

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 :

979-10-231-3352-3

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :
<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

PREMIÈRE PARTIE

La rivalité franco-anglaise

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 manœuvrer 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.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME 1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

Vaisseau de 100 canons, chiffre ultérieurement porté à 110, 3 ponts, 2200 tx. Offert en 1762 par les États de Bretagne au roi. La construction commence à Lorient en août 1764. Les plans sont dus à Antoine Groignard. Dès janvier 1765, la marine transfère le chantier à Brest. Une fois la coque sortie du bassin, le 24 mai 1766, plus rien ne se passe, le bâtiment demeurant inachevé. On ne se remet à y travailler qu'en septembre 1776 en prévision d'une nouvelle guerre avec la Grande Bretagne. *La Bretagne* est achevée en avril 1777. Bâtiment amiral en 1778 puis 1779 de l'armée navale du comte d'Orvilliers, il est commandé par le capitaine de vaisseau du Plessis-Parscau. Démoli en 1796 après presque trente ans de carrière.

- Longueur de quille : 53,9 m, de l'étrave à l'étambot : 184 pieds soit 59,8 m
- Largeur au maître gabarit : 50 pieds, soit 16,25
- Creux au milieu : 7,9 m
- 7 ancres
- Hauteur totale du grand mât : 77 m.
- Longueur de la grande vergue : 35,7 m.
- Voilure : 3239 m² sans les bonnettes et les voiles d'étai. Une trentaine de voiles.
- Équipage : environ 1200 h lors de la campagne de 1778, soldats de marine et domestiques compris.

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

- , avec la collaboration d’Hubert Berti, *Modèles historiques au Musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- Howard I. Chapelle, *The History of the American Sailing Navy: The Ships and Their Development*, New York, W. W. Norton, 1949 ; 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

