-cinq fours du magasin aux vivres cuisent, conservent et conditionnement dans ses soixante soutes 55 000 tonnes de biscuit soit l'équivalent de six mois de campagnes pour les équipages de 50 à 60 vaisseaux de guerre. Ou, traduit en heures d'ouvriers, l'équivalent de deux mois de fabrication sans aucune interruption.

9 *Ibid.*, f° 28 et sq.

10 *Ibid.*, B³ 698, février 1781.

11 CARAN, Marine, B³ 698, l'opération se déroule du 2 au 20 février 1781. Célérité dont ont été aussi capables, en 1778, les mâteurs aidés de 200 ouvriers qui, en huit jours, sont parvenus à réparer le gréement de l'ensemble de l'escadre.

12 *Ibid.*, B³ 702, f° 115 et suivants, 21 septembre 1781.

Mais retrouvons l'autre activité et le temps long des constructions ralenti par les urgences mais qui demeure indispensable. Dès que les tâches d'armement déclinent, les équipes de calfats et de charpentiers basculent vers les cales et les chantiers, sans bénéficier du moindre temps de repos et de récupération physique. D'autres urgences les contraignent auxquelles ils répondent avec la même efficacité. Le 19 septembre 1780, l'énergie déployée permet de lancer le *Sceptre* 105 jours seulement après le montage de son étambot. La correspondance portuaire en dit long sur le rythme imposé :

[...] on y pousse avec vivacité [...] Avec la plus grande activité [...] on prend le plus grand soin de son calfatage [...] il est poussé dans toutes ses parties avec la plus grande célérité [...] ¹³.

Et que dire alors du cas du *Pégase*, vaisseau de 74 canons, modèle de préfabrication et de montage ¹⁴? Toutes les pièces de charpente sont préparées à l'avance. La quille est posée sur chantier le 2 juillet 1781 et le vaisseau est mis à l'eau le 15 octobre suivant. En trois mois et quelques jours, sa construction a bénéficié de l'activité simultanée de 930 charpentiers dont ceux reversés du chantier du vaisseau *La Couronne*. Pour ces hommes, notons que l'exploit se paie au prix de deux accidents mortels ¹⁵.

En 1782, la machine semble roder. Les rotations d'un armement à une construction, l'adaptation et la pluri-activité des hommes le prouvent avec deux frégates – *La Vénus* et *La Nymphe* – dont les constructions simultanées sont menées tambour battant. Dans d'autres arsenaux, à Lorient comme à Rochefort, la capacité à produire vite et bien caractérise aussi ces années de la guerre d'Amérique. Le maintien des effectifs de la flotte à engager sur mer est à ce prix.

L'ensemble des activités décrites précédemment à l'aide de quelques exemples peut donner l'impression d'une machine navale réactive et efficace. Ce ne serait qu'illusion de s'en tenir à cette perception. La fragilité des hommes, leur incompétence parfois, les contraintes structurelles aussi, créent autant de limites et perturbent la régularité, la fluidité apparente des opérations portuaires. Le commandant du port de Brest ne s'y trompe pas. Il freine, de lui-même, le rythme de l'arsenal afin d'éviter le blocage. Faire vite et bien tient parfois de la

¹³ *Ibid.*, B³ 678^{fo} 29, 56 v^o, ^{fo} 97-98, ^{fo} 116, ^{fo} 132 v^o, ^{fo} 159 v^o, ^{fo} 167-168. Construction du 7 avril au 9 septembre 1780.

¹⁴ *Ibid.*, B³ 698 à 702. Nombreuses références au jour le jour relatant l'état d'avancement du chantier.

¹⁵ Deux perceurs meurent sur le chantier, l'un, le 10 août, frappé à la tête par une pièce de bois, l'autre, le 29 octobre, en tombant à l'intérieur de la cale. Les deux laissent veuves et orphelins.

mission impossible. Les accidents sont fréquents, les hommes épuisés, l'outillage trop sollicité. Autant de signes de rupture, autant d'indices des limites atteintes.

Notons d'abord qu'au début du conflit, la montée en pression de la machine est lente et connaît des ratés¹⁶. Certains spécialistes, précieux et irremplaçables, font alors défaut. Par exemple, les calfats manquent à toutes les opérations. Des renforts viennent de Lorient pour compléter les escouades de Brest mais la situation ne semble se stabiliser qu'à compter du mois de février 1779. Par ailleurs, les matériaux spécifiques, tels que les bois, les clous, les pièces de mâture, viennent aussi à manquer pendant de longs mois, freinant ou interrompant les opérations, obligeant à une réorganisation des chantiers.

Puis, les rythmes s'installent. Hommes et matériaux en quantité suffisante permettent de faire tourner les chantiers à plein régime. Explorent alors les coûts de production et réapparaît le vieux réflexe de tout gestionnaire de la marine, la traditionnelle notion d'économie des deniers du roi. Elle passe par le congédiement des hommes. En avril 1781, sur ordre direct du ministre, 600 charpentiers et perceurs de Brest sont débauchés. 150 passent à Rochefort pour la construction de la frégate *La Renommée* et pour renforcer les effectifs dévolus aux autres constructions alors en cours¹⁷.

Sur chantier, les accidents quotidiens ou exceptionnels marquent les limites humaines, les inattentions, l'incompétence de certains, la maladresse ou l'inexactitude des gestes. Le poids de la guerre et de la sollicitation constante qu'elle occasionne se font sentir avec des conséquences parfois désastreuses.

Il peut s'agir tantôt d'un perceur maladroit qui provoque avec sa tarière un « faux trou » dans la coque du vaisseau *Le Saint-Esprit*, à l'origine d'une importante voie d'eau difficile à colmater. Il peut s'agir aussi du problème récurrent des entrées en cale sèche mal gérées. La plupart du temps, une mauvaise manœuvre en est à l'origine. Le vaisseau se trouve mal placé, à côté de

16 *Ibid.*, B³ 662, f^o 322.

DÉCEMBRE 1779 : CHARPENTIERIS NÉCESSAIRES AUX TRAVAUX ACTUELS DE CONSTRUCTION

Vaisseau	Sur les rôles	À demander	Total
Royal Louis	189	261	450
Northumberland	97	203	300
Total	286	464	750

JANVIER 1781 : ÉTAT DE DISTRIBUTION DES CHARPENTIERIS

Vaisseau	Nécessaires	Existants	À demander
Royal Louis	500	300	200
Northumberland	360	83	277
Total	860	383	477

17 Cette politique de l'emploi, leçon de la guerre, est évoquée plus loin.

sa rampe, ou en mauvais équilibre¹⁸. Il faut recommencer l'opération après avoir fait ressortir le navire de la forme. Temps perdu et carène abimée en sont le prix à payer. Ainsi, il faudra quatre tentatives avortées avant la cinquième réussie pour faire entrer *Le Saint-Esprit* (déjà victime du perceur maladroit), dans le bassin n° 1 de Recouvrance, le 29 août 1780¹⁹. Soit presque un mois après l'accident qui motive le changement d'une partie de sa quille et sa mise à sec.

L'opération délicate décrite ci-dessus permet de souligner un caractère commun à nombre de chantiers : un mélange d'incompétence et d'efficacité, d'erreurs et de remèdes.

Continuons avec le cas du *Saint Esprit*. Après sa difficile entrée en bassin, le comte d'Hector souligne dans sa correspondance le zèle et le soin déployés par les ingénieurs constructeurs et les maîtres charpentiers en charge du chantier²⁰. Le travail de remplacement d'une partie de la quille demande en effet de la précision, dans un espace resserré où il faut manœuvrer des pièces pesantes et de très grandes dimensions. Les conditions ergonomiques sont extrêmes. Le bassin offre peu d'espace. Le temps presse comme toujours, car les mêmes grandes marées qui avaient enfin permis l'entrée en bassin du vaisseau doivent être mises à profit pour sa sortie. Le comte d'Hector choisit alors de gagner du temps et de faire travailler de nuit, grâce à l'installation de réverbères autour du bassin. Sans aucune interruption, soixante heures durant, tout le monde requis s'active y compris les responsables qui assistent ou pilotent l'opération : le commandant du port, le directeur des constructions, celui du port, l'ingénieur constructeur Sané et son collègue La Mothe. La réussite est totale. Le lourd vaisseau sort du bassin à la marée du 1^{er} septembre 1780.

L'efficacité déployée dans le cas précédent fait en revanche défaut lors de deux autres événements qui tournent en incendies dramatiques.

Amarré dans la Penfeld, *Le Roland* s'embrase dans la nuit du 28 février 1779. Le pire est cependant évité puisque à l'exception d'un seul, l'incendie ne se propage pas aux vaisseaux qui étaient à couple, ni au port lui-même. En revanche, la panique passée, la carcasse du vaisseau va encombrer le port et

18 CARAN, Marine, B³ 663, f^o 268, novembre 1779. Tel est le cas du vaisseau *l'Actionnaire*, mis de travers dans le bassin, parce qu'il n'a pas été conduit selon les marques inscrites à terre.

19 *Ibid.*, B³ 678, f^o 142 v^o, 1^{er} septembre 1780. Après être entré dans le port le 6 août, avoir été allégé de ses 500 tonnes de lest, les tentatives infructueuses ont lieu les 11, 14, 16, 18 août. Tirant 17 pieds 2 pouces, les marées sont à chaque fois insuffisantes.

20 *Ibid.*, f^o 136, 30 août 1780 ; f^o 142 v^o, 1^{er} septembre 1780 ; B³ 680, f^o 118, 4 septembre 1780. La pièce de quille à changer mesure 8 m de long alors que « le local du bassin présente peu d'espace et de hauteur[...]. Les ingénieurs constructeurs ne croyaient pas possible de réparer [le saint Esprit] dans la marée. On a travaillé la nuit. Hier matin, on a eu l'espérance de le faire sortir demain si la mer rapportait encore assez [...] ».

gêner les mises à l'eau du côté de Recouvrance jusqu'en octobre 1780²¹. Pendant dix-huit mois, il a été impossible de le relever et de le dégager. L'arsenal de Brest connaît quelques temps de répit puis c'est au tour de *La Couronne*, vaisseau de 80 canons, de brûler le 1^{er} avril 1781. Dans les deux cas les responsabilités sont recherchées. Le conseil de guerre se réunit. Les hommes sont condamnés ou blanchis. Un soldat de marine paie de trois années de bagne sa négligence dans la garde du *Roland*, tandis que deux ouvriers et un contremaître travaillant à *La Couronne* sont emprisonnés puis libérés sans poursuite²².

Mais pour les hommes de l'arsenal, les risques du métier ne se limitent pas à des remontrances ou à des condamnations. Blessures fréquentes et décès accidentels affectent chaque chantier, chaque atelier, chaque manœuvre. Chutes, écrasements, fractures sont impossibles à dénombrer avec précision. Les décès, liés directement à l'activité professionnelle, font l'objet d'une rapide relation dans les correspondances ministérielles, indiquant par la même occasion la situation familiale du défunt.

La construction rapide de *La Couronne*, mise à l'eau le 18 octobre 1781, fournit l'exemple de conditions normales de déroulement de ce type de chantier. Malgré le nombre d'ouvriers employés et la fiébrilité de la construction, un seul mort est à déplorer : un perceur tombé dans la cale paie de sa vie la naissance du vaisseau de 80 canons²³. Aussi dramatique, la mise à l'eau du *Northumberland* a fauché un charpentier²⁴. Le chantier du *Pégase* a coûté la vie à deux perceurs, l'un le 10 août 1781, l'autre le 29 octobre suivant²⁵. À Rochefort, un charpentier se tue lors de la construction de *L'Invincible*. Il laisse une veuve enceinte de trois mois et une fillette de cinq ans née d'un premier mariage. La jeune femme reçoit une pension de 100 livres sur les Invalides au titre des services rendus par son mari²⁶.

En parallèle à ces lourds accidents, existent aussi de nombreux motifs de satisfaction. Frappe alors un curieux contraste. Malgré l'urgence et la précipitation, les spécialistes font preuve d'une remarquable précision, voire

21 CARAN, Marine B³ 662 f^o 87-88, 28 février 1779 ; B³ 678 f^o 227, 18 octobre 1780. L'affaire donne lieu à procès et se termine le 28 août 1781.

22 *Ibid.*, B³ 701, f^o 94-95.

23 *Ibid.*, B³ 702 f^o 60, 15 août 1781 : « le 13, un ouvrier de Nantes est tombé de dessus la plate forme de la cambuse dans la cale du vaisseau. Blessé à la tête, il est mort deux heures après ».

24 *Ibid.*, B³ 679, f^o 232, 3 mai 1780. « Ce vaisseau a été lancé à la mer à 12 h 30 avec tout le succès possible relativement au vaisseau. Mais il est arrivé un accident fâcheux : un des charpentiers destinés à couper les saisisnes, a été renversé, un arc-boutant est tombé sur lui et lui a cassé la cuisse ».

25 *Ibid.*, B³ 702, f^o 58, 13 août 1781 : « le 10, un perceur qui rivait les chevilles d'un des baux du pégase fut frappé si violemment par un demi-bau porté par des scieurs de long, qu'un quart d'heure après, il était mort. Il laisse une veuve avec un enfant ». *Ibid.*, f^o 173, 29 octobre 1781 : « un perceur de la paroisse de St Pierre de Quilbignon est tombé à bord de ce vaisseau et est mort de sa chute. Il laisse une femme et trois enfants ».

26 *Ibid.*, B³ 93, f^o 55, 5 février 1780.

d'une minutie tatillonne, quand il s'agit d'inspecter les coques des navires au retour des campagnes ou après un combat particulièrement violent.

Plusieurs visites sont ordonnées, plusieurs avis sollicités. La chasse à la voie d'eau semble le sport favori des calfats. Ils savent nager et plongent dans les eaux du port pour constater les dommages que la coque d'un vaisseau a pu subir sous la ligne de flottaison²⁷. Cette inspection permet ensuite de décider soit de la réparation à flot par abattage en carène, soit de l'entrée en bassin si l'avarie s'avère importante. Un autre exemple fait la preuve des compétences locales avec le cas de *La Belle Poule* après son célèbre combat de juin 1778. Les hommes de l'arsenal de Brest quittent leur quai pour aller chercher en mer la frégate désemparée. Cent cinquante ouvriers et charpentiers la rejoignent, la réparent sommairement et la ramènent au port pour continuer sa remise en état²⁸.

290

À cette efficacité des hommes de terrain répond la solidité de l'encadrement administratif et technique. Les années de guerre conforte l'usage pour un commandant de port de souligner dans sa correspondance le zèle de ses collaborateurs. Mais, derrière le discours officiel et convenu apparaît bien la disponibilité constante des maîtres de métiers et des ingénieurs constructeurs qui gèrent les chantiers sous la houlette des hauts responsables de l'arsenal. Il en émane une profonde adaptabilité, une énergie qui paraissent sans limites, une intelligence de la gestion des flux humains qui forcent l'admiration. Les grands noms de la construction navale défilent sous les yeux : Antoine Grognard circule d'un arsenal à l'autre ; La Mothe maîtrise la construction du *Sceptre* et reçoit en conséquence une forte gratification comme « très bon serviteur du roi, fort instruit et méritant confiance » ; et bien sûr Sané suit avec l'efficacité qui fera sa réputation aussi bien les constructions que les radoub²⁹.

La guerre est ainsi le révélateur du talent incontestable d'hommes qui ont su s'adapter magistralement aux circonstances pour compenser les carences ou les limites de l'outil productif. Ces six années d'activités intenses laissent des enseignements dans le domaine de l'optimisation des personnels de la marine.

27 *Ibid.*, B³ 679, f^o 271, 22 mai 1780. Le calfat qui a plongé pour « voir les dommages de cette frégate » (*l'Andromaque*) établit ensuite son rapport dans lequel il indique qu'une partie de la quille a été emportée par le tamponnage sur des pierres de haut fond.

28 *Ibid.*, B³ 650, f^o 273, 18 juin 1778. Rapport après le combat. L'équipe de secours comprend un maître d'équipage, un maître charpentier, un maître calfat, dix charpentiers, dix calfats, quatre-vingt-dix matelots et vingt soldats sous la conduite de deux enseignes de vaisseaux.

29 Voir ci-dessus, l'affaire du *Saint Esprit* pour La Mothe et Sané. Antoine Grognard, quant à lui, est à l'origine de la réussite d'une opération délicate : le lancement du vaisseau *l'Auguste* qui était totalement fini sur chantier, donc « d'un poids considérable ». L'ingénieur suggère de le ceindre d'un appareil de futailles flottantes pour le surélever, afin qu'il ne touche pas du fait de son fort tirant d'eau. CARAN, Marine, B³ 652, f^o 382, septembre 1778.

Les réflexions anciennes sont renforcées de remarques issues de l'expérience. Nous avons déjà évoqué le coût de l'emploi qui oblige à des licenciements rapides dès que la main d'œuvre apparaît pléthorique par rapport aux besoins des chantiers. Mais il existe en même temps un réel souci de conserver et de pérenniser les compétences ainsi que le capital technicien accumulé. Quelques tentatives intéressantes sont à noter. À Rochefort, plutôt qu'à des licenciements secs avec renvois des ouvriers de levées, le commandant du port préférera le chômage partiel en retranchant à chacun quelques jours de travail par mois³⁰.

Cette solution est adaptée à un phénomène préoccupant d'après conflit. Tout le matériel naval doit être révisé. Il s'agit d'un surcroît de travail important qui concerne les trois arsenaux et mobilise les hommes jusqu'en 1786. Tout ne s'arrête pas brutalement à la signature de la paix officielle. Les vaisseaux rentrent parfois tardivement comme l'escadre des Indes de Suffren de retour en 1784. Les navires, fortement sollicités pendant le conflit, sont pour certains à bout de service. Enfin, la guerre d'Amérique vécue comme victorieuse du côté français, ne rend pas aveugle les dirigeants qui envisage qu'un jour l'Angleterre voudra sa revanche.

Autre conséquence de la guerre, la qualité des personnels techniques est reconnue par les garanties qui entourent leurs conditions d'emplois décrites dans les contrats d'adjudication qui suivent le conflit. À Lorient comme à Rochefort, les charpentiers, les menuisiers, les perceurs jouissent de salaires garantis et de bénéfices calculés au prorata de leur paie de base. Le travail à l'entreprise, expérimenté avant mais surtout pendant la guerre d'Amérique, se développe en séparant les tâches concernées de celles – plus précises et exigeantes – qui restent à la « journée du roi »³¹. Cette subtilité dans la répartition des gestes associant sous-traitance et emploi direct est aussi le fruit de la guerre.

Enfin, dès les années 1783-1784, le souci de la prévision et de la programmation des tâches dans les arsenaux devient récurrent, presque obsessionnel. Tableaux, mémoires, devis illustrent la recherche d'optimisation des emplois et des hommes. Régulation, rythme, surveillance des ouvriers deviennent les leitmotifs du ministre et de ses collaborateurs.

En conséquence et sans surprise, il est possible d'avancer que la guerre d'Indépendance américaine, par son ampleur et sa durée, a mis en lumière les limites de ces immenses concentrations humaines que sont les arsenaux.

30 Système d'ailleurs déjà expérimenté avant la guerre, comme l'indique un échange entre l'intendant et le ministre en 1771, « pour réduire à l'indispensable la dépense en journées d'ouvriers », SHD, Rochefort, 1 E 190, 1771.

31 Voir, par exemple, le contrat d'adjudication de la construction de l'*Aquilon* à Rochefort, dans lequel les garanties d'emploi des ouvriers sont décrites ainsi que les modalités du travail à l'entreprise, SHD, Rochefort, 2 G¹ 14, 10 août 1787.

Après le conflit, il s'agit de repenser l'outil de production dans sa globalité et d'accélérer sa réorganisation. En théorie ce sera chose faite avec les plans-projets de réforme des arsenaux de 1784-1785 émanant des services du maréchal de Castries. L'analyse de ceux qui nous sont parvenus pour Brest, Rochefort et Toulon permet de déceler les solutions trouvées pour remédier aux difficultés essuyées au cours de la guerre. Au point que, désormais, l'arsenal n'apparaisse plus comme un lieu figé où s'élèvent d'impressionnants et majestueux édifices, mais comme un espace de vie et de mouvement organisant des flux de matériaux et d'hommes. Désormais, la machine apparaît vivante et palpitante, constituée de milliers d'hommes comme autant de cellules intelligentes et actives au service d'un grand organisme complexe et puissant.

S'agit-il d'un « renouveau de la puissance navale française » pour reprendre le sous-titre du colloque ? Nous préférons, pour notre part, évoquer une continuité dynamique consubstantielle de la notion de progrès dont l'homme est le moteur.

CINQUIÈME PARTIE

Administrateurs et manieurs d'argent

L'ADMINISTRATION NAVALE BRITANNIQUE
(1740-1783)

Richard Harding

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

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

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

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

296

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

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

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

SURTENSION I : LES ANTILLES, 1740

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

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

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

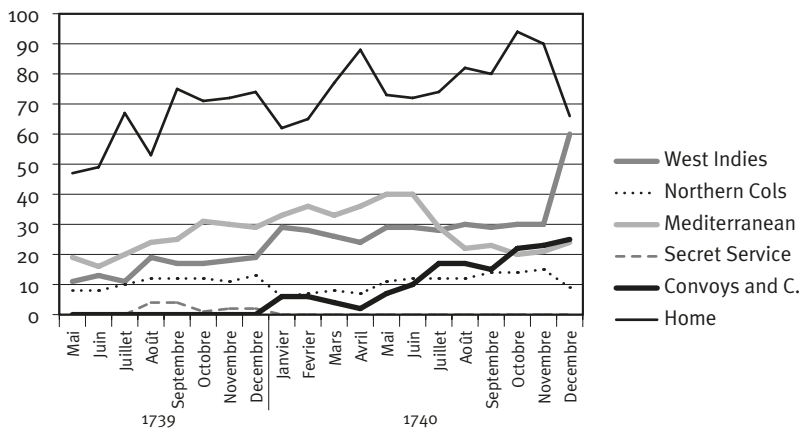
En fait, ni Haddock ni Balchen ne purent faire ce qu'on attendait d'eux et l'escadre de Cadix s'échappa vers El Ferrol pour se réunir avec la flotte espagnole.

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

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

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

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



Source : Adm 8/20

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

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

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

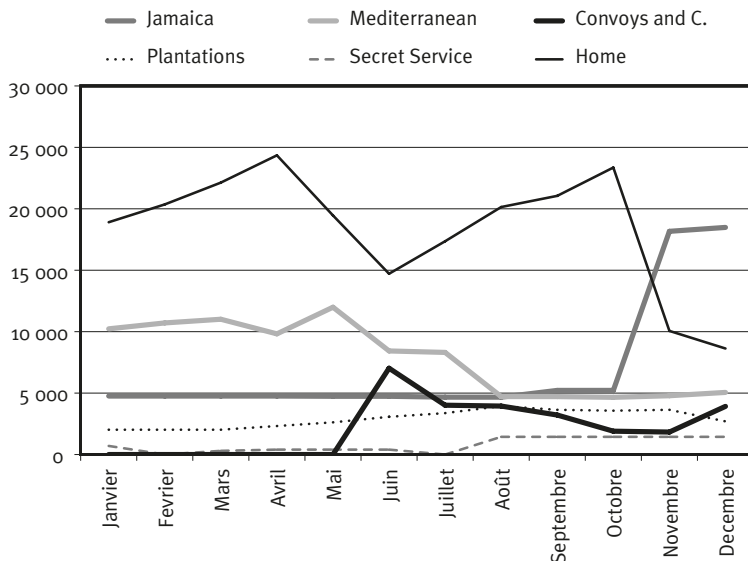
7 *The National Archives* (désormais TNA), Adm 1/904, non folioté, Cavendish à Burchett, 13 octobre 1740.

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

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

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

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



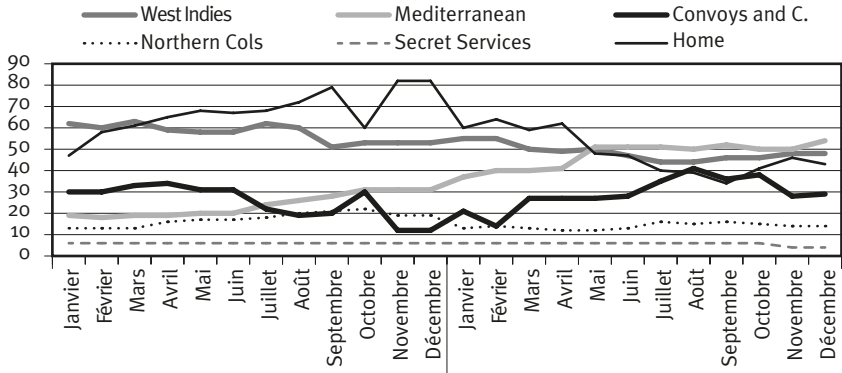
Besoins en marins par stations, 1740
Source : Adm 8/20

SURTENSION 2 : LA MÉDITERRANÉE 1741-1744

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

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

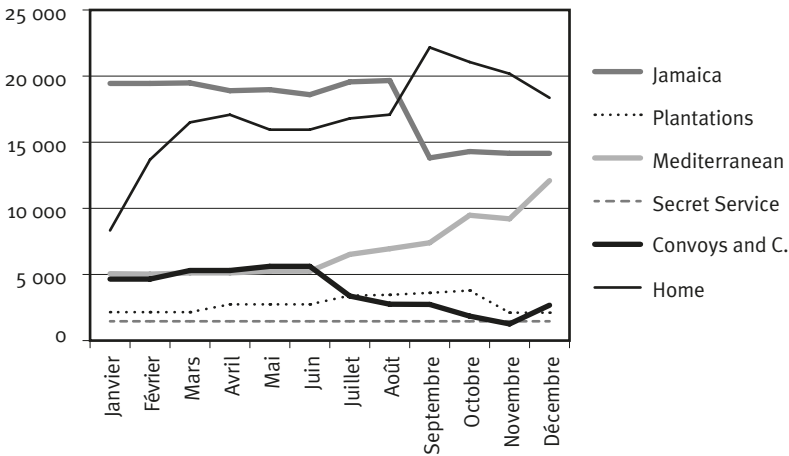
Le centre de gravité allait glisser de l'extrémité occidentale de la Méditerranée vers les côtes italiennes. À mesure que les opérations s'étendirent, il y eut une lente augmentation du nombre de navires de cette station en 1741 puis 1742. En mai 1742, ils étaient devenus plus nombreux que ceux nominalement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



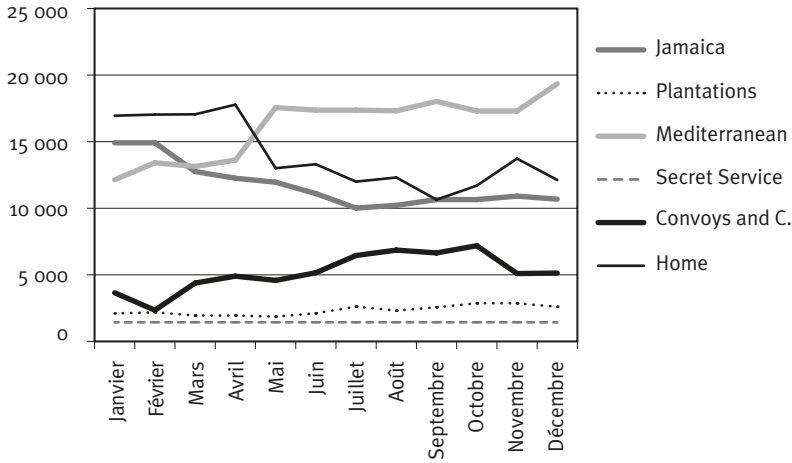
302

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

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



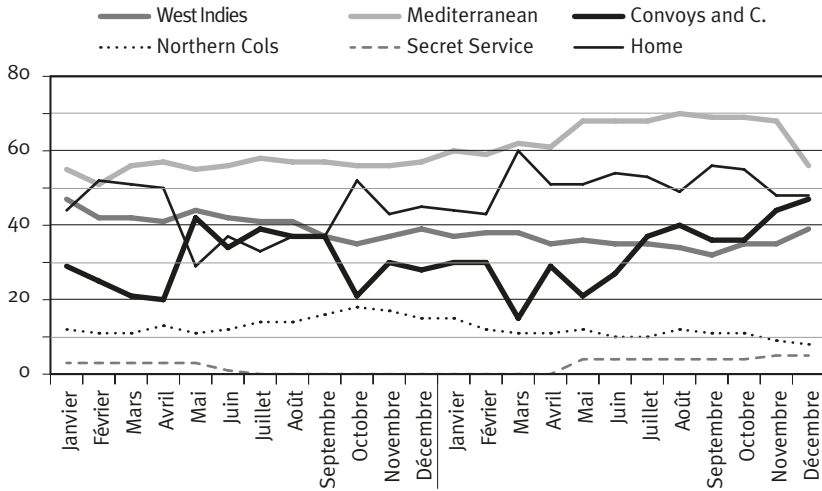
Besoins en marins par stations, 1741



Besoins en marins par stations, 1742

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

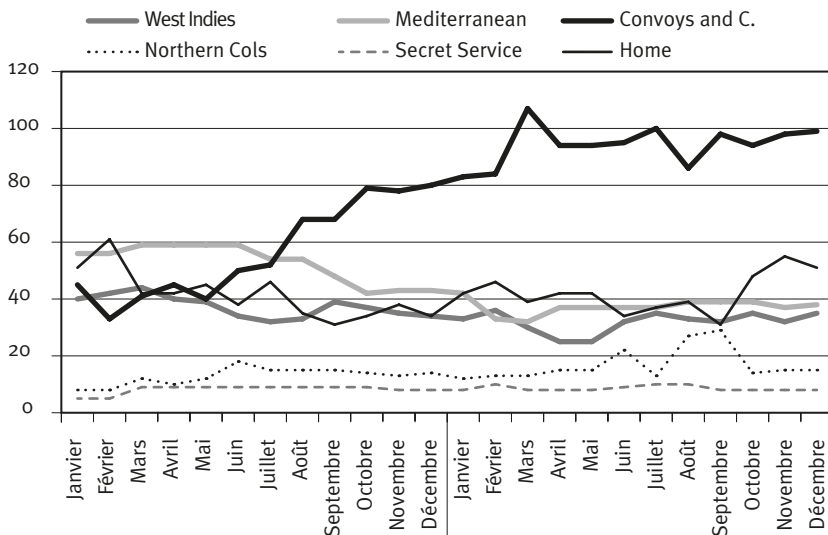
¹² R. Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, op. cit., p. 161-166.



Navires par stations, 1743-1744

RÉTABLISSEMENT 1745-1747

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



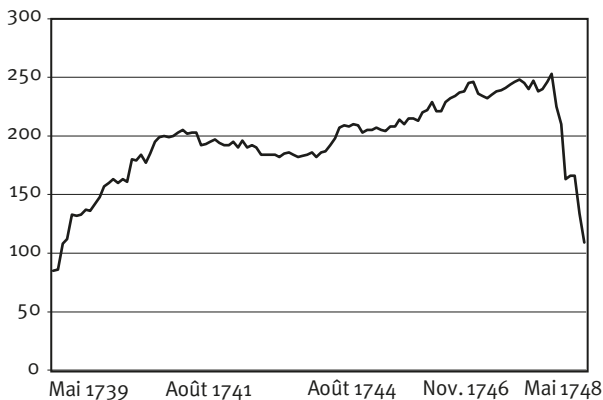
Navires par stations, 1745-1746

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

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

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

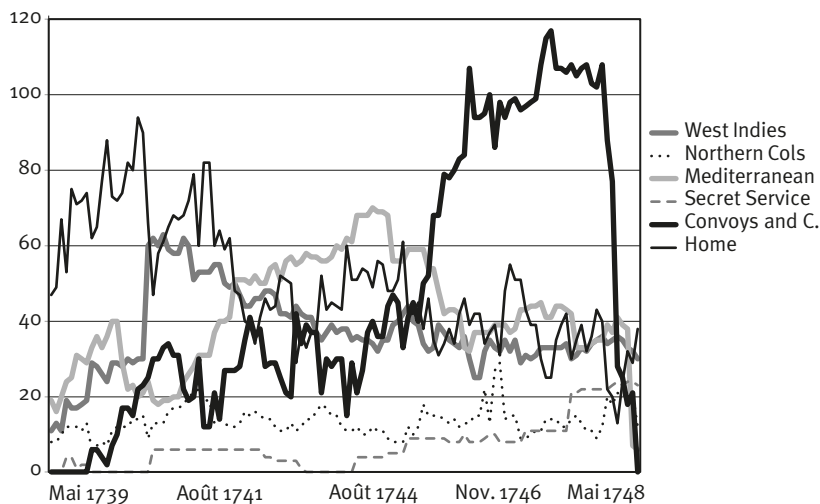
Finalement, l'infrastructure administrative et économique fut en mesure de jouer son rôle. Durant la première phase de la guerre, hormis l'incapacité à résoudre le problème de la main d'œuvre, la mobilisation des navires était allée vite. Comme ils étaient envoyés à l'étranger, ils étaient obligés d'opérer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



Navires armés, 1739-1748

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

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



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

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

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

Traduit de l'anglais par O. Chaline

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

LES FINANCES DE LA MARINE BRITANNIQUE 1740-1780

Clive Wilkinson

Au XVIII^e siècle, la Marine britannique menait des opérations d'ampleur mondiale, ses officiers étaient dans l'ensemble compétents et la flotte s'accrut en taille régulièrement. Hormis lors de la guerre d'Indépendance américaine, elle fut remportée de grands succès. Pourtant l'administration navale, surtout financière, a souvent été présentée comme désordonnée, inefficace, portée au gaspillage et vraisemblablement corrompue. Les recherches et les publications récentes ont eu beau remettre en cause cette image, celle-ci demeure difficile à faire disparaître. Le succès de la Royal Navy dépendait dans une large mesure de l'efficacité de sa gestion financière et de son administration, mais il est difficile de concilier cette remarque de bon sens avec l'évidence du manque d'argent, d'une comptabilité douteuse et de ce qui apparaît bien comme étant du gaspillage et de la corruption. Si nous nous demandons comment la Navy fit pour être aussi heureuse dans ces circonstances, nous posons une mauvaise question reposant sur des prémices fausses. Ce qu'il faut se demander, c'est : comment la Navy et ses finances furent-elles adaptées à la structure politique et constitutionnelle de l'État britannique ? Pour cela, il nous faut comprendre comment et pourquoi les finances navales britanniques fonctionnaient bien et ensuite les replacer dans le contexte plus vaste de la guerre et de la politique.

On est en général persuadé, parmi les non-spécialistes, que la Marine britannique était contrôlée et administrée par un unique organe de décision connu sous le nom d'Amirauté. Bien au contraire, celle-ci n'était que l'un des multiples départements du gouvernement à être responsables de la direction de la Navy. L'Amirauté ne conduisait pas les opérations navales et elle ne dictait pas la stratégie. Cette responsabilité incombait au monarque et aux principaux ministres, dont le Premier Lord de l'Amirauté. Nommer les responsables navals les plus importants était aussi l'affaire du Cabinet mais il fallait encore l'approbation royale¹. L'Amirauté servait comme corps délivrant

¹ Daniel A. Baugh, *Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965, p. 63-64.

instructions et nominations, sans en être elle-même l'origine. La principale tâche d'administration retombait sur le Navy Board qui était responsable de la construction et de la réparation de la flotte, des arsenaux, des contrats et du paiement de tous les salaires, y compris ceux des officiers, des employés des arsenaux et même des commissaires de l'Amirauté eux-mêmes².

Cette structure administrative s'était développée depuis l'époque de la crise dite de l'Exclusion lorsque Jacques, le duc d'York (futur Jacques II d'Angleterre) avait été contraint d'abandonner le poste de *Lord High Admiral*, en 1679, puis de nouveau en 1688. La fonction qu'il occupait fut confiée sous forme de commission à un bureau de sept commissaires, l'Admiralty Board, qui exercèrent cette charge. Comme secrétaire personnel de Jacques II dans son rôle de *Lord High Admiral*, Samuel Pepys s'était approprié le contrôle du personnel administratif de la Navy et, ce faisant, établit la position du Secrétaire comme un élément distinct et essentiel de l'administration navale³. À la chute du roi, la place de *Lord High Admiral* fut à nouveau mise en commission, avec le Secrétaire désormais subordonné au Board of Admiralty. L'Admiralty Office, contrôlé par le Secrétaire, devint une entité distincte, séparée du Board qui avait été transformé par les chefs politiques en réserve de places et de positions pour récompenser leurs fidèles⁴. Pendant ce temps, le travail quotidien et ordinaire de l'Admiralty Board, comprenant les tâches importantes de coordination et de communication entre le gouvernement, les différents départements de l'administration et les navires en mer était devenu le véritable travail de l'Admiralty Office et du Secrétariat. La mise en place d'un Secrétariat naval séparé et politiquement indépendant fut le résultat de l'expédient politique qui avait consisté à transformer l'Admiralty Board en moyen de patronage⁵.

Cela n'implique pas pour autant que l'Amirauté fût devenue faible ou insignifiante. Si certains des membres du *Board* n'étaient que des clients placés là pour raison politique, d'autres étaient des officiers compétents et des bureaucrates de carrière dont les efforts étaient coordonnés par le Secrétariat. Dans une telle structure administrative, les pouvoirs et les responsabilités de l'Amirauté se trouvaient strictement limités et sa capacité, en tant que corps, à promouvoir des changements et orienter la politique, très réduite. C'est très clair quand on voit que les officiers servant à l'Amirauté n'étaient pas nécessairement des officiers supérieurs et que, même si le Premier Lord était un amiral, il était

2 Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p. 21.

3 Michael Duffy, *The Military Revolution and the State 1500-1800*, Exeter, University of Exeter, 1980, p. 78.

4 N. A. M. Rodger, *The Admiralty. Offices of State Series*, Lavenham, Dalton, 1979, p. 46.

5 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 24-25 ; N. A. M. Rodger, *The Admiralty. Offices of State Series*, op. cit., p. 49 et 56.

souvent loin d'être le plus ancien. S'il signait un ordre pour un officier plus ancien tel que le commandant de la flotte de la Manche, il ne le faisait qu'en tant que porteur d'un ordre émanant du Cabinet. Il eût été intolérable pour un amiral plus ancien d'être commandé par un plus jeune⁶. Ces limites pouvaient certes être tempérées jusqu'à un certain point par la personnalité et l'influence politique du Premier Lord. À bien des égards, les pouvoirs limités qui étaient ceux de l'Amirauté furent tout de même profitables pour la Navy. Dans des temps politiquement troublés, lorsque le gouvernement changeait et que la plupart des membres de l'Amirauté risquaient d'être remplacés, la permanence du Secrétariat et la position apolitique du Navy Board qui lui était subordonné mettaient à couvert l'administration navale des perturbations politiques et des changements gouvernementaux⁷. Telle était la structure fondamentale, administrative et politique, dans laquelle fonctionnait la Navy et à l'intérieur de laquelle elle était gérée financièrement.

La Marine recevait chaque année des fonds sur la base d'une série de trois Estimations navales. La première, the *Ordinary Estimate*, correspondait à un montant fixe pour les frais généraux. La deuxième, the *Sea Service Estimate*, était calculée à partir des effectifs votés par le Parlement pour la Navy. La troisième, the *Extraordinary*, concernait la construction et la réparation des navires ainsi que les grands programmes de dépenses pour les bassins et l'infrastructure. Le montant voté par la Marine était ordinairement suffisant en ce qui concernait les deux premières Estimations mais il ne l'était jamais pour couvrir les montants annuels des dépenses navales extraordinaires. C'était fait exprès parce que, au moment de la présentation de ses Estimations au Parlement, la Navy ne pouvait jamais être certaine de la nature ou du montant des dépenses à prévoir pour l'année à venir.

Des bâtiments pouvaient être endommagés par les tempêtes, des réparations pouvaient s'avérer bien plus onéreuses que prévu. Il pouvait y avoir une mobilisation soudaine, comme celle de 1770, lorsque l'Espagne et l'Angleterre faillirent entrer en guerre sur la question des Îles Malouines. D'autres imprévus pouvaient venir allonger la liste des dépenses annuelles. En raison de la nature incertaine des besoins de la Marine, l'argent voté annuellement par le Parlement afin de soutenir la Marine était limité à un minimum. C'était une nécessité politique et constitutionnelle.

Il était impossible pour le Parlement de voter une somme indéterminée pour la Navy. Il n'était pas plus possible de doter celle-ci de sommes hypothétiques afin de couvrir des imprévus et des coûts dont tous ignoraient le montant final.

6 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 30-31.

7 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 20-21.

En effet, il était contraire aux procédures parlementaires de lever des impôts avant même que le montant requis pour un service donné n'ait été clairement établi⁸. Le Parlement ne finançait que ce qui avait été préalablement prévu par les Estimations navales, même si cela ne représentait pas la totalité des dépenses⁹. Cela ne signifiait pas, pour autant, que la Marine devait limiter ses dépenses à ces Estimations.

La marine dépensait tout ce qu'elle estimait absolument nécessaire et le dépassement annuel était alors présenté au Parlement sous la forme d'une déclaration de dette. Ce déficit était alors comblé séparément après un nouveau vote. Autrement dit, une partie des dépenses annuelles de la Marine était financée rétrospectivement. La dette était alors un montant connu qui pouvait être comblé par une levée d'impôts. C'est la raison pour laquelle on a l'impression que la Navy n'obtenait jamais assez d'argent du Parlement. Si nous voulons déterminer le vrai coût de la maintenance de la Navy, nous devons intégrer le déficit annuel, étant donné qu'il s'agissait de frais qui n'entraient pas dans les Estimations navales.

312

Celles-ci consistaient en des colonnes de chiffres bien ordonnés, calculés au penny près et ventilés par postes. Comme nous l'avons vu, c'était une exigence du Parlement. Même ainsi il y avait bien des pratiques comptables d'apparence douteuse mais parfaitement innocentes dans les affaires financières de la Navy. Par exemple, des individus fictifs nommés *widows men* étaient maintenus sur les rôles d'équipage des bâtiments en armement et leur « gages fictifs » servaient à soutenir financièrement les veuves et les orphelins des marins défunts. On avait jugé, à un moment donné, que c'était la façon la plus commode de comptabiliser cette dépense et c'était un cas typique d'inventivité comptable pour le moins innocent¹⁰.

Mais il y avait des insuffisances plus sérieuses. Si on compare les Estimations extraordinaires et les dépenses réelles, elles ne concordent jamais. L'exemple le plus frappant est celui de la réparation du *HMS Dragon* dans les années qui précédèrent la guerre d'Indépendance. Un devis de réparation s'élevait à 7 000 livres. Ce montant fut inscrit dans les Estimations navales pour l'exercice suivant mais les réparations ne furent jamais entreprises. Entre 1771 et 1775, le Parlement vota 37 000 livres sterling pour la réparation du *Dragon* et pas un seul penny ne fut dépensé sur ce bâtiment. Lorsque cette affaire fut évoquée au Parlement, il ne fut pas facile de dire où étaient passées ces 37 000 livres et ce

8 Catherine Strateman (dir.), *The Liverpool Tractate, an Eighteenth Century Manual on the Procedure of the House of Commons*, New York, Columbia University Press, 1937, p. 62.

9 John Hatsell, *Precedents and Proceedings in the House of Commons*, Dublin, printed for E. Lynch, and P. Byrne, 1786, t. 3, p. 156-157.

10 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 49.

fut utilisé par les adversaires politiques du gouvernement de Lord North afin de discréditer le comte de Sandwich, Premier Lord de l'Amirauté pendant la guerre d'Amérique.

Un tel exemple semble indéfendable, mais, encore une fois, c'est le statut constitutionnel des dépenses gouvernementales qui peut expliquer ce qui apparaîtrait autrement comme un détournement des fonds alloués à la Navy. La procédure imposait que la totalité de l'argent voté par le Parlement allât spécifiquement au poste pour lequel il avait été prévu et pas à un autre. Cela s'appliquait à l'armée, à l'artillerie, aux subsides versés à l'étranger et à la milice. Cependant, le financement alloué par le parlement à la Navy pouvait être utilisé sous une forme globale et non spécifique. Une étude de l'époque sur les procédures parlementaires réalisée par John Hatsell établissait que cette différence (qui ne valait que pour la Navy) venait de la nécessité et de l'impossibilité de restreindre les dépenses à des postes spécifiques dans les Estimations. Autrement dit, la somme votée pour la Navy, en dehors de l'argent prévu pour la dette navale, pouvait être utilisée à n'importe laquelle des différentes rubriques, mais en étant susceptible ensuite de faire l'objet d'une enquête et d'un examen par la Chambre des Communes¹¹. Cette clause est importante car en dépit de l'indulgence dont jouissait la Navy pour ses dépenses, il y avait toujours des pressions politiques importantes afin de maîtriser les dépenses et réaliser des économies à chaque fois que cela était possible.

Toutefois, cette clause a encore d'autres implications qui nous font penser à nos dépenses publiques d'aujourd'hui. Les procédures comptables et les types de dépenses ont évolué sur une base *ad hoc* depuis longtemps. Les postes concernant de nouvelles dépenses sont souvent placés dans des sections des comptes d'une manière logique mais surtout commode. Du coup, au fil du temps, ceux-ci deviennent plus complexes, moins transparents et souvent impénétrables. Un poste de dépenses peut apparaître ultérieurement sans nécessité, dissimulé ou, pire encore, inexplicable. À un moment donné, réorganiser et redonner de la transparence devient une nécessité, mais réformer est long, pénible souvent douloureux et coûteux et ne se fait que sous une très forte pression politique. En dépit de ses défauts, le système financier pouvait fonctionner pour de bon grâce à une large indulgence et à la confiance qu'on avait dans les administrateurs de la Navy.

Donc, pour résumer les caractéristiques principales du financement naval, la Navy devait soumettre une estimation détaillée de ses dépenses prévisionnelles afin de satisfaire les exigences du Parlement, mais elle était libre de pouvoir engager des dépenses là où cela lui semblait approprié. Les Estimations navales

11 J. Hatsell, *Precedents and Proceedings in the House of Commons*, op. cit., p. 152-153.

étaient un moyen d'obtenir de l'argent du Parlement et non une planification rigoureuse des dépenses. Cela donna à la Navy une grande flexibilité dans ses arrangements financiers internes, lui permettant de diriger son argent là où c'était le plus nécessaire et d'opérer de la façon la plus efficace. Afin d'éviter de possibles abus potentiels que des individus pourraient faire d'une telle liberté et pour préserver la probité et la réputation des administrateurs de la Navy, ce système était organisé selon un partage des responsabilités. L'Amirauté, en tant que représentant politique de la Navy, se tournait vers le Parlement pour en obtenir de l'argent que dépenserait le Navy Board, dont la tâche était d'administrer la Navy. Le Trésor britannique gérait les finances de la Navy et, entre ces trois institutions, il y avait un fonctionnaire, le Trésorier de la Navy, dont la tâche était d'utiliser l'argent réellement. Indépendant des trois autres corps, il était directement responsable devant le Parlement. L'Amirauté et le Navy Board ne touchaient jamais un penny d'argent public et s'ils pouvaient être coupables de mauvaise gestion, ils ne pouvaient donc jamais être accusés de corruption ou de détournement de fonds en ce qui concernait l'argent de la Navy¹².

Cependant, cela ne découragea nullement l'opposition politique au gouvernement de Lord North pendant la guerre d'Indépendance américaine. Revenons à l'exemple du *HMS Dragon*, lors d'un débat à la chambre des Communes, en février 1778, mené par Temple Luttrell, un orateur de l'opposition, celui-ci déclara que 37 000 livres sterling avaient été attribuées pour la réparation de ce bâtiment mais que celui-ci était resté immobilisé à Portsmouth sans qu'aucune somme n'ait jamais été versée à cette fin, ce que confirma le registre de l'arsenal¹³. Lord Mulgrave, s'exprimant au nom de l'Amirauté, soutint Lord Sandwich, le Premier Lord, et reconnut qu'aucune somme d'argent n'avait été dépensée pour le bâtiment et que la somme en question avait servi à autre chose : « l'Estimation était la manière habituelle de lever de l'argent » déclara-t-il, « mais ne correspond jamais à ce à quoi il sera dépensé... ». Et il ajouta encore : « si c'est un crime, c'en est un qui est commis continuellement depuis le règne de Jacques II »¹⁴.

Les finances de la Marine ne pouvaient pas opérer efficacement d'une autre façon. Le système confiait de grandes responsabilités à quelques individus, ce qui ne semblait pas être un problème tant que ceux-ci inspiraient confiance. Cependant, lors de crises politiques, lorsque la confiance envers les ministres du gouvernement et les fonctionnaires était au plus bas, le système était

12 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 30.

13 *National Maritime Museum*, PST 49, vol. 2, f° 176, vol. 5, f° 51.

14 William Cobbett, *Parliamentary history of England*, London, R. Bagshaw, 1812, t. 19, p. 729.

vulnérable aux attaques de politiciens opportunistes qui s'en servaient afin de ridiculiser les ministres et de faire courir des bruits de corruption, de pots-de-vin, et de mauvaise gestion. Il n'est pas surprenant dès lors, que les historiens du XVIII^e siècle aient conclu que la marine britannique et l'administration de ses finances étaient toutes deux corrompues et incompétentes alors qu'en fait, pour l'époque, elles étaient très efficaces. La dette navale était ce qui attirait le plus la critique.

Elle était le trait saillant du système financier naval britannique du XVIII^e siècle. Importante, elle s'accrut considérablement tout au long du siècle. Ce qui n'est pas signe de mauvaise gestion. Bien au contraire, toute personne dans les affaires aujourd'hui comprendra qu'il est impossible de rembourser immédiatement les créanciers, si bien qu'un certain montant de dette est une chose inhérente à toute entreprise commerciale. La Navy était dans la même situation, tout comme une entreprise, elle gérait sa dette de façon active, grâce au Trésor, faisant bon usage de l'argent alloué par le Parlement. On peut donc dire que le montant de la dette de la Navy était, pour une part, le reflet de sa croissance et de ses activités de plus en plus étendues.

Un trait permanent de la dette navale tenait aux salaires versés aux marins. Les équipages n'étaient payés que lorsque les bateaux rentraient au port. Par conséquent un tiers de la dette navale apparaissait sous forme de salaires non versés. Cette somme, qui pouvait atteindre les 500 000 livres sterling, ne pouvait être versée tant que les navires étaient à la mer. Rien n'était prévu pour cela et il n'y avait d'ailleurs pas besoin de le faire. On ne pouvait dépenser son argent à bord. En outre, la Navy utilisait ces sommes à autre chose. Cela peut paraître scandaleux, comme si l'on pillait des fonds de retraites. Toutefois, laisser cet argent serait revenu à gaspiller une ressource financière importante, et du moment que les salaires étaient versés à la fin de la mission en mer, il n'y avait rien à redire. La disposition de ces salaires non versés permettait d'étendre facilement et sans coût le crédit de la Navy. Procéder autrement eût réduit le numéraire disponible pour la Navy ainsi que son aptitude à réguler ses finances, tandis que des sommes très importantes fussent demeurées inutilisées sans profit¹⁵.

Un autre trait permanent de la dette navale provenait du coût des matériaux et des services fournis par les contractants. Ces dettes étaient converties en ce qui était appelé alors « Bons de la Marine britannique » (*Navy Bills*). Ils étaient remis aux créanciers et payés dans un ordre chronologique. Ils étaient régulièrement échangés à la bourse en dessous ou au-dessus de leur valeur selon les délais de paiement. S'ils n'étaient pas payés au bout de six mois, ces bons

15 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 55.

pouvaient prendre un peu de valeur, encourageant ainsi les créanciers à les thésauriser plutôt que de les vendre à perte. Cela réduisait le nombre de bons en circulation et servait à accroître leur valeur. Ainsi la Marine, en effectuant des paiements réguliers ou en versant des intérêts pour les bons de plus de six mois, put maintenir son crédit et donc se procurer plus facilement d'autres matières premières et d'autres services.

316

Cependant, les dettes devaient finalement être payées et après des périodes de guerre, leur montant était toujours très important, si bien qu'il fallait le réduire à une taille raisonnable afin de maintenir la confiance des créanciers de la Navy. Souvent, c'était le Parlement qui votait des sommes substantielles afin de rembourser la dette, allant parfois jusqu'à 3 millions de livres sterling d'un seul coup. Une partie était payée par le produit de nouveaux impôts, mais plus souvent le gros de la dette était annulé par l'émission de rentes dont le gouvernement ne payait que les intérêts et que leurs détenteurs pouvaient soit vendre, soit jouer en bourse. C'est toujours une solution aujourd'hui. Dans les années 1760, une partie de la dette de la Navy (peut-être 100 000 livres sterling) aurait été annulée en encourageant les détenteurs de bons de la Marine à les jouer sous forme de loterie. Beaucoup bien sûr perdirent leur mise, mais ceux qui gagnèrent n'obtinrent pas le montant sous forme d'argent. Ils reçurent des rentes dont l'État ne payait que les intérêts¹⁶. Il y avait des astuces très intelligentes conçues par le Trésor afin d'encourager les créanciers de l'État à jouer leurs mises au-delà du raisonnable, ce qui pouvait être tout à fait rentable mais souvent à la limite de l'éthique. Les loteries furent condamnées par certains comme encourageant « le pernicieux attrait du jeu »¹⁷.

Comme je l'ai déjà souligné, tout cela avait des répercussions politiques importantes pour le gouvernement dès lors qu'il devenait impopulaire, or la disparition des colonies américaines fut très impopulaire, nourrissant, à la fin des années 1770, un débat incessant sur la Navy et son système de financement. Sandwich, lorsqu'il fut Premier Lord de l'Amirauté, pendant la guerre d'Indépendance américaine, fut attaqué continuellement sur cette question de la dette navale, même s'il sut bien la gérer. Le problème était apparu en 1770, lors de la mobilisation liée aux Malouines (Falklands), quand l'amiral Hawke était Premier Lord. La France refusant de mobiliser ses escadres pour soutenir l'Espagne, celle-ci dut plier et la guerre fut évitée. Dans l'intervalle, le Parlement avait voté assez d'argent pour mettre partiellement la Navy sur le pied de guerre et il n'existait aucun mécanisme pour permettre le retour

¹⁶ *Ibid.*, p. 64-65.

¹⁷ W. Cobbett, *Parliamentary History*, op. cit., t. 15, p. 1314-1315, « *House of Lords, 30 March 1763, "Protest against the passing of the Cyder Bill"* ».

de ces fonds au Trésor. Il n'y avait pas davantage de précédent d'un vote d'une somme réduite à la Navy à cause d'un excédent l'année précédente. Ce surplus se montait à un demi-million de livres, qui ne pourrait être facilement comptabilisé les années suivantes. Sommé de répondre sur ce sujet en 1778, Lord North, Premier Ministre, répondit que le surplus avait été utilisé en 1771 à rembourser la dette navale, tandis qu'en 1773, déjà interrogé sur le même problème, il avait déclaré qu'on s'en était servi pour réparer des navires. Les documents obtenus par les adversaires du gouvernement permirent d'établir que la dette navale n'avait pas du tout été réduite en 1771, ce qui conduisit à des accusations de détournement de fonds proférées contre North et Sandwich¹⁸. Et pourtant North n'avait pas été léger dans ses réponses car le surplus avait effectivement servi à réparer des navires et à diminuer la dette. Son utilisation précise dépendait de l'interprétation qu'on faisait des comptes. Il avait été en fait utilisé avec encore d'autres sommes (800 000 livres au total) pour la dette¹⁹. La Navy avait ainsi pu conforter son crédit et donc passer contrat de manière à acheter de quoi réparer des navires, ce qui eut pour effet d'accroître à nouveau la dette qu'on venait de réduire. Bien entendu, tout cela ne se voyait pas sur les comptabilités superficielles mises à la disposition du Parlement et obtenues par les adversaires du gouvernement. Ce fait susceptible d'exonérer North et Sandwich aurait pu être mis en évidence si la nature de l'attaque avait pu être connue à l'avance. Un manque de transparence dans l'administration financière de la Navy était un grave handicap politique, pas un symptôme d'inefficacité ou de corruption.

Mais, même avant la Révolution, dans les années 1750 et 1760, l'Amirauté eut besoin d'expliquer les coûts croissants de la Marine à un Parlement qui tentait de réduire au minimum les dépenses du gouvernement. Elle demanda des documents, financiers et autres, au Navy Board et aux arsenaux, de manière à être informée de certaines questions techniques susceptibles d'être évoquées à la Chambre des Communes. La compilation de rapports détaillés et de statistiques sur la Navy étaient nécessaires afin d'aider les commissaires de l'Amirauté à argumenter sur leur gestion devant le Parlement. On ne tarda pas à s'apercevoir bientôt que ces rapports et ces statistiques allaient également servir à améliorer la gestion des affaires de la Marine. Lord Egmont, Premier Lord de l'Amirauté de 1763 à 1766, améliora l'efficacité des chantiers navals, en collectant des

¹⁸ *Ibid.*, t. 17, p. 547, t. 19, p. 876-877, p. 1379, 1386, t. 20, p. 226. « "Debate in the Commons on the State of the Navy", 11 March 1778, "Debate in the Commons on the Naval Estimates" 2 December 1778, and "Debate on Fox's Motion on the State of the Navy on the breaking out of the War with France", 8 March 1779 », C. Wilkinson, *Navy and the State*, op. cit., p. 179-180.

¹⁹ *National Maritime Museum*, ADM B 183, ADM B/185, *Various accounts of the Navy and Transport Course*, *House of Commons Journals*, t. 33, p. 299, 437, t. 34, p. 264 ; C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 180.

statistiques sur le niveau de leurs effectifs et en faisant de fines prévisions de productivité pour chacun. La raison en venait de la pression politique pour une réduction des coûts. Même si la Marine pouvait se permettre de dépenser ce qu'elle tenait pour absolument nécessaire et ensuite de trouver des solutions de financement pour ce qui avait dépassé les prévisions, la dette croissante était soumise à l'examen du Parlement. Par conséquent, en dépit de la grande flexibilité des structures financières de la Marine, la pression était constante afin de réduire des coûts. Egmont a visiblement essayé de faire le meilleur usage des ressources financières de la Marine. D'autres, moins minutieux, bien qu'également inspirés, pratiquèrent une comptabilité plus inventive. Par un examen attentif, il est possible de remarquer que certains postes figuraient deux fois dans les Estimations navales, mais travestis en quelque chose de tout à fait différent, sans apparemment que personne ne s'en aperçoive.

318

Les administrateurs pensèrent également que, s'ils se tournaient vers le secteur privé pour la construction des bâtiments, ils pourraient, non seulement, réduire la charge de travail pesant sur les chantiers navals de la Couronne, mais encore, obliger le Parlement à donner davantage d'argent. Il suffisait d'inscrire une modeste demande dans le cadre des Estimations navales pour la construction de plusieurs nouveaux bâtiments sous contrat privé, et cela obligeait le Parlement à payer le reste des sommes prévues. Les Estimations à venir ne pouvaient plus être revues à la baisse dès lors que la Marine avait pris l'engagement légal d'honorer ses contrats. Que l'on considère ou non que cette réaction administrative à la pression politique pour maintenir les coûts au plus juste fût une intelligente nouveauté ou bien rien d'autre qu'une inventive malhonnêteté, on voit bien le développement d'une mentalité managériale dans les décennies médianes du XVIII^e siècle.

J'ai défendu dans mon livre l'idée que le vote parlementaire des finances de la Navy a conduit tour à tour à une réorganisation administrative, à la professionnalisation de « protofonctionnaires » civils et au développement d'une bureaucratie plus efficace dans la Navy et le gouvernement²⁰. Cela peut paraître une thèse un peu hardie mais beaucoup d'innovateurs dans l'administration de la Navy, particulièrement en matière financière, sont passés de l'Amirauté à d'autres départements du gouvernement, telle par exemple le Board of Trade ou le Trésor. La Navy était « l'unité industrielle » la plus importante dans le monde préindustriel, l'employeur le plus important de Grande-Bretagne et, de loin, l'unité administrative la plus grande et la plus onéreuse de l'État britannique. Elle apportait alors une expérience inégalable pour qui espérait apprendre le

20 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, *op. cit.*, p. 102-104.

métier d'homme politique ou cherchait simplement à faire carrière. La finance était au cœur de cette expérience.

Le financement de la Marine britannique au milieu du XVIII^e siècle ne consistait pas simplement à maintenir opérationnelle une flotte de guerre et une infrastructure de chantiers navals et d'arsenaux. Ce n'était pas non plus qu'une affaire de débats politiques et de joutes oratoires animées à la Chambre des Communes. Les finances de la Navy furent aussi un facteur décisif du développement de l'État moderne britannique.

FINANCIERS ET FOURNISSEURS FRANÇAIS DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Thierry Claeys

Tout naturellement, les études des conflits européens du XVIII^e siècle privilégient les motivations politiques, les stratégies militaires mises en œuvre, le déroulement des opérations, ainsi que le rôle de la diplomatie. Naturellement, les tractations diplomatiques sont bien plus difficiles à appréhender du fait du secret qui les entoure. Il en va de même des questions de logistique. De ce fait, celles-ci ont souvent été assez négligées. Or, la logistique reposait sur tout un maillage de fabricants d'armes et de munitions, d'une part, et de fournisseurs qui assuraient l'approvisionnement des arsenaux portuaires ainsi que des armées, d'autre part. Leur rôle est déterminant pour l'organisation et le bon déroulement des opérations militaires. Dans l'état actuel des connaissances, il est impossible de donner un tableau général et approfondi sur la question de la logistique assurée par l'ensemble des hommes d'affaires et des fournisseurs relatif à ce conflit. Dans un premier temps, les historiens sont confrontés au problème lié à l'identification de tous ces intervenants, puis, dans un second temps, à celui de l'appréhension du déroulement de la production, des opérations commerciales, des transferts d'argent, du financement par les États. Ces études sont d'autant plus complexes à mener que ces intervenants travaillaient parfois au profit de différents États dont les intérêts différaient. En outre, les sources sont dispersées dans de nombreux dépôts d'archives situés dans les différents pays engagés à ce conflit.

L'aide apportée aux *Insurgents* commença très tôt et dans le plus grand secret. Dès le mois de novembre 1775, le Congrès constitua un Comité de la correspondance secrète habilité à entamer des tractations avec des alliés à leur cause¹. Au mois de mars de l'année suivante, Silas Deane, un marchand du Connecticut, fut chargé d'acquérir des armes en Europe. L'Espagne, qui tenait

1 Lucien Bély, « La guerre d'Indépendance américaine au cœur des relations internationales », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 25.

à contenir la pression britannique sur ses possessions américaines et sur ses voies commerciales, et la France, étaient prêtes à soutenir la cause des colons révoltés. Dans les deux pays, cela signifiait l'abandon des politiques de réformes et de rigueur budgétaires.

322

Le 2 mai 1776, soit 10 jours avant le renvoi de Turgot, Pierre Augustin Caron de Beaumarchais, à la fois homme d'affaires, agent secret et dramaturge, qui s'était fait l'avocat des révoltés auprès des gouvernements espagnol et français, fut autorisé par Vergennes de vendre de l'armement aux Américains sous le couvert de sa société de commerce qu'il avait fondée sous le nom de Roderigue, Hortalez et C^{ie} ou Rodrigo Hortalez y Compañía avec deux négociants, Peltier et Carrier. Le 10 juillet, il reçut une subvention secrète d'un million de livres tournois de Louis XVI, ainsi que l'assurance d'une pareille somme de l'Espagne par l'intermédiaire de son ambassadeur, le comte d'Aranda. Le 11 août suivant, ce second montant lui fut versé. C'est le point de départ de l'aide apportée aux *Insurgents*². Les événements prirent une tout autre tournure lors de la déclaration de l'Indépendance faite par les treize colonies anglaises, le 4 juillet 1776. Des engagements individuels virent le jour, tel celui de Gilbert Motier de La Fayette, un membre du clan des Noailles, le 6 novembre 1776.

Le 26 septembre 1776, le Congrès avait nommé Silas Deane, Benjamin Franklin, savant et philosophe reconnu, et Thomas Jefferson pour représenter les intérêts américains auprès de la cour de France. Benjamin Franklin, qui débarqua en France au cours du mois de décembre suivant, prit la tête de la légation. Grâce à sa notoriété ainsi qu'à sa personnalité particulièrement généreuse, il fut favorablement accueilli dans les salons parisiens, et devint l'ami de Jacques Donatien Leray de Chaumont ainsi que de sa voisine, Anne Catherine de Ligniville, veuve de Claude Adrien Helvétius, célèbre philosophe et fermier général, et dont le salon était réputé. Leray de Chaumont joua rapidement un rôle majeur dans la ravitaillement des *Insurgents* avant la signature du pacte de commerce entre la France et les États-Unis d'Amérique, le 6 février 1778, et l'entrée en guerre contre l'Angleterre, le 24 mai suivant. Une lutte d'influence s'engagea entre Caron de Beaumarchais et Leray de Chaumont.

Caron de Beaumarchais s'était engagé de fournir 200 canons ainsi que des équipements et des armes pour 25 000 hommes. Dans cette affaire, il avait pour associés son secrétaire, Lazare Théveneau de Francy – le frère de Théveneau de Morande, un publiciste sulfureux réfugié à Londres –, son agent le plus efficace

2 Manuel Bustos Rodriguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance : économie et logistique », *ibid.*, p. 80 ; Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, SPM, 2009, 2^e éd., t. 1, p. 411-420 (notice concernant Caron de Beaumarchais).

auprès des *Insurgents*³, Jean Joseph Carrier de Montieu⁴, l'un des gérants de la manufacture d'armes de Saint-Étienne, ainsi qu'Étienne Carrier et Jean Peltier – dit Peltier-Dudoyer –, tous deux négociants, le second étant secondé de son fils, Jean Gabriel Peltier, le célèbre journaliste contre-révolutionnaire, connu pour sa participation au journal intitulé les *Actes des Apôtres*⁵. Son correspondant à Cadix était Jean-Baptiste Payan, l'un des associés de la maison de commerce *Verduc, Keloguen, Payan*⁶. La compagnie dirigée par Caron de Beaumarchais disposait initialement de trois vaisseaux, *Le Fier Rodrigue* (l'ex-*Hippopotame*, vaisseau acquis auprès du ministre de la Marine et débaptisé), *Le Pérou*, et *Les Deux Hélènes*, auxquels s'ajoutèrent *Le Suffren* et *Le Comte d'Estaing* puis *L'Amphitrite*, *La Seine*, *L'Amélie*, *La Thérèse*, *La Mère Bobby*, *La Marie Catherine* et *Le Flamand*. Les efforts de Caron de Beaumarchais furent à l'origine de la victoire de Gates à Saratoga et *Le Fier Rodrigue*, qui se trouva réquisitionné, participa à celle de l'île de Grenade en 1779 : il reçut en contrepartie, en 1786, une somme de 3 millions de livres. Cependant, Caron de Beaumarchais perdit gros à cause de la dépréciation des 4/5^e sur les effets de juillet 1778, réduisant ses avoirs de « 154 413 pouds 19 shelings » à « 30 882 pouds 15 schelins 9 pence » formant, avec les intérêts au 1^{er} janvier 1785 « 42 927 pouds 1 schelin 5 pence », soit 973 023 livres pesant de tabac. Carrier de Montieu fut moins heureux dans cette guerre, perdit un bateau et engrangea les déficits. Il fut contraint d'abandonner sa manufacture à Saint-Étienne, et était débiteur envers Caron de Beaumarchais de 446 936 livres tournois. Il déposa le bilan et s'enfuit à la campagne en juillet 1787, laissant son homme de confiance et laquais, Jean-Baptiste Autié, régler les démêlés des créanciers, dont le banquier Isaac Antoine Louis Calmer⁷. Caron de Beaumarchais éprouva également des pertes du fait de son caissier peu scrupuleux, Claude Vincent Cantini, un Florentin. Ce dernier s'était endetté envers Caron de Beaumarchais pour 390 174 livres tournois ; il le remboursa en partie en lui cédant deux maisons contiguës rues Grange-aux-

3 *Ibid.*, t. 2, p. 1047-1049 (notice Théveneau de Francy).

4 *Ibid.*, t. 1, p. 425-428 (notice Carrier de Montieu).

5 Hélène Maspero-Clerc, *Un journaliste contre-révolutionnaire : Jean-Gabriel Peltier (1760-1825)*, Paris, Société des études robespierristes, 1973, p. 5-13. D'après l'auteur, Peltier-Dudoyer devint l'un des armateurs nantais les plus en vus durant la période 1777-1782, ayant à son actif 42 départs dont 9 négriers et 30 voyages en droiture. Propriétaire d'au moins quatre bâtiments, il participa à 9 armements en 1778 et 10 en 1779 destinés aux *Insurgents*. Il y perdit 8 navires, naufragés ou pris par les Anglais.

6 M. Bustos Rodriguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance : économie et logistique », art. cit., p. 81.

7 Archives nationales, Minutier central (désormais Arch. nat., MC), LXII, 644, 3 août 1787, contrat d'union des créanciers ; Arch. nat., MC, LXII, 647, 2 janvier 1788, premier cahier de dépôts de l'union des créanciers ; différents actes passés le 11 janvier 1788 le concernant se trouvent dans la même liasse ; Arch. de Paris D 4B^e 99, dossier 6976 (à partir du 26 septembre 1787). Arch. nat., MC, LXII, 691 (cahier de quittances).

Belles et des Marais. À la suite du décès de Théveneau de Francy survenu en 1784, Caron de Beaumarchais confia le suivi de ses affaires aux États-Unis à ses trois associés en Virginie : Charles de Monbos, Joseph Latil et François Antoine Marie Levaigneux. À cause de leur lenteur, il dut envoyer Jean Auguste Marie Chevallié, directeur des Paquebots français à New York. Les mouvements de fonds de la société pour toute la période montaient à 21 092 515 livres quant aux recettes et à 21 044 191 livres quant aux dépenses⁸.

Caron de Beaumarchais fut écarté des principales opérations par Franklin, au plus tard vers 1779. Ce dernier lui préférait des banquiers institutionnels dont la maison Horneca, Fizeaux et C^{ie} d'Amsterdam, représentée à Paris par Ferdinand Grand, qui plaçait en Hollande les emprunts sur l'Hôtel de Ville de Paris depuis Terray, et qui était chargée d'en faire autant pour le Congrès américain sous la caution française. Leray de Chaumont et Emmanuel Haller – l'un des associés de la maison de banque Girardot et Haller – supplantèrent Caron de Beaumarchais comme munitionnaires. Les raisons ainsi que les circonstances de sa mise à l'écart restent parfaitement obscures. La qualité des armes de la Manufacture royale de Saint-Étienne réputée douteuse à cette époque en fut-elle l'origine⁹ ? Benjamin Franklin se méfiait-il d'un homme empêtré dans un long procès à rebondissements l'opposant au légataire universel du financier Joseph Paris Duverney, de surcroît agent secret dont l'origine de la fortune fulgurante, qui ne devait en rien aux recettes théâtrales, restait mystérieuse ?

Jacques Donatien Leray de Chaumont¹⁰ était le fils de René Leray de la Clartais, un important négociant nantais qui avait armé de nombreux navires destinés à la traite négrière, de 1720 à 1740, ainsi que de nombreux bateaux corsaires au cours des guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans. Il fut également l'un des deux représentants de la Chambre de commerce de Nantes à Versailles en 1727 et secrétaire du roi près la chancellerie du parlement de

8 Bibliothèque historique de la Ville de Paris, ms. 1319, état de la liquidation de la succession de Caron de Beaumarchais. Voir également : Brian N. Morton et Donald C. Spinelli, *Beaumarchais and the American Revolution*, Lanham/Boulder/New York/Oxford, Lexington Books, 2003, p. 324-325.

9 Ken Alder, *Arms and Enlightenment in France, 1763-1815*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1999, p.175, p.187-190. Voir également Hubert et Georges Bourgin, *L'Industrie sidérurgique en France au début de la Révolution*, Paris, Imprimerie nationale, 1920, p. 222-224 ; Josette Garnier, *Bourgeoisie et propriété immobilière en Forez aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Saint-Étienne, Centre d'études foréziennes, 1982, p. 106-125, 145-151, 252-254, 476-477, 479-483 ; AN F¹² 1318.

10 T. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 2, p. 233-238 (notice Leray de Chaumont) ; Jean Claude Waquet, *Les Grands Maîtres des eaux et forêts de France de 1686 à la Révolution*, Genève, Droz, 1978, p. 385-386 ; Thomas J. Schaeper, *France and America in the revolutionary era. The life of Jacques Donatien Leray de Chaumont 1725-1803*, Providence RI, Berghahn books, 1995 (essentiel). De nombreux éléments ont été repris dans l'ouvrage de Philippe Carrer, *La Bretagne et la guerre d'Indépendance américaine*, Rennes, Les Portes du large, 2005, chap. 4, 6 et 8).

Bretagne jusqu'en 1755. De 1753 à 1763, Leray de Chaumont fut grand maître des eaux et forêts du Berry (Blois, parc de Chambord, Romorantin, Vierzon, Issoudun, Bourges, Châteauroux, et Vendôme). Nommé l'un des directeurs de la Compagnie des Indes en 1764, il fut le principal fournisseur de farines du Blésois aux vaisseaux de cette compagnie de commerce au cours la seconde moitié des années 1760 et fut l'un des intéressés dans la fourniture des blés du roi par la compagnie Malisset, de 1765 à 1770. Enfin, il fut l'intendant de l'Hôtel royal des Invalides de 1770 à 1776. Il s'intéressa à l'exploitation des mines de Chatelaudren en Basse-Bretagne, de la manufacture d'indienne du Clos-Payen, des mines de Villefort dans les Cévennes et de la fonderie de Roquemaure, ainsi qu'aux armements de Bernier et de Goullade pour les Indes à partir de 1775. Par son épouse, il était allié à la famille Jogues – des négociants à Orléans et Cadix –, ainsi qu'à Jean Masson de Malboue, négociant banquier, syndic de la Compagnie des Indes¹¹. Il devint rapidement le conseiller intime de Benjamin Franklin qu'il logea chez lui, dans son hôtel – dit de Vallentinois – à Passy, à partir du mois de janvier 1777 jusqu'au 12 juillet 1785. Il fut le principal fournisseur d'armes, de poudre et de munitions aux insurgés américains pendant la guerre d'Indépendance qui, entre autres choses, finança la campagne de d'Estaing en 1778 ainsi que les bateaux de l'escadre de John Paul Jones en 1779. Mais, il subit d'importants revers qui le précipitèrent au bord de la ruine. Tout d'abord, il essuya des pertes conséquentes à l'occasion de certains armements maritimes. En outre, tout comme son rival, il fut l'une des principales victimes des dévaluations massives de la monnaie américaine. En mars 1780, le rapport était de 40 pour un ; en 1790, après le « *Funding bill* », celui-ci passa à 100 anciens dollars pour un nouveau. De surcroît, en 1782, le Congrès américain décida d'arrêter de payer les intérêts de l'emprunt lancé en 1776.

Il s'associa à Edward Bancroft, Silas Deane, Conrad Alexandre Gérard, Robert Morris, et Samuel Wharton, les fondateurs de la Illinois and Wabash Land Company, au tout début des années 1780. Cette fois encore, ses projets furent contrariés. Cette société avait été formée dans la perspective d'une vaste spéculation sur des terres en friche dans le nord de l'Ohio, cherchant à établir une plantation en Virginie ainsi qu'une distillerie de whisky dans l'état de New York ; elle fut contrariée dans ses projets par le Congrès américain lorsque ce dernier décida de rendre ces terres propriété commune. Enfin, dès 1783, le gouvernement français recula les échéances de ses remboursements pour

11 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 1, p. 1130-1132, et t. 2, p. 355-358 (notices concernant Isaac Jogues de Martinville et Jean Masson de Malboue).

ses opérations maritimes. En retour, il bénéficia régulièrement de surséances prononcées au Conseil d'État et d'une commission extraordinaire pour régler les contestations sur ses biens. Jacques Donatien Leray de Chaumont et son épouse préférèrent se séparer quant aux biens. Suite à la sentence prononcée par la prévôté de Passy, le 9 mai 1789, ils procédèrent à la répartition des biens. Leray de Chaumont céda la terre de Chaumont à son fils, ce dernier s'obligeant de verser annuellement 8 500 livres tournois à sa mère. Malgré tous ces revers, il continua, avec son fils, à spéculer aux États-Unis ; l'un des fondateurs de la fameuse Compagnie de New York ou de Castorland¹², ce dernier acquit en association avec Anne Louise Germaine Necker, épouse d'Éric Magnus baron de Staël-Holstein, 35 500 acres de terres dans le canton de Saint-Laurent, sous le nom de la maison de banque new-yorkaise « Leroy et Bayard ». Les acquisitions de Jacques Donatien Leray de Chaumont fils atteignirent les 600 000 acres (soit 243 000 ha). Il y fit construire une demeure magnifique où il reçut le gratin new-yorkais ainsi que le président James Monroe. En 1815, Joseph Bonaparte, réfugié au Nouveau Monde, lui acquit 26 000 acres dans le comté de Jefferson. En 1819, les affaires de Leray de Chaumont et Germaine de Staël n'étaient toujours pas liquidées. Cette dernière détenait sur lui une créance de 244 864,43 F et avait placé 18 896 piastres, argent d'Amérique (correspondant à 94 480 F), chez Leroy et Bayard. La liquidation de leur association eut lieu après la faillite retentissante de Leray de Chaumont, en 1823, due à ses investissements considérables pour l'aménagement du canal Erié. Tout comme l'avait fait son père jadis à son égard, il s'était empressé de donner l'essentiel de ses biens à son fils afin de les préserver avant la tourmente. Il revint en France après avoir liquidé ses dettes, vers 1836.

Avec l'entrée en guerre de la France, en 1778, d'autres intervenants furent propulsés au-devant de la scène. Le conflit se déroulant pour l'essentiel sur les

12 Cette société fut créée suivant un brevet passé devant Lambot, notaire à Paris, le 12 avril 1793, par Pierre Chassanis – qui fut désigné pour exercer les fonctions de directeur par les premiers actionnaires – pour l'acquisition de 200 000 acres de terres situées sur un territoire bordant le lac Ontario et la rivière Black, et désigné sous le nom de « Castorland », le tout se trouvant dans le comté de Montgomery, dans l'état de New York. Dans un premier temps, cette compagnie devait procéder l'acquisition de 100 000 acres qu'elle devait conserver et exploiter durant 21 ans. Elle devait ultérieurement doubler la superficie de son domaine pour le porter à 200 000 acres (soit un peu plus de 80 000 ha). La société était constituée de 2 000 actions. Parmi les plus forts actionnaires figuraient Jean-Baptiste Mesnard (370 actions), Jean Nicolas Livry (300), Pierre Chassanis (204), Étienne Guinot (132), Jacques Donatien – dit James – Leray de Chaumont, fils (100) et Antoine François Le Carpentier (100). Les commissionnaires installés dans l'état de New York furent Pierre Pharoux (60 actions) et Simon Desjardins (25). Seuls Chassanis et Leray de Chaumont fils jouèrent un rôle prépondérant dans le développement ultérieur de la société et dans la mise en valeur du territoire. Voir à ce sujet : Edith Pilcher, *Castorland. French Refugees in the Western Adirondacks, 1793-1814*, Harrisson/ New York, Harbor Hill Books, 1985, voir principalement les p. 28-30 quant aux conditions de la formation de cette société.

océans, le rôle des munitionnaires des vivres de la Marine ainsi que des divers fournisseurs devint considérable. De même, le crédit des trésoriers généraux de la Marine et des colonies était considérablement sollicité par les secrétaires d'État de la Marine successifs à partir de 1778.

La compagnie des munitionnaires des vivres de la Marine est relativement bien connue. Tout au long du XVIII^e siècle, les traités contractés avec les compagnies de munitionnaires des Guerres et de la Marine furent systématiquement enregistrés au Conseil d'État au moyen d'arrêts simples. Les résultats du Conseil, annexés à ces derniers, comprirent les tarifs ainsi que les listes de membres de ces compagnies.

Le traité de la compagnie Gabriel Nicolas Jolly – il s'agit d'un prête-nom – fut résilié, à la fin de 1774, par le secrétaire d'État de la Marine Bourgeois de Boynes et remplacé par la Régie Bancaud¹³. Ce ministre était – tout comme Turgot, qui le remplaça quelques mois plus tard – féru des thèses des économistes et favorable au remplacement des fermes et des compagnies de munitionnaires par des régies. La Régie Bancaud devait entrer en service au 1^{er} janvier 1775. Établie par frères Jean Louis Marie Desloges et François Marie Desloges de Krouvel¹⁴ – tous deux inspecteurs généraux des vivres de la Marine –, elle était constituée d'un « [...] corps de régisseurs qui n'avoient aucune connaissance nécessaire pour conduire une entreprise de cette espèce, ou distraits par des occupations plus intéressantes pour eux, s'en rapportoient absolument à lui et ne calculoient que le bénéfice que leur procuroient les émolumens qui leur étoient accordées [...] »¹⁵.

- 13 Le notaire de Bourgeois de Boynes, Bronod, fut tout naturellement choisi pour recevoir les offres des compagnies qui désiraient se faire octroyer la régie des vivres de la Marine (Arch. nat., Marine B² 307, f^o 330-331, dépêche du ministre à Bronod). La réception des enchères, effectuée devant le notaire, commença à partir du 18 février 1774 : Arch. nat., MC, LXXXVIII, 739, 18 février 1774, soumission de Jean Hastroffer, demeurant rue de Cléry ; même liasse, en date du 22 février 1774, soumission de Jean-Baptiste Bancaud. Un arrêt du Conseil du 14 mars suivant relança les enchères. Plusieurs prête-noms se représentèrent devant Bronod et son associé, le notaire Maigret. Tous les actes notariés ultérieurs – à partir du 26 février 1774 – furent conservés par Maigret (Arch. nat., MC, LV, 14, liasse des mois de février et mars 1774). Maigret conserva les cinq nouvelles soumissions : la première en date du 26 février 1774, faite par Claude Rolland ; la seconde en date du 12 mars 1774, par Alexandre Henry Ferdinand Mathieu Dumez de Saint-Hillier, trésorier des prince et princesse de Rohan-Guéménée, demeurant à Paris, place du Champs Dalbiac ; la troisième en date du 26 mars 1774, par Claude Rolland ; la quatrième en date du 26 mars 1774, par Joseph Delaye, demeurant rue Colbert, p^{se} St-Eustache ; la dernière, en date du 26 mars 1774, par Jean Hastroffer. Finalement, les cautions de Jean-Baptiste Bancaud remportèrent le marché ; il fut mis en régie le 28 mars 1774.
- 14 Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 1, p. 678-679. Souvent, on trouve le nom orthographié sous la forme de « Desloges de Kerronvel ».
- 15 Arch. nat., Marine D³ 45, document 1.11 (historique des régies ; document non signé et non daté) ; Arch. nat. Marine A¹ 112, f^o 10, « Traité des vivres pour les vaisseaux, galères et autre bâtiments de Sa Majesté sous le nom de Jean-Baptiste Bancaud, du 28 mars 1774 » ; Arch. nat. Marine B² 307, f^o 330-331, f^o 376, f^o 425-427.

Elle fut à son tour annulée un an plus tard, quelques mois seulement après l'arrivée de Sartine aux fonctions de secrétaire d'État de la Marine. Il ne semble pas s'agir d'une revanche d'un parti sur un autre ; la régie avait dû connaître d'après difficultés financières. Une nouvelle régie fut établie sous le nom de Claude Fay pour une durée de deux années à compter du 1^{er} janvier 1776, par l'arrêt du Conseil du 13 février 1776¹⁶. La livre sociale était fixée à 42 sols et le capital à 2 100 000 livres tournois. Les frères Desloges continuèrent à faire partie du directoire. Cependant, parmi les régisseurs figuraient de nombreux anciens intéressés dans la compagnie dite Gabriel Nicolas Fay, notamment Louis Monmerqué et Antoine Louis de Saint-Marc, munitionnaires généraux des vivres de terre, Henry Joseph Ledran, trésorier et caissier des vivres de la Marine, Étienne Nouette, trésorier Général des Invalides de la Marine, Étienne Demars, commissaire ordinaire des guerres et premier commis de la Marine au bureau de l'Inde, ainsi que son frère, Jean-Baptiste Demars. La régie de Claude Fay fut prorogée par l'arrêt du Conseil du 26 mai 1780, pour une durée de 3 ans, à partir du 1^{er} janvier 1781 jusqu'au 31 décembre 1783. Au lendemain du conflit, une nouvelle régie, établie à partir du 1^{er} janvier 1784 pour une durée de six ans, fut composée de quatre régisseurs des vivres de la Marine seulement ; elle fonctionna à partir de cette date jusqu'en 1798, avec bon nombre de soubresauts au cours la période révolutionnaire¹⁷. Le fonds d'avance à fournir était limité à 1 200 000 livres tournois. Daniel Doumerc¹⁸ et le banquier Jean Louis Cottin¹⁹ figuraient parmi les régisseurs²⁰.

Malheureusement si les archives de la Marine, conservées aux Archives nationales, contiennent quelques renseignements sur les changements opérés au sein même de l'administration centrale de la compagnie des munitionnaires des vivres de la Marine au cours de la seconde moitié des années 1770, le chercheur n'y trouve à peu près rien quant à son fonctionnement au quotidien ni quant aux pièces comptables qui y étaient constituées. Et pourtant, dans le cas présentement étudié, ce furent les munitionnaires des vivres de la Marine qui furent essentiellement chargés du ravitaillement du corps expéditionnaire envoyé pour combattre auprès des *Insurgents* américains, à partir du mois d'avril 1780. En réalité, pour aborder l'histoire des fournitures des vivres, tant aux marins qu'aux troupes embarquées, il est indispensable de sonder les dépôts d'archives départementales concernées. L'essentiel des fonds documentaires s'y trouve assurément.

16 Arch. nat., E* 1523/A, arrêt du Conseil du 13 février 1776.

17 Maurice Block, *Dictionnaire de l'administration française*, Paris/Strasbourg, Librairie administrative de V^e Berger Levrault, 1862, p. 892.

18 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 1, p. 720-724.

19 *Ibid.*, t. 1, p. 539-543.

20 Arch. nat. Marine D³ 43, pièce 70.2.

La poudre fut fournie par une toute nouvelle régie qui se révéla performante. Par un arrêt du Conseil du 28 mai 1775, Turgot avait résilié le bail de la Ferme des Poudres et Salpêtres – établi sous le nom d'Alexis Demont et dirigée par Jean Vivant Micault de Courbeton, le frère du garde du trésor royal Micault d'Harvelay²¹, et petit-neveu de Joseph Paris Duverney – afin de la remplacer par une régie à partir du 1^{er} juillet 1775. Cette dernière, créée sous le nom de Jean-Baptiste Bergaud, fut dirigée par quatre régisseurs dont deux chimistes, Antoine Laurent Lavoisier et Jean Pierre Le Faucheur, père.

Les renseignements concernant les autres fournisseurs de la Marine sont plus dérisoires encore. Jusqu'en 1781, les fers et les ancres furent livrés aux arsenaux de Rochefort, Brest et le Havre par Pierre Babaud de la Chaussade, maître des forges à Guéringy et La Chaussade, dans le Nivernais²².

De 1769 jusqu'à son décès, survenu le 21 mars 1783, Jean François Dujardin de Ruzé²³ fut l'entrepreneur général puis le régisseur général des fournitures de la Marine. Il était parvenu à évincer la maison de banque hollandaise Hope en C^o, jadis associée à Beaujon et Goossens et très liée à la maison de banque parisienne Vandenyver²⁴ et fournissait tous les matériaux de construction dont les mâtures et le chanvre. Son inventaire après décès révèle un important réseau de correspondants dans les ports hollandais, de la Baltique et français. Antérieurement il avait été l'un des intéressés dans la société établie pour la fourniture de viande aux armées françaises en Espagne en 1762. Plus tard, il avait racheté un établissement très prospère à Redon, en Bretagne, spécialisé dans la fabrication des fers destinés aux vaisseaux de la Compagnie des Indes ainsi qu'à la Marine royale. Dès 1769, il participa à l'armement de plusieurs bateaux de commerce. Il devint gentilhomme de la Venerie du Comte d'Artois et intendant et général des finances de la Maison de la comtesse de Provence à partir de 1773. Enfin, il fut intéressé dans l'entreprise de fourrage pour la maison du Comte de Provence et l'un des fermiers de la Ferme de Sceaux et Poissy établie sous le nom de Charles Mille, en 1779. Il fut également un important bailleur de fonds au profit d'Étienne François duc de Choiseul d'Amboise, en 1781. Mathurin Julien Marie Delamarre, son associé et probablement un parent, lui succéda. Parallèlement, un traité fut signé, le 4 juillet 1781, avec Jean et Gotlieb Ranisch, négociants à Memel en Prusse, ainsi qu'avec la société Wernberg et Cie, négociants suédois établis à Bordeaux, pour la livraison de mâtures originaires des forêts de Russie Blanche. Jean François Sauty, un ancien

21 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 2, p. 418-421.

22 *Ibid.*, t. 1, p. 97-99.

23 *Ibid.*, t. 1, p. 757-761.

24 *Ibid.*, t. 2, p. 1124-1128.

trésorier de l'extraordinaire des guerres, jadis compromis, sous les ordres de l'intendant aux armées Lucé, dans une affaire destinée à altérer le crédit de Paris de Montmartel en 1756, était leur prête-nom et homme d'affaires à Paris. Cette société se plaignit d'avoir été lésée par rapport à Dujardin de Rusé, en 1776. En 1782, on retrouve Sauty participant à une société formée par Simon Léon Casauranc de Saint-Paul, le comte de Putbus, maréchal héréditaire et président de la Régence de la Poméranie suédoise, et par le comte de Jahnke, conseiller de la Régence et grand bailli de la Poméranie suédoise, sous le nom de Compagnie du Commerce du Nord. Celle-ci exploita la Manufacture royale de métal et vernis pour le doublage des vaisseaux de la Marine, établie à Paris et à Nantes. En 1785, cette société accueillit les membres de la maison de banque Ferber et C^{ie}, dont les principaux actionnaires étaient Claude Baudard de Sainte-James, trésorier général de la Marine²⁵, et Paul Juste Harmensen de Polny²⁶, administrateur de la Caisse d'Escompte.

330

La régie de l'habillement des troupes était dirigée, à partir de 1769, par Pierre Desprez et Guillaume Sabatier – la banque Sabatier & Desprez –, John Holker et Bernard Perruchot. Ce dernier avait participé à plusieurs armements de navires à la destination des Indes dirigés par Jacques Donatien Leray de Chaumont et Pierre Bernier. Il était également l'un des associés de la compagnie Malisset, évoquée plus haut. Enfin, à partir de 1780, Perruchot figurait parmi les membres d'une compagnie de fournisseurs des hôpitaux de la Marine à Brest²⁷. À la même époque, le munitionnaire des vivres de la Marine Jean-Baptiste Demars²⁸ fut nommé régisseur général des hôpitaux de l'armée du comte de Rochambeau. La trésorerie de cette armée fut confiée à Louis César de Baulny²⁹. Fils d'un négociant de Buzancy, il occupa antérieurement les fonctions de trésorier principal des troupes en Corse et avait obtenu la survivance de l'office de trésorier général de l'ordinaire des guerres en 1777, une charge supprimée à l'occasion des réformes de Necker, en 1778. Il fut récompensé pour les services rendus : en 1787, il accéda à une place d'administrateur général des Domaines

25 *Ibid.*, t. 1, p. 137-146. Voir également : Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la Marine et Brasseur d'Affaires*, Genève, Droz, 1969 ; Bertrand Gille, « Types de capitalistes parisiens du XVIII^e siècle », *Bulletin du Centre de recherche sur l'histoire des entreprises*, n° 2, octobre 1953, p. 25-31 ; Guy Chaussinand-Nogaret, *Les Financiers de Languedoc au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1970, p. 261-265, p. 300-301, p. 305-306, p. 324-327 ; Henry Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1963, p. 348-354.

26 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, t. 1, p. 1056-1058.

27 *Ibid.*, t. 2, p. 701-703.

28 *Ibid.*, t. 1, p. 664-665.

29 *Ibid.*, t. 1, p. 151-154.

du roi. Il laissa à sa mort, survenue en 1812, une fortune assez considérable dépassant les 3 000 000 francs.

Dès le milieu des années 1770, des sociétés composés essentiellement de financiers ainsi que de leurs collaborateurs se formèrent afin de racheter et de créer des manufactures d'armes, des forges et fonderies. Cette stratégie industrielle aboutit à la formation du premier complexe militaro-industriel en France.

Le 18 juin 1775, Charles de Wendel d'Hayange, capitaine d'artillerie, et maître de forges, son cousin germain Gabriel Claude Palteau de Veymérage³⁰, Nicolas Bettinger alors receveur des impositions en Alsace, Charles Chastel, trésorier général d'artillerie et du génie³¹ – un parent de Thomas de Pange³², trésorier général de l'extraordinaire des guerres –, ainsi que Laurent Lecomte d'Humbepaire, receveur particulier des finances dans les Trois-Évêchés, s'associèrent pour acquérir de Claude Baudard de Saint-James et de Claude Bernard Cotheret les forges de Nouzon, Moulin-le-Blanc et Mohon, situées dans la principauté de Châteaurenard (155 173 livres tournois), la forge de Berchiwé au Luxembourg (100 000 livres tournois), tous les effets mobiliers qui s'y trouvaient (475 501 livres tournois), et enfin la manufacture d'armes de Charleville, sise rue de Flandre près la place de Nevers (85 977 livres tournois) : le prix totalisa 816 451 livres tournois 3 sols 5 deniers³³. Ils établirent définitivement les clauses de leur société, le 23 avril 1776 : la livre figurative, composée de 70 sols de 12 500 livres tournois chaque, formait un capital de 875 000 livres tournois³⁴. Peu après, ils participèrent à la formation d'une clouterie à Nantes, établie sous la raison sociale Perret Dacosta frères et C^{ie}, par l'acte du 25 mai 1778³⁵. Pour accélérer le développement de cet ensemble, les associés décidèrent, par la délibération du 25 avril 1779, de fixer le capital à

30 *Ibid.*, t. 2, p. 590-594.

31 *Ibid.*, t. 1, p. 473-475.

32 *Ibid.*, t. 2, p. 1173-1177.

33 Arch. nat., MC, XXVI, 634, 18 septembre 1775, 6 actes dont cinq d'acquisitions particulières et u de conventions.

34 Arch. nat., MC, XXVI, 641, 23 avril 1776 : la part de Charles de Wendel fut fixé à 15 sols (187 500 lt.), celle de Bettinger à 23 (287 500 lt.) dont 14 étaient attribués à Chastel (215 000 lt.). L'intérêt des fonds d'avances était porté à 9 %. Les bénéficiaires étaient destinés à accélérer l'extinction de la dette envers les vendeurs. Palteau de Veymérage en profita pour emprunter 120 000 l., le 20 avril 1777, auprès de Bettinger – agissant au nom de Thomas de Pange – pour arranger ses affaires antérieures et, 8 jours plus tard, 175 000 lt. correspondant au montant de 14 sols. Cette dernière somme fut totalement remboursée, le 8 mai 1779, au moyen de ses intérêts ; Palteau de Veymérage versa de surcroît régulièrement les intérêts des 120 000 lt. Le même jour, 8 mai 1779, Lecomte d'Humbepaire se retira de l'affaire au profit de Joseph Gabriel Goussard de Montigny (Arch. nat., MC, XXVI, 652, actes des 20 et 28 avril 1777, emprunts et conventions ; Arch. nat., MC, XXVI, 675, actes du 8 mai 1779).

35 Arch. nat., 189 AP 28, dossier 827 (pièces des 20 juin 1778 et 4 octobre 1781).

1 500 000 livres tournois, divisé en 60 actions de 25 000 livres tournois, réparties à part égale entre François Ignace de Wendel, fils, et Nicolas Bettinger³⁶.

Dans un souci de concentrer l'essentiel de la production des armes destinées à la Marine et à la Guerre, les actionnaires de ce complexe industriel en formation contractèrent avec Joseph Constantin Périer et Claude Baudard de Saint-James³⁷ une nouvelle société pour l'exploitation de la fonderie royale, installée sur l'île d'Indret, dont Wendel d'Hayange avait obtenu le bail par acte du 6 avril 1780³⁸, et pour l'établissement des forges et hauts-fourneaux à Montcenis (le futur Creusot), sous la raison Périer, Bettinger et C^{ie}, par l'acte du 18 décembre 1782³⁹. En réalité, Mégret de Sérilly apporta les deux tiers des fonds, dont une partie sous les noms de ses partenaires de Charleville, et Baudard de Saint-James un tiers. Croze de Magnan, chargé de la correspondance de la Compagnie générale des Eaux, et Brodelet cadet, caissier de Charleville, occupèrent les mêmes fonctions dans cette nouvelle société. Le 3 juillet 1783, Wendel et Bettinger s'associèrent avec Joseph Gabriel Charles de Fénis de Saint-Victour pour l'exploitation de la manufacture d'armes de Tulle, les établissements de Souillac, les mines de Pleau et d'Argentac (dites « d'Argentac »)⁴⁰.

Montcenis bénéficia de l'appui du contrôleur général des finances Calonne, ancien intendant de Metz, qui dégagera une subvention de 600 000 livres tournois par le bon du roi du 28 août 1784, délivré en 12 mensualités, à partir du 1^{er} janvier 1785 : le roi entra pour 1/12^e dans la société⁴¹. La concentration se poursuivit au moyen du transfert de la manufacture des cristaux à Sèvres (parc de Saint-Cloud) à Montcenis, sous le nom de Manufacture des Cristaux de la

36 Arch. nat., 189 AP 28 : délibération confirmée par les conventions du 6 avril 1780, Arch. nat., MC, XXVI, 685. Wendel et Bettinger gardant chacun 4 actions distribuèrent les autres à leurs associés : 26 actions à Antoine Jean François Mégret de Sérilly, trésorier payeur général de la guerre et petit-fils de Thomas de Pange, 12 actions à Palteau de Veymérange, 2 actions à François de Wendel de Longlaville, 2 actions à Jean François Xavier Carbon, 1 action à Claude Villeroy, 1 action à Pierre Emmanuel Biron. Mégret de Sérilly fournit sous le nom de Bettinger la totalité des fonds de Wendel d'Hayange et de Palteau de Veymérange ; avec ses fonds propres, la totalité avancée par le trésorier payeur général de la guerre s'éleva à 1 350 000 livres tournois, Arch. nat., MC, XXVI, 675, 11 mai 1779 : obligations ; Arch. nat., MC, XXVI, 715, acte du 3 juillet 1783.

37 Baudard de Saint-James et Périer s'étaient déjà associés pour exploiter les mines de Decize et pour l'établissement de la Compagnie des Eaux à Chaillot pour alimenter Paris.

38 Cette fonderie, mise en état par William Wilkinson en 1776 pour couler des canons et forer ceux qui étaient remisés, fut reprise par Pierre Toufaire, ingénieur de Marine de Rochefort, son second, et par Wendel d'Hayange (Arch. nat., F⁴ 4505).

39 Arch. nat., MC, XXVI, 709, 18 décembre 1782, acte de société. Montcenis, proche du canal du Charolais, jouissait d'une situation stratégique bénéficiant de débouchés sur les côtes atlantique et méditerranéenne. Les associés firent appel à Wilkinson et à Périer et ses machines à feu – de Boulton et Watt de Birmingham – qui ont fait leurs preuves à Chaillot, Arch. nat., F⁴ 4504 et AN Marine B³ 714, f^o 211. Montcenis alla fournir la Compagnie des Eaux en tuyaux vers 1785.

40 Arch. nat., MC, XXVI, 715, 3 juillet 1783, actes de vente, de société et déclaration.

41 Arch. nat., MC, XXVI, 709 : bon du roi et conventions annexés à l'acte du 18 décembre 1782.

Reine, suite à l'acte de société du 18 octobre 1785⁴². Montcenis bénéficia d'une nouvelle aide royale de 600 000 l., le 9 février 1786. Toutefois, la perspective d'engranger des bénéfices était éloignée et le crédit des bailleurs de fonds devait montrer leurs faiblesses aux yeux des principaux associés ; tous ces facteurs forcèrent Wendel à réclamer la réunion des entreprises des Cristaux de la Reine, du Creusot et d'Indret, d'en transformer les statuts afin d'établir une société par actions. Wendel l'emporta sur les réticences du contrôle général et obtint la création de 4 000 actions de 2 500 livres tournois chaque formant un nouveau capital de 10 millions⁴³ : 3 360 actions furent réservées aux intéressés, dont 295 déposées au Trésor royal, 253 attribuées à Lambert et Boyer⁴⁴, etc. ; enfin, 740 actions devaient être introduites en bourse.

Parallèlement, le 5 mars 1781, le roi fit l'acquisition des forges de la Chaussade et de Guerigny auprès de Pierre Babaud de la Chaussade, les principaux centres de fabrication d'ancres et des fers destinés à la Marine.

Il faut citer ici une dernière entreprise constituée par Michel Louis Lecamus de Limare⁴⁵ ; ce receveur particulier des impositions du Bugey, Valromey et Gex, conscient de certains retards technologiques, fit de l'espionnage industriel en Angleterre. De retour en France, il obtint du secrétaire d'État de la Marine, le 12 décembre 1780, l'exclusivité pour la fourniture de feuilles de cuivre laminées destinées au carénage des vaisseaux. Un arrêt du Conseil, en commandement du 23 avril 1782, l'autorisa d'établir des fonderies et laminoirs au moyen de quatre moulins à foulons construits sur la rivière d'Andelle. Il donna la naissance des Fonderies de Romilly-sur-Andelle. Les capitaux lui manquèrent. Cette entreprise vivota jusqu'en 1785. Tout changea lorsqu'il parvint à former une société avec Eugène Isquierdo de Rivera, vice-directeur du Cabinet du roi. Ce dernier entraîna dans son sillage l'ensemble des représentants de la société Lecouteulx et C^{ie}. Dès lors, elle connut un véritable essor.

Cet exposé tient en définitive davantage de la galerie de portraits. Néanmoins, il était indispensable, dans l'état actuel des connaissances, d'identifier et de mettre en relief les divers entrepreneurs et financiers parisiens qui ont participé à la mise en place de la logistique militaire des *Insurgents* puis de l'armée expéditionnaire de Rochambeau.

⁴² Arch. nat., MC, XXVI, 740, 18 octobre 1785, le capital, fixé à 600 000 lt., était fourni pour un tiers par le roi, un second tiers par les propriétaires du Creusot, et, pour 150 000 lt., par Boyer et Lambert, anciens entrepreneurs à Sèvres, Arch. nat., F¹⁴ 4504, approbation de Calonne (15 et 16 octobre 1785).

⁴³ Arch. nat., MC, XXVI, 753, 10 novembre 1786 ; Arch. nat., F¹⁴ 4505.

⁴⁴ Arch. nat., F¹⁴ 4504.

⁴⁵ Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle, op. cit.*, t. 2, p. 132-133.

LE FINANCEMENT DE LA PARTICIPATION FRANÇAISE À LA GUERRE DE L'INDÉPENDANCE ET SES CONSÉQUENCES : L'ÉTAT ET LA CONJONCTURE FINANCIÈRE DES ANNÉES 1780

T. J. A. Le Goff^a

Si on souligne souvent les liens politiques et idéologiques entre les révolutions américaine et française, on a également l'habitude d'insister sur le fort lien de causalité entre les deux événements sur le plan de l'histoire financière. Après la banqueroute partielle de 1770 et le rétablissement fragile de ses finances dans les années subséquentes, la monarchie aurait non seulement commis l'erreur de contribuer, par son soutien aux colons rebelles, à l'enfantement d'un projet politique subversif, de par sa nature même, de l'ancien ordre, mais aussi, par la méthode choisie pour financer la guerre – le recours massif à de coûteux emprunts viagers plutôt qu'à l'impôt –, elle aurait créé l'impasse financière d'où est sortie la crise politique et constitutionnelle de 1787-1789.

Dans cette optique toute fiscale, à moins d'une réforme massive de l'impôt par la monarchie, les jeux étaient déjà faits dès avant 1783. Il reste que ce n'est pas en 1783 qu'eut lieu la *banqueroute de l'État*², ni même en 1788 – qui, selon la distinction popularisée par les économistes Reinhart et Rogoff³, fut une *crise de liquidités* mais non la *crise de solvabilité* définie par le terme *banqueroute* ; il fut réservé au Directoire de franchir cette ultime étape en 1797. Cette constatation rend toute son importance aux tentatives par l'État, en 1783-1789, en pesant sur la conjoncture, de gagner le temps nécessaire pour remettre les finances royales en ordre. En déplaçant ainsi la problématique dans le temps on s'aperçoit, avec un peu de recul, que la crise financière conjoncturelle d'où est sortie la Révolution, ressemble étrangement à d'autres, à la sortie de chacune des autres guerres du milieu du siècle. Il y avait une sorte de modèle français commun, auquel on avait

1 Nous tenons à exprimer notre vive reconnaissance envers nos amis et collègues Patrice Barbeau, Soël Félix, Seff Horn et D. M. G. Sutherland, qui nous ont fait profiter de leurs recherches et de leurs conseils.

2 Marie-Laure Legay, *La Banqueroute de l'État royal. La gestion des finances publiques de Colbert à la Révolution française*, Paris, EHESS, 2011.

3 Carmen M. Reinhart et Kenneth S. Rogoff, *This Time is Different. Eight Centuries of Financial Folly*, Princeton N.J., Princeton University Press, 2009, notamment p. 59-61.

recours chaque fois pour résoudre les difficiles problèmes du retour à la paix et du rétablissement des finances royales à la suite des conflits de 1740-1748, de 1756-1763 et de 1778-1783. Tentons donc d'en tracer les grandes lignes et d'en explorer ses conséquences pour la situation dans la période entre 1783 et 1789.

UNE RÉVOLUTION DANS LES FINANCES ROYALES (1724-1783)

336

Ce modèle de gestion de la conjoncture est né dans les années faisant suite aux désastreux lendemains financiers de la paix de 1715. En effet, pendant les conflits âpres et décisifs qui avaient marqué la fin du règne de Louis XIV, on avait poussé la pression fiscale très loin avec la création de la capitation et du dixième. L'accompagnement de cette fiscalité radicale avait été une politique monétaire tout aussi draconienne : altérations fréquentes de la valeur de la monnaie de compte de la monarchie, la livre tournois, devenue, tout comme l'assignat en 1792-1797, un moyen brutal de taxer l'épargne et la richesse, et un puissant levier de politique monétaire, permettant aussi, lors des restructurations de la dette, de peser sur le taux d'intérêt afin de rendre alléchantes de nouvelles émissions d'emprunts. Pendant la guerre de la Succession d'Espagne (1702-1714), on n'avait même pas reculé devant la création de papier-monnaie ou quasi-monnaie, sous la forme de billets, lointains ancêtres des assignats de la Révolution⁴. Retenons que pour les responsables financiers, sous Louis XIV comme pour les hommes de la Révolution, la manipulation monétaire et l'inflation faisaient partie de l'arsenal financier de l'État.

Ces méthodes sommaires se distinguèrent singulièrement de la gestion relativement prudente des finances du roi pendant et après les guerres de Louis XV et de Louis XVI. Cette dernière fut conçue dans une révolusio générale à l'égard de la politique fiscale et monétaire de Louis XIV et des turbulences déflationnistes et inflationnistes qui avaient marqué la période d'après-guerre allant de 1715 à 1724 : la déflation de 1716, l'inflation sous John Law, suivi du violent contrecoup du Visa de 1721. Les responsables financiers français se sont forgés alors des stratégies fiscales cohérentes et conséquentes pour les temps de guerre, élaborées à partir des expériences récentes et nourries des idées de la science économique naissante. Quels en étaient les éléments fondamentaux ?

Tout d'abord une *attitude plus respectueuse envers les créanciers de l'État*. En diminuant de façon assez cavalière les dettes de leurs guerres, Louis XIV et ses prédécesseurs n'avaient pas craint de liquider arbitrairement leurs emprunts et

4 Voir, entre autres, notre synthèse : « Monetary Unification under the French Monarchy », dans Patrick Crowley (dir.), *Before and Beyond EMU: Historical Lessons and Future Prospects*, London, Routledge, 2002, p. 42-68.

de menacer de poursuites criminelles, sous la forme de Chambres de Justice, les responsables et principaux créanciers de l'État. Des voix, et non des moindres, s'étaient levées pour dénoncer l'impact sur la confiance des marchés à l'égard du roi de telles pratiques⁵ ; elles furent entendues : au lieu de terroriser le créancier de l'État, on trouva plus prudent de le rassurer. Désormais, à la fin de chaque guerre, le mot d'ordre était d'*honorer les dettes de l'État*. La dernière Chambre de Justice de l'Ancien Régime eut lieu au tout début de la Régence, en 1716-1717⁶ ; après les années folles de l'expérience Law et le dur remède du Visa, les seules restructurations, relativement mineures, furent celles opérées par touches successives entre 1764 et 1771.

Plusieurs conséquences découlaient de principe en apparence simple. Conséquences monétaires d'abord : à dette stable, monnaie immuable. Le maintien de la *stabilité de la livre tournois* devenait petit à petit, depuis 1726, constante, soutenue d'une discrète politique comportant l'acquisition stratégique de numéraire à l'étranger, le sur-achat des matières premières, la renonciation aux profits du seigneurage, l'importation, depuis l'Espagne, des espèces par des navires de guerre, le tout dans le but de maintenir un rapport bimétallique et des cours stables⁷.

Ensuite, comme on s'engageait à respecter les droits des créanciers de l'État, la *modalité des emprunts* revêtait un nouvelle importance⁸. La nécessité d'une *programmation de la dette* s'imposait non seulement parce qu'on savait depuis longtemps que les seules augmentations d'impôts ne pouvant suffire à faire face aux dépenses pendant une guerre, il fallait emprunter, mais parce que ces emprunts allaient peser sur le potentiel fiscal et militaire du royaume pendant des années après la signature des traités de paix. Cela nécessitait une

- 5 Desmaretz, par exemple : voir Arthur Michel de Boislisle (éd.), *Correspondance des contrôleurs généraux des finances avec les intendants des provinces*, Paris, Imprimerie nationale, 1874-1897, t. II, p. 543-687, t. III, p. 684-687.
- 6 John Francis Bosher, « Chambres de justice in the French Monarchy », dans J. F. Bosher (dir.), *French Government and Society 1500-1850: Essays in Memory of Alfred Cobban*, London, The Athlone Press of the University of London, 1973, p. 19-40.
- 7 Michel Morineau, « Les frappes monétaires français de 1726 à 1793. Premières considérations », dans John Day (dir.), *Études d'histoire monétaire XII^e-XIX^e siècles*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1984, p. 69-141, notamment p. 110-117 ; voir Archives nationales, Affaires étrangères (désormais Arch. nat.), AE/B/1 278 reg. 68^o 330-331 : De Puyabri, consul français (Cadix) au Ministre (mobilisation des frégates de la Marine pour le transport, dans un moment de pénurie monétaire, de métaux précieux et de pièces vers les ports du Midi).
- 8 James C. Riley, *The Seven Years War and the Old Regime in France. The Economic and Financial Toll*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1986 ; Timothy J. A. Le Goff, « How to Finance an Eighteenth-Century War », dans W. Mark Ormrod, Richard Bonney & Margaret Bonney (dir.), *Crises, Revolutions and Self-Sustained Growth: Essays in European Fiscal History*, Stamford, Shaun Tyas, 1999, p. 377-413 ; Joël Félix, *Finances et politique au siècle des Lumières. Le ministère L'Averdy, 1763-1768*, Paris, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999.

évaluation systématique les mérites des différentes formes possibles d'endettement et de rédemption de cette dette. Si les engagements de l'État devaient être faits pour durer, l'emprunt perpétuel, la forme sous laquelle était couché le gros des dettes de l'État jusque-là, devenait impraticable, car chaque nouvel emprunt ajouterait pour toujours au fardeau des intérêts porté par l'État⁹. Aux yeux des experts et des serviteurs de l'État, on devait donc *étaler le coût de la guerre pendant une période fixe*, au lieu des anciens emprunts perpétuels qui avaient été la norme aux XVI^e et XVII^e siècles. Pendant combien de temps ? Vers le milieu du siècle, l'engagement idéal était devenu l'emprunt progressivement remboursable, ce qui devrait permettre de réduire les nouveaux impôts à proportion dès la signature de la paix¹⁰. On pensait alors à une durée d'environ 7 à 20 ans, malgré le service très lourd nécessité par un amortissement rapide. Plus tard, lors de la guerre de l'Indépendance américaine, sous les auspices de Jacques Necker, c'est l'emprunt viager qui aura la côte ; son taux d'intérêt était plus élevé et sa durée plus longue que ceux portés par l'emprunt à terme, mais son service global, ne comportant pas le remboursement du capital, pesait moins lourd. Pendant les années 1780, on optera pour un dosage des deux. Dans les faits, aucune des guerres du milieu du siècle ne correspondait strictement à ce modèle. Néanmoins, à travers les trois grands conflits, l'État recourait de moins en moins souvent pour ses revenus extra-fiscaux aux méthodes sommaires du siècle précédent (vente d'offices, dons gratuits exigés des corps d'officiers), et de plus en plus à des emprunts limités dans le temps, et répartis, dans la mesure du possible dans une société de privilège, de façon plus équitable et rationnelle.

LA MONARCHIE SOUMISE AU MARCHÉ FINANCIER

Ce modèle financier eut cependant son talon d'Achille : la difficulté *politique* de financer une guerre rétroactivement, au-delà du retour à la paix, face à l'hostilité au maintien des impôts nouveaux. Pourtant il fallait bien le faire – et non seulement pour faire le service des nouveaux emprunts émis pendant les hostilités. Car, en fournissant du matériel et des services au souverain, souvent au prix fort, pour les besoins pressants de la machine de guerre, ses prestataires furent souvent obligés de lui faire crédit. Et à tous les échelons de l'appareil financier et militaire, les hommes du roi responsables du paiement et du maniement de ses deniers faisaient eux aussi crédit au roi, certains, à l'instar du

9 On ne réfléchissait pas aux conséquences de la réduction de l'intérêt réel par l'effet de l'inflation ; la première moitié du XVIII^e siècle avait été globalement une période de désinflation ou de stabilité des prix.

10 J. C. Riley, *The Seven Years War and the Old Regime in France. The Economic and Financial Toll*, op. cit., p. 148-158.

fameux intendant de la Nouvelle France, François Bigot, moins honnêtement que d'autres¹¹. À la fin de chaque guerre, il fallait rembourser ou refinancer toutes ces dettes à court terme ; cela nécessitait des années pour en découvrir le montant exact, et en attendant, d'en verser des intérêts. Années d'incertitude augmentée par une sorte de consensus parmi l'élite, reflet d'un sentiment quasi général, que les peuples devaient bénéficier, dès la signature des traités, des bienfaits de la paix, et donc d'une réduction des impositions.

Ces contraintes ne laissaient pas de soulever une série de problèmes. Problème militaro-stratégique d'abord : la guerre, dans l'Europe du XVIII^e siècle, ne s'éloigna jamais pour longtemps et les plus beaux programmes de redressement financier restaient à la merci d'une reprise des hostilités. Problème politique ensuite : maintenir les revenus de l'État à un niveau suffisamment élevé pour financer les séquelles de la guerre risquait toujours de créer des tensions politiques au sein de l'élite d'État. Les besoins du roi ouvraient la voie à toutes sortes de contestations par les grands corps de l'État, notamment les parlements, qui devaient approuver tout nouvel impôt d'envergure, toujours tentés de recourir à la démagogie antifiscale. Enfin, un problème financier sur lequel il faut insister : il fallait, dans la foulée d'une guerre, maintenir assez de confiance dans le crédit du gouvernement pour permettre la sécurisation de la dette à court terme, c'est à dire, de convertir en dette à long terme les titres divers résultant des dépenses de la guerre et détenus par les fournisseurs et créanciers de l'État, ou par ceux qui avaient acheté leurs créances.

Dans toutes ces périodes d'après-guerre du milieu du XVIII^e siècle, les responsables de la politique financière de la monarchie ne pouvaient qu'être sensibles au besoin de maintenir la confiance. Dans leurs analyses des finances de l'État, les historiens de la monarchie ont toujours eu tendance à se focaliser sur ce qu'on appelle actuellement la *solvabilité* du régime, sur la capacité structurelle de payer ses dettes ; ils donnaient ainsi la primauté aux grands projets de réforme fiscale, surtout de l'impôt direct : le vingtième de Machault (1749), les réformes « physiocratiques » de Bertin et de son successeur L'Averdy, dans les années 1760, les réformes de Turgot (1776), et, bien sûr, la grande réforme de l'impôt présentée par Calonne à l'Assemblée des Notables en 1787 et retenue, sous une forme atténuée, par son successeur Loménie de Brienne. Non sans raison : même si ce n'était que pour des raisons psychologiques, l'État devait donner au moins l'impression de maîtriser les flux de ses revenus et dépenses dans le long terme, face aux nouveaux fardeaux imposés rétroactivement par chaque conflit ; d'ailleurs c'est en ces termes essentiellement fiscaux que l'État essayait de canaliser le débat public.

11 Mise au point dans John F. Boshier & Jean-Claude Dubé, *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, 1980, t. IV, notice « François Bigot », p. 65-78.

Mais cette concentration dans l'historiographie sur la *solvabilité* de l'État a occulté, depuis le XVIII^e siècle jusqu'à récemment, l'importance du problème de sa *liquidité* – sa capacité de payer les détenteurs de ses créances à court terme, au jour le jour, avec des rentrées fiscales inégalement espacées et sujettes à des fluctuations sévères. Pour préserver cette liquidité, la monarchie devait conserver non seulement la confiance du marché financier dans sa capacité de payer dans le court terme, mais aussi faciliter la bonne tenue de ce marché tout court. Car c'est sur le marché que les intermédiaires de l'État allaient chercher l'argent, en vendant le papier du roi ou leurs propres instruments de crédit : billets, obligations, lettres de change etc. Il fallait donc créer la confiance, ce qui se traduisait par le maintien d'un taux d'intérêt raisonnable sur ce marché. Comment l'assurer ? Le pouvoir disposait d'une boîte à outils variée.

L'ÉTAT ET LA MAÎTRISE DES MARCHÉS

340

Le premier moyen, le plus évident, était de mettre fin à la guerre en cours, de préférence avec une paix heureuse. Si ce ne fut guère le résultat en 1763, il ne faut pas oublier que la paix précédente de 1748 n'avait pas été un désastre, et que celle de 1783 fut franchement victorieuse. Une bonne paix, et une forte réduction des faramineuses dépenses militaires ne manqueraient pas de créer un marché apaisé, favorable au lancement de nouveaux emprunts à long terme et à la bonne réception des instruments de crédit à court terme du roi¹².

Avec une forte diminution des dépenses militaires, le remboursement des emprunts amortissables contractés pendant le conflit antérieur pouvait faire impression sur les marchés, en déversant tout d'un coup de fortes sommes en liquide sur le marché financier. Le pouvoir savait très bien mettre en scène ces manifestations d'opulence apparente. L'un des scénarios les plus édifiants fut la création, à la fin de chacune de ces trois dernières guerres, de caisses d'amortissement. Les remboursements programmés de la dette publique par la caisse d'amortissement de 1749, comme ceux de 1765 et aussi de 1784, étaient immenses. Celle de 1749 fut financé en grande partie par le fameux vingtième de 1749, auquel elle servait de justification ; or un seul vingtième pouvait produire environ 18 millions de livres par an, somme dédiée dans ce cas aux remboursements annuels, même pendant la guerre qui s'ensuivit en 1756-1763. Il en alla de même du nouveau programme d'amortissement mis en action par les contrôleurs généraux Bertin et L'Averdy dans les années 1760, à la suite de la guerre

12 Par contre, toute menace de conflit risquait de refroidir le marché de l'argent : ce fut le cas lorsque surgissait l'éventualité d'un soutien français, en 1787, à la révolte des Provinces-Unies, face à l'hostilité anglaise et prussienne.

de Sept Ans ; en 1768, pourtant l'un des pires moments d'une crise financière pluriannuelle larvée, on arriva à faire rembourser par la Caisse d'amortissement, 17 millions de livres¹³. Enfin, en août 1784, le contrôleur général Calonne lança une nouvelle Caisse d'amortissement, alimentée par un fonds de 3 millions de livres, augmenté du montant des amortissements annuels ; en 1784, elle devait rembourser quelques 4,4 millions de livres, en 1793, 18,7 millions et, en 1809, pas moins de 70,3 millions par an ! Beaucoup de ces remboursements prenaient la forme spectaculaire, entourés d'annonces publicitaires, de tirages de loterie à l'Hôtel de Ville de Paris en présence du Prévôt des Marchands et des échevins, comme le faisaient les tirages des véritables loteries d'État. En 1782, on annonça ainsi le remboursement de 7,3 millions de livres par ce moyen ; en 1783, 9,8 millions, en 1784, 11,2 ; en 1785, 41,9. Ces mises en scène, et les sommes qui furent déversées ainsi sur le petit monde du Paris boursier et spéculatif ne pouvaient manquer de provoquer une impression d'abondance apte à faire basculer le taux de l'argent dans un sens favorable à l'État.

À cela il faut ajouter des mesures capables d'augmenter le stock monétaire, rendant l'argent plus abondant et partant moins cher. Il est vrai que depuis la stabilisation de la livre en 1726, il n'y eut qu'une seule véritable altération monétaire, le redressement opéré par Calonne en octobre 1785, du rapport entre l'or et l'argent dans le contenu de la livre tournois ; encore faut-il constater que l'impact ce celui-ci n'en fut pas moins d'augmenter le volume de la circulation monétaire en attirant un supplément de métal précieux – les objets d'or en provenance des fonds de tiroir –, vers les hôtels de monnaie¹⁴.

Battre monnaie, ou l'altérer, n'est pas le seul moyen d'accroître la masse monétaire et quasi-monétaire. À la fin de chaque guerre, comme nous l'avons dit, de nombreux fournisseurs et créanciers se trouvaient en possession de droits sur le roi. Afin de dégager le marché du crédit pour les grandes émissions d'emprunts qui s'imposaient, la monarchie s'efforça de reconverter ces créances en les régularisant sous la forme d'instruments de crédit à court terme portant intérêt : tels furent, entre 1761 et 1765, les billets du Canada et les

13 Arch. nat., KK 885, n° 4. Rapport de la situation des finances [...] par M de Laverdy contrôleur général des finances [janvier 1768]. Sur les diverses caisses d'amortissement, voir notre étude « Les caisses d'amortissement en France (1749-1783) », dans *L'Administration des finances sous l'Ancien Régime*, Paris, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1997, p. 177-196.

14 Guy Thuillier, « La réforme monétaire de 1785 », *Annales : Économies, sociétés, civilisations*, 26^e année, n° 5 (sept.-oct. 1971), p. 1031-1051 et *La Réforme monétaire de 1785 : Calonne et la refonte des louis*, Paris, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Comité pour l'histoire économique de la France, 2005 ; Archives de la Chambre de Commerce de Marseille (désormais ACCM) L IX 364, P. Dubois (Lyon) à Roux frères (Marseille), 13 décembre 1785 « Je crois que l'argent abondera, la [refonte] de l'or en remet beaucoup dans la circulation ; d'ailleurs le numéraire de France en or augmente de 1/15^e ; à ne compter que 600 millions en or, ce sera 40 millions de plus en circulation ».

billets Nouette¹⁵. À d'autres créanciers on octroya tout simplement du papier donnant titre à une part dans un grand emprunt d'État. C'est ainsi qu'en 1749, Machault distribua aux fournisseurs aux armées, des titres au porteur, donnant droit à l'emprunt de 1749 ; à la fin de la guerre de Sept Ans, on distribua des certificats donnant accès aux emprunts financés par la nouvelle taxe des cuirs. Tous ces papiers, avec l'aval du roi, se négociaient en Bourse et contribuaient ainsi à augmenter la masse monétaire au sens large.

342

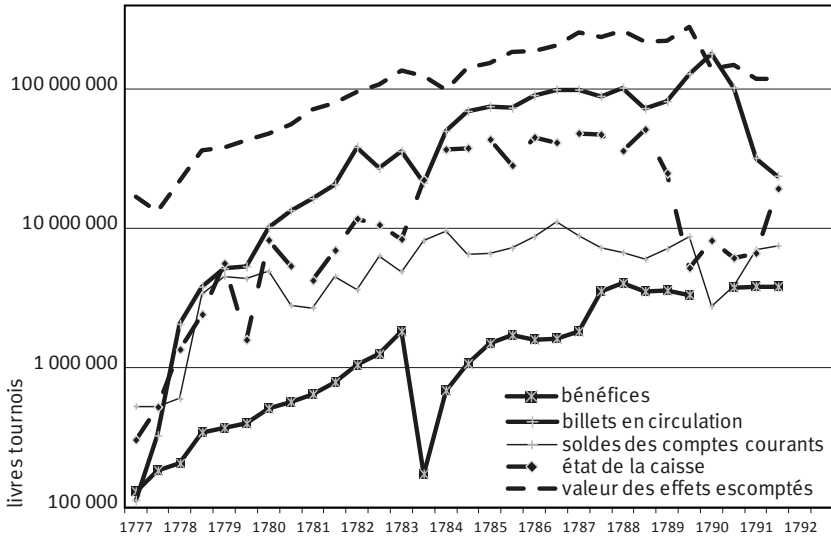
Le recours classique de l'État, pour remplir le vide de ses fins d'exercice, était cependant de dévier de leur but les « rescriptions », instruments émis normalement par les trésoriers, receveurs et fermiers des revenus de la monarchie afin d'échelonner leurs versements à la monarchie sur l'année fiscale entière. C'était du papier de premier rang, l'équivalent, en quelque sorte des Bons du Trésor actuels, des instruments au porteur et négociables. Aux moments de besoin, on demandait donc à ces agents de renouveler leur papier au-delà de l'année en cours, transformant la rescription en « anticipation ». Dans les années 1780, soucieux de régularité, ou craignant la méfiance des marchés pour les expédients discrédités des années 1760, les successeurs de Necker ont préféré se fier presque exclusivement à ce papier haut de gamme pour ces opérations. L'effet fut, à n'en pas douter, expansionniste ; le montant total payable des anticipations, après remboursements, en 1789 fut de 173,5 millions sur des recettes totales de 813 millions¹⁶.

Dans la foulée de la guerre d'Amérique, on eut enfin recours, sous le contrôleur général d'Ormesson en 1783, à une nouvelle institution, la Caisse d'Escompte, fondée en 1777 pour escompter les effets du commerce. La Caisse, comme son modèle, la Banque d'Angleterre, prêta des sommes importantes au Trésor royal dans son besoin : notamment 40 millions en 1777 et 70 millions au début de 1787. Elle émettait d'ailleurs ses propres billets qui avaient cours à Paris contre du bon papier commercial accepté à 4 %. Cette institution eut un indéniable succès. La valeur de ses billets en circulation passa progressivement de 2 millions au début de 1778 à 10 millions au début de 1780, puis atteint, en 1786, le seuil de 90 millions et 102 millions en 1788¹⁷.

15 Joel Félix, « Finances, opinion publique et diplomatie. Le *Committee of Canada Merchants* et la question du remboursement par la France des billets du Canada, 1763-1775 », dans Jean-Pierre Jessenne, Renaud Morieux, Pascal Dupuy (dir.), *Le Négoce de la paix. Les nations et les traités franco-britanniques (1713-1802)*, Paris, Société des études robespierristes, 2008, p. 127-164.

16 Frédéric Braesch, *Finances et Monnaie révolutionnaires (Recherches, Études et Documents)*, Paris, Maison du livre français, 1936, fasc. 2, p. 30, 31, 34.

17 Robert Bigo, *La Caisse d'Escompte (1776-1793) et les origines de la Banque de France*, Paris, PUF, 1927, p. 109-111 et André-Daniel Laffon de Ladébat, *Compte-rendu des opérations de la Caisse d'escompte, depuis son origine (24 mars 1776) jusqu'à sa suppression (24 août 1793) et de sa liquidation depuis l'époque de sa suppression*, Paris, A. Bailleul, 1807, annexe n°VII.



1. Situation de la Caisse d'Escompte, 1777-1791

Ces billets, immédiatement convertibles par leurs détenteurs, ne pouvaient pas manquer d'augmenter la circulation monétaire à Paris et, par ricochet, au-delà de la capitale. D'ailleurs tous ces instruments de crédit étaient normalement au porteur, anonymes et donc facilement échangeables. Ceux qui les recevaient ne les gardaient pas dans les tiroirs, ils les faisaient entrer en circulation en obtenant crédit auprès des marchands et des banquiers. Tout cela a contribué à accroître considérablement le stock monétaire.

Enfin, on ne doit pas négliger les interventions directes du gouvernement pour maintenir le cours de la Bourse. L'historiographie financière classique ne retient que deux grands épisodes boursiers au XVIII^e siècle. Le premier est l'épopée de John Law, en réalité antérieure à la fondation de la Bourse de Paris comme institution formelle, en 1724. La seconde est le paroxysme de spéculation autour de la Nouvelle Compagnie des Indes en 1786-1787, classique cas d'intervention étatique détournée de son véritable but – le maintien des cours et la confiance publique au moment de la tenue de l'Assemblée des notables –, par des agents trop prêts à confondre leurs intérêts avec ceux de l'État ; affaire trop bien connue pour mériter d'être reprise ici, mais qui néanmoins aida à précipiter la chute de Calonne. Cette politique boursière volontariste ne fut cependant que la dernière d'une longue série d'interventions semblables au XVIII^e siècle, datant presque de la naissance même de l'institution¹⁸ : l'affaire Davezies en

¹⁸ Située dans la cour et à l'intérieur de la galerie Mansart du site Richelieu de la Bibliothèque nationale de France, rue Vivienne.

1726, l'affaire Tronchin en 1730, la manipulation des cours des actions de la Compagnie des Indes imaginée par le contrôleur général Orry, en 1745, en se servant de l'intervention des agents de change¹⁹, et bien d'autres coups de pouce donnés dans les crises financières de 1759 et de 1767²⁰.

Bref, Calonne n'avait rien inventé. Cependant ses interventions à la Bourse ainsi que sur le marché monétaire en général, se caractérisèrent par une sophistication et une hardiesse plus prononcées. C'est ainsi qu'en renforçant le monopole des agents de change sur les transactions boursières, en août 1785, et en privatisant leur statut, en mars 1786, il ouvrit la voie à la constitution, sous leurs noms, de puissantes compagnies de spéculateurs restées toutefois sous le contrôle du gouvernement. Calonne fut aussi amené à tolérer plus ouvertement, pendant un temps, la pratique, théoriquement interdite, des achats à terme. Le résultat le plus marquant fut une vague de spéculation sur les actions de la Caisse d'Escompte, puis de la Banque de Saint-Charles en 1785-1786, la Compagnie des Indes, la Compagnie des Eaux, etc., dans le but de faire renchérir le prix des actions des compagnies privées et de d'abaisser leurs dividendes, rendant ainsi les emprunts d'État plus attractifs aux investisseurs. Quitte, sous la pression des banquiers, à mettre fin à une bulle naissante par une nouvelle régulation des marchés à terme, tout en dorant la pilule en faisant rembourser par l'État des pertes des spéculateurs²¹.

344

RÉUSSITE OU ÉCHEC DE LA POLITIQUE ROYALE ?

PISTES LYONNAISES POUR LA CONJONCTURE DES ANNÉES 1780

Voilà donc les principaux outils de manipulation monétaire dont disposait le contrôleur général. Quelle a été leur efficacité face aux épreuves de la dernière période d'après-guerre de l'Ancien Régime ? Pour y répondre, il nous faut un baromètre permettant de mesurer les moments de pression les plus intenses sur

19 Guy Antonetti, « Les manœuvres boursières du contrôleur général Le Peletier des Forts et la réglementation du marché des valeurs mobilières (1730) », *Revue historique de droit français et étranger*, 4^e série, 62^e année, 1984, p. 579-581.

20 François Véron Duverger de Forbonnais, *Lettre d'un banquier à son correspondant de province*, Lyon, Jean-Marie Bruyset, 1759, p. 45-46 ; Pierre Le Verdier (éd.), *Correspondance politique et administrative de Miromesnil, Premier président du Parlement de Normandie*, Rouen/Paris, Lestringant-Picard, 1899-1903, t. 5, p. 52-53.

21 Arch. nat., H1 1452, 1786. Affaires Campi & Baroud etc. ; Arrêts du conseil du 24 janvier, 7 août et 2 octobre 1785 ; George V. Taylor, « The Paris Bourse on the Eve of the Revolution, 1781-1789 », *American Historical Review*, LXVII, 1961-1962, p. 951-977, qui résume utilement les travaux antérieurs, notamment ceux de Jean Bouchary, *Les Manieurs d'argent à Paris à la fin du xviii^e siècle*, Paris, M. Rivière, 1939-1943, et de Herbert Lüthy, *La Banque protestante en France*, Paris, SEVPEN, 1961, surtout le t. II de ce dernier ouvrage, p. 686-733 ; Thomas Manley Lockett, *Credit and Commercial Society in France, 1740-1789*, thèse, Princeton University, 1992, p. 206-209.

le marché monétaire avant la fin de 1789. Évidemment, l'historien de la France moderne ne dispose pas de la panoplie d'instruments de mesure des économistes actuels. Mais il en possède certains, dont le plus utile est sans doute le taux de l'escompte. Dans une thèse soutenue en 1992, l'historien américain Thomas Luckett rendit un grand service en compilant une série mensuelle complète du taux d'escompte à Paris pour la période depuis 1740 jusqu'en 1793²². Cette superbe série toutefois ne manque pas de soulever des interrogations pour la période qui nous concerne. En effet, la courbe tracée par Luckett (**graphique 2**) reste obstinément plate, presque sans interruption depuis la grosse crise de l'automne 1783 jusqu'aux redoutables turbulences de l'été 1788. Luckett lui-même a fait remarquer la contradiction apparente entre cette allure paisible et les multiples témoignages d'un marché parisien très volatil, tirées de la presse et des correspondances et qu'il raconte avec beaucoup de verve. Cette courbe parisienne apaisée rend pour le moins difficile l'établissement d'une chronologie précise des crises et ne permet pas de bien distinguer l'importance relative de tous ces incidents. Dans la vue de mieux cerner l'évolution du marché du crédit pendant les années 1780 nous nous sommes tournés vers le marché financier lyonnais, en mettant à contribution nos données accumulées dans le but d'étudier les fameux *paiements de Lyon* au XVIII^e siècle.

La situation de la place de Lyon et la documentation qui nous en reste la rend en effet un excellent poste d'observation pour la conjoncture. Ses *paiements, clearings* trimestriels dans les dernières quinzaines de mars, juin, septembre et décembre, tiraient leur justification, au XVIII^e siècle, des besoins de crédit de l'industrie et du commerce lyonnais et facilitaient un flux intensif de capitaux par le moyen de la circulation de lettres de change et d'autres effets de commerce. L'intense circulation de ces effets engendrait habituellement un réservoir de crédit à court terme et un marché pour instruments de crédit et produits financiers à plus long

22 T. Luckett, *Credit and Commercial Society in France, 1740-1789*, *op. cit.*, restée malheureusement inédite, mais résumée dans « Crises financières dans la France du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 43 n° 2, avril-juin 1996, p. 266-292 ; voir aussi « Hunting for Spies and Whores: A Parisian Riot on the Eve of the French Revolution », *Past & Present*, n° 156, août 1997, p. 116-143 ; les taux de change sont tirés de John Castaing, *The Course of the Exchange and other things*, London, 1697-. Luckett s'est servi de la méthode empirique des cambistes, à l'exemple d'Éric S. Shubert, « Arbitrage in the Foreign Exchange Markets of London and Amsterdam during the 18th Century », *Explorations in Economic History*, t. 26, 1989, p. 1-20, s'inspirant à son tour de Ernest Seyd, *Bullion and Foreign Exchanges: Theoretically and Practically Considered: followed by a defence of the double valuation, with special reference to the proposed system of universal coinage*, London, Effingham Wilson-Royal Exchange, 1868, p. 436-437, p. 456 ; voir aussi Marie-Thérèse Boyer-Xambeu, Ghislain Deleplace, Lucien Gillard, « Bimétallisme, taux de change et prix de l'or et de l'argent (1717-1873) », *Économies et Sociétés*, Série AF, n° 7-8, 1995 ; et « À la recherche d'un âge d'or des marchés financiers : intégration et efficience au XVIII^e siècle », *Cahiers d'économie politique*, n° 20-21, 1992.

terme, liant étroitement Lyon aux opérations du marché monétaire parisien, ainsi qu'à ceux d'autres places françaises et européennes²³. À condition de tenir compte des originalités propres à Lyon, les archives lyonnaises peuvent suppléer utilement aux carences des données parisiennes, suppléant aux documents disparus (comme les archives de la Bourse de Paris au XVIII^e siècle) ou qui n'ont jamais existé (comme le contrôle des actes).

Pour Lyon, nous disposons de trois principaux instruments de mesure²⁴. En premier lieu vient le taux à court terme payé par les manieurs d'argent de la place pour l'argent « en dépôt » ou « pour écrire », argent qu'ils emploient pour leurs opérations d'escompte et de change, et surtout afin de faciliter les règlements lors des trimestriels *paiements*²⁵. La seconde série est une statistique, élaborée par nous, du nombre de lettres de change protestées à Lyon par trimestre, correspondant à la durée des quatre paiements annuels. On peut considérer l'évolution du nombre de ces protêts comme une approximation de la préférence pour la liquidité des acteurs sur la place lyonnaise : lorsque le prix de l'argent comptant monte, le nombre de lettres de change douteuses augmente aussi, ainsi que la vigilance avec laquelle les négociants et banquiers lyonnais sur lesquels elles sont tirées, scrutent les effets soumis à leur acceptation. En cas de refus d'acceptation ou de paiement par les maisons lyonnaises, le porteur de l'effet fait dresser un protêt. À Lyon, contrairement à la pratique parisienne, cet acte s'accomplit devant notaire et sera également enregistré dans le bureau du contrôle des actes, ce qui nous permet d'en obtenir le nombre total pour

23 La correspondance d'Etienne Clavière avec les banquiers Delessert & fils à Lyon en regorge d'exemples. À Lyon, écrit Clavière en mars 1785, on trouve encore de preneurs solides pour les actions de la Compagnie des Indes, de la Caisse d'Escompte, de la Banque de Saint-Charles de Madrid, tandis qu'à Paris il a « perdu toute confiance dans ceux qui achètent » ; voir Arch. nat., T 646 2 E. Clavière à Delessert & fils (Lyon), lettres des 4, 12 et 14 mars 1785, 9 juillet 1785 ; écrivant de Paris le 1^{er} août 1785, il fait remarquer que « les gens d'ici font vendre [des actions] à Lyon, c'est pour pouvoir manœuvrer de temps en temps à la hausse pour diminuer leur perte... » et, le 2 août 1785, il prétend même que par rapport à Paris, « à Lyon [...] il y a plus de capitalistes ». Voir aussi notre étude « Bills of Exchange, Credit and Monetary Instruments: Claude Roques and Commercial Paper Flows in the Paris-Lyon Corridor (1759-1767) », actes du colloque *The Origin of Paper Money in Theory and Practice*, London, Economics Department, City University of London, 8-9 avril 2010, à paraître.

24 Notre choix d'indicateurs s'inspire de Thomas Southcliffe Ashton, *Economic Fluctuations in England 1700-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1959, où l'analyse de la conjoncture financière repose pour l'essentiel sur quatre séries : le taux de l'intérêt, une statistique annuelle des faillites, la proportion chez la Banque d'Angleterre entre le total de ses billets en circulation et de ses comptes courants d'une part et la valeur de son stock d'or de l'autre (une approximation de la préférence pour la liquidité), et le change étranger.

25 Publié toutes les quinzaines, entre 1759 et juillet 1772, dans les *Affiches de Lyon*. Pour les années postérieures à 1772, nous avons relevé les cotations dans ACCM, L XI 038, 332, 336-337, 357-366, 1033, principalement dans les correspondances d'affaires des frères Roux, gros armateurs à Marseille, avec Vincent (Dubois) et avec Couderc père & fils et Passavant.

toute la place²⁶. C'est une statistique certes imparfaite, car on ne connaît pas malheureusement le nombre total de lettres de change sur la place, mais le volume des protêts a dû lui aussi augmenter dans les années d'activité et chuter dans les mauvaises années, cette exacerbation de la tendance permet ainsi de pointer les moments extrêmes de tension et de répit²⁷. Enfin, notre troisième série consiste en une estimation de l'évolution du nombre des faillites, d'après un échantillon des bilans de faillite que nous avons relevés, en même temps que les protêts, dans le contrôle des actes à Lyon²⁸.

En complément à ces trois séries, nous avons noté, dans les journaux imprimés et dans des correspondances commerciales de l'époque, les taux de change pratiqués à Lyon sur Paris (taux « à vue ») et à Paris sur Lyon (taux « en paiement » des rois, Pâques, août et Saints), ce qui permet d'apprécier l'intensité et la direction des mouvements de capitaux entre les deux places²⁹. Et, enfin, avec les correspondants lyonnais des armateurs Roux à Marseille – les maisons Couderc père fils & Passavant, et surtout Charles-Aimé Vincent (cette dernière représentée presque exclusivement, dans cette période par leur fidèle « teneur de livres » Pierre Dubois)³⁰ –, nous disposons de témoignages et d'observations de vieux routiers de la place de Lyon, offerts à un client de premier rang, dont ils sont de surcroît les associés, par le mécanisme du *compté à demi*, dans le commerce des métaux précieux³¹. Au fil des jours, ces correspondants racontent à Roux l'état de la place, mélangeant à leurs observations les rumeurs, craintes et espérances de leurs collègues, s'essaient à des prévisions en se fondant sur propre

26 Il y a une sorte de coïncidence – logique, après tout – entre les variations du nombre de protêts et celles du taux de l'intérêt à court terme sur la place ; mais il faut voir ces deux séries comme complémentaires plutôt qu'une simple réplique l'une de l'autre.

27 Selon la Chambre de Commerce de Lyon en 1790, « La banque met en circulation 100 millions se renouvelant 12 à 15 fois par an entre 130 et 140 000 négociations », cité dans Pierre Cayez, *L'industrialisation lyonnaise au XIX^e siècle. Du grand commerce à la grande industrie*, thèse d'État, Lille, Service de reproduction des thèses de Lille III, 1979, t. I, p. 80.

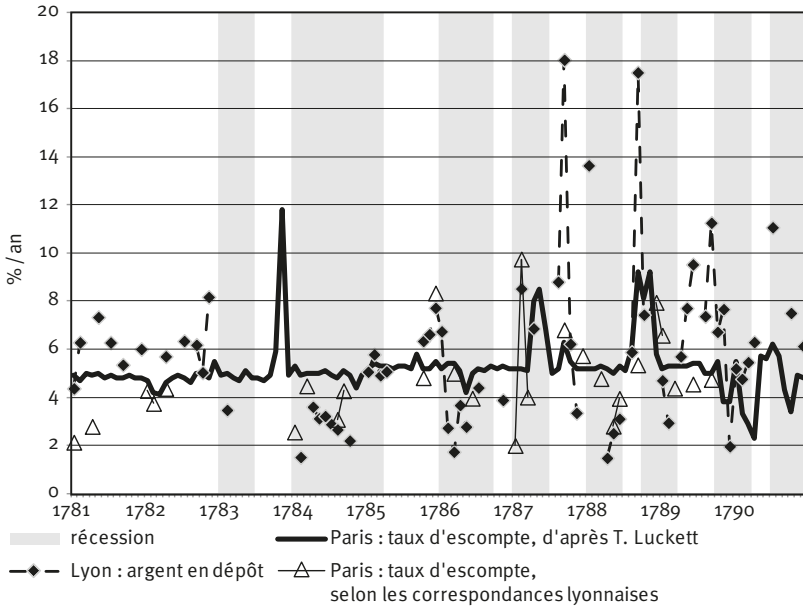
28 Protêts et faillites d'après Archives Départementales du Rhône (désormais ADR) 10C 1201-1273 (Contrôle des Actes, bureau de Lyon, 1778-1791), sondage au 1/8^e. À Paris, les protêts des lettres de change étaient faits, non devant notaire, mais plutôt en présence d'huissiers... qui avaient la fâcheuse habitude ne pas laisser d'archives ; quant au contrôle des actes, les notaires parisiens en avaient acheté l'exemption pour la capitale dès 1694.

29 Pour les lettres de Paris sur Lyon : le *Journal du Commerce* (avant 1783) et le *Journal de Paris* de 1783 à 1791 ; pour Lyon voir note 24. En ce qui concerne le papier sur Paris coté à Lyon, il faut faire attention de ne prendre que les cotations courantes et non ceux en paiement différé.

30 Sur Dubois, voir Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. 2, p. 730.

31 Les thalers « Marie-Thérèse », fabriqués en Allemagne pour la réexportation vers le Moyen-Orient à partir de piastres d'argent espagnoles achetés à Lyon ou importés par Marseille. Voir Louis Dermigny, « Circuits de l'argent et milieux d'affaires au XVIII^e siècle », *Revue historique*, CCXII, 1954, p. 239-278 et « La France à la fin de l'ancien régime. Une carte monétaire », *Annales : Économies, sociétés, civilisations*, 10^e année, n^o 4, 1955, p. 480-493 ; Michel Morineau, « Les frappes monétaires françaises de 1726 à 1793 Premières considérations », dans John Day (dir.), *Études d'histoire monétaire XII^e-XIX^e siècles*, Lille, PUL, 1984, p. 69-141.

expérience des marchés et aux règles empiriques des opérateurs de l'époque, fonctionnelles bien qu'imparfaites. C'est ainsi que Dubois se réfère souvent à une maxime selon lequel « l'argent chasse le papier », c'est à dire qu'un excès de liquidités cause la rareté du papier commercial ; principe faux (on pourrait plus logiquement proposer que c'était le ralentissement de l'activité économique qui rendait l'argent peu cher et décourageait en même temps l'émission de papier), mais il reste trop bon observateur pour hésiter à l'abandonner face aux réalités d'un véritable *credit crunch* : une absence tout à la fois de papiers et d'argent.



2. Conjonctures lyonnaise et parisienne, 1781-1790. Comparaison des taux mensuels de l'argent à court terme (%/an) selon différentes sources

Quels sont alors les enseignements de nos données lyonnaises sur l'état des marchés financiers des années 1780 ? Remarquons d'emblée une forte réaffirmation de la persistance des forces du marché (**graphique 2**). En effet, et à l'encontre de la courbe parisienne, le taux d'escompte pratiqué à Lyon ne cesse de bouger pendant toute la décennie, soit en amplifiant les modestes oscillations de la courbe parisienne, soit en désignant des évolutions ignorées de celle-ci. Seconde découverte : une cinquantaine de lettres en provenance de nos opérateurs lyonnais, entre 1775 et 1789, et fournissant simultanément deux, voire parfois plusieurs, cotations pour le papier sur Paris : un taux « à vue » et un taux à une date ultérieure, précisément les mêmes éléments qui ont permis à Thomas Lockett de calculer un taux parisien à partir de sources londonniennes. Or, ces mêmes correspondances révèlent, à Paris même, des fluctuations plus intenses que celles présentées par lui. Ces observations étayaient l'affirmation

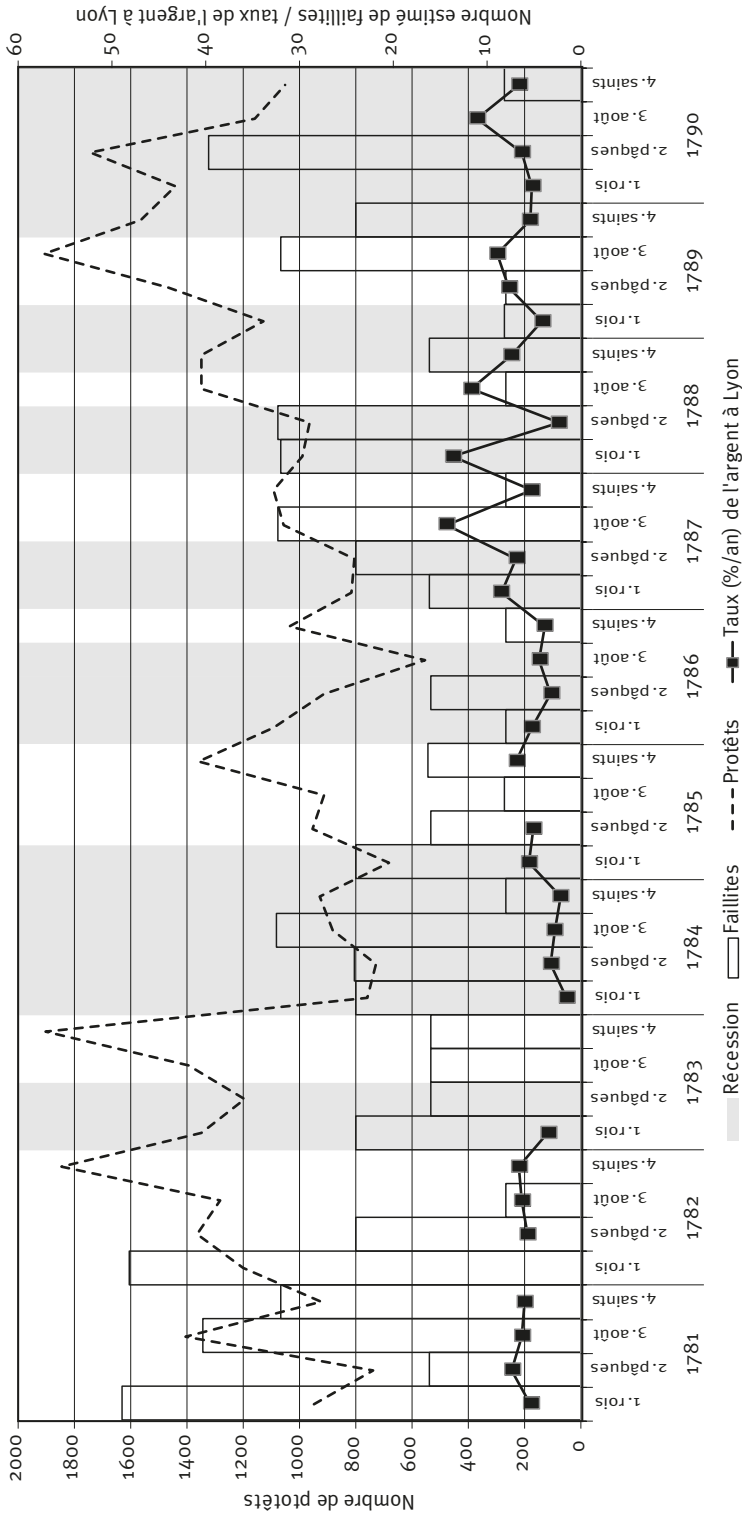
du négociant lyonnais Dominique Bergasse que les taux offerts par la grande banque à Paris des années 1780 n'étaient pas forcément disponibles pour tout le monde³². Retenons-en pour le moment l'utilité d'un voyage en province pour connaître l'évolution du marché de l'argent en France au XVIII^e siècle et regardons de plus près l'ensemble de nos données afin de déchiffrer la conjoncture lyonnaise et éventuellement parisienne.

Vue de Lyon, la dernière décennie de l'Ancien Régime fut scandée par quatre grandes crises (**graphiques 3 et 4**).

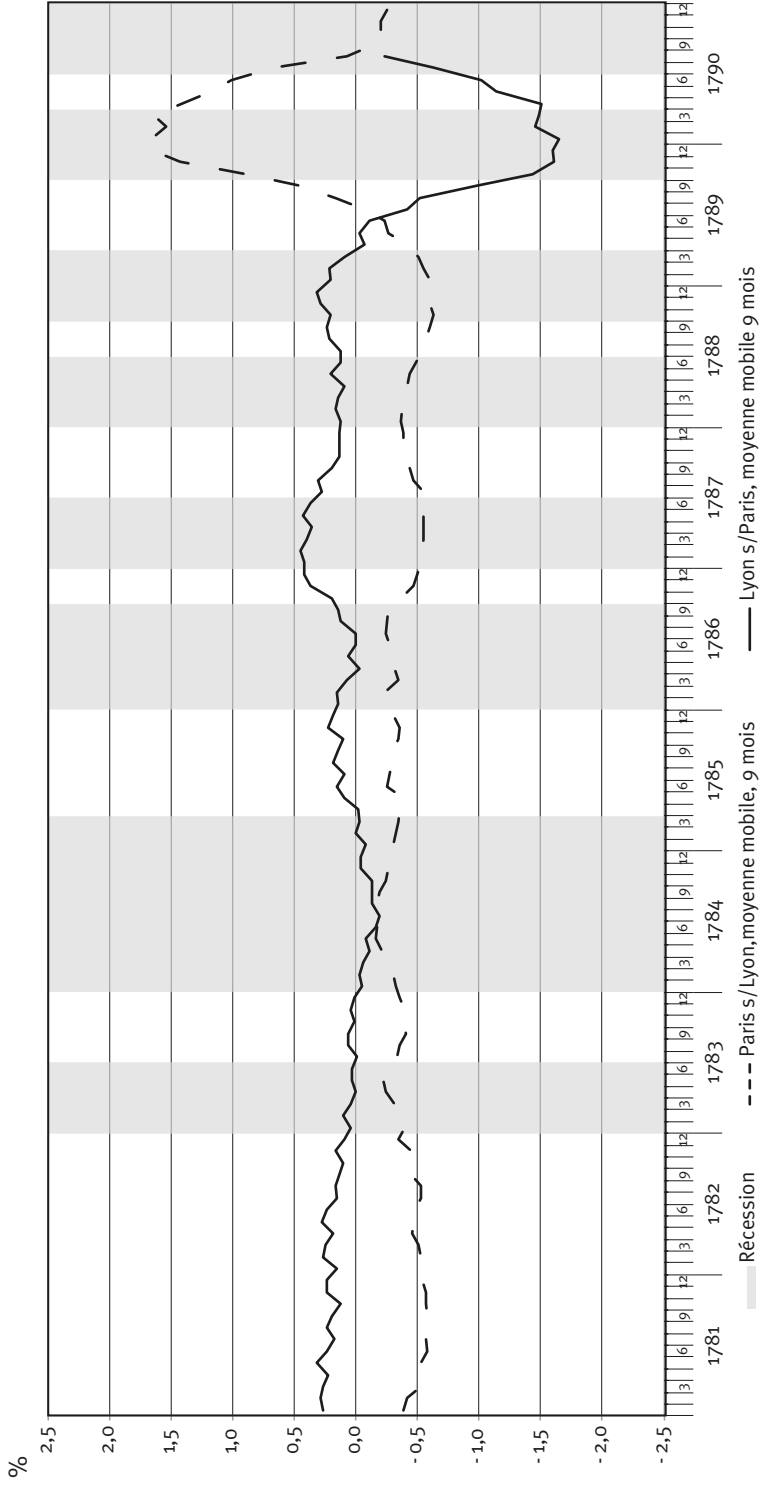
1) La première est la sévère récession de 1784, effondrement classique de fin de guerre, due au stockage spéculatif des produits d'exportation en vue de fournir aux besoins anticipés des pays d'Amérique, d'Asie et du Moyen-Orient, et précédée d'une immense crise du crédit à Paris, lors de la cessation momentanée de paiements par la Caisse d'Escompte, en septembre 1783. On doit sans doute considérer cet événement majeur comme une prolongation des difficultés des années de guerre, à partir du grand resserrement du crédit de 1779, mais cela nous mènerait trop loin de notre propos.

Le contre-coup le plus évident de cette double convulsion, c'est la forte *chute du taux de l'intérêt au début de 1784* que nous observons dans nos courbes, et dont témoignent aussi nos opérateurs lyonnais : l'argent devient « trop abondant », situation qui perdurera jusqu'en septembre. La hausse du taux de change de Paris sur Lyon, la baisse du taux en sens inverse annoncent le reflux du capital spéculatif sur la place lyonnaise, à la recherche de taux plus élevés lors des paiements, avec le résultat, selon le diagnostic habituel de nos opérateurs lyonnais, que les Lyonnais manquent de lettres de change à Lyon pour régler leurs comptes avec leurs correspondants. On pourrait regarder cet été 1784 comme le nadir de cette récession, mais comme la petite reprise de la seconde moitié de 1784 fut jugulée presque immédiatement par le resserrement du crédit et gâchée par une hausse du nombre des faillites, il vaut mieux faire prolonger l'étiage à toute l'année, depuis janvier 1784 jusqu'aux débuts de 1785. Souvent, le seul moyen de règlement à distance possible en ce moment-là était de faire voiturier du numéraire par la Messagerie, opération coûteuse, mais autorisée par le taux très bas de l'argent à court terme sur la place de Lyon. En passant, on notera que c'est en octobre 1784 que fut lancé, à Paris, l'*emprunt des 125 millions*, l'émission

32 Dans ses *Recherches sur le commerce, les banques et les finances, publiées par M. Bergasse, Député de la Sénéchaussée de Lyon, aux États Généraux, novembre 1789*, Paris, s.n., 1789, Dominique Bergasse (1749-1793), publie sous le nom de son frère Nicolas, avocat et député aux États Généraux et remarque, p. 67, note 1, à propos d'une crise des années 1780, que « l'argent est [...] si rare à Paris, qu'on ne peut s'en procurer qu'à un cours beaucoup plus élevé [que 4 %] ».



3. Lyon : taux d'escompte, lettres de change protestées et faillites par paiement (trimestriel), 1781-1790



4. Lettres de change : Paris sur Lyon « en paiement » et Lyon sur Paris « à vue » (moyennes mobiles, 9 mois)

d'État la plus réussie de la décennie : c'est qu'elle fournissait un refuge commode pour les capitaux dans cet environnement morose.

2) Enfin la confiance renaît pour donner naissance, au printemps 1785, à *une longue remontée*. C'est le moment où, profitant du crédit toujours assez bon marché, les Parisiens et avec eux, les Lyonnais, s'enflamment pour les actions de la nouvelle Compagnie des Indes, de la Caisse d'Escompte, de la banque de Saint-Charles de Madrid, sorte de réplique espagnole de l'opération Law.

Un *pic d'activité* est atteint à la fin de l'année 1785. Dès l'été 1785 cependant des signes prémonitoires s'accumulent : Pierre Dubois prend un malin plaisir à signaler la déconfiture de certains Lyonnais trop engagés dans les actions de la Banque de Saint Charles de Madrid, et à pointer du doigt la faillite à Paris, pour 8 millions de livres, de l'agioteur bordelais Pitot³³. C'est la situation en Espagne que Dubois rend responsable de la tension sur les marchés et il fait part aux Roux, à la mi-octobre 1785, des sombres présages que lui inspire le gonflement du coût du crédit ; nous constatons en même temps un nombre croissant de lettres de change protestées. Facteur aggravant : l'hiver de 1785-1786 est le moment choisi par le contrôleur général Calonne pour sa vaste réforme monétaire visant la réévaluation de l'or en termes d'argent. Comme il y a une importante Monnaie à Lyon, les pièces et matières d'or et d'argent y affluent... et tardent à en sortir, car les frappes sont débordées – ce qui rend les liquidités encore plus rares. Vient ensuite la terrible crise commerciale et financière espagnole³⁴. Il manque alors à Lyon, tout à la fois, papier, numéraire et crédit. C'est le *credit crunch* classique.

L'argent redevient momentanément disponible à Lyon fin mars 1786, mais seulement pour la quinzaine du paiement des rois ; le *crunch* reprend alors de plus belle, le cours de l'argent redescend inexorablement, mais cela ne suffit pas pour encourager une reprise car il reste toujours à purger les restes de la récente crise : chaque trimestre apporte un nombre accru de faillites. Cette fin de l'été 1786 constitue le creux le plus profond de la décennie. Selon Ernest Labrousse, ce fut « le zéro de l'économie », conséquence d'une crise profonde agricole et viticole. On peut être d'accord sur le descriptif, sans l'être sur la causalité. En effet, sauf ceux du Nord et du Nord-Est, les prix céréaliers

33 Sur la famille Pitot, Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Paris, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993, p. 298.

34 M. Zylberberg, *Une si douce domination...*, *op. cit.*, p. 346-353 ; John R. Fisher, « Imperial "Free Trade" and the Hispanic Economy, 1778-1796 », *Journal of Latin American Studies*, t. 13, n° 1, p. 21-56, 1981 et « The Imperial Response to "Free Trade": Spanish Imports from Spanish America, 1778-1796 », *Journal of Latin American Studies*, vol. 17, n° 1, 1985, p. 35-78.

varient peu, en 1786, par rapport aux années précédentes³⁵. Quant aux vins, leur prix est réellement en baisse un peu partout cette année-là, mais il faut sans doute situer l'abondance des vendanges qui en est cause dans le contexte de l'augmentation de la production et l'expansion du marché viticole avant et pendant ces décennies 1780, ce qui a permis à au moins une partie des exploitants de diversifier leur production vers le haut, ou vers la distillation, comme l'ont proposé Michel Morineau et Louis Cullen ; ce dernier historien va même plus loin en suggérant que le problème principal de ces branches ne fut pas la surproduction, mais les crises de crédit³⁶. Quant à l'impact des fluctuations particulières de l'économie lyonnaise elle-même sur nos courbes avant 1787, les signaux sont brouillés. En août 1786, Dubois relate brièvement, sans l'expliquer, le grand soulèvement des ouvriers en soie, qui en déclenche aussitôt un autre, des chapeliers et les faiseurs de bas³⁷. Selon Maurice Garden, c'est à un moment de quasi-prospérité pour l'industrie qu'éclate cette révolte : tentative donc de rattrapage des salaires après de longues années de stagnation. Cependant, on peut se demander dans quelle mesure le négoce lyonnais n'avait pas fait répercuter ses difficultés de trésorerie sur les ouvriers et petits entrepreneurs, en ralentissant leurs règlements en numéraire, ce qui semble être le cas dans la grève des compagnons et ouvriers maçons le mois précédent³⁸. Quoiqu'il en soit, et en ce qui nous concerne, la crise générale du crédit engendrée déjà, au début de 1786, par l'implosion du commerce espagnol n'a guère besoin d'explication par des perturbations éventuelles de

35 Ernest Labrousse, Ruggiero Romano, François-Georges Dreyfus, *Le Prix du froment en France au temps de la monnaie stable (1726-1913)*, Paris, SEVPEN, 1970, p. 9, 23.

36 Louis M. Cullen, *The Brandy Trade under the Ancien Régime. Régional Specialisation in the Charente*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p. 53-57 ; « Labrousse, the Annales School, and *Histoire sans Frontières* », *Journal of European Economic History*, XXXIV, 2005, p. 309-350 ; voir aussi Michel Morineau « Les comptes d'un propriétaire de vignes bourguignon de 1774 à 1807 », *Annales de Bourgogne*, LXX, 1998, p. 143-66 et « Variations sur des thèmes labroussiens », dans Rainer Gömmel, et Markus A. Denzel (dir.), *Weltwirtschaft und Wirtschaftsordnung: Festschrift für Jürgen Schneider zum 65. Geburtstag*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2002, p. 3-13 ; voir Ernest Labrousse, *La Crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, Paris, PUF, 1944, p. 473, p. 578-579 et l'analyse, toujours pertinente, de David S. Landes, « The Statistical Study of French Crises », *Journal of Economic History*, X, 1950, p. 195-211.

37 ACCM L IX 364 C.A., Dubois à Roux, 13 août 1786.

38 *Journal de Lyon*, n° 16, p. 246, du 2 août 1786 ; Maurice Garden, *Lyon et les Lyonnais au XVIII^e siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 1970, p. 582-592 ; Justin Godart, *L'Ouvrier en soie. Monographie du tisseur lyonnais. Étude historique, économique et sociale*, Lyon, E. Nicolas, 1899, p. 239-246 ; Louis Trénard, « La crise sociale lyonnaise à la veille de la Révolution », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, II, 1955, p. 5-45 ; B. Benoît & R. Curtet, *Quand Lyon rugit. Les colères de Lyon du XII^e au XX^e siècle*, Lyon, Éditions lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, p. 40 sq. ; Bruno Benoît et Roland Saussac, *Histoire de Lyon*, Lyon, Éditions des Traboules, 2008, p. 153-157 ; Bruno Benoît, *L'Identité politique de Lyon. Entre violences collectives et mémoires des élites (1786-1905)*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 4-26.

l'économie agricole française ou de l'industrie lyonnaises, si pénibles fussent-elles : cette crise fut commerciale et bancaire dans ses origines.

3) Le creux de 1786 est le point de départ d'une très longue hausse saccadée d'activité spéculative et des cours qui vont culminer au moment de la fondation de la monarchie constitutionnelle à Paris, à l'automne 1789. Symptôme d'une reprise généralisée de l'économie ? Douteux, car 1°) la remontée du taux de l'intérêt est accompagnée dès le début, du moins pour Lyon, d'une augmentation progressive des faillites, qui ne connaîtront pas de répit avant l'été 1787 ; 2°) la soierie à Lyon subit, en 1787-1788, quelques-uns de ses jours des plus noirs, suite à de mauvaises récoltes de soie en Italie ; elle est rejointe dans ce marasme, quoique pour des raisons différentes, par les industries textiles de la Normandie, la Champagne, le Dauphiné l'Île de France, Orléans et Bourges³⁹. Malgré ces tendances dépressives, le taux de l'argent continue à monter, avec quelques rechutes il est vrai, sur la place de Lyon.

354

Quel fut alors le moteur de ce mouvement de fond ? Sans verser dans des explications simplistes, on peut avancer comme hypothèse, un phénomène commun à l'Europe continentale, l'instabilité politique croissante du continent et donc le besoin accru d'argent ressenti par ses États : guerres russo-turques et austro-turques, révolte des Patriotes des Pays-Bas autrichiens, révolte des Patriotes hollandais dans les Provinces-Unies, invasion de celles-ci par les Anglais et les Prussiens pour rétablir le Stadhouder – incident qui provoque l'armement puis le désarmement, coûteux, de la flotte de guerre française –, voire les prémices d'une révolte en Égypte⁴⁰. Tous ces événements trouvent d'ailleurs des échos dans les lettres de nos opérateurs.

En fait, plus près de Lyon et de Paris, commence à poindre à l'horizon une crise de liquidité, puis enfin – mais assez tardivement –, une crise de la solvabilité des finances royales françaises. Lors d'une première remontée des taux, hésitante, à l'automne 1786, Dubois dénonce la spéculation néfaste sur les effets royaux, qui détourne l'argent du marché du papier commercial et, plus spécifiquement, de la place de Lyon. Ensuite, en janvier 1787 à Paris, une grande crise de liquidités traverse les finances royales. Elle se manifeste de façon spectaculaire par les faillites d'un quarteron de grands argentiers du roi, personnellement responsables, selon la logique de la vénalité des offices de finance, des sommes considérables de deniers royaux dont ils ont le maniement, et la mise en difficulté de beaucoup de leurs collègues. Or ces officiers sont très

39 P. Cayez, *L'Industrialisation lyonnaise au XIX^e siècle. Du grand commerce à la grande industrie*, *op. cit.*, p. 89-96 ; Charles Schmitt, « La crise industrielle de 1788 en France », *Revue historique*, XCVII, fasc. 1, 1908, p. 78-94.

40 ACCM L IX 365, Dubois à Roux, 7 avril 1787.

exposés au marché du crédit : gros spéculateurs sur les actions de la Banque de Saint Charles de Madrid en chute libre, directeurs de la Caisse d'Escompte, coincés par l'appel de fonds lancé en direction de ses dirigeants⁴¹. Et combien d'autres officiers de finance, fermiers et manieurs des deniers royaux, moins haut placés ou mieux à l'abri, restent tout de même à la merci des aléas de la place où ils doivent chercher preneur pour leurs billets et obligations comme pour ceux du roi, sur un marché où le coût de l'argent est en train d'exploser ?

C'est en ce mois de janvier 1787, que Dubois dénonce la spéculation sur les actions de la Caisse d'Escompte qui draine l'argent vers Paris. Il n'est pas pour autant un détracteur de l'institution : « Le dividende de la Caisse d'Escompte a été fixé à 230 £ et on a mis 1 400 mille livres en réserve. C'est une belle position »⁴². Si belle que, dans la troisième crise de l'après-guerre, la mauvaise conjoncture du premier trimestre 1787, le seul papier commercial qui se vend bien sur la place de Lyon est le papier court sur Paris, et l'écart entre son prix et celui des lettres de change tirées en sens inverse, de Paris sur Lyon *en paiement*, atteint un niveau sans précédent (**graphique 3**). Le 11 février 1787, Dubois raconte un achat massif de piastres à Lyon : « Je crois que c'est pour Paris, où l'argent trouve des emplois solides à 10 & 12 %. » Sur le marché à terme de Lyon, « le papier sur Paris à vue gagne 7/8 à 1 % [6,7 % à 7,6 % en taux annuel] pour [le paiement des] rois [fin mars] [...] ce sont les dernières résolutions prises le 5 courant à l'Assemblée générale des actionnaires de la Caisse d'Escompte qui occasionnent ces grands dessins. Il faut trouver 80 millions en peu de temps »⁴³. Il s'agissait de la décision de l'assemblée générale des actionnaires de la Caisse, du 7 février 1787, de lever, par la vente d'actions aux actionnaires et au public, 80 millions de livres... dont 70 millions devait être placés en dépôt au Trésor Royal ; bref, sous les apparences d'une recapitalisation de la Caisse d'Escompte, ce fut un prêt massif au Trésor royal, rudement éprouvé par les chocs de 1786. Le montant fut versé au Trésor le 18 juin. « Jamais opération de cette importance

41 Mises sous scellés, emprisonnement ou fuites de Harvoine, receveur général des finances à Tours (20 janvier 1787), Baudard de Saint-James, trésorier général de la Marine et administrateur de la Caisse d'Escompte (2 février), L.-R. Marchal de Saincy, régisseur des Économats (17 février), Bourboulon, trésorier du comte d'Artois (5 mars), bientôt suivies de la faillite de Mégret de Sérilly, trésorier général de la Guerre (1^{er} juin), et la mise en difficulté de Magon de la Balue, Le Normand, Savalette et Duruey, selon John Francis Boshier, *French Finances 1770-1795 From Business to Bureaucracy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970, p. 183-189 et M.-L. Legay, *La Banqueroute de l'État...*, op. cit., p. 229-232 ; voir aussi M. Zylberberg, *Une si douce domination...*, op. cit., p. 301.

42 ACCM L IX 365, Dubois à Roux, 16 janvier 1787.

43 *Ibid.*, 11 février 1787. Sur cette décision, voir R. Bigo, *La Caisse d'Escompte (1776-1793) et les origines de la Banque de France*, op. cit., p. 109-111 et Daniel Laffon-Ladébat, *Compte-rendu des opérations de la Caisse d'escompte, depuis son origine (24 mars 1776) jusqu'à sa suppression (24 août 1793) et de sa liquidation depuis l'époque de sa suppression*, Paris, A. Bailleul, 1807, p. 18-20.

n'avait été faite en France avec autant de facilité » vantera, dix ans plus tard, un vétéran de ces heures mouvementées⁴⁴. Plus sobrement, Dubois, relatant à Roux l'état de la place en ce début de 1787, insiste sur le effet néfaste de cet engouement pour le marché parisien et les effets royaux ; les ponctions répétées sur les stocks de liquidités amène à Lyon, une fin du paiement des rois (fin mars 1787) « terrible », avec argent et crédit très chers tous les deux, ce qui est confirmé par nos taux courts, qui dépassent à Lyon les 10%/an.

356

Tout cela, au niveau national, augmenta l'embarras de Calonne qui devait solliciter, le mois suivant, l'aval de l'Assemblée des Notables à ses réformes radicales de la fiscalité royale. On en connaît le résultat : un refus cinglant, suivi de la chute du contrôleur général. Le 19 avril 1787 à Lyon, la nouvelle de son exil sur ses terres « a fait plaisir [...] hier à toute la place »⁴⁵. Le printemps lyonnais de 1787 se passe donc dans le marasme, avec le retour de cette trop grande abondance d'argent qui trahit la stagnation de l'activité commerciale, aggravée, toujours selon Dubois, par le chaos politique et la guérilla des parlements. L'automne qui lui succède n'offre guère mieux. « Les affaires », se lamente Dubois au début d'août 1787, « sont excessivement mortes ici ; on n'y fait rien et cela ne peut que s'augmenter jusqu'à ce que les affaires politiques auront pris un tournant déterminé, et surtout jusqu'à ce que les différends du roi avec le Parlement seront aplanis. La circonstance est bien chatouilleuse ». Ces craintes ne sont certainement pas apaisées par l'annonce (4 octobre 1787), puis le retrait, fin septembre, par Loménie de Brienne, successeur de Calonne à la tête des finances, d'un impôt du timbre qui devait frapper toutes les transactions commerciales, y compris les lettres de change, et une version édulcorée de l'impôt territorial de Calonne, déjà rejetée par l'Assemblée des Notables.

Mais avant même de connaître, à l'automne 1787, l'entrée des troupes prussiennes en Hollande (25 septembre 1787) et leur occupation d'Amsterdam, centre financier de l'Europe (18 octobre), le taux de l'argent remonte. La cause : les difficultés du Trésor et des achats spéculatifs à terme des emprunts royaux, considérés toujours comme de bonnes affaires pour un investisseur un peu hardi. Or pour cela, il faut des fonds à Paris : la place lyonnaise se trouve donc inondée de papier spéculatif tiré sur Paris à 90 jours et portant intérêt à 8,2%/an. En septembre, l'escompte sur la place lyonnaise atteint brièvement un pic de 18%/an ; début octobre on n'ose pas coter le change étranger à Lyon tant il est instable. Le dénouement rapide de la crise hollandaise et la nouvelle du désarmement de la flotte française destiné à secourir les patriotes (28 octobre) ramènent une stabilité factice et une chute du prix de l'argent (11 et 20 novembre). En cette

⁴⁴ *Ibid.*, p. 20.

⁴⁵ ACCM L IX 365, Dubois à Roux, 20 avril 1787.

fête de Noël 1787, de guerre lasse, Dubois dénonce les méfaits des « brasseurs d'affaires ; c'est une manie trop commune aujourd'hui dans tous les pays »⁴⁶.

La première partie de l'année 1788 voit une quatrième crise : face à une nouvelle abondance de liquidités, la demande de papier sur Paris commence à se rétrécir : signe d'une nouvelle décélération de l'économie réelle, témoignage de morosité rampante. Le début de la guerre austro-turque, qui aurait dû normalement ramener la hausse des cours, passe presque inaperçue (6 mars 1788). C'est à ce moment que *les possibles conséquences financières et économiques de la crise politique commencent à peser* sur l'esprit de nos opérateurs. Le 15 juin, les agissements des Parlements les irritent ; ce n'est sans doute pas coïncidence que juste avant fin juin le prix de l'argent se redresse (26 juin), mais ce n'est pas encore la crise. Ce n'est que début août 1788 qu'on commence, bien tardivement, à *s'inquiéter ouvertement de la fiabilité des effets royaux à long terme* et d'en tirer les conséquences, car de la valeur de ces effets détenus dans les portefeuilles dépend une bonne partie du crédit qu'on peut espérer obtenir auprès des marchés : « Vous me paraissez avoir une bonne idée de la tournure finale que prendront les affaires de l'État » écrit Dubois aux Roux début août 1788, je souhaite que vous ayez raison, mais si nous avons guerre avant que les choses s'arrangent, c'est à dire avant les États généraux, où prendrait-on l'argent, ou plutôt comment ferait-on pour s'en passer ? Je vous avoue que je suis créancier de l'État pour beaucoup trop d'argent, et que je ne vois pas sans peine les effets royaux que j'ai, à 15 ou 20 % au-dessous de leur valeur légitime ; cet avilissement n'arriverait pas si mes craintes n'étaient qu'à moi »⁴⁷.

Craintes justifiées : la semaine suivante, Loménie de Brienne réagit enfin à la crise de liquidités : par l'Arrêt du conseil du 16 août 1788, il fait décréter le paiement d'une partie des dépenses courantes en Bons du Trésor portant 4 % d'intérêt et met la main sur tout ce qu'il peut trouver comme fonds à Paris : l'argent collecté par loterie pour les victimes de la grande et fatidique grêle du 13 juillet 1788, les fonds de la caisse des Invalides, peut-être même ceux de l'Opéra⁴⁸. Ce n'est pas encore la banqueroute, mais on n'avait pas vu pareil depuis 1770. Paquet de mesures jugé « indispensable » par Couderc, mais néanmoins « fatal » (24 août), source de « découragement » (28 août) et de « discrédit » (4 septembre).

Puis c'est le miracle : des courriers extraordinaires apportent à Lyon la nouvelle du remplacement de Loménie de Brienne par Jacques Necker. « Cette nouvelle a fait [...] une sensation des plus vives & tout le public unanimement la regarde

⁴⁶ *Ibid.*, 25 décembre 1787.

⁴⁷ *Ibid.*, Dubois à Roux, 3 août 1788.

⁴⁸ Charles Gomel, *Les Causes financières de la Révolution française*, t. 2, *Les derniers contrôleurs généraux*, Paris, Guillaumin, 1893, p. 480-484.

comme le premier pas pour la restauration du Royaume », rapporte Couderc⁴⁹. « Cette nouvelle » précise Dubois, « a fait le plus grand plaisir à Paris et ici [...] quand on l'apprit, on s'en faisait compliment, et on s'embrassait »⁵⁰. Le salut tarde cependant à venir. À Lyon, à la fin de l'automne 1788, le taux d'escompte atteint et dépasse de nouveau le pic de 18 %/an ; le paiement d'août (16-30 septembre 1788) est « dur ». Même déception à Paris, raconte Dubois : là, le commerce est mort, le papier commercial invendable, l'argent sans emploi. Reste un seul recours pour les spéculateurs lyonnais : conscients de la pénurie d'argent dans la capitale, ils persistent, pendant quelques mois encore, à acheter le papier parisien pour profiter des taux élevés que s'y pratiquent – on parlait de 12 à 30 %/an – et de la détresse des acheteurs d'effets royaux à terme (9 et 19 octobre).

358

Cependant l'effondrement du crédit à Paris, à la fin du premier trimestre de 1789, met fin aux attraits de l'eldorado lutécien : pour la première fois depuis 1784, les Lyonnais rapatrient massivement leurs fonds et les Parisiens cherchent désormais à employer leurs ressources... à Lyon ; les courbes de taux de change entre les deux places s'inversent de façon spectaculaire (**graphique 4**). « Le papier sur Paris est très offert, il ne gagne plus rien à vue et sous peu il perdra parce que les ressources de Paris ne valent rien. J'y ai des fonds envoyés un peu par force [pour « nourrir » ses spéculations à terme], et on ne peut me les renvoyer sans perte », déplore Dubois le 21 mai. À Lyon, en juin, on refuse carrément tout papier tiré sur la capitale. Entre temps, les États Généraux ont débuté, et l'échec de la politique royale jette le froid sur la place lyonnaise⁵¹ :

La Séance Royale [23 juin 1789] a tellement resserré l'argent qu'on ne vend plus ici aucun papier. Des coups d'autorité de cette nature sont bien faits pour ruiner la confiance. On dit à présent que M. Necker a repris le dessus et on parle de l'exil de quelques personnes du plus haut rang ; on ajoute que le roi revient en plein sur sa Séance royale – que les Communes menacées d'un piquet commandé par M. d'Agout ont répondu que personne en sortirait que mort de la salle des États. En effet elles ont délibéré et pris un arrêté sur la motion de M. de Mirabeau. Tout cela est affreux à apprendre & Dieu nous préserve de pire !

Début août le peuple de Lyon, éprouvé par deux ans de misère, se révolte contre les octrois et tente de s'emparer de l'Hôtel de Ville. L'argent vaudra bientôt entre 12 % et 18 %/an sur la place (4 octobre), le commerce est « anéanti »

49 ACCM L IX 337, Couderc père & fils à Roux, 28 août 1788.

50 ACCM L IX 365, Dubois à Roux, 29 août 1788.

51 ACCM L IX 366, Dubois à Roux, 28 juin 1789.

et le scénario est en place pour des déboires encore plus étendus, mais ceux-ci dépassent le cadre chronologique de cette esquisse.

Ayant accompli ce périple lyonnais, revenons sur notre problématique initiale, le pouvoir du gouvernement royal de créer la confiance en pesant sur l'évolution du marché de l'argent, et plus précisément l'exercice de ce pouvoir dans ces difficiles années 1780. Cette nouvelle documentation permet de cerner de plus près, bien qu'à travers une lentille légèrement déformante, la chronologie et l'impact de la politique royale de soutien au marché de l'argent.

Quid donc de la contradiction apparente entre la fébrilité des taux de l'intérêt à Lyon et la sérénité relative de la courbe parisienne entre 1784 et 1787 ? Rappelons que celle-ci est obtenue par une opération arithmétique qui permet de déterminer le taux d'escompte sur une place lointaine, à partir de deux prix, celui des lettres de change à long terme et le prix des lettres « à vue ». Or le taux d'escompte à Paris, calculé à Londres par ce moyen, dépend forcément de la perception que se faisaient des cambistes londoniens de la situation outre-Manche. Comme la réactivité de la même courbe aux péripéties dans les années avant 1782 et à partir de 1787 ne fait pas de doute, que les taux parisiens calculés d'après nos données lyonnaises évoluent, malgré la différence de leur niveau, plus ou moins dans le même sens que les données de Luckett, et que des erreurs d'appréciation sur une période aussi étendue devaient normalement se corriger au bout de quelques semaines, force est de conclure que le taux établi par Luckett est bien réel, ainsi que sa stabilité à Paris pendant cet intervalle. Comment l'expliquer alors, et le situer dans son contexte ?

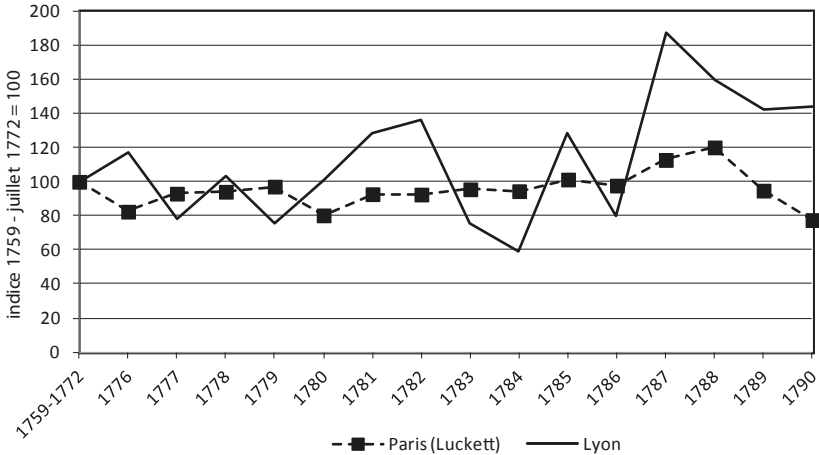
Pour nous, le comportement différentiel des taux à Lyon et à Paris, est la preuve *a contrario* de l'efficacité des méthodes de stabilisation employées par le contrôle général. Cette politique visait à maîtriser un levier puissant, le marché parisien du crédit à court terme. Son efficacité fut sans doute décuplée par la nouvelle Caisse d'Escompte dont les opérations atteignent, à la sortie de la guerre d'Amérique, une vitesse de croisière.

L'effet de cette politique de stabilisation, et surtout de l'action de la Caisse, fut double. D'abord on réussit à fixer, à Paris, un plancher effectif sous le taux de l'intérêt à court terme. Rappelons que cette institution pratiquait un taux d'escompte fixe, à l'encontre de son grand modèle, la Banque d'Angleterre. Or, en éliminant la variation dans le temps du taux de l'argent dans la formation des cours, la Caisse imposa à la grande masse des effets tirés sur Paris son taux de base fixe de 4 %⁵². Certes, les taux parisiens que nous avons calculés à partir des

52 Modifié en février 1787 ; désormais, le taux de 4 % était réservé au papier à 2 mois, celui à plus longue échéance était pénalisé par un taux progressif (4,5 % pour les effets à 2 à 4 mois ; 5 % pour ceux allant de 4 à 6 mois) ; voir R. Bigo, *La Caisse d'Escompte (1776-1793) et les origines de la Banque de France*, op. cit., p. 111.

taux de change pratiqués à Lyon (**graphique 2**) suggèrent que cette mainmise n'était pas parfaite dans la capitale. Avant d'arriver aux guichets de la Caisse d'Escompte, les lettres de change passent par les mains des banquiers et d'autres intermédiaires qui y appliquent naturellement un taux supérieur ou même inférieur (comme pendant le reflux de 1784-1785, cf. **graphiques 1** et **2**) selon l'état actuel du marché et les risques propres à chaque instrument. Reste que le volume des transactions passant par ses guichets, relayé par les opérations de ses clients, les grandes banques parisiennes, prédominantes sur le marché des changes, out dû fixer l'intérêt commercial parisien dans de nouvelles limites plus étroites, avec toute l'efficacité d'un rouleau compresseur.

Cette action ne semble pas avoir été sans effets pervers sur le marché de l'argent à Lyon, et peut-être ailleurs. Dans le cas de Lyon, il est clair que l'argent était devenu plus cher à cette époque par rapport au taux parisien qu'il ne l'avait été dans les décennies précédentes (**graphique 5**).



5. Taux d'escompte à Paris et à Lyon.
Évolution comparée des moyennes annuelles, 1776-1790

Pourquoi ? À l'automne 1787, l'infatigable Dubois, faisant sans doute écho à son héros Necker, croyait avoir trouvé l'explication des taux de 6 % et plus pratiqués à Lyon, dans l'influence du prix des effets royaux à long terme « depuis quelques années les effets royaux ont donné à l'argent cette valeur habituelle »⁵³. Comme vue d'ensemble, cette explication structurelle est un peu courte ; il fait abstraction du contexte bancaire et commercial à court terme et de l'existence, tout à fait normale, d'une différence, variable, entre les rendements à long et à court terme. C'est en effet dans le court terme, dans l'immédiat, que vivent ces

53 ACCM L IX 365, Dubois à Roux, 21 septembre 1787 ; Jacques Necker, *De l'administration des finances de la France*, Paris, s.n., 1784, t. III, p. 243.

opérateurs et spéculateurs, avec un horizon ne dépassant pas quelques mois, sans souci de ces multiples symptômes locaux d'une crise latente de liquidités, et a fortiori sans réfléchir aux grands problèmes de la solvabilité éventuelle de l'État ; et cela même après la mise à jour du déficit dans les débats de l'Assemblée des Notables et la brève convulsion qui traversa le marché parisien à l'automne 1787 (**graphiques 3 et 4**). Dans ces années avant la rupture fatidique de l'automne 1788, c'est la politique monétaire dictée par le gouvernement et la Caisse d'Escompte, à travers le marché parisien à court terme, qui avait structuré leur action. Influence peut-être néfaste pour Lyon, si nous suivons les jugements sévères des Lyonnais soumis à sa règle⁵⁴. D'ailleurs il n'est pas interdit de penser que des taux plus raisonnables sur sa place auraient permis à la soierie lyonnaise de constituer plus facilement son capital de roulement à un moment crucial de son développement.

Il reste évidemment à étendre ce type d'analyse à des régions en dehors du corridor Paris-Lyon pour mieux cerner les contours de ces années. En attendant, cette enquête aura eu au moins le mérite de montrer la réussite non négligeable de l'État à maîtriser la conjoncture à son avantage, mais aussi les limites de cette action. La force de celle-ci fut que, malgré les menaces posées par ces multiples crises de liquidité, on avait réussi à maintenir un taux directeur stable sur la place de Paris presque sans interruption, et même au-delà de 1789, et à forcer même une économie régionale forte comme celle de Lyon, de s'y adapter, pour le bien et pour le mal. Sa faiblesse se mesure à la rapidité avec laquelle, une fois ébranlée la confiance des opérateurs dans la solvabilité du roi en 1788, les marchés cessèrent de lui prêter la moindre attention.

54 D. Bergasse, *Recherches sur le commerce, les banques et les finances*, op. cit. ; voir aussi les critiques de la Chambre de Commerce de Lyon, en date du 17 avril 1787, citées dans G. V. Taylor, « The Paris Bourse on the Eve of the Revolution, 1781-1789 », art. cit., p. 955.

SIXIÈME PARTIE

Les marins français

LES ESCADRES D'ÉVOLUTIONS FRANÇAISES ET LA PRÉPARATION DES MARINS DANS LES ANNÉES 1770

Olivier Chaline

Le souci de remédier au défaut d'entraînement à la mer n'est pas une nouveauté liée à la préparation de la revanche contre l'Angleterre après le traité de Paris. La période d'entre-deux-guerres, 1749-1754, avait déjà vu le début prometteur de cette expérience, lorsque Machault d'Arnouville était secrétaire d'État de la Marine. En 1750, une première escadre d'évolutions fut confiée au chef d'escadre Jean-Baptiste Macnemara, commandant de la Marine à Rochefort depuis peu. Elle donna pleine satisfaction. L'année suivante, une autre fut placée sous le commandement du chef d'escadre Étienne de Périer (dit l'ainé). Le souci de formation marqua cette trop brève période de reconstruction navale après les pertes de la guerre de Succession d'Autriche. Rappelons que le manque d'entraînement à la mer ne fut pas une lacune immédiatement perceptible au début de la guerre de Sept Ans, mais qu'il se fit sentir à partir de 1757-1758, lorsque se cumulèrent les effets d'un blocus anglais plus efficace et de l'hémorragie sans bataille de la marine royale en matelots expérimentés.

À partir de 1772, les secrétaires d'État de la Marine de Louis XV puis de Louis XVI, reprirent cette forme d'entraînement qui consistait à armer de petites escadres, dites d'évolutions, afin de familiariser officiers et équipages avec les manœuvres à exécuter collectivement à partir des ordres de marche et de bataille¹. En 1763, le capitaine de vaisseau Bigot de Morogues, dans sa *Tactique navale ou traité des évolutions et des signaux*, avait expliqué que « Les évolutions sont l'exécution des mouvements que ces différents ordres et la disposition des escadres exigent ; et c'est par des signaux que l'on fait connaître à l'armée les mouvements qu'elle doit exécuter »².

- 1 Notons que le comte d'Orvilliers, qui commanda la première des trois escadres d'évolutions dont il sera question ici, avait participé à celle de 1750.
- 2 Sébastien François Bigot de Morogues, *Tactique navale ou traité des évolutions et des signaux*, Paris, Guérin et Delatour, 1763, p. 8. La notion d'évolution navale sous-entend les mouvements particuliers de chaque bâtiment qui tendent à la manœuvre générale. Bigot de Morogues recommande comme nécessaire la pratique des évolutions, non seulement pour que chaque capitaine sache régler la marche de son vaisseau, mais aussi parce qu'il faut « que les escadres soient formées aux évolutions par un exercice réel et non pas par

La prise de conscience qu'il y avait, à cet égard, une lacune dans la formation des officiers conduisit le secrétaire d'État Bourgeois de Boynes, fondateur, en 1772, de l'École royale de marine du Havre, à prévoir une « croisière d'expérience » qui n'eut lieu qu'une seule fois, en 1774, avec un lougre et une corvette, du Havre à Dunkerque³. Mais, à trois reprises dans les mêmes années, en 1772 d'abord, puis en 1775 et enfin en 1776, la marine française a armé une escadre destinée à la formation pratique de ses officiers, du moins de certains d'entre eux. L'expérience, certes modeste, prend un relief certain dès qu'on remarque que plusieurs de ses participants se sont ensuite illustrés lors du conflit suivant : les trois chefs de ces escadres tout d'abord, d'Orvilliers, Guichen et du Chaffault, puis, parmi les commandants, de Grasse, La Motte-Piquet, Suffren, sans oublier, parmi les officiers embarqués, le chevalier du Pavillon ou le comte d'Hector, Chadeau de la Clochèterie ou Gaspard du Ligondès. Cette succession d'armements pourrait faire l'objet de plusieurs études très détaillées des manœuvres et des signaux⁴. Mais mon propos sera ici d'en donner une présentation globale destinée à dresser un bilan de cette forme de préparation de la guerre navale à venir. Pourquoi armer des escadres d'évolutions ? Comment procéder ? Quels furent les résultats obtenus ?

POURQUOI ?

Objectifs

une simple théorie. Un soldat qui ferait parfaitement l'exercice seul et hors du bataillon, qui manierait ses armes avec facilité, qui brusquerait les temps avec une grâce toute martiale, romprait cependant l'harmonie des mouvements de la troupe, s'il n'avait pas été exercé avec elle. De même, la pratique des évolutions qui suppose toujours l'exactitude de la manœuvre particulière, produit le bon ordre dans la marche et dans le combats : et le bon ordre est presque toujours préjugé certain de la victoire » (p. 8).

- 3 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991, p. 192-193 et p. 216-217 sur la formation technique dispensée aux gardes de la Marine et p. 339-341 sur l'École du Havre.
- 4 Sous la cote Archives nationales (désormais Arch. nat.), Marine 4 J1 144 L, nous trouvons, pour l'escadre d'évolution de 1772, les journaux de *L'Alexandre* (n° 1 et 5) de la corvette *L'Isis* (De Grasse – n° 2), du *Fier* (Du Chaffault – n° 3), de *L'Oiseau* (comte de Plas – n° 4). Pour celle de 1775, il y a le journal de la frégate *Le Zéphir* (n° 6) et le journal d'évolutions de M. de Guichen (n° 7). Pour celle de 1776, nous disposons des journaux de la corvette *La Perle* (n° 8), du *Zodiaque* (par Yves Guiho, pilote ordinaire de la marine – n° 9), du *Zodiaque* encore (n° 10), de la corvette *L'Hirondelle* (n° 11). Voir aussi Arch. nat. Marine 3 J1 421, 427 et 428. Ensuite, il faut se reporter à la sous-série Marine B4 pour chacune des escadres : 118 pour celle de 1772, 124 pour celle de 1775 et 126 pour celle de 1776. Pour l'escadre de 1772, on trouvera enfin diverses informations dans les quelques papiers qui nous sont parvenus de l'amiral d'Orvilliers. Ils sont conservés à Moulins, aux Archives départementales de l'Allier (désormais ADA), 23 J, fonds d'Esclaiibes, non classé. Il y a là notamment le journal de bord de *L'Alexandre*.

Chacun des chefs d'escadre reçoit du roi et du secrétaire d'État de la Marine des instructions lors de sa nomination. Ainsi en 1772, le comte d'Orvilliers apprend-il que Sa Majesté a « ordonné l'armement d'une escadre d'évolutions pour exercer sur les côtes de l'Océan pour l'été prochain les officiers de sa Marine et les équipages aux différentes manœuvres, de la navigation et de la guerre »⁵. L'intention est la même, lors des escadres suivantes⁶. La zone définie est à atteindre au large, en dehors du golfe de Gascogne, en doublant les caps qui bornent la péninsule ibérique du côté de l'Océan. Ensuite, il faudra revenir s'entraîner à proximité de la côte. Autant que possible, il importe de tenir la mer le plus longtemps possible sans relâcher. Le chef d'escadre devra faire exécuter avec la plus grande exactitude les mouvements ordonnés et en tenir un journal détaillé qui sera adressé ensuite au secrétaire d'État de la Marine.

Toutefois, l'examen des instructions fait apparaître que l'entraînement aux évolutions n'est pas le seul objectif de ces armements. Il s'agit aussi de tester le matériel. En 1772, on doit essayer trois types de cotres pour voir quel mode de construction est le meilleur (Bordeaux, Dunkerque ou Saint-Malo). En 1776, l'objectif est d'éprouver à toutes sortes de voilures et à tous airs de vent les vaisseaux *Le Zodiaque* et *Le Solitaire* ainsi que la frégate *La Renommée* dont c'est la première sortie, tout en observant le comportement des autres bâtiments. La même année enfin, on doit aussi tester sur deux frégates un nouveau modèle de cabestan, dessiné par le chevalier d'Amblimont en 1769, afin de savoir si on l'adopte en dépit de son prix plus élevé. Précisons que l'entraînement des canonnières, s'il est prévu les jours de calme, n'est pas une des finalités majeures de ces forces navales⁷.

La définition des objectifs entraîne celle des moyens

Il n'est pas question de faire sortir de Brest une escadre entière de vaisseaux. En ces années de paix et de reconstruction navale, les budgets de la Marine sont limités. On fera donc pour le mieux avec des moyens réduits, ce qui explique le très faible nombre de vaisseaux engagés et le fait que ceux-ci aient été, dans la plupart des cas, de second rang (64 ou 50 canons). La priorité

5 Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 85-91, voir aussi 137-140.

6 1775 : Arch. nat., Marine B² 406, Instructions datées du 19 mai 1775 ; Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 26-27. Pour 1776 : Arch. nat., Marine B² 409, f^o 876. Mémoire pour servir d'instruction à M. du Chaffault, commandant l'escadre d'évolution et Arch. nat., Marine B⁴ 126, f^o 78-82 : Instructions pour M. du Chaffault, destiné à commander une escadre d'évolutions, et de Sourdeval, commissaire à la suite de cette escadre, voir aussi f^o 274-276.

7 En 1772, il est prévu dans les instructions remises à d'Orvilliers que « les exercices se feront à feu de canon et de mousqueterie quand le sieur Dorvilliers le jugera à propos, autant pour habituer par ce simulacre les soldats, canonnières et matelots à l'entendre », Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 86. Les différents journaux de bord conservés ne mentionnent pas ces exercices sonores.

est donnée à l'exécution des évolutions en commun et on suppose qu'on sera ensuite capable de refaire avec de grosses unités ce qu'on a appris sur de petites. Mais la plus modeste des escadres d'évolutions est quand même plus fournie que les quelques bâtiments envoyés chaque année depuis Toulon croiser en Méditerranée orientale.

En 1772, l'escadre confiée au comte d'Orvilliers se compose de 3 vaisseaux, *L'Alexandre* (64 canons), *Le Fier* (50) et *L'Hippopotame* (50), de 6 frégates de 30 ou de 26 canons, de 3 corvettes de 16 et 14 canons et enfin de 3 cotres, soit au total de 15 bâtiments⁸.

En 1775, Guichen n'a sous son commandement aucun vaisseau mais 4 frégates, *La Terpsichore*, *La Tourterelle*, *Le Zéphir* et *L'Oiseau*, 5 corvettes, *La Perle*, *L'Hirondelle*, *La Sylphide*, *L'Écureuil* et *Le Comte de Menou*, ainsi qu'un lougre, *L'Espiegle*, et 2 cotres, *Le Moucheron* et *Le Lévrier*, soit 12 bâtiments et 1 885 hommes⁹.

368

En revanche, l'année suivante, du Chaffault se voit confier une force plus conséquente de 17 bâtiments, soit 3 705 hommes. Il reçoit 3 vaisseaux, dont un 74 canons, *Le Zodiaque*, et deux 64, *Le Solitaire* et *La Provence*, 7 frégates, *La Renommée*, *La Sensible*, *La Sultane*, *La Pléiade*, *L'Alcmène*, *La Flèche*, *La Terpsichore*, *La Diligente*, 5 corvettes, *La Perle*, *L'Hirondelle*, *L'Écureuil*, *La Flèche* et *La Sylphide* et 2 cotres¹⁰.

La nature d'une telle expérience

Acquérir une expérience de manœuvre en escadre hors du temps de guerre supposait, d'une part, un programme d'évolutions simples qui seraient répétées autant de fois que nécessaire, d'autre part, l'adhésion des officiers qui n'étaient pas nécessairement convaincus que là résidait la clé du succès. On sait par exemple que, dans le cas de la Navy, qui était elle aussi dépourvue d'une forme régulière d'entraînement de ce type, les avis étaient partagés, Rodney ne cachant pas son aversion pour des exercices qu'il jugeait aussi fatigants qu'inutiles¹¹. Il n'était pas le seul à se défier de leur caractère jugé trop livresque et théorique.

Dans le cas des escadres françaises, la question reste posée du choix des commandants : qui les a sélectionnés et sur quels critères ? À la différence des frégates écoles prévues en 1681, ou de la petite croisière de l'École de marine en 1774, de tels exercices ne sont pas destinés en priorité aux jeunes officiers

8 Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 81 et 83. Le major de l'escadre est M. de Kearney que d'Orvilliers avait expressément demandé, lettre de remerciement au ministre du 21 mars 1772.

9 Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 24, 34 et 47.

10 Arch. Nat., Marine B⁴ 126, f^o 6, 274.

11 Sam Willis, *Fighting at Sea in the Eighteenth Century. The Art of Sailing Warfare*, Rochester NY, Boydell & Brewer, 2008, p. 63-64.

qu'on sait être dépourvus d'expérience pratique. Les bénéficiaires sont, cette fois, des hommes qui exercent ou ont exercé des commandements. L'âge des chefs d'escadre et des commandants laisse clairement transparaître les lenteurs de l'avancement¹². En 1772, d'Orvilliers a 62 ans, en 1774, Guichen en a 64 et n'a plus guère navigué depuis 10 ans et, en 1776, du Chaffault a 68 ans¹³. À eux de repérer parmi leurs subordonnés, parfois déjà âgés, qui serait susceptible de recevoir un commandement important.

La décision d'armer une escadre d'évolutions suppose aussi un financement dont le montant nous est connu pour 1772 et 1775 : dans les deux cas, un peu plus de 500 000 livres « sur le pied d'un mois de journalier et de 6 mois de campagne »¹⁴. Notons à ce sujet que l'escadre de 1775, avec moins de bâtiments armés, était évaluée légèrement au-dessus que la première (524 683 lt contre 505 542¹⁵). De telles sommes, équivalentes à la construction d'un vaisseau à cette date, sont relativement modestes par rapport aux budgets conjoints de la Marine et des colonies dans ces années, de l'ordre d'une trentaine de millions à la fin du règne de Louis XV, mais déjà d'une bonne quarantaine de millions en 1776. Encore faut-il noter qu'en 1775, il fut nécessaire de trouver un financement extraordinaire, car les frais de l'escadre venaient en plus de l'état des armements prévus pour cette année-là. Les frais occasionnés par l'escadre de 1776 furent plus importants, mais ce troisième armement occupe une place à part.

Il y a trois raisons à cela. La première est que sur les 17 bâtiments armés, il y a 3 vaisseaux dont un 74 canons. Ensuite, pour la première fois, l'escadre concerne aussi le Levant et pas seulement le Ponant. Signe du succès de la

¹² Voir à ce sujet la contribution dans le même volume du regretté Étienne Taillemite.

¹³ Chacun de ces amiraux mérite d'être redécouvert. Deux des trois ont été évoqués par Étienne Taillemite dans *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008 : « Du Chaffault, le Vendéen indomptable », p. 134-140 et « Guichen, le tacticien discipliné », p. 148-155. Louis-Charles du Chaffault de Besné (1708-1794) n'a plus eu de biographe depuis Paul Chack, *L'Homme d'Ouessant, du Chaffault*, Paris, Redier, 1931. Luc-Urbain du Bouëxic de Guichen (1712-1790) vient de faire l'objet d'une biographie due à François Jahan et Claude-Youenn Roussel, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégand, 2012, p. 130-140 sur l'escadre de 1775. Pour d'Orvilliers, je prépare un volume qui sera publié par la Société des Cincinnati. Une première étude sera disponible lorsqu'auront été mis en ligne les actes de la conférence tenue à Portsmouth les 2 et 3 décembre 2011 du cycle *Naval Leadership in the Age of Sail* : « The admiral d'Orvilliers. A Style of Command in the Age of the American War ».

¹⁴ Pour 1775, Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 22 : projet d'armement établi par le premier commis Blouin « dans l'intention de faire sortir des ports du Ponant dans le courant du mois de may prochain une escadre d'évolution pour exercer les officiers de la Marine et former des équipages ». La dépense, calculée sur le pied d'un mois de journalier et de 6 mois de campagne s'élèvera à 524 683 lt. Il sera nécessaire d'y pourvoir par un fonds extraordinaire, cette dépense n'ayant pas été comprise dans l'état des armements projetés sur les fonds ordinaires de cette année.

¹⁵ Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 62 ; Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 13.

première escadre et de l'intérêt qu'on y portait, les autorités ont élargi ce qui était auparavant, une affaire du Ponant : l'escadre de 1776 concerne aussi les Provençaux. À cette date, il est clair que l'on entend intensifier ce type d'entraînement et en faire bénéficier davantage d'officiers. Signalons enfin que les instructions pour 1776 reflètent un climat international en train de changer. Aux traditionnelles prescriptions sur la manière de se comporter avec les navires battant pavillon des diverses « Couronnes » et à l'ordre répété de ne pas saluer ni demander le salut aux Anglais, s'ajoutent de nouvelles préoccupations : que faire si des navires de Nouvelle-Angleterre viennent chercher protection auprès des bâtiments du roi afin d'échapper à ceux de la Navy ? De fait, le 14 mai, une frégate anglaise vient troubler les évolutions et son commandant est contraint à présenter des excuses. Les conséquences maritimes du conflit américain se font déjà sentir et peuvent compliquer le déroulement des entraînements.

370

COMMENT ?

Il s'agit donc d'effectuer en commun un certain nombre d'évolutions, les unes au large, les autres à proximité des côtes.

Où ?

D'une année à l'autre, la continuité est grande et elle est atlantique¹⁶. À chaque fois, il faut se tenir à l'écart du golfe de Gascogne, donc « doubler les caps », c'est-à-dire les caps Ortegale et Finisterre. La zone d'évolutions est donc dans l'Atlantique au large de la Galice et du Portugal. Elle s'étend très loin vers le sud, puisque en 1775, puis 1776, l'escadre se rend jusque dans les parages du Cap Saint-Vincent, autrement dit à la pointe Sud-Ouest du Portugal. En 1776, elle pousse même jusqu'à Larache sur la côte de Barbarie. À aucun moment, il n'a été question d'aller évoluer dans la Manche ou bien entre la Bretagne et l'Irlande. Éviter toute provocation ? À l'été 1776, il y a des croisières anglaises dans la Manche. Quatre ans plus tôt, c'est peut-être tout simplement pour ne pas donner aux vainqueurs de la veille et futurs adversaires le spectacle d'une escadre aux performances encore incertaines. De toutes manières, la Manche présentait de fortes contraintes géographiques et maritimes qui la rendaient peu propices aux évolutions, même si elle demeurait peu familière à la marine française. On ne pénétrera pas non plus en Méditerranée.

¹⁶ Pour 1775, Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 27.

On entend profiter des bonnes relations avec l'Espagne et le Portugal pour croiser à proximité de leurs côtes. En cas de difficultés, on peut relâcher dans leurs ports, s'y approvisionner en eau et vivres frais, réparer le cas échéant ou y trouver abri en cas de problèmes sanitaires. Les mouillages utilisés sont La Corogne, la baie de Cascais proche de Lisbonne et de l'estuaire du Tage, la rade de Lagos et celle de Cadix. Au retour, il est prévu de s'entraîner dans une zone le long des côtes françaises, la « baie de Quiberon », avec les îles : Belle-Ile, Houat et Hoëdic.

De tels choix appellent quelques commentaires. D'abord, on retrouve des routes maritimes importantes : les caps de Galice doivent être doublés par tous les convois à destination non seulement de l'Europe méridionale mais aussi des Antilles et des Indes orientales, tandis que le cap Saint-Vincent est lié aux accès à la Méditerranée. Inversement, pour qui revient des pays ibériques vers la Bretagne, Belle-Ile est souvent le premier atterrissage. En second lieu, le choix des zones d'évolution est aussi difficilement séparable des expériences douloureuses des deux guerres précédentes. C'est au large du Cap Finistère que par deux fois en 1747, des convois français ont été attaqués avec succès par la Navy. La baie de Lagos a vu s'achever, en août 1759, la poursuite victorieuse de la flotte de Toulon par celle de Gibraltar. Quant aux parages de Belle-Ile, ils ont été le théâtre de l'écrasement de la flotte de Brest en novembre 1759 lors de la bataille des Cardinaux. De tels souvenirs sont cuisants. Et ce n'est peut-être pas l'effet du hasard si en 1772, en 1775 puis en 1776 on ne regagne pas Brest sans avoir parcouru en tous sens la zone de la tragique défaite de 1759.

Quand ?

La question du calendrier devient plus délicate à mesure qu'elle ne concerne plus seulement Brest et Rochefort, mais aussi Toulon. Dès 1775, se pose le problème du lieu et de la date du rendez-vous des différents éléments de l'escadre. Les prévisions financières sont calculées sur la base d'une campagne de 6 mois, ce qui est évidemment plus que l'on en passera pour de bon à la mer. En 1772 puis 1775, le rendez-vous est fixé à Brest où doivent se rendre préalablement les unités armées à Rochefort.

En 1772, l'escadre réunie dans la rade de Brest le 16 mai, met à la voile le 28. Elle est de retour le soir du 6 septembre, après un peu plus de 3 mois d'absence. En 1775, l'appareillage de Brest a lieu le 1^{er} juin. Mais, pour les unités armées à Rochefort, le départ remonte en fait au 17 mai. Leur retour à Brest, le 1^{er} septembre, ne marque pas pour elles la fin du voyage. L'escadre en tant que telle a opéré exactement 3 mois. Enfin, en 1776, la chronologie est plus complexe puisqu'il faut opérer la conjonction de bâtiments venus de

Brest, de Rochefort et de Toulon. *La Perle* démarre de Brest le 1^{er} avril. Pour *la Sylphide* armée à Rochefort, le départ a lieu du port charentais le 17 avril, la jonction avec les bâtiments brestois, le 1^{er} mai, au large du Cap Saint-Vincent où la division toulonnaise n'arrive que le 14 mai. Les évolutions à plein effectif se déroulent jusqu'au 7 août. Brestois et Rochefortais manœuvrent ensemble jusqu'à leur commune entrée dans la rade de Brest, le 25 septembre. *La Sylphide*, quant à elle, ne rejoint Rochefort que le 16 novembre. Elle en a été absente 6 mois. L'escadre de 1776 a été la plus longue de toutes. Jamais depuis le temps de Louis XIV, une force navale française n'avait été en mer aussi longtemps en temps de paix dans les eaux européennes.

Néanmoins, pendant la durée de ces croisières d'évolution, il y eut des relâches plus ou moins longues. La situation n'est pas la même pour tous les bâtiments engagés. Plus ils sont petits, moins ils sont à même d'emporter d'eau et de vivres : tel est le cas des cotres, qui doivent se ravitailler sur les plus grosses unités, profitent de leurs allées et venues avec la terre pour renouveler leurs provisions, ce qui est compatible avec leurs missions. En cas de gros temps, il est prudent de les envoyer relâcher dans le port ami le plus proche. Il y a ensuite le cas des bâtiments contraints de gagner un port à cause des avaries survenues pendant le voyage. S'ajoute, en 1776, le cas d'un des vaisseaux, *Le Solitaire*, dont l'équipage est frappé par une maladie, ce qui l'oblige à demeurer longtemps en rade de Lagos. Enfin, des relâches prévues pour la totalité de l'escadre. Elles sont en principe brèves : une semaine à Cascais en 1772, deux à La Corogne en 1775, autant en baie de Lagos l'année suivante. Lorsque s'annonce la prochaine fin des vivres embarqués, il faut rentrer à Brest.

Les évolutions

En 1772, d'Orvilliers est bien conscient des évidentes limites des gens qu'il est précisément là pour exercer. Les évolutions les plus fréquentes qu'il commande sont les suivantes : marcher sur 3 colonnes ; que les chefs de division passent de la tête au centre de leur colonne respective ; faire passer l'arrière-garde sous le vent à un poste au vent, tandis que l'avant-garde passera au vent ; virer de bord, soit par la contremarche, soit tous ensemble ; courir en échiquier ; chasser¹⁷.

En 1775, Guichen avec un tiers de bâtiments en moins et de plus petit tonnage, est plus exigeant¹⁸. Pour des questions sans doute de nombre, il fait se former

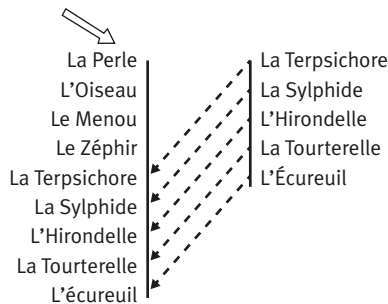
¹⁷ Ses codes de signaux ont été conservés. Je remercie vivement M. Henri de Villette de m'avoir donné la possibilité de les consulter dans ses archives familiales.

¹⁸ Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 218 à 248 : Journal de l'escadre d'évolutions, signé Guichen, 7 septembre 1775. Comprend les croquis des manœuvres.

sur 2 colonnes plus souvent que sur 3. Les figures successives qui illustrent le journal de *La Terpsichore* (faisant fonction de navire amiral) traduisent la plus grande technicité des évolutions commandées.

- se mettre en ordre de bataille sur la colonne du centre ;
- se rétablir sur 3 colonnes, l'avant-garde virant de bord pour former la division du vent ;
- l'arrière-garde et le matelot de l'avant du général forment la division dessus le vent ;
- à partir de 2 colonnes, former l'ordre de bataille sur la colonne au vent, l'arrière-garde (la colonne sous le vent) devenant l'avant-garde, ainsi ce qui fut réalisé le 6 juin 1775¹⁹ :

L'escadre étant sur deux colonnes,
former la ligne de bataille sur la colonne au vent



- former l'ordre de bataille sur la colonne de dessous le vent, l'arrière-garde formant l'avant-garde ;
- former la ligne de front vent arrière ;
- rétablir l'escadre sur 3 colonnes, au plus près du vent, les amures à tribord ;
- passer de l'ordre de bataille à 2 colonnes, celle du général au vent, l'autre arrivant pour former celle sous le vent ;
- former l'ordre de bataille, la colonne sous le vent virant ensemble pour venir se reformer dans les eaux de celle du général ;
- virer de bord vent devant par la contremarche, et, dans l'exécution de ce mouvement, former 2 colonnes, celle du général étant au vent.

Pour 1776, avec un effectif nettement plus important, les évolutions ont été plus simples, davantage proches de celles de 1772, ainsi, par exemple, se mettre sur 3 colonnes ou se mettre en ordre de bataille sur la colonne du centre.

19 Arch. nat., Marine B⁴ 124, Journal de Guichen, n^o 223.

Ce sont là les évolutions telles qu'elles ont été ordonnées par le chef d'escadre, ce qui veut dire que le signal en a été donné depuis son bâtiment. La question se pose de leur réalisation effective.

QUELS RÉSULTATS ?

Les évolutions ont-elles été effectuées avec succès ?

374

Il est tentant de rapporter les évolutions à leurs modèles théoriques en les comparant avec celles que détaillent les traités que connaissaient les officiers des escadres successives : l'*Art des armées navales* du P. Hoste (1697), le *Traité de tactique navale* de Bigot de Morogues (1763) ou encore le *Manœuvrier* de Bourdé de la Villehuet (1767). Le journal de bord de Guichen, en 1775, se rapproche justement de ce modèle avec les nombreuses figures expliquant les manœuvres effectuées. Pourtant sommes-nous pour autant certains que tout ce qui a été ordonné a bien été exécuté comme prévu, sans retard ni défaillance ? La complexité des évolutions suppose que les vents et la mer se soient montrés d'une parfaite complaisance envers les ordres du chef d'escadre... et les commandants d'une totale efficacité. On peut quand même nourrir des doutes à ce sujet. Et s'en tenir aux seuls comptes rendus officiels risque d'être aussi trompeur que de penser comprendre une bataille en prenant pour principale lecture les *Fighting Instructions* ou d'autres sources normatives comparables nous renvoyant une image par trop volontariste et régulière.

Nous avons ici la chance de pouvoir mesurer l'écart entre ce qui est ordonné par les signaux et ce qui se passe réellement, grâce à deux journaux de bord conservés à Moulins, aux Archives départementales de l'Allier, dans les quelques papiers laissés par l'amiral d'Orvilliers²⁰. Il s'agit des journaux, peut-être tenus par son neveu Hugon de Givry, en 1772 à bord du vaisseau *L'Alexandre* et, en 1776, de la frégate *La Perle*.

En 1772 comme en 1776, les problèmes commencent dès la sortie du goulet de Brest : en 1772, les frégates *La Terpsichore* et *L'Isis* s'abordent au moment de doubler la Parquette, tandis qu'en 1776, le cotre *Le Moucheron* se met au sec sur le rocher du Coq lors un premier appareillage, puis lors d'un second, c'est la frégate *La Renommée* qui manque à virer et va à la côte se crever. Les abordages sont courants : en 1772, le comte de Grasse en totalise plusieurs à son actif (au moins 6, rien qu'avec *L'Isis*). Ils peuvent résulter, soit d'une maîtrise insuffisante des évolutions, soit d'une témérité excessive. Il ne faut pas négliger non plus les tensions entre commandants : elles transparaissent clairement, en 1772, entre le comte de Breugnon, chef d'escadre, et M. de Plas, commandant

²⁰ ADA, 23 J, fonds d'Esclaibes.

L'Oiseau. Elles pèsent sur les manœuvres et la bonne exécution des ordres donnés et d'Orvilliers doit arbitrer.

Une partie des évolutions sont manquées faute de compréhension des signaux : certains commandants ne les voient pas, d'autres les voient mais ne les comprennent pas. Il faut ensuite faire la part du vent qui, tombant brutalement, peut rendre une manœuvre inexécutable, celle aussi des vagues, une grosse lame inattendue faisant manquer à virer. La brume disperse l'escadre tout autant que le calme. Le manque d'entraînement se fait aussi sentir : des mouvements sont exécutés avec lenteur et peu de précision, la ligne de bataille peut se déployer sur une longueur excessive, ce qui signifie des intervalles trop importants entre les bâtiments. Les virements de bord sont parfois manqués. Dans le cas de 1776, il faut encore mentionner la maladie qui rend un des vaisseaux, *Le Solitaire*, longtemps insusceptible de participer aux évolutions.

Une progressive amélioration

Pourtant, les exercices portent leurs fruits. C'est très net en 1772. De la sortie du goulet de Brest, le 28 mai, jusqu'à la mi-juin, d'Orvilliers, constatant la manière insatisfaisante dont les évolutions sont exécutées, les fait répéter régulièrement. Il s'en tient à un nombre réduit de manœuvres assez simples qu'il faut impérativement être capable de réussir. À partir de la fin juin, il « était plus satisfait de la précision des évolutions ». L'apostille qu'il rédige à propos d'un de ses commandants, le vicomte de Rochecouart illustre ces progrès : « Cette campagne lui était nécessaire, dans les six premières semaines de la campagne, il n'a montré aucunes connaissances de l'ensemble des vaisseaux et des mouvements d'une escadre, mais depuis ce temps, il a exactement tenu son poste et bien manœuvré, les bonnes qualités de sa frégate ne lui ont d'ailleurs laissé aucunes excuses ». Seule une meilleure exécution des ordres pouvait permettre ce qui fut réalisé fin août autour de Belle-Île : « [...] M. d'Orvilliers a fait exécuter à l'escadre toutes les évolutions praticables sur une côte, sonder, appareiller, mouiller sur une ligne ou sur plusieurs colonnes, prolonger la côte, visiter les mouillages et tenter des passages regardés jusqu'à présent comme impraticables à de gros bâtiments ». C'est ainsi que sur le conseil de M. de Kearny, major de l'escadre, il fait passer celle-ci en ligne par le passage de Beniguet.

On peut se demander si les ambitieuses évolutions que Guichen assure avoir réussies en 1775 n'ont pas été rendues envisageables par l'expérience acquise l'année précédente. Les exercices sont contemporains des efforts du chevalier du Pavillon pour répandre son système de signaux²¹. Il fut de l'escadre de 1772

21 La récente étude de Thomas du Cheyron du Pavillon, *Un maître de la tactique navale au XVIII^e siècle. Le chevalier du Pavillon (1730-1782)*, Paris, Guénégaud, 2010, a permis d'établir

comme officier embarqué²². En 1775, il commande la corvette *La Sylphide*. L'année suivante, alors qu'il est major de l'escadre, celle-ci semble avoir fait bien moins d'erreurs dans la perception et la compréhension des signaux. C'est du moins ce qui ressort de la lecture du journal de bord de *La Perle*.

Rappelons que le but premier des escadres d'évolution était précisément d'exercer des officiers et des équipages qui ne l'étaient que de manière imparfaite. Mais le fait même que l'expérience fut renouvelée à deux reprises (auxquelles on pourrait ajouter l'escadre dite d'observation de 1777) suffit à montrer que la formule avait été tenue pour un succès. Elle n'avait pas seulement servi d'entraînement, elle avait aussi permis d'évaluer officiers et bâtiments.

Juger les hommes et le matériel

376

Nous ne disposons d'appréciations à l'échelle de l'escadre tout entière que pour 1772. Mais elles sont d'un grand intérêt. Le comte d'Orvilliers a rédigé une série d'apostilles sur ses différents commandants et sur une partie des officiers embarqués²³. Pour lui, l'escadre d'évolutions devait aussi servir à dégager une élite d'officiers, une « première classe » qu'il voyait destinée aux plus grands commandements. Ses jugements distinguent plusieurs types d'officiers, quel que soit le rang de ceux-ci.

Passons rapidement sur ceux qui n'ont pas fait preuve de qualités particulières, tel M. de Breugnon : « L'exactitude à tenir son poste et les fines manœuvres n'ont distingué ni son vaisseau, ni sa division ». Il y a ensuite ceux qui achèvent avec distinction leur carrière et ne parviendront pas à des commandements importants. Inversement d'autres commencent la leur de manière prometteuse, tel le propre neveu de l'amiral, Hugon de Givry : « Sujet qui réunit la volonté aux talents, qui annonce et doit former un grand officier ».

Ensuite, d'Orvilliers remarque ceux qui, déjà engagés dans le service, sont à pousser, comme le lieutenant de vaisseau Moré de Pongibaud : « officier qui réunit les connaissances à une tête froide, de cette première et excellente classe, propre aux plus grands emplois du service auquel il serait bien important de le conserver » ou le chevalier du Pavillon : « officier autant distingué par ses connaissances dans la théorie que par son zèle et son amour pour le service, très propre à tous les détails, il est de ce nombre choisi qu'il faut essayer par des

que l'escadre de 1772 n'avait pas été la première expérimentation à la mer de la signalisation numéraire et sans places fixes du chevalier du Pavillon, car les signaux relevaient de la méthode par chapitres de M. de Narbonne, p. 169-170. En 1775, il y eut les signaux de M. de Bausset et ceux du chevalier, p. 343-357. Il fallut attendre l'escadre de 1776, sous du Chaffault, pour que soit adopté le système du chevalier, p. 360-377.

22 D'Orvilliers l'avait demandé au ministre comme lieutenant en pied du vaisseau l'*Alexandre*, Arch. nat., B⁴ 118, 21 mars 1772.

23 Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 96-97, 9 septembre 1772.

commandements et quand ils y réussissent ne les point laisser vieillir dans les emplois subalternes ».

Encore plus intéressants sont ceux qui ont fait leurs preuves et se sont montrés dignes des premiers postes. Trois se sont spécialement signalés, chacun avec leur personnalité propre. Il y a d'abord du Chaffault, qui avait très mal pris d'être subordonné à d'Orvilliers, de deux ans son cadet mais mieux en cour. Ce dernier nota sobrement : « Est bien au-dessus de mon suffrage, je désire avoir mérité le sien ». D'Orvilliers fut moins laconique mais tout aussi élogieux pour de Grasse, « [...] le capitaine de l'escadre qui a le mieux manœuvré, et quoique sa frégate soit très inférieure en qualité, il a néanmoins donné à ses manœuvres toute la précision et le brillant possibles, ses abordages fréquents dans cette campagne semblant demander quelque chose de plus parfait et son coup d'œil, mais ils prouvent sa hardiesse à approcher les vaisseaux, et lors que le Roy me confiera des escadres, je choisirai toujours des capitaines qui préfèrent les risques d'un abordage à l'abandon de leurs postes et à la certitude de manquer un mouvement ; quoi qu'il en soit de cette façon de penser qui, sûrement, ne serait pas général, il n'en résulte pas moins que M. le comte de Grasse est un capitaine de la première distinction fait pour être officier général et bien conduire les escadres et armées du Roy ». Le troisième est La Motte-Picquet, « [...] le seul qui puisse disputer à M. de Grasse la plus grande attention à tenir son poste et à manœuvrer avec précision, il a tiré tout le parti possible de son très mauvais bâtiment ; des généraux seraient sans excuses de ne pas entreprendre les plus grandes choses avec des capitaines d'un pareil mérite ».

De telles apostilles ne nous sont parvenues que pour 1772, pas pour les deux escadres suivantes qui obligèrent Guichen puis du Chaffault à tenir compte d'un personnage quelque peu encombrant, le duc de Chartres, futur Philippe-Égalité qui reçut même en 1776 le commandement d'une des divisions, en ayant La Motte-Picquet comme capitaine de pavillon. Contrairement à d'Orvilliers, Guichen s'est refusé à livrer des appréciations détaillées sur chacun de ses officiers, considérant que « ce n'est que dans la guerre que l'on peut juger sainement des qualités qui font vraiment l'officier ».

Les escadres furent enfin un banc d'essai pour le matériel. Les apostilles de d'Orvilliers permettent de dresser la liste des bâtiments médiocres, voire très mauvais comme de repérer ceux qui avaient de bonnes, voire d'excellentes qualités nautiques. Une frégate comme *La Terpsichore* fut ainsi retenue pour les deux escadres suivantes.

Quel bilan peut-on dresser en conclusion de cette triple expérience d'escadre d'évolutions ? Globalement positif, il s'avère aussi nuancé. Il a fallu faire au mieux avec peu. Mais l'entraînement était indispensable, même si les évolutions

n'étaient pas des opérations de guerre et qu'elles ne comprenaient pas d'exercices de tir. Ces escadres successives ont apporté une incontestable amélioration des capacités de manœuvre acquise grâce à la durée inaccoutumée passée à la mer en temps de paix. La guerre d'Indépendance a montré les progrès réalisés dans ce domaine par les marins français²⁴.

Mais on ne saurait passer sous silence d'autres problèmes rencontrés de manière occasionnelle lors de ces escadres mais qui se reposèrent par la suite avec davantage de conséquences : l'attribution d'un commandement à un prince du sang sans grande expérience navale, fût-il flanqué d'un capitaine compétent, les heurts entre officiers et les limites de la subordination ou encore les défaillances sanitaires capables de faire perdre toute valeur opérationnelle à un bâtiment de guerre...

378

S'il reste difficile de dire si ces escadres eurent de véritables conséquences technologiques, on ne peut que souligner la présence d'une série d'officiers de grande valeur, les uns confirmant des qualités déjà évidentes, d'autres se révélant. Les fruits n'ont pas toujours tenu la promesse des fleurs, parfois faute d'occasions ou de commandements valorisants. Il est quand même frappant de lire déjà plusieurs des noms les plus fameux de la guerre d'Indépendance. Hormis d'Estaing, la plupart sont là. Mais, en dépit des apostilles du comte d'Orvilliers en 1772, les talents confortés ou découverts restèrent soumis aux règles pesantes d'un système gérontocratique qui faisait accéder bien tard, parfois, trop tard, aux plus hauts commandements.

24 Les escadres d'évolution se poursuivent après la guerre, voir, là encore, Arch. nat., Marine 4 J 144 L. En 1785, la campagne est menée par M. d'Albert de Rioms à partir de Rochefort (Brest, Algésiras, Gibraltar, à l'est de Porto Santo, à l'ouest des îles de Bayonne, rade de Vigo, Belle-Isle, île d'Aix). Le journal de campagne de la corvette *Le Rossignol*, commandée par M. de Grimouard, montre les progrès réalisés : indication de l'heure du quart, du vent, de la route du vaisseau, chemin en nœuds, dérive, variations du compas, latitude observée, longitude observée, variations observées, relèvement du commandant, relèvement du 1^{er} chef de division, relèvement du 2^e chef de division, nom de l'officier de quart, voilures, manœuvres, signaux du commandant, voilures, manœuvres et signaux du vaisseau particulier, événements et observations (certaines sur la manière dont les évolutions ont été exécutées). Sous la même cote, on trouve les journaux de *La Badine*, corvette (n° 13), d'un vaisseau inconnu (première page perdue – n° 14) et du vaisseau *Le Séduisant* (n° 15). Il y avait 12 bâtiments, réduits à 11 après le départ de *La Levrette*. Ils étaient formés en 3 divisions pour les évolutions : *La Poulette*, *Le Séduisant*, *La Sémillante* ; *Le Crescent*, *La Railleuse*, *La Sardine*, *Le Pandour* ; *La Badine*, *La Cléopâtre*, *Le Rossignol*, *Le Clairvoyant*. En 1787, sur l'escadre d'évolutions de M. de Guichen (n° 16), en plus de son propre journal, on dispose de celui de la frégate *L'Aigrette* (n° 17), pour une campagne de Brest aux côtes d'Espagne et de Portugal. Il fut prévu un journal aux rubriques imprimées à remplir, moins nombreuses que deux ans auparavant : table de loch (heures, vents, routes, nœuds, dérive), voilure du vaisseau, vues et relèvements de terre (heures, minutes, voiles aperçues), événements historiques et remarques. indication du point à midi (latitude observée ou d'arrivée, rumb corrigé, chemin corrigé, longitude d'arrivée).

ANNEXE 1 : L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1772

Type de bâtiment	Nom	Nbre de canons	Port d'armement	Nom du commandant
Vaisseau	<i>L'Alexandre</i>	64	Brest	du Bosc
Vaisseau	<i>Le Fier</i>	50	Brest	Laccary
Vaisseau	<i>L'Hippopotame</i>	50	Brest	Boulainvilliers
Frégate	<i>La Terpsichore</i>	30	Rochefort	La Touche-Tréville
Frégate	<i>La Dédaigneuse</i>	26	Brest	Des Nos
Frégate	<i>La Tourterelle</i>	26	Brest	Rochechouart
Frégate	<i>L'Aurore</i>	26	Brest	La Tullaye
Frégate	<i>L'Oiseau</i>	26	Rochefort	Plas
Frégate	<i>L'Aigrette</i>	26	Rochefort	La Galernerie
Corvette	<i>L'Iris</i>	16	Rochefort	Grasse
Corvette	<i>Le Cerf volant</i>	16	Rochefort	La Motte-Picquet
Corvette	<i>Le Serin</i>	14	Rochefort	Nieul
Cotre	<i>Le Moucheron</i>		Saint-Malo	
Cotre	<i>Le Lévrier</i>		Bordeaux	
Cotre	<i>La Puce</i>		Dunkerque	

ANNEXE 2 : L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1775

Type de bâtiment	Nom	Nbre de canons	Port d'armement	Nom du commandant
Frégate	<i>La Terpsichore</i>	30	Rochefort	Guichen
Frégate	<i>La Tourterelle</i>	26	Brest	Rochechouart
Frégate	<i>Le Zéphir</i>	26	Brest	Dampierre
Frégate	<i>L'Oiseau</i>	26	Brest	Bausset
Corvette	<i>La Perle</i>	16	Brest	La Motte Vauvert
Corvette	<i>L'Hirondelle</i>	16	Le Havre	Briqueville
Corvette	<i>La Sylphide</i>	12	Rochefort	du Pavillon
Corvette	<i>L'Écureuil</i>	12	Le Havre	Ligondès
Corvette	<i>Le Comte de Menou</i>	10		Bombelles
Lougre	<i>L'Espiègle</i>			Bavre
Cotre	<i>Le Lévrier</i>			Montbas
Cotre	<i>Le Moucheron</i>			

ANNEXE 3 : L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1776

Type de bâtiment	Nom	Nbre de canons	Port d'armement	Nom du commandant
Vaisseau	<i>Le Zodiaque</i>	74	Brest	d'Hector
Vaisseau	<i>Le Solitaire</i>	64	Brest	La Motte-Picquet
Vaisseau	<i>La Provence</i>	64	Toulon	Barras de St Laurent
Frégate	<i>La Renommée</i>	30	Brest	Monteil
Frégate	<i>La Terpsichore</i>	30	Rochefort	Nieul
Frégate	<i>La Sensible</i>	26	Brest	La Porte-Vezins
Frégate	<i>La Sultane</i>	26	Toulon	d'Albert St Hippolyte
Frégate	<i>La Pliade</i>	26	Toulon	Tressemanes
Frégate	<i>L'Alcmène</i>	26	Toulon	Suffren
Frégate	<i>La Diligente</i>	26	Rochefort	d'Amblimont
Corvette	<i>La Perle</i>	16	Brest	Sillans
Corvette	<i>L'Hirondelle</i>	16	Brest	Kergariou-Roscoët
Corvette	<i>La Flèche</i>	18	Toulon	Dufort
Corvette	<i>L'Écureuil</i>	12	Brest	Sainneville
Corvette	<i>La Sylphide</i>	12	Rochefort	Bidé de Maurville
Cotre	<i>Le Moucheron</i>			Chavagnac
Cotre	<i>Le Furet</i>			Carrey d'Asnières

LES OFFICIERS GÉNÉRAUX DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Étienne Taillemite †

La guerre d'Indépendance américaine fut une des plus brillantes périodes de l'histoire maritime française, celle où la Marine apporta une contribution décisive à la victoire finale. Il n'est peut-être pas inutile de considérer comment étaient choisis les officiers généraux à la veille de la guerre et pendant celle-ci, choix évidemment décisifs pour le succès des opérations.

Colbert avait établi la doctrine selon laquelle les services devaient compter pour l'avancement plus que l'ancienneté ou la faveur, ce qui d'ailleurs ne fut pas toujours le cas. Il est néanmoins certain qu'au temps de Louis XIV, on ne promouvait aux hauts grades que des hommes aptes à servir à la mer. Il n'en sera plus de même après 1715. On prit alors l'habitude de ne plus faire de promotions régulières et d'attendre qu'une guerre survint pour y procéder, ce qui engendra une gérontocratie encombrant le sommet de la hiérarchie de gens âgés et inaptes à commander à la mer. Le roi et les ministres connaissant en général peu le monde des officiers de vaisseau, les choix étaient proposés par les premiers commis, souvent peu en mesure d'apprécier les vrais talents. On nourrissait à Versailles d'étranges conceptions sur le commandement, exposées dans un Mémoire au roi du 22 mai 1775 : « depuis 1771, il n'a été fait ni lieutenants généraux, ni chefs d'escadre. On a pensé que rien ne pressait pour la distribution de ces grades en temps de paix et sans doute il serait essentiel de la réserver pour les cas de services extraordinaires et surtout pour le temps de guerre afin d'exciter alors l'émulation des capitaines de vaisseau. Cependant, il vaque neuf places de chefs d'escadre et toute la Marine sollicite pour que Sa Majesté veuille bien y nommer »¹. Le roi se borna à écrire au bas de ce texte : « attendre ». Il semble qu'à cette époque, il ne venait à l'esprit de personne que l'art du commandement des flottes nécessitait exercices et entraînement à prévoir dès le temps de paix. Certes, on avait constitué des escadres d'évolutions, mais était-ce suffisant ? Les avancements d'officiers généraux ressemblaient trop souvent à

¹ Arch. nat., Marine C¹ 3, f^o 226.

une récompense de fin de carrière, justifiée par de bons services, mais venaient trop tard pour permettre aux intéressés de déployer leurs capacités.

LA HIÉRARCHIE NAVALE EN 1778

Quelle était la situation en 1778 lorsque la guerre est déclarée ? Selon l'*État de la Marine*, on trouve trois vice-amiraux : le comte d'Aché, promu en 1770, d'Estaing et le prince de Beauffremont en 1777. D'Aché a 76 ans et n'a plus navigué depuis son retour de l'Inde en 1761. D'Estaing, à 49 ans, a bénéficié d'un avancement extraordinairement rapide. Parachuté dans la marine après un début de carrière dans l'armée, lieutenant-général à 34 ans alors que ses états de service ne justifiaient pas une telle promotion, il accumule contre lui de solides inimitiés qui ne lui faciliteront pas la tâche lorsqu'on lui confiera des commandements importants. Quant au troisième vice-amiral, le prince de Beauffremont-Listenois, 64 ans, il avait fait sa dernière campagne, en 1766 au Levant, après une carrière sans grand éclat et devait sa promotion à son nom plus qu'à ses services.

382

Les lieutenants généraux étaient au nombre de onze. Le plus ancien, Charles de Morell d'Aubigny, avait été promu en 1764 et n'avait plus navigué depuis 1761, date de sa nomination au commandement de la Marine à Rochefort. Il avait 79 ans et fut néanmoins promu vice-amiral en février 1780 et mourut à Rochefort, le 25 mars 1781. Aymar-Joseph, comte de Roquefeuil, avait 64 ans et s'était surtout distingué par ses activités scientifiques et par sa participation à la création de l'Académie de Marine. Sa dernière campagne à la mer remontait à 1759. Promu lui aussi vice-amiral en avril 1781, il mourut le 1^e juillet 1782. Trois lieutenants généraux avaient été nommés en 1769. Le marquis de Saint Aignan, ancien officier des galères, ne naviguait plus depuis 1759 et commandait la Marine à Toulon. Promu vice-amiral en novembre 1781, il quitta aussitôt le service actif. Henri-François de Cousage de La Rochefoucauld était lui aussi à terre depuis 1759 et le prince Louis de Rohan-Montbazan depuis 1762. Ils furent néanmoins promus vice-amiraux en juillet 1782 et mars 1784.

Dans les années qui précédèrent immédiatement la guerre, le roi nomma six lieutenants-généraux. En 1771, ce fut Bigot de Morogues, le fondateur de l'Académie de Marine. En 1778, il avait 72 ans et ne naviguait plus depuis 1759. Bidé de Maurville, promu en 1775, avait alors 75 ans et de très beaux états de service, mais son âge ne permettait plus de lui confier des grands commandements. La dernière promotion antérieure au conflit datait de 1777 et comportait quatre noms : le duc de Chartres, futur Philippe-Égalité, Pierre-Antoine de Raymondis d'Éoux, entré en service en 1722, à terre depuis 1763. Il sera néanmoins promu vice-amiral, le dernier avant la Révolution,

en décembre 1788. Louis Guillouet d'Orvilliers et Louis-Charles Duchaffault s'étaient l'un et l'autre brillamment distingués mais ils avaient 68 et 70 ans. Ainsi donc, en 1778, sur onze lieutenants généraux, huit sont hors d'état de commander en raison de leur âge et l'un, Chartres, est un marin de figuration. On ne pouvait donc compter que sur les deux derniers : d'Orvilliers et Duchaffault qui feront face avec beaucoup d'énergie à des situations difficiles.

La situation des chefs d'escadre n'était guère plus favorable. Il en figure vingt-deux sur l'Etat de la Marine et parmi ceux-ci dix n'ont jamais exercé de commandement d'officier général ou ont cessé de servir à la mer depuis longtemps. C'était le cas de Mercier, Levassor de Latouche, Fouquet, La Jonquière, Voutron et La Prévalaye qui n'ont plus embarqué depuis la fin de la guerre de Sept Ans, de Dudresnay-Desroches depuis 1767, de Fabry depuis 1768, de René de Roquefeuil depuis 1769, de Desnos-Champmeslin, Latouche-Tréville et Forbin depuis 1772. Aucun d'entre eux ne recevra de commandement pendant la guerre. D'Abon et Faucher, promus en 1771 et 1776, ne serviront qu'à terre. Restent donc, que l'on peut considérer comme actifs, de la promotion de 1767 : Breugnon, Deshays de Cry, Rochechouart et Ternay. Mais presque tous ces officiers sont âgés. Sade a 68 ans, Guichen 66, Broves 63, Breugnon et Laccary 61. Les plus jeunes sont Ternay et Rochechouart : 55 et 54 ans. Parmi eux, seul Guichen et Ternay exerceront des commandements importants. Guichen s'était fait une solide réputation. Au moment de sa promotion, une note du Bureau des officiers précisait : « c'est celui des capitaines de vaisseau qui a le plus servi et l'un de ceux qui se sont le plus distingués [...] C'est un homme sûr et vertueux. C'est dommage qu'on ne lui ait pas fait commander des divisions de bonne heure »². Il n'en était pas de même du vicomte de Rochechouart dont une autre note du même Bureau affirmait : « il a beaucoup servi et commandé mais sa naissance beaucoup plus que ses talents le porte à l'avancement »³. Quant à Sade, le marquis de Bouillé, qui l'a vu aux Antilles, en 1780, dans l'escadre commandée par Guichen, le dépeint comme « un vieillard de 70 ans, imbécile et ignorant mais brave »⁴.

On peut donc dire que la marine royale aborda la guerre d'Amérique avec des états-majors âgés, pour la plupart incapables de servir à la mer et, à peu d'exceptions près, manquant d'expérience du maniement des escadres. Cette situation, qui aurait pu entraîner des désastres, était due à une politique d'avancement déplorable durant depuis soixante ans. Nous allons voir

2 Arch. nat., Marine C¹ 4, f^o 246.

3 *Ibid.*, f^o 248.

4 Arch. nat., Outre-Mer C^{8A} 82, f^o 378.

maintenant dans quelle mesure l'épreuve des opérations amena le roi et ses ministres à modifier ces pratiques.

NOMINATIONS DE TEMPS DE GUERRE

On remarquera tout de suite qu'il n'en fut rien pour les vice-amiraux, ce grade continuant à récompenser des officiers ayant depuis longtemps passé l'âge du service actif. La seule exception fut Suffren, promu en avril 1784 en récompense de la campagne de l'Inde. Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, le grade de vice-amiral fut donc presque toujours considéré comme une sorte de titre honorifique, ce qui dénaturait totalement l'esprit dans lequel Louis XIV et Colbert l'avaient créé.

384

Qu'en fut-il pour les lieutenants-généraux dont il importait de renforcer les effectifs par des officiers aptes au commandement ? La promotion du 1^{er} mars 1779 comprend quatre noms : Breugnon, Louis-Charles Levassor de Latouche, Brovez et Guichen. C'était un début de retournement de tendance puisque trois sur quatre des promus commandaient des divisions à la mer : Breugnon et Brovez dans l'escadre de d'Estaing en Amérique et Guichen dans celle d'Orvilliers à Brest. Lavassor de Latouche, 69 ans, commandait la Marine à Rochefort. Mais on ne persista pas dans cette voie puisque, le 1^{er} juillet 1780, étaient avancés trois inactifs : d'Abon, Fouquet et Clément de la Jonquière. Sartine n'a donc pas osé proposer au roi de rompre avec les anciennes habitudes mais il a quand même fait un pas, timide, dans la bonne direction. Il le fit plus encore pour les chefs d'escadre. En juin 1778, furent promus Boisseau de La Galernerie, Barras de Saint Laurent, de Grasse, d'Arbaud de Jouques, gouverneur de Guadeloupe depuis 1775. Les quatre autres étaient à la mer aux Antilles. Une nouvelle promotion, en mai 1779, ne comprit que des officiers actifs venant de participer aux opérations en Europe ou aux Antilles. Furent ainsi récompensés : Hector, Beausset, Monteil, Louis-Philippe de Vaudreuil et Bougainville.

Sartine a donc eu, entre autres mérites, celui d'amorcer de manière assez sensible le rajeunissement et la rénovation d'un haut commandement qui en avait le plus grand besoin. On pouvait compter sur le maréchal de Castries, nouveau secrétaire d'État de la Marine en octobre 1780, pour accélérer le mouvement en faveur des plus méritants. Au printemps de 1781, une promotion de lieutenants généraux concernait Charles-Augustin Levassor de Latouche-Tréville, de Grasse et, concession aux plus anciens, Laccary. De Grasse montait rapidement puisqu'il n'était resté chef d'escadre que deux ans et demi. Lorsqu'il s'était agi, en février 1781, de choisir l'officier général qui commanderait l'escadre en partance pour les Antilles, une note des bureaux affirmait : « parmi

les chefs d'escadre, on ne voit que le Comte de Grasse qui réunisse la vigueur et les talents nécessaires pour un pareil commandement »⁵. C'était également l'avis de d'Orvilliers qui l'avait noté en 1772 en escadre d'évolutions : « capitaine de la première distinction, fait pour être officier général et bien conduire les escadres et armées du roi »⁶.

Si de Grasse possédait de brillantes qualités de marin, s'il sut faire preuve lors de ses séjours aux Antilles, d'un excellent esprit de coopération interarmées comme le prouve sa correspondance avec le marquis de Bouillé, ce qui était fort rare à l'époque, il trainait un lourd handicap : celui de ne pas être aimé de ses subordonnés et c'est le moins que l'on puisse dire tant les témoignages en sont nombreux et concordants. Pour des raisons mal éclaircies, de Grasse ne savait pas inspirer confiance à ses officiers et ne créa pas dans l'escadre un climat de coopération et de discipline. Une lettre particulière écrite à bord et publiée le 21 septembre 1781 par la *Correspondance secrète* ne craint pas d'évoquer « la haine presque générale sur nos bords contre notre commandant [...] jamais le chef n'a été obéi »⁷.

Si de Grasse n'était guère apprécié de ses commandants, il ne l'était pas davantage des jeunes officiers si l'on en croit le témoignage de l'enseigne de la Monneraye qui écrit, en mars 1782, à la suite d'un conflit entre son ami Fleuriot de Langle et le commandant en chef : « ce sot personnage du Comte de Grasse qui n'était plus, lui, qu'une apoplexie ambulante »⁸. Le 15 mars 1782, quelques jours avant la bataille des Saintes, Bouillé écrivait à Castries : « notre armée navale est mal organisée et, quoiqu'il y ait plusieurs excellents capitaines, il y règne en général un mauvais esprit et beaucoup de mauvaise volonté. Je vous dis la vérité et je vous la dis avec douleur, mais le roi a une mauvaise escadre »⁹. Ceci explique sans doute le comportement de certains commandants le 12 avril suivant.

En janvier 1782, Castries soumit au roi une nouvelle fournée de lieutenants généraux qui comprenait Deshayes de Cry, Fabry, Rochechouart, Barras de Saint-Laurent, d'Arbaud de Jouques et Lamotte-Picquet. En avril suivant, la promotion était complétée par Hector et Louis-Philippe de Vaudreuil. À la réserve de Fabry, commandant la Marine à Toulon et de d'Arbaud, tous ces nouveaux promus venaient de servir ou servaient encore à la mer sauf le comte d'Hector, commandant la Marine à Brest, qui assurait la lourde charge

5 Arch. nat., Marine C¹ 13.

6 *Ibid.*, C¹ 158, f^o 288.

7 T. XII, p. 63.

8 Pierre-Bruno de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. Philippe Bonnichon, Paris, Librairie Honoré Champion, 1998, p. 185.

9 Arch. nat., Outre-Mer C^{8A}, f^o 63.

d'organiser les nombreux armements nécessités par les opérations en Amérique et dans l'océan Indien, Brest connaissant alors une activité intense et il était juste de récompenser celui qui avait su maîtriser brillamment cette mise en œuvre.

Parmi les promus, figurait heureusement Lamotte-Picquet sur lequel le marquis de Bouillé nous donne un témoignage spécialement intéressant :

M. de Lamotte-Picquet est le seul de tous les amiraux français que j'ai vu dans ces mers qui sut commander et se faire obéir [...]. Malgré tout ce qu'on a pu dire sur M. de Lamotte-Picquet dont on a, il est vrai, avec raison exalté la valeur mais que l'on a regardé dans le public et dans son corps comme un fou, je l'estime un des meilleurs officiers de la Marine du roi par l'audace et la fermeté de son caractère joint à ses connaissances et à un esprit très fin et très délié et je suis persuadé que s'il eut commandé des escadres à 40 ans, il eut égalé Duguay-Trouin et surpassé Jean Bart mais il n'est parvenu au commandement qu'à 60 et quelques années et dans un âge où les infirmités l'accablaient¹⁰ malgré sa grande vivacité et sa pétulance extrême, c'est, de tous les officiers de la Marine avec lesquels j'ai eu à me concerter, celui dont j'ai été le plus content, par son dévouement au service du roi, son amour pour la gloire qui ne lui faisait rien voir de difficile et par la facilité qu'il a mis dans toutes les affaires qu'il a eu à traiter avec moi, mettant à part toute prétention et tout esprit de corps, ce qui est bien rare dans celui de la Marine¹¹.

386

De tous les officiers généraux de la Marine de son temps, Lamotte-Picquet fut très probablement le meilleur, le plus complet par son audace, son esprit offensif, ses idées tactiques et aussi son talent de se faire comprendre et aimer de ses officiers, y compris des jeunes et, à cet égard, il se révélait bien supérieur à de Grasse et à Suffren. Il est donc fort regrettable que, victime d'un système de sélection absurde, il n'ait pas été promu plus jeune et surtout que le roi et ses ministres n'aient pas mieux utilisé ses talents exceptionnels en lui confiant de grands commandements.

Une dernière promotion de lieutenants généraux eut lieu en février 1783 et récompensa Monteil, qui s'était distingué en Amérique et Suffren. Ce dernier, à 49 ans, devenait le benjamin de son grade et, fait tout à fait exceptionnel, n'était resté chef d'escadre qu'un an. Les bureaux de Versailles, alors que la guerre s'achevait, semblaient saisis de remords bien tardifs puisqu'on peut lire, dans un Bon du roi du 8 février 1783, ces phrases révélatrices :

il est dans l'intérêt du service du roi comme de sa justice de porter promptement aux grades les plus supérieurs ceux qui s'annoncent propres au commandement

¹⁰ Il avait 58 ans lors de sa promotion de chef d'escadre.

¹¹ Arch. nat., Outre-Mer C^{8A} 82, p. 317 et p. 360.

et de leur donner une marque ostensible de satisfaction [...]. Il serait d'un trop mauvais exemple que l'on put croire que Sa Majesté a eu plus d'égards à des sollicitations qu'à des services qui lui ont été rendus¹².

Il est bien dommage qu'on ne se soit avisé de ces évidences dix ans plus tôt, le cours de la guerre en eut très probablement été modifié. Imaginons un instant la campagne d'Amérique de 1778-1779, conduite par Duchaffault ou Lamotte-Picquet.

En ce qui concerne les chefs d'escadre, il y eut deux promotions, l'une, au printemps 1781, concerna Marin du Breil de Rays et d'Apchon, la seconde, en janvier 1782 ; d'Albert de Saint-Hippolyte, Coriolis d'Espinouse, Cherisey, Jean-Louis de Vaudreuil, Beauissier de Chateaufort, Chabert et Suffren. Tous ces officiers venaient de se distinguer au cours des dernières campagnes mais, Suffren excepté, ils avaient tous entre 56 et 60 ans. Le rajeunissement des cadres demeurait donc très limité.

Evoquons, pour terminer, les promotions consécutives à la guerre et donc liées aux services rendus à son occasion. Nous avons vu plus haut ce qu'il en fut des vice-amiraux. Un seul lieutenant général sera promu entre 1783 et 1789 : Antoine de Beausset en août 1784, choix un peu inattendu, car l'intéressé avait certes bien servi mais sans éclat particulier, puisqu'il avait passé la plus grande partie de la guerre, après Ouessant et la campagne de la Manche de 1779, à l'escadre de Cadix qui ne s'illustra pas par des actions notables et constitue un parfait exemple de mauvaise utilisation des forces.

S'il créa peu de lieutenants généraux, le roi s'attacha en revanche à récompenser les capitaines de vaisseau qui s'étaient signalés pendant les opérations menées par les escadres sur les différents théâtres. Le 11 mars 1784, une promotion comprenait huit noms : Peynier, Dampierre, La Porte-Vezins, Nieul, d'Amblimont, Dumaitz de Goimpy, Glandevès, et d'Arros d'Argelos. Tous avaient pris une part très active aux campagnes des escadres commandées par d'Orvilliers, Guichen et de Grasse. Peynier avait combattu dans l'océan Indien où il avait succédé à Suffren. Le 30 août 1784, une nouvelle fournée concernait quatorze officiers : Briqueville, Balleroy, Mithon de Genouilly, Duplessis-Parscau, d'Albert de Rions, Destouches, Cacqueray, Raymondis, La Grandière, Budes, Cicé-Champion, la Clue, Fautras et Thévenard. À l'exception de ce dernier, commandant de la Marine à Lorient depuis 1779, tous les autres avaient commandé des vaisseaux et combattu en Europe et en Amérique.

On peut s'étonner qu'un manœuvrier aussi brillant que d'Albert de Rions n'ait pas été promu beaucoup plus tôt. Enfin, la dernière promotion avant

¹² Arch. nat., Marine C:19, f° 60.

1789 eut lieu le 1^{er} novembre 1786 avec huit noms : Soulanges, Castellane-Majastre, Souillac, Charitte, Cillard de Surville, Lapérouse, le Bègue, du Castellet, auxquels vint s'ajouter, le 1^{er} janvier 1787, d'Aymar. Dans cette promotion, les gouverneurs des colonies étaient représentés par Souillac qui avait assuré aux îles de France et de Bourbon les arrières de Suffren. On pouvait également y remarquer le jeune Lapérouse, qui n'avait que 45 ans. Mais, pour ces trois promotions de 1784-1787, la moyenne d'âge restait assez élevée : entre 55 et 61 ans. Ne faisaient exception que d'Amblimont et Soulanges, 48 ans, Thévenard, d'Aymar, Charitte, Castellane-Majastre, 51 ans. On peut s'étonner de ne pas voir figurer sur ces listes le chevalier de Fleurieu qui dressa, en sa qualité de directeur des ports et arsenaux, la plupart des plans d'opérations et fit ainsi fonction de chef d'état-major. Peut-être lui en voulut-on de certains échecs dont il n'était que très partiellement responsable.

388

Que peut-on conclure de ce rapide examen du corps des officiers généraux au moment de la guerre d'Amérique ?

Engagée dans un conflit qu'elle avait très insuffisamment préparé sur le plan du personnel et surtout du haut commandement, la marine royale s'est trouvée confrontée, de 1778 à 1783, à de graves difficultés. Certes, la pratique des escadres d'évolutions avait très sensiblement amélioré l'entraînement et il faut noter que tous ceux qui se révélèrent les meilleurs, Orvilliers, Duchaffault, de Grasse, Guichen, Lamotte-Picquet et quelques autres, avaient opéré en escadre d'évolutions, ce qui prouve l'efficacité de ce premier essai d'école d'application. Malgré cette heureuse réforme, le déplorable système d'avancement, conservé depuis la mort de Louis XIV, pesa lourdement sur le déroulement des opérations. Des officiers généraux trop âgés, à la santé délicate, avaient du mal à faire face à des tâches épuisantes. Après la victoire de la Chesapeake, de Grasse ne cessa de supplier le ministre de le relever de son commandement en raison de son état de santé et, lorsqu'il revint aux Antilles, Bouillé constate en effet sa grande fatigue, ce qui constitue un élément d'explication parmi d'autres de la défaite des Saintes. Rodney, lui, rentra de convalescence en Angleterre. Un des mérites des ministres Sartine et Castries fut de s'attaquer à ce problème et d'entreprendre un rajeunissement des cadres qu'il eut fallu sans doute pousser encore plus loin. En 1778, le vivier des officiers généraux se trouvait cruellement limité.

La guerre révéla aussi, comme les précédentes, une grave lacune au sommet de la pyramide dont la Marine souffrait depuis Louis XIV et Colbert : l'absence à Versailles d'un état-major composé d'officiers militaires chargés de concevoir, de préparer les plans d'opérations et d'en suivre l'exécution à l'instar de ce qui existait en Angleterre avec l'Amirauté. Aucun officier général de la Marine ne fut jamais affecté à cette tâche auprès du roi et du ministre et il fallut attendre 1776 pour que la Direction des ports et arsenaux fut enfin confiée à un militaire

et non plus à un premier commis civil. On choisit d'ailleurs pour ce poste-clé un jeune capitaine de vaisseau, Fleurieu, il avait 38 ans, qui s'était surtout distingué par ses activités scientifiques et ignorait tout du maniement des grandes escadres.

Castries aura le grand mérite de commencer à remédier à cette énorme lacune en appelant à Versailles des officiers soigneusement choisis pour leurs capacités et leur expérience comme d'Entrecasteaux, la Touche-Tréville, Verdun de la Crenne qui constitueront un embryon d'état-major que la Révolution s'empressera de disloquer.

Malgré tous ces handicaps, la marine royale, grâce à la valeur de ses hommes et de son matériel, réussit néanmoins à se tirer honorablement d'une guerre dans laquelle elle pesa d'un poids décisif malgré quelques mauvais choix dans les attributions du commandement et quelques lourdes erreurs stratégiques qui n'empêchèrent pas d'atteindre le but recherché : l'Indépendance des États-Unis.

LES ÉQUIPAGES FRANÇAIS DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE :
LE CAS DE *L'ANNIBAL*, UN 74 CANONS DANS LA CAMPAGNE
DE L'INDE (FÉVRIER 1782-JUIN 1784)

Marie-Christine Varachaud & André Zysberg

Les équipages français des vaisseaux de guerre et de commerce restent, à quelques exceptions près, des acteurs méconnus de l'histoire maritime de notre pays¹. Les sources existent, des séries continues et abondantes pour ce qui concerne la marine du XVIII^e siècle, mais elles sont fastidieuses, car elles exigent un travail de dentellière, afin de collecter et analyser des milliers d'informations concernant des gens ordinaires. Ce colloque nous fournit l'opportunité de s'intéresser aux équipages de la marine de Louis XVI pendant la guerre d'Amérique.

Nous avons eu en mains 73 rôles de la série C⁶ des Archives nationales concernant 66 bâtiments, dont 57 vaisseaux de ligne. Parmi ceux-ci, 45 ont retenu plus particulièrement notre attention et ont fait l'objet d'un fichier de texte. On distingue trois types de campagnes : Antilles, côte nord-est de l'Amérique et océan Indien. Il est fréquent qu'un même vaisseau ait participé à des opérations dans les Caraïbes et sur la côte est de l'Amérique du Nord : escorte de convoi, transport de troupe et de munition, recherche de l'ennemi, débarquement, etc. La guerre d'Amérique, qui se différencie à cet égard des affrontements franco-britanniques précédents, se caractérise par de nombreuses batailles, des affrontements majeurs opposant des flottes ou des escadres, mais aussi des petits et violents combats opposant un faible nombre d'unités, certains d'entre eux n'étant mentionnés que dans les journaux de bord et les rôles d'équipage, qui peuvent être assez meurtriers. D'après une première approche, 23 navires sur 45 retenus ont pris part à un ou plusieurs combats. Ainsi, un vaisseau a participé à cinq combats ; deux vaisseaux à quatre affrontements ; quatre vaisseaux à 3 combats ; six à deux ; dix ont été présents au moins à

1 Parmi les exceptions pour la période moderne, voir Jean-Michel André, *Les Engagés de la Compagnie des Indes. Marins et ouvriers (1717-1770)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2004. Voir aussi l'étude pionnière de Marie-Thérèse de Martel, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1982.

un combat. Parmi ces navires, neuf étaient à la bataille de la Chesapeake et quinze à celle des Saintes. C'est dire que leurs équipages ont été engagés dans les affrontements navals les plus importants et sur les trois théâtres d'opération, puisqu'il y a aussi, dans ce lot, plusieurs navires de l'escadre de Suffren. Ce sont les hommes qui nous intéressent.

L'exploitation statistique des rôles d'équipages permet une approche fine et variée de tous les êtres humains embarqués sur un vaisseau de guerre. Le terme de « statistique » ne doit pas rebuter le lecteur, ni celui d'histoire quantitative. Cette méthode n'empêche pas d'approcher l'individu dans la singularité de sa trajectoire. Par exemple, on peut prendre un simple matelot embarqué pour la guerre d'Amérique, savoir son nom, son prénom, son lieu de résidence ou de levée, son origine géographique, son grade, sa date d'embarquement, les salaires qui lui ont été versés ainsi qu'à sa famille, les effets d'habillement qu'il a acheté au cours de la campagne, connaître les moindres mouvements auxquels il a pris part, comme l'affectation à un équipage de prise, des séjours éventuels dans un hôpital, des blessures lors d'un combat et sa destinée. Partant de la localité où vit ce matelot, il est possible de le retrouver dans les matricules de son quartier et de suivre ainsi le fil de sa vie.

392

Notre objectif ne pouvait consister en une telle enquête, ni même à dépouiller un échantillon de rôles d'équipage. Il faut se représenter ces documents comme de gros registres qui atteignent plusieurs centaines de pages in-folio et comprennent un grand nombre d'hommes. Certains rôles ne sont qu'une revue : on ignore ce que les hommes deviennent : aucun mort, aucun blessé, aucun fébricitant débarqué, aucun embarqué à telle ou telle date. Or marine de commerce ou marine de guerre aux XVII^e et XVIII^e siècle, l'équipage constitue une société très mouvante, difficile à appréhender d'une façon dynamique. C'est justement ce phénomène que nous voulons mettre en évidence, ne pas se limiter au recrutement, approfondir ce que Nicolas Rodger appelle « *the manning problem* »², à partir d'une étude de cas.

Pas moyen de biaiser en recourant à un raccourci : ni la table des levées, ni l'extrait de l'équipage établis par le commissaire du bord et, parfois, un état des pertes ne donnent une image précise de la composition d'un équipage et de son évolution au fil de la campagne. La saisie du rôle d'un vaisseau de ligne, homme par homme, nécessite un travail long et fastidieux. Il a fallu auparavant dessiner le modèle de données, décider ce qu'il fallait relever et sous quelle forme. Après la vérification, commence l'analyse qui est plus rapide et plus passionnante. L'emploi de l'outil informatique est indispensable, associé à un logiciel de base

2 Nicholas A. M. Rodger, *The wooden world, an anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986.

de données (Access) et à un tableur (Excel). Selon l'adage fameux, *garbage in garbage out*, nous avons donc opté pour une structure qui prend en compte toutes les rubriques ou colonnes du rôle d'équipage, homme par homme, avec le vocabulaire d'origine. Nous nous sommes donc limités à saisir complètement un seul rôle, celui de *L'Annibal*, qui a fait partie de l'escadre de Suffren pendant la campagne de l'océan Indien. Ce choix a d'abord été dicté par la richesse du document³. En effet, tous ceux qui furent embarqués sur ce vaisseau de 74 : équipage, passagers et prisonniers, ont été enregistrés avec une grande minutie, même quand leur séjour à bord n'a duré que quelques semaines. Ce rôle nous a semblé d'autant plus passionnant qu'il a été mis à jour sans discontinuité d'un bout à l'autre de la campagne, depuis le début de l'armement à Brest, en janvier-février 1781, jusqu'au désarmement dans ce même port en mai-juin 1784. Outre les informations de base (nom, prénom, provenance, grade), les moindres mouvements sont notés, comme le transfert de matelots sur un navire de prise et le retour éventuel sur le vaisseau. Ou encore, le débarquement d'un détachement de soldat, le remplacement d'un bosseman, l'envoi d'un malade dans tel hôpital et la date de son retour à bord, même quand ce séjour n'a parfois duré que quelques jours. Les accidents sont souvent mentionnés et parfois avec des détails : le 26 août 1782, le matelot Royer est mort « ayant tombé de la grande hune ». C'est parfois le cas des blessures : le rôle d'équipage nous apprend qu'un matelot brestois, Yves Leroux, a eu un bras coupé au combat de la Praya, le 16 avril 1781. Il était entré à l'hôpital lors de l'escale de False Bay, près du Cap, le 24 juin 1781, en est sorti un mois après et y est rentré le 14 août. L'escadre ayant appareillé le 3 septembre, le sort de ce matelot reste indéterminé... Dans ce cas, nous notons « IND HOP » (indéterminé à l'hôpital) dans le champ « DESTINÉE ». Cette incertitude concerne un grand nombre d'hommes d'équipage qui ont été laissés à terre pour cause de maladie ou de blessures : René Guyomard, un matelot de Lorient, est entré à l'hôpital de Gondélour le 22 juin 1782. Nous connaissons sa destinée, puisque le commissaire du Bord note qu'il est décédé dans cet hôpital, le 24 juillet 1782, « suivant l'extrait mortuaire envoyé de Pondichéry ». L'on connaît aussi le détail des rémunérations : salaire mensuel, avances, gratifications, « mois de famille » (si une partie de la paye est versée directement au foyer du marin), le détail des pièces d'habillement fournies... L'exploitation statistique de ce genre de document a découragé les meilleures volontés : c'est une gageure. Car il y a un écart considérable entre le nombre d'hommes qui figurent sur un vaisseau à un moment donné et l'effectif total des embarqués, qui comprend

3 Ce rôle est coté C⁶ 710, 264 folios, fonds Marine des Archives nationales.

des hommes d'équipage, mais aussi des passagers (presque tous des militaires) et quelques prisonniers.

C'est ainsi que 2 370 hommes ont été enregistrés sur le rôle de *L'Annibal*, alors que le nombre d'hommes se trouvant à bord durant la campagne à un moment donné, oscille entre 771 et 488. Cette amplitude paraît d'autant plus élevée que la campagne a été longue : plus de trois ans pour *L'Annibal*, qui est parti de Brest, le 22 mars 1781, et y est revenu le 26 mai 1784⁴. Cette longue durée implique de nombreux changements : remplacement, transferts, disparitions, entrées à l'hôpital, embarquements et débarquements. Il y a eu de tout à bord de *L'Annibal*, même des Noirs (esclaves et hommes libres), des lascars et des cipayes (matelots et soldats Indiens ou Ceylanais). Nous essayons de montrer ici qu'il est possible de suivre les mouvements et les destinées d'un tel équipage au temps de la guerre d'Amérique.

394

Vaisseau de 74 canons, *L'Annibal* a été lancé à Brest, le 5 octobre 1778. Construit à partir d'un plan type de Jacques Noël Sané, sa carène est mailletée, procédé plus économique mais moins efficace que le doublage en feuilles de cuivre⁵. C'est donc un navire presque neuf qui démarre son armement au début de l'année 1781. Son premier embarqué est Yves Thual, un aide voilier de Saint-Malo, qui est enregistré sur le rôle d'équipage le 2 février 1781. Sa paie se monte à 29 livres par mois, soit presque le maximum pour l'un des ouvriers adjoint au maître voilier, puisque le salaire mensuel de cet ouvrier de voilerie variait entre 24 et 30 livres. Il a reçu une avance de 174 livres, soit six mois de paie. Yves Thual n'a jamais revu Brest : il est mort à bord le 3 janvier 1783, alors que l'escadre, au sortir son hivernage à Achem, au nord de Sumatra, se trouvait au large de la côte de Coromandel. Au terme de 23 mois et 2 jours de campagne, le roi lui a versé ou lui doit 753 livres dont 116 livres en « mois de famille ». Les arrivées d'hommes se succèdent sur *L'Annibal*, jusqu'au 22 mars 1781, jour de l'appareillage : sur 1 032 hommes qui ont été enregistrés jusqu'au jour du départ, 771 ont effectivement quitté la rade de Brest, tandis que 261, soit 11 % du total des embarqués, ont disparu ? Que sont-ils devenus ?

4 Voir François Caron, *Le Mythe de Suffren*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996 ; et l'ouvrage de Rémi Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009. Ce dernier ouvrage est la seule étude sur la campagne de l'Inde, qui s'intéresse aux équipages. Son auteur a notamment dépouillé le rôle du *Héros*.

5 Voir Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Oméga, 1996, p. 46. Voir également, Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. 1, *De Choiseul à Sartines*, Grenoble, J.-P. Debane, 1985.

1. Disparus avant l'appareillage du 22/3/1781⁶

	Nbre	%
Décès	3	2
Débarquement	42	33
Transfert	64	51
Désertion*	9	7
Entrée à l'hôpital	8	6
Total	126	100

* 8 surviennent le jour de l'appareillage, dont 1 mousse et 5 novices

261 hommes ne sont pas partis avec *L'Annibal*, mais nous ne savons pas ce qu'il est advenu de 135 d'entre eux, qui étaient presque tous des soldats. Le tableau 1 porte sur 126 hommes disparus avant l'appareillage de Brest, dont la destinée est connue (sauf les entrées à l'hôpital sans date de sortie). Très peu de décès surviennent. 84 % des départs sont dus à des débarquements et des transferts. Nous voyons des matelots rebutés pour leur mauvais état physique ou d'autres raisons, qui sont mis à la « Cayenne », c'est-à-dire sur un vieux vaisseau servant de dépôt ; la moitié est envoyée sur un autre bâtiment de l'escadre de Suffren ; d'autres encore sont débarqués sans affectation, certains obtenant même un congé pour aller sur un navire marchand. On voit aussi des officiers marinières qui obtiennent de demeurer un mois ou deux à Brest chez leur bonne « hôtesse » en invoquant une maladie. Il y avait sans doute un remuement lors de la formation des équipages, des marchandages, soit pour rebuter des hommes malingres ou en mauvais état physique et, au contraire, attirer les plus robustes et les plus expérimentés. Il semble évident que le commandement ne se contentait pas de prendre les hommes au fur et à mesure de leur arrivée à Brest. On compte aussi 9 déserteurs, dont 8 filent au moment de l'appareillage, presque tous des novices et un mousse. Il y a aussi quelques marins qui disent avoir manqué le départ du vaisseau, ne sont pas néanmoins qualifiés de déserteur et obtiennent une autre affectation...

Au total, 771 hommes sont partis de Brest à bord de *L'Annibal*. Parmi eux, 651 forment l'équipage, auxquels s'ajoutent 120 passagers. Ceux-ci sont presque tous des militaires, des officiers (avec leurs domestiques), sous-officiers et soldats du régiment d'Austrasie, unité qui a été embarquée à la mi-mars 1781, afin de renforcer la défense du Cap aux côtés de la garnison hollandaise. Ces passagers militaires de *L'Annibal* seront tous débarqués, le 24 juin 1781, à False Bay, « après le déjeuner », précise le rôle.

6 Il s'agit exclusivement des disparus dont on connaît la destinée.

2. Composition de l'équipage de *L'Annibal*
 et effectif théorique d'un vaisseau de 74 canons

Grade ou fonction	Effectif au départ	Effectif théorique
Capitaine commandant	1	1
LV	3	5
EV	2	5
LF	1	
Officier auxiliaire	3	
Aumônier Capucin	1	1
Chirurgien major	1	1
Total officiers majors	12	13
Garde de Marine	3	12
Volontaire	4	4
Total aspirants officiers	7	16
Maître Canonnier	4	3
Second canonnier	3	3
Aide Canonnier	34	37
Total Officiers marins d'artillerie	41	43
Maître	2	2
Second Maître	3	2
Contre Maître	2	3
Bosseman	3	2
Quartier Maître	19	15
Patron de Chaloupe	1	1
Patron de Canot	2	1
Total officiers marins de manœuvre	32	26
Premier Pilote	1	1
Second Pilote	2	2
Pilote Côtier	1	
Aide pilote	3	4
Gabier et Timonier puis Aide Pilote	1	
Total Officiers marins de navigation	8	7
Maître Charpentier	1	1
Second Charpentier	1	1
Maître Calfat	1	1
Second Calfat	1	1
Maître Voilier	1	1
Second Voilier	1	1
Maître Armurier	2	1
Maître Tonnelier	1	1
Second Tonnelier	1	
Total maîtres ouvriers	10	8
Second Chirurgien	2	2
Aide Apothicaire	1	1
Aide Chirurgien	3	2
Total officiers de santé	6	5
Total maistrance	97	89

Grade ou fonction	Effectif au départ	Effectif théorique
Aide Charpentier	3	4
Aide Voilier	3	2
Aide calfat	3	4
Total ouvriers	9	10
Gabiers et timoniers	35	23
Matelots	209	404
Novice et Garde-côte	90	
Mousses	56	65
Total Hommes d'équipage	390	492
Secrétaire	1	1
Premier Commis	1	1
Second Commis	1	1
Boucher	1	1
Boulangier	2	1
Coq	1	1
Maître Valet	1	2
Valet	1	
Domestiques des officiers majors	9	17
Total personnel de bord	18	25
Sergent	4	6
Caporal	7	6
Fusilier & Prévôt	1	
Grenadier	2	
Tambour	2	3
Fusilier & Canonnier servant	21	
Fusilier	81	96
Total Soldats	118	111
Total équipage	651	743
Passagers	120	
Total embarqués	771	

Le tableau 2 montre que la composition de l'équipage de *L'Annibal* s'avère très différente par rapport à l'équipage théorique d'un « 74 » à la même époque⁷. En effet, l'équipage de *L'Annibal* (tous les embarqués sauf les passagers) se monte à 651 hommes, tandis que celui du « 74 » réglementaire comptait 743 hommes. L'écart atteint 92 hommes. La comparaison poste par poste permet d'évaluer précisément le déficit de *L'Annibal* par rapport à l'effectif réglementaire. La différence ne porte pas sur les officiers majors, ni sur la maistrance : *L'Annibal* semble bien doté à cet égard, qu'il s'agisse des officiers marinières de navigation, de manœuvre et surtout d'artillerie, si l'on y ajoute les 21 fusiliers qui sont affectés aux pièces comme canonnières servants. La différence porte sur le nombre de matelots, qui atteint seulement la moitié de l'effectif réglementaire. L'on a remédié à ce déficit en engageant des garde-côtes, qui sont également

7 L'effectif réglementaire est établi à partir de l'ouvrage de Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1977, vol. 4, p. 40-41.

qualifiés de novice, en principe des jeunes hommes débutant dans la profession de navigant au commerce ou à la pêche. Or ce n'est sans doute pas le cas. Ces hommes, qui sont de soldats de milice souvent peu entraînés, se retrouvent donc sur ce vaisseau de ligne au nombre de 90, soit près de 14 % de l'équipage. Cela signifie qu'après trois ans de guerre, le capital de marins disponibles a fondu, et qu'il faut désormais recourir aux expédients pour constituer les équipages de l'escadre de Suffren.

398

Le rôle d'équipage contient des renseignements sur l'origine des embarqués : province ou pays s'il s'agit de l'étranger, localité, port de levée. L'information géographique est présente pour 2/3 de l'équipage. Le degré de précision est variable selon les catégories : nous ignorons la provenance de 80 % des soldats et de la presque totalité des passages, tandis que cette indétermination concerne seulement 12 % des matelots, 8 % des officiers mariniers et 6 % des mousses et novices. L'équipage de *L'Annibal* est majoritairement composé de Bretons, comme son commandant : Barthélemy de Trémigon. La proportion de marins originaires de la côte de Bretagne atteint 48 % chez les matelots, 58 % chez les novices et mousses, enfin 61 % de la maistrance (origine indéterminée comprise). Après les Bretons, viennent les Normands : 16 % des matelots, 18 % de la maistrance, 7 % des mousses et novices. Nous sommes persuadés que les capitaines commandants veillaient à l'homogénéité régionale des équipages, des officiers majors jusqu'aux mousses. Nous l'avons déjà vérifié pour la marine de Louis XIV⁸. Si Les matelots bretons de *L'Annibal* proviennent de toutes les localités littorales, aussi des ports de fond d'estuaires et de rias, comme Dinan, Saint-Brieuc, Quimper, Vannes et Nantes, le centre de recrutement le plus important est Lorient, sans doute à cause de la Compagnie des Indes, d'où proviennent 56 matelots, soit 17 % des matelots bretons. Nous avons aussi calculé la proportion de marins originaires de l'intérieur du royaume, qui atteint 1 % des matelots et 16 % des novices et mousses. Ce pourcentage semble en accroissement sensible par rapports aux équipages de la fin du XVII^e siècle. Cependant, aucun officier marinier ne provient d'une localité *terrienne*.

L'effectif de *L'Annibal* évolue au fil de la campagne. Nous l'avons suivi par étape, jusqu'au retour à Brest. La première escale se situe après le passage du cap de Bonne Espérance, à False Bay, où le vaisseau mouille entre le 20 juin et le 3 septembre 1781. Deux mois auparavant, l'équipage de *L'Annibal* a connu l'épreuve du feu, au combat de la Praya, l'une des îles de l'archipel du cap

8 Voir André Zysberg et Marie-Christine Varachaud, « Les équipages de la marine royale autour de 1690 », dans *Tourville et les marines de son temps, Actes du colloque tenu aux Archives départementales de la Manche, 10-12 septembre 2001*, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, p. 27-45.

Vert. Lors de cet engagement, le 16 avril, c'est ce vaisseau qui a subi l'essentiel des pertes de l'escadre, soit 84 hommes tués (dont son commandant) ou mortellement blessés et plus d'une soixantaine de blessés. Au total, un homme de *L'Annibal* sur cinq (y compris les passagers militaires) a été touché à la bataille de la Praya.

3. Composition de l'équipage en mars et en septembre 1781

	Au 22/3/1781	Au 3/9/1781
Officiers majors	12	10
Aspirants officiers	7	7
officiers mariniens	97	91
Ouvriers	9	5
Gabiers et Timoniers	35	29
Matelots	209	229
Novices et garde-côtes	90	78
Mousses	56	54
Manceuvres	0	0
Sous-officiers	12	10
Soldats	106	104
Perso bord	18	17
Passagers	120	1
Prisonniers	0	0
Total des embarqués	771	635

L'Annibal quitte False Bay, le 3 septembre, avec 635 hommes, alors qu'il en comptait 771 au départ de Brest. Les disparitions d'hommes sont dues au combat de la Praya, aux décès causés le scorbut, aux malades et blessés laissés dans la colonie hollandaise, ainsi qu'au débarquement de la compagnie du régiment d'Austrasie. Les arrivées de matelots provenant de plusieurs navires de l'escadre permettent de compenser totalement les pertes essuyées au combat de la Praya : c'est ainsi que le nombre de matelots de *L'Annibal* devient même supérieur à l'effectif initial, soit 229 hommes au lieu de 209. Rien à signaler lors de la traversée de l'océan Indien, qui conduit l'escadre de Suffren à l'Île-de-France. *L'Annibal* mouille à Port-Louis, le 25 octobre 1781 et y séjourne jusqu'au 7 décembre. Escale réparatrice, puisque notre vaisseau a embarqué 852 hommes en quittant l'Île-de-France.

C'est au départ de l'Île-de-France que *L'Annibal* possède l'effectif le plus élevé de la campagne. Ce maximum s'explique par l'embarquement d'une autre compagnie du régiment d'Austrasie, soit 139 soldats. Le nombre des officiers mariniens et des matelots a aussi augmenté, en puisant dans le stock des gens de mer disponibles sur place. Néanmoins, l'effectif des novices et des mousses continue de fondre, soit 75 jeunes marins à bord, en décembre 17871, au lieu de 146 à l'appareillage de Brest.

4. Composition de l'équipage le 7/12/1781

Officiers majors	14
Aspirants officiers	9
officiers mariniens	112
Ouvriers	14
Gabiers et Timoniers	27
Matelots	259
Novices et garde-côtes	40
Mousses	35
Manœuvres	55
Sous-officiers	15
Soldats	107
Personnel de bord	19
Passagers	139
Prisonniers	7
Total	852

400

Une nouvelle catégorie d'hommes équipage apparaît : il s'agit de manœuvres originaires d'Afrique Noire ou de l'Île-de-France, qui sont appelés diversement : *manœuvre noir*, *manœuvre esclave*, *esclave du roi* et *esclave*. Il y a aussi des hommes dits « Noir libre » et qualifiés de matelot, d'autres de domestique d'un officier major. Tous sont enregistrés nominativement et suivis sur le rôle d'équipage, mais seuls les hommes libres touchent une paie. Quelques mois plus tard, lorsque l'escadre croisera devant les côtes de Coromandel, *L'Annibal* embarquera des Indiens en qualité de matelots, de fusiliers et de manœuvres, certains appelés *lascar*, d'autres qualifiés comme *manœuvre noir indien provenant de l'artillerie de terre*, que l'on peut assimiler à des cipayes.

5. Les hommes d'équipage africains et indiens de *L'Annibal*

Catégorie	Afrique	Inde	
Volontaire		6	6
Matelot	7	21	28
Mousse	3		3
Fusilier		7	7
Manœuvre	130	20	150
Domestique	30		30
Total	170	54	224

La présence de ces hommes issus des mondes africains et indiens parmi l'équipage d'un vaisseau de la marine royale est peu connue et mérite d'être soulignée. Nous en avons dénombré 224, dont 58 % d'esclaves, qui ont servi à divers postes, comme le montre le tableau 5. Il y eut même parmi eux six volontaires, tel Sarangues, lascar provenant du *Héros*, enrôlé sur *L'Annibal* le 28 juillet 1782, qui a reçu 90 Roupies à 48 s. net faisant argent de France 216 lt.

6. Destinée des hommes d'équipage africains et indiens

Destinée	Nombre	%
DC	41	18
DC COMBAT	5	2
DC HOP	12	5
DÉBARQUÉ	98	44
DEB TRANS	10	4
DESERTEUR	8	4
FIN	5	2
IND	4	2
IND HOP	41	18
Total	224	100

La destinée de ces hommes n'a pas été meilleure ou pire que celle des autres membres de l'équipage. Le tableau 6 montre qu'un embarqué d'origine africaine ou indienne sur deux a été laissé (libéré ?) sur la côte de l'Inde ou de l'île de France avant que *L'Annibal* regagne la France. La proportion de décès (25 %) est presque égale à celle des matelots français. Enfin, nous ignorons la destinée précise d'un Africain ou d'un Indien sur cinq entré à l'hôpital (IND HOP).

Entre l'appareillage de l'Île-de-France, ce *jardin des délices*, à la fin de 1781 et le début d'août 1782, *L'Annibal* participe à plusieurs combats qui ont eu lieu au large de la côte de Coromandel et de la côte est de Ceylan : devant Sadras, le 17 février 1782 ; au large de Provedien, le 12 avril 1782 et devant Négapatam, le 6 juillet 1782. Si le nouveau capitaine de *L'Annibal*, Tromelin, qui déteste ouvertement Suffren, évite l'affrontement à Sadras, il engage pleinement son vaisseau à Provedien et Négapatam. *L'Annibal* a perdu 41 hommes au cours de ces trois engagements.

7. Composition de l'équipage entre les combats de la côte de Coromandel et l'hivernage d'Achem à Sumatra (août à décembre 1782)

Composition de l'équipage le 1/8/1782		Composition de l'équipage le 20/12/1782	
Officiers majors	12	Officiers majors	13
Aspirants officiers	6	Aspirants officiers	5
officiers mariniers	96	officiers mariniers	119
Ouvriers	13	Ouvriers	12
Gabiers et Timoniers	4	Gabiers et Timoniers	22
Matelots	215	Matelots	229
Novices et garde-côtes	32	Novices et garde-côtes	30
Mousses	33	Mousses	36
Manceuvres	75	Manceuvres	69
Sous-officiers	11	Sous-officiers	13
Soldats	86	Soldats	75
Perso bord	22	Perso bord	20
Passagers	6	Passagers	0
Prisonnier	1	Prisonniers	1
Total des embarqués	632	Total des embarqués	644

Le principal épisode de l'été indien 1782 est constitué par la prise de Trincomalé, port situé au nord est de Ceylan, le dernier jour d'août 1782, puis c'est un combat, livré le 3 septembre, contre l'escadre anglaise devant cette place, au cours duquel *L'Annibal* joue un rôle effacé et ne perd aucun homme: « très mal », note Suffren... À la fin de septembre, Tromelin demande à être relevé de son commandement, ainsi que trois autres capitaines. Débarqué le 27 septembre 1782, il a prétexté le besoin de vaquer à ses affaires dans l'île de France, or le rôle d'équipage porte la mention suivante à son sujet : *et chassé dans l'Inde...* Avec Tromelin, écrit Rémi Monaque, *disparaît de l'escadre l'élément le plus hostile à Suffren [...] et le plus perturbateur*⁹. Le nouveau patron de *L'Annibal* est d'Aymar, qui vient du *Saint-Michel*, un vaisseau de 64 canons venu en renfort de l'Île-de-France depuis la fin d'août 1782.

402

Environ 300 hommes ont quitté le bord de *L'Annibal* depuis le départ de l'Île-de-France. Plus de la moitié d'entre eux (164) sont les soldats du régiment d'Austrasie débarqués sur la côte de Coromandel. Un tiers (101) est décédé, dont 41 morts au combat, tandis qu'une soixantaine ont péri à bord ou à l'hôpital, pour cause de climat mortifère. Les gains sont réduits à 90 hommes, dont un tiers de manœuvres indiens. L'équipage de *L'Annibal* a fondu, passant de 706 à 625 hommes entre décembre 1781 et août 1782.

À l'approche de la mousson, Suffren a choisi d'hiverner à Achem, au nord de Sumatra, où il fait escale entre le 2 novembre et le 20 décembre 1782. Entre l'été et l'hiver, l'effectif de *L'Annibal* semble stable. Il a pourtant perdu 177 hommes. Les pertes sont constituées par près de 80 décès à bord ou à l'hôpital. Environ 90 hommes (débarques ou restés à l'hôpital) n'ont pas rejoint leur bord. *L'Annibal* a embarqué 198 hommes : plus d'une centaine d'entre eux proviennent des équipages de *L'Orient* et du *Bizarre*, deux des vaisseaux de l'escadre qui ont été perdus à la suite de mauvaises manœuvres. Parmi ces nouveaux embarqués, il y a aussi une trentaine de manœuvres indiens et des soldats. Ces gains étant légèrement supérieurs aux pertes, ceci explique pourquoi l'équipage de *L'Annibal* n'a guère bougé : 632 hommes en août 1782 et 644 en décembre.

9 R. Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, op. cit., p. 280.

8. Évolution de l'équipage de *L'Annibal* à la fin de la campagne de l'Inde

<u>Composition de l'équipage le 11/6/1783</u>		<u>Composition de l'équipage le 6/10/1783</u>	
Officiers majors	13	Officiers majors	12
Aspirants officiers	5	Aspirants officiers	5
Officiers mariniers	109	Officiers mariniers	109
Ouvriers	8	Ouvriers	5
Gabiers et Timoniers	19	Gabiers et Timoniers	15
Matelots	215	Matelots	186
Novices et garde-côtes	26	Novices et garde-côtes	21
Mousses	39	Mousses	37
Manœuvres	60	Manœuvres	19
Sous-officiers	12	Sous-officiers	19
Soldats	56	Soldats	69
Perso bord	20	Perso bord	17
Passagers	2	Passagers	4
Prisonniers	1	Prisonniers	0
Total des embarqués	585	Total des embarqués	518

La période allant l'hiver à l'été 1783 ne comprend aucun épisode majeur. L'escadre de Suffren chasse entre la côte de Cormandel et Ceylan, en s'emparant de plusieurs caboteurs britanniques qui font commerce d'Inde en Inde. Une autre capture heureuse survient, le 11 janvier 1783 au large de Madras, celle d'une frégate anglaise de 28 canons, la *Coventry*, excellente marcheuse. Suffren a reçu le 10 mars un gros convoi renfort en provenance de l'Île-de-France, qui comprend 35 navires de charge, escortés par trois vaisseaux de ligne et une frégate. Cependant, l'équipage de *L'Annibal* continue de s'amaigrir. Une vingtaine d'hommes sont passés sur la *Coventry* pour y former un équipage de prise avec d'autres marins de l'escadre. Plus d'une soixantaine d'hommes sont décédés, victimes des fièvres tropicales, tandis qu'une trentaine d'autres sont laissés dans les hôpitaux mortifères de Gondelour et de Trincomalé. Enfin, le rôle de *L'Annibal* dénombre 13 déserteurs, comme Pierre Groan, un matelot du Croisic, embarqué le 20 mai 1782 pendant l'escale de Batticaloa (côte sud-est de Ceylan), qui s'éclipse le 11 juin 1783 : *À punir suivant l'ordonnance d'autant plus que c'était au moment d'appareiller pour aller combattre les Ennemis*. C'est également le cas de Louis Marchand, un matelot de Nantes, qui est à bord depuis le début de la campagne et se sauve le même jour dans des circonstances identiques. Les gains sont largement inférieurs, soit moins d'une centaine hommes, dont plus d'une trentaine de lascars, une quarantaine de matelots, quelques mousses, du personnel de bord et une quinzaine d'officiers.

La dernière période de la campagne est marquée par l'affrontement, survenu le 20 juin 1783 au large de Gondelour, qui marque la volonté exprimée par Suffren de remporter un avantage décisif avant la signature de la paix. Alors que tous les vaisseaux français ont suivi l'ordre d'approcher l'ennemi jusqu'à

la portée de pistolet, ce combat s'avère indécis et meurtrier. *L'Annibal* ne s'en tire pas trop mal avec cinq hommes tués pendant l'engagement et deux autres mortellement blessé. On dénombre encore 48 décès pour cause de maladie, plus d'une centaine de marins et soldats débarqués ou transférés, enfin plus d'une soixantaine de malades entrés dans les hôpitaux, dont on est sans nouvelles. Dans le même intervalle l'équipage de *L'Annibal* est renforcé par la venue à bord d'environ 160 hommes, dont 90 marins, une dizaine hommes affectés au service du bord et et une soixantaine de soldats. Au total, la balance des gains et des pertes montre un équipage affaibli et sans doute en mauvaise santé.

L'escadre est au mouillage à Trincomalé depuis le 9 août, lorsque survient la nouvelle de la paix. Suffren ordonne d'appareiller 1^{er} octobre 1782. *L'Annibal* passe le cap de Bonne Espérance le 30 décembre 1783 et entre dans la rade de Brest le 27 mai 1784. Les opérations de désarmement du vaisseau s'achèvent le 7 juin 1784, terme de la campagne, qui a duré 40 mois et six jours depuis le début de la préparation du vaisseau et les premiers embarquements, qui ont eu lieu le 2 février 1781.

404

9. Composition de l'équipage de *L'Annibal* au désarmement à Brest

Composition de l'équipage le 7/6/1784	
Officiers majors	13
Aspirants officiers	4
officiers mariniens	146
Ouvriers	5
Gabiers et Timoniers	11
Matelots	174
Novices et garde-côtes	17
Mousses	38
Manœuvres	0
Sous-officiers	12
Soldats	50
Perso bord	
Passagers	5
Prisonniers	0
Total des embarqués	488

C'est un équipage très affaibli et usé qui a regagné Brest : 514 hommes sont présents à bord le 6 octobre 1783 et seulement 488 débarquent en fin de campagne. L'effectif des matelots, des novices et mousses a encore fondu, celui des soldats également. *L'Annibal* a perdu 200 hommes entre son départ de Ceylan et son retour à Brest. Une centaine, la moitié d'entre eux, sont morts, tandis qu'une quarantaine de malades sont restés dans les hôpitaux. Il y a 5 déserteurs et 56 débarquements ou transferts. Ces pertes ne sont pas compensées par les nombreux embarquements d'officiers mariniens provenant d'autres vaisseaux de l'escadre, qui rejoignent *L'Annibal* au cours du voyage de retour.

Il faut maintenant s'intéresser à la destinée des 2 370 hommes qui ont été enregistrés sur *L'Annibal* au fil de la campagne.

11. Destinée de tous les embarqués de *L'Annibal*

Décès à bord, cause inconnue	237	10
Décès accidentel	1	0
Mort au combat	133	6
Mort à l'hôpital	129	5
Maladie mortelle	29	1
Noyade	6	0
Débarquement	551	23
Transfert sur un autre navire	238	10
Désertion	36	2
Revenu à Brest sur <i>L'Annibal</i> et embarqué après le 22/3/1781	349	15
Revenu à Brest après 39 à 40 mois de campagne	138	6
Entrée à l'hôpital, sortie indéterminée	341	14
Indéterminée	182	8
Total	2370	100

Nos calculs portent sur la totalité des embarqués de *L'Annibal* et tiennent donc compte des hommes dont la destinée reste indéterminée, soit 22 % du total. Pesée globale : Plus d'un cinquième des hommes embarqués sur *L'Annibal* sont morts au cours de la campagne de 1781-1784. Il est certain que la guerre d'Amérique fut très éprouvante pour les équipages de la Royale, d'une part à cause des nombreux combats livrés dans l'Atlantique et l'océan Indien ; d'autre part, en raison des maladies qui ont frappé les équipages, qu'il s'agisse de la côte nord-est de l'Amérique, de l'espace Caraïbe, de la côte de Coromandel et de Ceylan. C'est paradoxal, si l'on sait que les marins et les soldats français de la guerre d'Amérique furent mieux nourris et mieux équipés que ceux de la guerre de Sept Ans. En outre, le nombre de décès de *L'Annibal* a sans doute été nettement plus élevé, car 14 % des embarqués sont entrés dans un hôpital, au fil des escales, sans que le rôle d'équipage mentionne une date de sortie, donc sans que l'on sache si ceux-ci sont morts sur place, ou s'ils sortirent vivants de l'hôpital et furent ensuite rapatriés sur un autre navire. La proportion de morts au combat, soit 6 % (en incluant les passagers militaires) n'est pas négligeable : les équipages travaillaient et se battaient sous le commandement d'un chef d'escadre qui exigeait un engagement maximum et une prise de risque peu commune dans la marine royale au XVIII^e siècle. Cependant, la proportion de décès intervenus au cours de la navigation, durant les escales et pendant un séjour à l'hôpital est trois fois plus élevée que celle des morts au combat. La longueur peu ordinaire de la campagne, soit plus de 40 mois, conjuguée avec tous les périls de ces voyages de l'autre côté du monde : notamment le scorbut et les fièvres tropicales, explique la forte mortalité, qui était peut être

comparable à celles des équipages des vaisseaux marchands de la Compagnie des Indes. Il faut sans doute y ajouter le rôle mortifère des hôpitaux, notamment ceux de Trincomalé et de Gondelour. La proportion de déserteurs déclarés semble négligeable : ces dérobades interviennent surtout au cours des jours qui précèdent l'appareillage de Brest, parfois le jour même, et se produisent également en fin de campagne.

406

Un autre aspect souvent méconnu ou négligé de l'étude des équipages est constitué par l'importance des mouvements. Soit il s'agit de va-et-vient, de l'envoi provisoire d'un détachement de matelots et d'officier marinières sur un autre navire de l'escadre, dont le rôle d'équipage signale la date de retour sur *L'Annibal*. Soit il s'agit d'un mouvement définitif qui survient au cours de la campagne : débarquement lors de telle ou telle escale ou transfert vers tel ou tel vaisseau. Ces départs sont très nombreux, car ils concernent le tiers des hommes embarqués. Nous ignorons ce qu'il est advenu de ces hommes qui ont quitté le bord. Inversement, beaucoup d'hommes ont rejoint *L'Annibal* au cours de la campagne, soit un total de 1 599. Rappelons qu'il y avait 771 hommes à bord le 22 mars 1781. Cela signifie que les deux tiers des hommes de *L'Annibal* ont été embarqués postérieurement à l'appareillage de Brest. Le brassage fut donc très important. On peut le mesurer autrement en soulignant que parmi les hommes revenus à bord de *L'Annibal*, seulement 138 ont été embarqués au départ de Brest et ont donc accompli 39 à 40 mois de campagne. Si l'on rapporte ce nombre à l'équipage initial de *L'Annibal*, soit 651 hommes (771 marins et fusiliers moins 120 passagers), nous voyons qu'un homme sur cinq appartenant au premier équipage est revenu à Brest sur *L'Annibal*. Au total, en considérant cette fois l'ensemble des embarqués (équipage et passagers) durant toute la campagne, seulement 20 % des hommes sont retournés à Brest sur *L'Annibal*.

Certes, il s'agit d'une seule étude de cas concernant une campagne très longue, qui s'est déroulée dans un espace maritime plutôt mortifère en temps de paix. Nous n'avons pas poussé aussi loin l'analyse pour d'autres rôles d'équipage. Celui du *Jason*, vaisseau de 64 canons, qui fit campagne durant vingt-cinq mois sur la côte est de l'Amérique et dans les Caraïbes, entre mai 1780 et avril 1782, semble montrer que la mortalité de l'équipage fut moindre sur ce théâtre d'opérations, soit 13 %, ce qui est déjà considérable¹⁰. Un exemple paroxystique est celui du *César*, vaisseau de 74 canons, qui brûla et sauta à la bataille des Saintes, entraînant la mort d'environ 350 hommes sur 717, soit 49 % de son effectif¹¹. Nous ne disposons pas de statistiques d'ensemble sur les pertes humaines de la marine royale pendant la guerre d'Amérique. Le silence des archives laisse

¹⁰ Nous avons dépouillé et analysé le rôle du *Jason*, coté C⁶ 643.

¹¹ Rôle coté C⁶ 711, 149 folios, la récapitulation des pertes se trouve à la fin du registre.

penser qu'à cet égard l'État ne tenait guère à établir des bilans. C'est dire que seul le recours au dépouillement quantitatif des rôles d'équipage permet d'établir des données fiables. Une autre façon de procéder consiste à partir des communautés littorales lorsque les registres matricules des inscrits peuvent être couplés avec les registres paroissiaux. Une étude sur Port-en-Bessin montre que 34 marins sur 113 ne sont jamais revenus de la guerre d'Amérique¹². D'autres monographies réalisées par des étudiants de maîtrise sur des paroisses de Basse-Normandie vont dans le même sens : la mortalité de la guerre d'Amérique touche 35 % des marins levés à Saint-Pair, 39 % à Cosqueville, 40 % à Fermanville, 36 % à Barfleur¹³. Dans sa thèse sur *Les Populations maritimes de Dunkerque au Havre*, Alain Cabantous estime que les communautés littorales du Boulonnais, de Picardie et de Haute-Normandie, ont perdu 10 à 20 % de leurs gens de mer pendant la guerre d'Amérique¹⁴. Autre constat, que nous avons établi pour les guerres navales du règne de Louis XIV, et qui se vérifie aussi pour la guerre d'Amérique, il semble que les villages littoraux furent plus durement frappés que les villes portuaires, comme si les armateurs parvenaient mieux à *protéger* leurs marins lors des levées¹⁵. Ces remarques confirment le coût humain de la mobilisation navale pendant la guerre d'Amérique. Le système des classes, souvent présenté comme une anticipation de la sécurité sociale pour les gens de mer, fut calamiteux, car les matelots étaient presque exclusivement recrutés parmi les navigants professionnels. Au bout de deux ou trois années de guerre navale le *stock* s'épuisait. Comme le disait Pléville Le Pelley, qui servit pendant la guerre d'Amérique, la marine royale consommait des marins sans jamais en former¹⁶.

12 Voir Pierre Gouhier, « Port-en-Bessin (1597-1792) », *Cahier des Annales de Normandie*, n°1, 1962, p. 54.

13 Voir Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997, p. 179.

14 Voir Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991, chap. IV, p. 161-190.

15 Voir André Zysberg, « Les équipages de la Royale au temps de Jean Bart », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 37, 2004, p. 79-116.

16 Voir *Mémoires d'un marin granvillais*, Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805), Saint-Lô, Cahiers culturels de la Manche, 2002.

LES OFFICIERS DES VAISSEAUX MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ DES CININNATI (1783-1792)

Charles-Philippe de Vergennes

« *Yr Excellency will have observed that whatever efforts are made by the Land Armies, the Navy must have the casting vote in the present contest* ». « Votre Excellence aura observé que quels que soient les efforts faits par les armées de terre, la marine aura toujours le rôle décisif dans la présente querelle » ainsi que l'écrivait¹ le général George Washington à l'amiral de Grasse, le 28 octobre 1781, quelques jours après la capitulation de l'armée de Cornwallis enfermée dans Yorktown et privée de tout secours venant de la mer après la bataille de la Chesapeake. La guerre d'Indépendance fut en effet un immense théâtre d'opérations qui combinait la terre et la mer, du premier engagement français de la guerre, le combat de *La Belle Poule*, le 17 juin 1778, sur la côte nord de Bretagne, au dernier, le 20 juin 1783, lorsque Suffren empêche les Anglais de poursuivre leur débarquement à Gondelour dans l'Océan indien. Entretemps, quelques mois avant la signature du traité de Versailles, le général Knox et le baron Steuben avaient proposé de fonder une association des officiers ayant participé à la guerre d'Indépendance sous le titre de « The Society of the Cincinnati » et d'y associer aux termes de l'article 27 et dernier des statuts d'origine du 13 mai, leurs homologues français venus combattre en Amérique. Louis XVI en ayant approuvé le principe, le 18 décembre, une société française devait se constituer non sans quelques difficultés dont celle d'intégrer les officiers des vaisseaux ayant participé aux opérations navales.

L'objet de cette communication sera donc d'évoquer, à l'occasion de la constitution de la Société des Cinnati de France, la prise en compte de sa composante navale – en corrélation avec le rôle de la marine dont l'intervention décisive, on l'a dit, avait conduit à la victoire –, selon les critères retenus de 1783 à nos jours et leurs différentes implications sur la représentativité des officiers de l'ancienne marine royale.

1 *Correspondence of General Washington and Comte de Grasse 1781 August 17-November 4*, Institut Français de Washington, 1930, p. 150.

Quelques mois donc avant le traité de Versailles est fondée à Mount Gulian, au nord de New York, une association des officiers ayant participé à la guerre d'Indépendance. Son but était d'entretenir les liens d'amitié établis entre camarades de combat sur le point d'être démobilisés et bientôt dispersés sur le territoire américain déjà vaste, de maintenir le culte du souvenir, de défendre les intérêts de ces officiers face à un Congrès peu généreux à leur égard et enfin, de se montrer des patriotes exemplaires, notamment en encourageant la fédération des treize États d'origine dont certains ne tenaient pas à perdre leur indépendance au profit d'un État centralisateur.

L'objet de cette nouvelle institution était défini en ces termes, dans les statuts d'origine :

410

Il a plu au Souverain Maître de l'Univers, pour le règlement des affaires humaines, de soustraire les colonies d'Amérique du Nord à la domination de la Grande Bretagne et, après un sanglant conflit qui dura huit ans, de les constituer en états libres, indépendants et souverains, unis par des alliances fondées sur les avantages réciproques avec quelques uns des plus grands princes et puissances de la Terre.

En conséquence, pour perpétuer aussi bien le souvenir de ce grand événement que celui de l'amitié formée au milieu des dangers courus en commun, et, en bien des cas, cimentée par le sang versé sur les mêmes champs de bataille, les officiers de l'Armée américaine, par le présent acte et de la façon la plus solennelle, s'associent et se constituent en une Société d'Amis qui vivra aussi longtemps qu'eux-mêmes, ou que l'aîné de leur postérité mâle ou, à défaut de celle-ci, des branches collatérales, qui sera jugé digne d'en devenir le représentant et le membre.

Les officiers de l'Armée américaine, appartenant généralement à la classe civile des citoyens de la nation, éprouvent une grande admiration pour le caractère de l'illustre Romain Lucius Quintus Cincinnatus et, décidés à suivre son exemple en retournant à la vie civile, pensent qu'ils peuvent à juste titre se dénommer eux-mêmes « La Société des Cincinnati ».

Le rôle de la France n'était pas oublié ainsi qu'il ressort de l'article 27 et dernier :

La Société, profondément sensible à l'assistance généreuse que le pays a reçu de la France, et désireuse de perpétuer les liens d'amitié qui ont été formés et se sont si heureusement maintenus entre les officiers des armées alliées pendant toute la durée de la guerre, décide que le Président Général transmettra aussitôt que possible l'insigne de l'Institution à chacune des personnalités ci-après :

Son Excellence le chevalier de la Luzerne, ministre plénipotentiaire ;
Son Excellence M. Gérard, précédent ministre plénipotentiaire ;
Leurs Excellences le comte d'Estaing ;
le comte de Grasse ;
le comte de Barras ;
le chevalier des Touches ;
Amiraux et Commandants de Vaisseau de la Marine française ;
Son Excellence le comte de Rochambeau, commandant en chef
Les Généraux et Colonels de l'Armée expéditionnaire française, en les informant que la Société leur fait l'honneur de les considérer comme membres de l'Association.

Le 19 juin, l'assemblée générale élit à l'unanimité Washington comme Président général. Il tenait à ce que la France participa à l'entreprise Cincinnati et confia, le 16 octobre, au major L'Enfant, officier français de son entourage, la mission de se rendre à Paris afin d'aider ses compatriotes à mettre sur pied la branche française. Le 20 octobre, Washington adressait à La Fayette une copie des statuts en lui précisant que « si quelque officier étranger dûment qualifié par un service de trois ans dans notre armée désirait devenir membre de l'ordre, je prends la liberté de vous demander de leur faire signer les statuts et verser la somme nécessaire entre vos mains »². Les statuts étaient également envoyés à d'Estaing et à Rochambeau. Aussi sur les demandes parallèles de Rochambeau auprès du ministre de la Guerre (lettre du 14 décembre), de La Fayette auprès du ministre des Affaires étrangères (lettre du 16 décembre) et de d'Estaing auprès du ministre de la Marine, l'affaire était examinée en Conseil du roi, le 18 décembre 1783. Louis XVI approuva le projet en marquant son intention de veiller personnellement aux destinées de cette institution dans laquelle il voyait un moyen de perpétuer l'alliance nouée avec la nation américaine. Cette reconnaissance officielle se doublait de l'autorisation de porter l'insigne de l'Institution, privilège extraordinaire lorsque l'on sait qu'il n'était accordé qu'à la très prestigieuse Toison d'or espagnole. Le fait mérite d'être souligné. Cela étant, le 19 décembre, Castries, ministre de la Marine, informait donc d'Estaing de la décision du roi « de permettre à ses sujets de porter les insignes de l'ordre et d'autoriser l'association à fixer les conditions qui peuvent augmenter ou diminuer le nombre des membres ». Et ajoutait-il, « Il semble convenable, monsieur, puisque vous et le comte de Rochambeau avez été considérés par

2 *General Washington's correspondence concerning The Society of the Cincinnati*, edited by Lieutenant-Colonel Edgar Erskine Hume, President of the Society in the State of Virginia and Assistant Secretary General, Baltimore, The John Hopkins Press, 1941, p. 23 sq.

le général Washington comme les chefs de cette association en Europe, que vous vous mettiez d'accord tous les deux sur le règlement à adopter et que vous conformiez à l'esprit qui inspire cette institution ».

Le 25 décembre, d'Estaing répondait au général Washington en ces termes :

Je ne puis manquer de dire quelque chose en faveur des braves officiers que j'ai commandés deux fois dans l'Amérique du Nord. Je suis entièrement satisfait en songeant aux preuves qu'ils ont données de leur courage et de leur zèle, de penser que votre Excellence et la Société trouveraient naturel de me voir mécontent s'ils n'eussent pas été aussi bien traités que leurs camarades de l'armée de terre qui vinrent en Amérique sous le commandement du comte de Rochambeau. Il m'est impossible de vous dire combien je désirerais qu'on puisse leur faire admettre que, s'ils n'ont pas été spécialement désignés dans la création de la société des Cincinnati, ce fut l'effet d'une erreur et qu'ils sont considérés et regardés comme en faisant partie. Je vous demande instamment de m'accorder cette faveur pour quatre officiers de marine appelés : le bailli de Suffren, d'Albert de Rions, le chevalier de Borda et l'ainé des neveux du chevalier du Rumain. [...] Même dans le cas où les commandants de vaisseaux de guerre ne seraient pas compris dans l'association et qu'on y admettrait uniquement les officiers généraux ayant servi sur vos côtes, je vous demanderai d'user de toute votre influence pour obtenir cet honneur spécial en faveur des quatre gentilshommes que je mentionne. Je suis l'officier du plus haut rang de la marine française. À ce titre j'ai droit de représenter le corps tout entier et de désigner ceux qui ont rendu les plus grands services et pour lesquels cette marque de distinction est de la plus grande importance³.

De son côté, le 23 janvier 1784, le comte de Barras qui avait commandé l'escadre française ayant rallié la flotte de Grasse lors du siège de Yorktown, remerciait le général Washington de lui avoir fait parvenir les statuts de la société et, s'il se disait flatté d'en faire partie, il se déclarait néanmoins

profondément peiné de voir que tous les officiers généraux aussi bien que les capitaines de vaisseaux de guerre qui ont croisé et combattu sur les côtes de l'Amérique du Nord et particulièrement sous [ses] ordres, ne partageaient pas avec lui l'honneur d'être admis dans la société [...]. Étant cependant persuadé que pour réparer cette omission les membres de la société de Cincinnatus n'ont besoin que de connaître les noms des officiers généraux et capitaines de vaisseau qui ont servi sur les côtes d'Amérique,

il envoyait

3 *Ibid.*, p.39 sq.

une liste de ceux qui avaient été employés sous ses ordres », déclarant in fine « qu'il n'accepterait la décoration de la Société que si il pouvait considérer comme certain qu'il partagerait promptement cet honneur avec ses anciens compagnons d'armes »⁴.

Le 26 février, d'Estaing demandait à Washington « au nom de toute la marine française [...] d'accepter un aigle américain représenté plutôt qu'embelli par un artiste français »⁵. Il s'agissait de l'insigne qu'il avait fait spécialement fabriquer par Duval et Francastel. Surmonté d'un trophée au revers duquel était disposée une banderole portant cette inscription « *Donated in the name of the french saillors to His Excellency the General Washington* », il était enrichi de 160 diamants, 28 émeraudes et 10 rubis. C'était une démarche particulièrement adroite pour rappeler le rôle de la marine royale dans la guerre d'Indépendance.

Enfin le 9 mars, Lafayette rappelait à son tour que

Les capitaines de vaisseau ont été très mortifiés d'être laissés en dehors de l'institution. Ils ont rang de colonel, ils ont rendu de grands services et on le souhaite ici, ils seront admis à la société. Quelques-uns sont venus avec le comte d'Estaing, parmi lesquels Suffren, d'Albert de Rions et quelques autres grandes personnalités. Les autres sont venus sous Ternay, Destouches et Grasse. Quelques-uns ont été envoyés pour apporter de grandes nouvelles, comme le traité, ou sont actuellement commandants-en-chef comme La Pérouse, Latouche, etc. Je sais qu'ils sont nombreux mais comment peut-on faire une telle distinction⁶ ?

Deux mois plus tard, le 4 mai 1784, la première Assemblée générale de la société des Cincinnati se tenait à Philadelphie sous la présidence de Washington. Le 6 mai, La Luzerne, ministre plénipotentiaire de France, lui écrivait que « les comtes d'Estaing et de Grasse lui avait avaient remis quelques memoranda faisant connaître les services distingués des officiers pour lesquels ils désiraient obtenir cet honneur »⁷. Il poursuivait en rappelant que « les amiraux qui ont commandé les flottes sur les côtes de ce continent demandent que les capitaines de vaisseau qui ont été sous leurs ordres soient autorisés à porter la décoration aussi bien que les officiers de l'armée de terre du même grade ». Il évoquait par ailleurs l'existence de « plusieurs capitaines de frégate (au sens de la fonction et non du grade) qui quoique n'ayant pas été employés dans les grandes escadres ont cependant été extrêmement utiles à la poursuite

4 *Ibid.*, p. 65 sq.

5 *Ibid.*, p. 100.

6 *Ibid.*, p. 110.

7 *Ibid.*, p. 166-167.

du but commun, soit par les missions qu'ils ont remplies, soit dans les combats qu'ils ont livrés sur les côtes d'Amérique » et concluait que « Ces officiers ayant d'après les ordres du ministre opéré de concert avec moi, il m'appartient de reconnaître leur service ».

Le 13 mai, l'Assemblée générale décidait d'amender les statuts sur ce point :

article 2 : Seront aussi admis dans cette société les derniers ministres et les ministres actuels de Sa Majesté Très Chrétienne auprès des États-Unis, tous les généraux et colonels des régiments et des légions des forces de terre, tous les amiraux et capitaines de vaisseau ayant rang de colonels qui ont coopéré avec les armées des États-Unis à l'établissement de leur liberté et les autres personnes qui ont été admises par les assemblées des États respectifs.

414

En effet le problème des grades minimaux ne se posait que pour les officiers français qui n'avaient pas servi avec une commission du Congrès dans l'armée américaine. De surcroît, le cas des officiers de la marine royale se révélait plus délicat. Ce sont en effet tant l'imprécision du terme « Commander », employé en 1783, qui ne concernait que le chevalier des Touches, puisqu'il n'accédera à la dignité de Chef d'escadre qu'en 1784, que la liste très restrictive des marins désignés dans l'article 27 qui avaient conduit d'Estaing et Barras à réagir comme on l'a vu.

Cependant, une Société française commençait à se mettre en place, puisque dès janvier 1784 eurent lieu à Paris deux réunions, le 7 au domicile de Rochambeau, pour les officiers du corps expéditionnaire français, et à celui de La Fayette, pour les officiers français qui avaient servi sous les 13 étoiles, puis le 16, d'abord séparées chez Rochambeau et La Fayette, puis réunies ensemble chez Rochambeau avec quelques officiers de marine. D'Estaing fut élu président, le 10 mars, et l'Assemblée générale qui le confirma dans ce poste, eut pour tâche de mettre en application l'*Altered and Amended Institution* (cf. *supra*) qui, dans son article 2 précité, donnait satisfaction aux capitaines de vaisseau mais aussi à d'autres conformément au principe d'autonomie de décision de chaque Société d'État pour déterminer ses propres règles d'admission dans le cadre des principes de l'Institution. La répartition des compétences fut confirmée, Lafayette s'occupant des officiers commissionnés par le Congrès, Rochambeau des officiers de l'armée auxiliaire, tandis que d'Estaing s'occupait de ceux qui avaient servi dans la marine ou dans l'armée de terre dite coopérante. Ce comité fonctionna tant que la société exista car, contrairement à ce qui avait été décidé pour les 13 sociétés américaines, aucun délai n'était fixé aux officiers de l'armée royale pour présenter leurs demandes.

Les statuts d'origine de la société française n'ont pas été retrouvés. Cependant, Asa Bird Gardner, secrétaire général de la Société des Cincinnati,

publia en 1904 un ouvrage intitulé *Order of the Cincinnati in France*, après avoir fait faire des recherches dans les archives françaises. Il y donnait la liste des membres fondateurs français de la Société, classés d'après l'arme et le corps auxquels ils avaient appartenu, les officiers étant indiqués avec le grade le plus élevé auquel ils étaient parvenus, même postérieurement à leur présence aux États-Unis⁸. Selon lui et aux termes des statuts, n'avaient droit au titre de membre fondateur de la société *pour ce qui concernait les officiers de la marine royale* que ceux qui avaient servi effectivement sur les côtes des États-Unis avec le *commandement* d'une flotte, d'une escadre ou d'un vaisseau de guerre quel qu'en fut le nombre de canons, pourvu qu'ils aient coopéré aux opérations.

Ces services pouvaient avoir été rendus :

- 1) dans l'escadre d'Estaing (du 8 juillet au 4 novembre 1778) ;
- 2) puis sur les côtes de la Caroline du sud et de la Géorgie et au siège de Savannah (du 31 août au 20 octobre 1779) ;
- 3) dans l'escadre de Ternay, ultérieurement commandée par des Touches et par Barras (du 11 juillet 1780 au 19 octobre 1781) ;
- 4) dans l'escadre de Grasse (du 5 septembre 1781 à la capitulation de Yorktown) ;
- 5) dans l'escadre de Vaudreuil (du 8 août au 24 décembre 1782)
- 6) dans le commandement actif d'un navire venu en service aux États-Unis entre le 6 février 1778, date de la signature du traité d'alliance, et le 11 avril 1783, époque de la cessation des hostilités sur mer, de tels bâtiments n'ayant été alors rattachés à aucune des escadres ci-dessus nommées, mais placés sous les ordres du ministre plénipotentiaire de France aux États-Unis.

On voit ainsi combien étaient limités les théâtres d'opérations reconnus propres à donner le titre de membre fondateur à ceux qui y avaient combattu. D'autres officiers sur des théâtres d'opérations non mentionnés ci-dessus, avaient eux aussi contribué efficacement à l'indépendance des États-Unis : ils avaient droit à leur reconnaissance et à la récompense que constituait l'appartenance à l'institution des Cincinnati. Nous verrons plus loin comment le problème put recevoir une solution. En attendant et pour revenir aux membres fondateurs et au processus de leur admission, nous partirons de l'exemple de l'escadre commandée par le Chevalier de Ternay en 1780.

8 « L'ordre américain de Cincinnatus en France », d'après l'ouvrage américain d'Asa Bird Gardner, par le Baron de Contenson. Extrait de la *Revue d'histoire diplomatique*, Paris, Plon-Nourrit, 1913, p. 73 sq.

<i>Le Duc de Bourgogne</i> 80c.	CE : d'Arsac de TERNAY CPN : Médine ME : Grandchain (de Liberge de)	Membre fondateur Membre fondateur	† Newport 15.12.1780 CV 1779 CV 1782
<i>Le Neptune</i> 74 c.	CC : des Touches CS : La Vicomté	Membre fondateur	CV 1772 – CE 1784 CV 1779 - † aux Saintes
<i>Le Conquérant</i> 74 c.	CC : La Grandière CS : Cheffontaine Trevient	Membre fondateur	CV 1772 – CE 1784 CV 1779 - †16.03.1781
<i>La Provence</i> 64 c.	CC : Lombard	Membre fondateur	CV 1777
<i>L'Ardent</i> 64 c.	CC : Bernard de Marigny	Membre fondateur	CV 1779
<i>Le Jason</i> 64 c.	CC : La Clochetterie	-	CV 1778- †aux Saintes
<i>L'Éveillé</i> 64 c.	CC : Le Gardeur de Tilly	Membre fondateur	CV 1777
<i>La Surveillante</i> Frégate	LC : Cillart de Villeneuve	Membre fondateur	CV 1780
<i>L'Amazone</i> Frégate	LC : La Pérouse	Membre fondateur	CV 1780
<i>La Bellone</i> Frégate	LC : Gonidec		CV 1779-†1781

Source : Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Champion, 1905, Appendice X, p. 645 sq.

416

Nous constatons ainsi que l'ensemble des capitaines de vaisseaux exerçant un commandement (y compris de frégates), sont membres fondateurs à l'exception :

- du Chef d'Escadre, le chevalier de Ternay, mort d'épuisement à Newport, le 15 décembre 1780 ;
- de La Vicomté, commandant en second du *Neptune* et de La Clochetterie, commandant du *Jason*, tous deux morts à la bataille des Saintes, le 12 avril 1782 ;
- de Cheffontaine Trevient, commandant en second du *Conquérant* mort au combat du 16 mars 1781 (1^{re} bataille de la Chesapeake) ;
- de Gonidec, mort en 1781.

Il nous faut maintenant évoquer les membres honoraires d'origine. L'article 24 des statuts de 1783 prévoyait les dispositions suivantes :

Comme il y a et qu'il y aura en tous temps dans chacun des États respectifs des hommes éminents par leur valeur personnelle et leur patriotisme, dont l'activité d'esprit est orientée vers les mêmes buts louables que ceux des Cincinnati, il sera de règle d'admettre ces personnalités marquantes comme membres honoraires dans la société, pour la durée de leur vie seulement, sous réserve que le nombre de ces membres honoraires n'excède pas le quart des officiers ou de leurs descendants.

Cette catégorie permit d'admettre dans l'Institution des officiers qui ne remplissaient pas exactement les conditions imposées aux membres fondateurs, alors même qu'ils avaient participé aux opérations militaires et navales qui avaient conduit à l'indépendance des États-Unis. Dans les faits, l'usage a réservé la qualité de membre fondateur à ceux qui furent nommés durant les

années 1784 et 1785, tandis qu'à partir de 1786, la tendance prévalut de ne plus nommer que des membres honoraires.

La Révolution survint. La Constitution de 1791 disposait que « tout ordre de chevalerie ou autre, toute décoration, tout signe extérieur qui suppose des distinctions de naissance, sont supprimés en France ». Il ne subsistait provisoirement que l'ordre de Saint Louis rebaptisé pour la circonstance « Décoration militaire ». Ordres de Saint Louis et de Cincinnatus pouvaient néanmoins continuer à être portés simultanément jusqu'à ce que la Convention supprime définitivement, le 18 novembre 1793, l'ordre de Saint Louis et exige de ses derniers titulaires qu'ils en déposent les insignes sous peine d'être arrêtés. Mais entretemps, la journée du 10 août 1792 marquait la fin de la monarchie.

Au moment où la Société française allait disparaître, elle comptait parmi ses membres le nombre d'officiers suivants :

Membres d'origine	Fondateurs	Honoraires	Total
Armée de Terre	78	55	133
Service dans l'armée continentale américaine	43	-	43
Marine royale	113	58	171
Total	234	113	347

Les membres fondateurs et honoraires appartenant à la marine royale représentaient respectivement 48,2 % et 51,2 % de leur catégorie et 49,2 % du total des membres d'origine, se répartissant comme suit :

	Fondateurs	Honoraires	Total
Vice-amiraux	2	-	2
Lieutenants généraux des armées navales	6	-	6
Chefs d'escadre	33	-	33
Chefs de division ⁹	13	-	13
Brigadiers ¹⁰	8	-	8
Capitaines de Vaisseau	48	36	84
Majors de Vaisseau	1	14	15
Lieutenant de Vaisseau	2	8	10
Total	113	58	171

La Restauration témoignera, au début, une certaine bienveillance pour les Cincinnati encore vivants (une centaine dont un tiers de marins), jusqu'à ce qu'une ordonnance en date du 16 avril 1824, concernant les ordres français et étrangers et l'instruction du Grand chancelier pour son exécution, rappellent que :

⁹ Créé en 1786. Disparaît en 1791.

¹⁰ Les 50 plus anciens capitaines de vaisseau. Ils avaient rang de brigadier des armées de terre. En 1786, ils sont remplacés par 27 chefs de division (*cf. supra*).

l'ordre américain de Cincinnatus, qui, d'après une décision royale du 7 avril 1785 ne pouvait plus être autorisé, commence à reparaître. Plusieurs personnes prétendent qu'il est héréditaire dans leur famille. Le roi, par sa décision du 16 avril courant renouvelle la défense prononcée en 1785. Cependant quelques autorisations ont été accordées avant l'ordonnance du 16 avril dernier : les personnes qui les ont obtenues et qui les représenteront ou en justifieront, pourront continuer à porter cet ordre. Quant aux autorisations accordées avant le 7 avril 1785, elles doivent être renouvelées par l'intermédiaire du Grand chancelier.

Ce texte est intéressant à deux titres. D'abord parce qu'il fait état d'une « interdiction » qui trouve son origine dans une décision royale notifiée, le 28 août 1784, par le maréchal de Ségur à Rochambeau :

418

[...] Selon les intentions que le roi m'a fait connaître au sujet de l'association des Cincinnatus, S.M. consent que les officiers mentionnés sur la liste que vous m'avez adressée, portent les marques distinctives de cette Société et il approuve que vous les autorisiez à le faire, mais S.M. ne trouvant pas souhaitable que cette association se perpétue dans le royaume, il m'a donné l'ordre de vous prévenir qu'à l'avenir, il ne permettra plus qu'aucun de ses sujets y soit encore admis¹¹.

Mais elle ne devait pas prospérer puisque l'attitude du roi se modifia par la suite. Ainsi en font foi les dernières admissions de membres honoraires approuvées par Louis XVI, le 3 février 1792. Ensuite parce que les autorisations accordées avant le 16 avril 1784 restaient valables ou devaient faire l'objet d'une demande de renouvellement. Il serait donc possible d'interroger aujourd'hui les archives de la Grande chancellerie de la Légion d'honneur. Malheureusement les demandes d'autorisation de port n'ont pas encore été informatisées, ce qui oblige à une consultation nominative des dossiers.

Au final, la Restauration ne permit donc pas une véritable réactivation d'une société dont la majorité des membres survivants n'avaient du, dans la réalité, leur salut bien souvent qu'à l'émigration, nonobstant le fait qu'en 1815, on était bien loin de la guerre d'Amérique. Une première tentative fut envisagée au moment de la célébration du centenaire de la victoire de Yorktown mais n'eut pas de suite. Et ce n'est finalement que 36 ans plus tard, lorsque les troupes américaines traversèrent l'Atlantique pour venir participer aux opérations de guerre sur notre territoire, que l'idée d'une reconstitution prit une tournure

11 *General Washington's correspondence concerning The Society of the Cincinnati, op. cit., p. 207.*

décisive. En 1925, les statuts de 1783 furent repris mais avec un certain nombre de modifications ou d'ajouts qui concernaient :

- le regroupement des membres fondateurs et héréditaires d'origine qui furent classés titulaires ;
- la nomination de membres honoraires et donc non héréditaires ;
- l'admission, conformément à une décision prise lors de la Triennale de 1854 à Baltimore, des descendants des officiers qui avaient négligé à l'origine de faire valoir leurs droits ;
- la possibilité que soient représentés les officiers ayant servi contre la Grande-Bretagne dans les armées de terre et de mer, en dehors du continent américain ou hors des eaux américaines, ce qui intéressait tous ceux qui avaient servi à Gibraltar, Mahon, etc.

Cette prise en compte -tardive- des nombreux théâtres d'opérations qui avaient vu se développer l'action de la marine royale dans sa lutte contre la Royal Navy n'était donc qu'un juste retour des choses. Elle devait se traduire par une montée en puissance correspondante de la représentation de la marine dans l'institution Cincinnati. Cette tendance s'est concrétisée au fil des décennies passées. À l'étude précitée du Baron de Contenson, parue en 1913, était venu se substituer un ouvrage de Ludovic de Contenson, publié en 1934 sous le titre *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique 1778-1783*, qui se situait dans le droit fil des travaux d'Asa Bird Gardner. Plus tard, en 1988, Christian de la Jonquière faisait paraître le résultat de ses recherches sous le titre *Officiers de marine aux Cincinnati*, dans lequel figuraient 1 248 notices d'officiers, permettant de vérifier entre autres si un officier pouvait à son époque revendiquer l'appartenance à l'institution. En 1996, cet auteur en publiait un second sous le titre *Les Marins français sous Louis XVI-Guerre d'Indépendance américaine* qui comportait plus de 2 550 notices. Entretemps était paru un *Armorial des Cincinnati*, en 1980, où figurait *in fine* une liste de tous les sièges potentiels avec indication de ceux qui étaient vacants, liste non exhaustive et qui comportait des erreurs et/ou omissions.

Aujourd'hui, les statuts de 2004 confirment bien que :

Les membres titulaires héréditaires représentent les membres d'origine de la société et les officiers suivants ayant participé à la guerre d'Indépendance américaine :

- les amiraux et capitaines de vaisseau de la marine royale ainsi que les lieutenants de vaisseau ayant commandé un bâtiment de guerre,
- les généraux, colonels et lieutenants-colonels de l'armée expéditionnaire française, ainsi que
- les officiers du corps expéditionnaire français ayant commandé une unité de combat,

- les officiers qui, ayant poursuivi leur carrière militaire après les combats de la guerre d'Indépendance, ont atteint le grade de capitaine de vaisseau, de colonel ou de lieutenant-colonel,
- les officiers tués ou blessés au combat.

En conclusion, la constitution de la Société française et partant celle de sa reconstitution, ne s'est pas révélée aisée et ce pour plusieurs raisons :

- une imprécision initiale des critères de nomination qui a rendu nécessaire des ajustements,
- la dispersion des « bénéficiaires » de la marine en raison de la nature de leur activité,
- une période très courte : du 13 mai 1783 au 14 mai 1784, pour la montée en puissance de la Société aux États-Unis,
- du 18 décembre 1783 au 4 juillet 1784, pour la mise en place d'une société française qui, huit ans plus tard, cessera toute activité.
- la survenance de la Révolution qui a déstabilisé ce qui était en cours d'organisation avant de provoquer sa conséquence ultime, une disparition de fait.

420

Il est aujourd'hui un concept très à la mode : le devoir de mémoire. Mais, ainsi que le fait remarquer François Bedarida,

alors que l'histoire se situe à l'extérieur de l'événement et génère une approche conduite du dehors, la mémoire se place dans l'événement, le remonte en quelque sorte, cheminant à l'intérieur du sujet. Elle se fait contemporaine de ce qu'elle tente de transmettre, au lieu que l'histoire s'en distancie en appréhendant l'événement, en le décortiquant et en tentant d'en extraire et la substance et le sens [...]. C'est pourquoi les trajectoires ne sont pas les mêmes. La mémoire a pour objectif la fidélité, l'histoire la vérité¹².

En ce domaine, les Cincinnati ont été des précurseurs et tout spécialement la société française qui a su établir et maintenir une passerelle entre mémoire et histoire. Si en effet les officiers de terre et de mer se sont trouvés brutalement confrontés à des événements d'une gravité poignante, ceux de la Révolution, alors qu'ils étaient une partie des forces vives ayant le plus contribué à la fondation d'une nation nouvelle, ils restent dans la durée historique, des témoins toujours vivants de cette grande aventure à travers leurs descendants qui aujourd'hui ont le privilège de les représenter.

¹² François Bédarida, *Histoire, critique et responsabilité*, Paris/Bruxelles, CNRS-Complexe, 2003.

CONCLUSION

N. A. M. Rodger

Ce livre apporte un éloquent témoignage sur l'ampleur des transformations survenues depuis quelques années dans la manière d'écrire l'histoire navale. Celle-ci, il n'y a guère plus d'une génération, était comprise comme étant d'abord une affaire d'opérations concrètes sur mer – avant tout des batailles –, liées à l'histoire nationale et internationale, et encore, uniquement au niveau de la grande politique. Maintenant, l'histoire de la guerre sur mer se nourrit de toutes sortes d'histoires auxquelles elle contribue en retour. Nous avons ici l'histoire navale de la guerre d'Indépendance américaine liée à la formation de l'État, à la structure du gouvernement, aux finances nationales, ainsi qu'à un exposé très détaillé de l'administration navale. Nous trouvons la réalité humaine de la marine pour les officiers, les marins et pour les ouvriers à terre, là où nous n'avions auparavant que des abstractions de haute politique. Des sujets durablement négligés, tels que l'espionnage naval et l'entraînement, ne le sont plus ici. Sans répéter ce que chaque intervenant a expliqué, cela vaut la peine de mettre en évidence certains thèmes qui sont revenus souvent pendant le colloque.

En matière de décision politique, il est frappant de lire des exposés sur les gouvernements français, anglais et espagnol qui présentent, non pas des abstractions mais des hommes en chair et en os dans des situations bien réelles, ayant affaire à des rivalités de personnes et de politique, devant s'accommoder des contraintes concrètes, décidant dans un contexte d'attitudes héritées et d'habitudes de pensée, compilant les données du renseignement naval et organisant l'espionnage. Nombre de lecteurs seront surpris de la manière dont la marine espagnole fut transformée, en à peine un demi-siècle, par des ministres voyant loin et résolu à en faire l'instrument et l'expression d'une monarchie réformée et éclairée, pleinement de retour parmi les grandes puissances. Les ministres britanniques, tout au contraire, avaient la plus puissante et la plus efficace de toutes les marines, mais sans avoir une compréhension assurée de ce qui lui était ou non possible. Marqués par la rhétorique propre à la politique intérieure anglaise, ils surestimaient le pouvoir de dissuasion de la marine et n'avaient pas tiré les leçons de la guerre de Succession d'Autriche, lorsqu'il

avait fallu affronter une combinaison d'ennemis et de problèmes qui n'était pas différente de celle du conflit américain. C'était d'autant plus surprenant qu'un de ces ministres, Lord Sandwich, avait été lui-même Premier Lord de l'Amirauté pendant les années 1740 et avait retrouvé ce poste trente ans plus tard, pendant la guerre d'Amérique.

En Méditerranée, un autre ministre plus ou moins anglais, Sir John Acton, dans le Royaume des Deux-Siciles, était en train d'affirmer d'une manière tout à fait espagnole le statut de son souverain (ainsi que son indépendance vis-à-vis de l'Espagne) en développant une marine petite mais puissante. C'était encore un projet des Lumières, avec des navires de la meilleure conception, construits dans un nouveau chantier modèle destiné à exprimer la modernité rationnelle du roi et de son royaume. Trop souvent l'histoire navale n'est écrite que dans des termes weberiens de « grandes puissances », autrement dit celles qui furent, ou aspiraient, à devenir grandes d'un point de vue militaire et par de tels moyens, tandis que les cas historiquement les plus intéressants sont ceux d'États plus modestes qui, à leur échelle et selon des voies diverses, réussirent ou échouèrent. Il est ainsi particulièrement instructif de se demander si l'impressionnante petite flotte de six navires de ligne, créée en vue de la bataille par Acton et qui contribua au prestige et à l'intérêt que pouvait représenter comme allié le Royaume des Deux-Siciles, était vraiment la marine qu'il fallait pour un pays surtout menacé par les corsaires venus des Régences d'Afrique du Nord.

422

Pareille interrogation sur le rapport entre structure et finalité peut être reprise pour les principales marines engagées dans la guerre d'Indépendance américaine. Si la marine française était principalement destinée à défendre le commerce de la France, était-elle vraiment celle qu'il fallait pour intervenir dans le conflit entre la Grande-Bretagne et ses colons ? On peut se demander aussi si la promotion de la rébellion et du républicanisme était la politique la plus judicieuse de la part de la monarchie française. Si la fonction de la marine espagnole était, au premier chef, de servir de *fleet in being* dissuadant d'attaquer l'empire, était-il sage de l'engager dans une confrontation avec la Grande-Bretagne ? À court terme, l'Espagne, à la différence des autres belligérants européens, sortit de la guerre d'Amérique avec d'importants gains territoriaux, mais, à plus long terme, la lutte contre la Grande-Bretagne imposa un effort épuisant auquel ni la marine ni la monarchie ne purent survivre.

Pour l'Espagne et la France, la faiblesse était fondamentalement d'ordre financier. Les historiens ont depuis longtemps saisi le lien entre la guerre d'Amérique et l'effondrement financier qui précipita la Révolution de 1789. Pourtant, il reste beaucoup à faire pour comprendre la manière dont les finances du gouvernement fonctionnaient dans le détail – surtout en France où les ministres eux-mêmes ne maîtrisaient pas du tout la situation. Il est également

très utile de disposer d'études sur le fonctionnement effectif des systèmes administratifs, non pas en termes de structure formelle des responsabilités, mais en prenant en compte les relations humaines et la coopération informelle des agents de l'État qui firent de Brest une base de service commune et intégrée pendant cette guerre. Si la Révolution n'avait pas détruit ces liens et si on avait trouvé l'argent pour les développer, cela eût pu ouvrir la voie en France vers une administration navale bien plus efficace et productive.

La réalité humaine de l'histoire navale est un des points forts de ce volume. Les ministres en charge de la marine et les financiers ne sont pas seuls à être présentés ici comme des individus dans des situations concrètes, c'est aussi le cas des industriels et des contractants, des administrateurs et des ouvriers des arsenaux. Les marins français, si souvent réduits à des statistiques de main d'œuvre établies à partir des registres des classes, sont étudiés ici, grâce aux rôles d'équipage, comme des individus poursuivant leur carrière maritime. L'entraînement des officiers aux manœuvres et aux tactiques est un sujet qui a été négligé aussi bien par les historiens contemporains que par les marines du XVIII^e siècle, si bien que les efforts réalisés en France à l'époque pour y remédier sont particulièrement significatifs. Lors de cette guerre comme pendant les précédentes, les amiraux eurent les plus grandes difficultés pour que leurs escadres comprennent et exécutent les tactiques qu'ils avaient en tête. L'incapacité des capitaines à se conformer aux intentions de leur amiral a souvent conduit à des défaites, telle celle de Graves à la Chesapeake. Elle a aussi mené à perdre des occasions de victoire, ainsi Keppel à Ouessant, et parfois même permis des victoires imprévues, comme celle de Rodney aux Saintes. Trouver l'un des premiers exemples de la pratique, devenue courante dans les forces armées modernes, de porter des appréciations sur les qualités des officiers pour une promotion éventuelle, n'est pas le moins intéressant des points mis en lumière par l'étude de l'entraînement naval français.

On dit parfois encore que les conflits du XVIII^e siècle étaient des « guerres de cabinet », des affaires ne concernant que les rois et leurs ministres, ne menaçant pas l'ordre établi et ne modifiant en rien durablement le cours de l'histoire. La guerre d'Amérique est la réponse à toutes ces allégations, elle qui fut l'un des rares conflits vraiment décisifs de l'histoire, puisqu'il en sortit une future grande puissance et aussi une partition de l'Amérique du Nord qui perdure aujourd'hui encore. Les contemporains furent persuadés qu'elle marquait l'éclipse de la Grande Bretagne en tant que grande puissance, alors qu'en fait, la perte de la plupart de ses colonies américaines semble l'avoir plus fortifiée qu'affaiblie. Dans la durée, ce furent plutôt les puissances ostensiblement victorieuses, la France et l'Espagne (et leur cobelligérante malgré elle que fut la République des Provinces-Unies) qui se trouvèrent diminuées d'une funeste

manière. Partout dans le monde, des Amériques à l'océan Indien, ce fut une guerre menée sur mer et rendue possible uniquement par la puissance navale. Les études qui sont rassemblées ici font progresser notre connaissance sur des événements qui comptèrent pour de bon et dont nous percevons aujourd'hui encore les conséquences. Le destin des nations reposait sur les marines de la guerre d'Amérique.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME
1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

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

