

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 :

979-10-231-3356-1

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>

DEUXIÈME PARTIE

Alliés ou neutres

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 Landes 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 diverter 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.

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	

451

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

ALLIÉS OU NEUTRES

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

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

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

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D’ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

