

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 :

979-10-231-3357-8

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 MARINES ITALIENNES

Jean Bérenger

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

LA MONARCHIE DES HABSBOURG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA MARINE DE VENISE⁶

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LE PROBLÈME DES GALÈRES

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

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

LES VAISSEAUX

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

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

LES BASES DE LA PUISSANCE NAVALE VÉNITIENNE⁹

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

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

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

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

156

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1771 : 279 498 + 186 578 = 460 076 ducats

1772 : 286 218 + 196 800 = 482 018 ducats

1773 : 307 367 + 208 254 = 515 621 ducats

1774 : 280 730 + 180 985 = 461 715 ducats

1775 : 293 741 + 207 299 = 501 040 ducats

1776 : 291 617 + 224 213 = 512 830 ducats

1777 : 279 470 + 202 214 = 481 684 ducats

1778 : 276 897 + 220 322 = 497 219 ducats

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

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

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

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

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

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

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

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

160

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LES ARSENAUX²³

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

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

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

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

²⁴ *Ibid.*, t. 2, p. 487-492.

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

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

162

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

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

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

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

LES PERSONNELS

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

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

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

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

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

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

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

164

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

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

LE MATÉRIEL

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

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

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

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

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

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

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

LES OPÉRATIONS NAVALES²⁹

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

166

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³³ *Ibid.*, p. 684.

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

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

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

429

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

- , avec la collaboration d’Hubert Berti, *Modèles historiques au Musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- Howard I. Chapelle, *The History of the American Sailing Navy: The Ships and Their Development*, New York, W. W. Norton, 1949 ; rééd. New York, Bonanza Books, n.d.
- Alain Demerliac, *La Marine de Louis XV : nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- , *La Marine de Louis XVI : nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996.
- James Dodds & James Moore, *Building the Wooden Fighting Ship*, London, Chatham Publishing, 2005 (1^{re} éd., 1984).
- Emmanuel de Fontainieu, *L’Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, De Monza, 1992.
- Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.
- Robert Gardiner, *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L’Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004.
- Peter Goodwin, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, rééd. 2006.
- James Lees, *The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.
- Brian Lavery, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 vol.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique : l’évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l’Inde, 1994.
- John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.
- Agustín Ramón Rodríguez González et Juan Luis Coello Lillo, *La Fragata en la Armada Española: 500 años de Historia*, Izar de Construcciones Navales, Madrid, 2003.
- Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- , *First Rate. The Greatest Warships of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

GRANDE-BRETAGNE

- Robert Greenhalgh Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Harvard University Press, 1926.
- S. E. Astrom, « North European timber exports to Great Britain, 1760-1810 », dans Philip H. Cottrell and D.H. Aldcroft (éd.), *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981, p. 81-97.
- N. Baker, *Government and Contractors: The British Treasury and War Supplies 1775-1783*, London, 1971.
- Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965.
- Daniel A. Baugh, « The Eighteenth Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans J. R. Hill (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.
- Huw V. Bowen, Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- Josuah Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Alfred Knopf, 1989.
- Christian Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 89-98.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- Jonathan G. Coad, *The Royal Dockyards 1690-1850 : architecture and engineering works of the sailing Navy*, Aldershot, Scolar Press, 1989.
- Stephen Conway, *The British Isles and the War of American Independence*, New-York/Oxford, Oxford University Press, 2000.
- Stephen Conway, *War, State, and Society in Mid-Eighteenth-Century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- Harry W. Dickinson, *Educating the Royal Navy : Eighteenth- and Nineteenth Century Education for Officers*, Abingdon, Routledge, 2007.
- David French, *The British Way in Warfare 1688-2000*, London, Unwin Hyman, 1990.
- R. J. B. Knight, *Royal Navy Dockyards in England at the Time of the American War of Independence*, (Unpublished PhD), University of London, 1972.
- , « The introduction of copper sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, 59, 1973, p. 299-309.
- , « The performance of the Royal Dockyards in England during the American War of Independence », dans *The American Revolution and the Sea*, Basildon, 1974, p. 139-144.

- , « The building and maintenance of the British fleet during the Anglo-French Wars 1688-1815 », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 35-50.
- Peter Le Fevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000.
- Margarette Lincoln, *Representing the Royal Navy: British Sea Power, 1750-1815*, Aldershot, Ashgate, 2002.
- Christophe Lloyd, *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey*, London, Paladin, 1970.
- Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- N. A. M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988 (1^{re} éd. 1986).
- , *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, W. W. Norton & Company, 1993.
- , *The Press Gang: Naval Impressment and its Opponents in Georgian Britain*, New York, Continuum, 2008.
- Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War : Britain from 1689 to 1815*, London, Routledge, 1994.
- Neal R. Stout, *The Royal Navy in America, 1760-1775: A Study of Enforcement of British Colonial Policy in the Era of the American Revolution*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1973.
- , *Shipping and the American War 1775-1783: A Study of British Transport Organization*, London, Anthlone Press, 1970.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Kan., U.S. Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « The Victualling Board charters shipping, 1775-1782 », *Historical Research*, 68, 1995, p. 212-224.
- , « Christopher Atkinson and the Victualling Board, 1775-1782 », *Historical Research*, 69, 1996, p. 129-142.
- , *Christopher Atkinson and the Victualling Board (1775-1782)*, Cambridge, Blackwell, 1996.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia SC, University South Carolina Press, 1998.
- Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence & American Independence. Britain and Sea Power in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.
- Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

FRANCE

- Martine Acerra, « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 161-175.
- , *Rochefort et la construction navale française, 1681-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, 5 vol.
- , *Arsenal et patrimoine : l'Europe atlantique et Rochefort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Rivage des Xantons/Les Indes savantes, 2009.
- Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, Société d'émulation de la Vendée, 1977 (sur Destouches, La Charoulière, d'Hector, Grimoüard, du Chaffault).
- Jean-Jacques Antier, *L'Amiral de Grasse, héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- Paul Walden Bamford, *Forests and French Sea Power 1660-1789*, Toronto, Toronto University Press, 1956.
- Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- Philippe Bonnichon, « Missions de la marine militaire au temps de Louis XVI », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. 54, 1976, p. 525-559.
- , « Aperçus sur le corps des officiers de la Marine militaire à la fin du règne de Louis XVI (1786-1791) », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 55, 1983, p. 29-48.
- John F. Boshier, *French Finances 1770-1795 : From Business to Bureaucracy*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1975.
- Adolphe de Bouclon, *Étude historique sur la marine de Louis XVI : Liberge de Grandchain, capitaine des vaisseaux du roi, major d'escadre, directeur général des ports et arsenaux, géographe astronome...*, Paris, Arthur Bertrand, 1866.
- Alain Cabantous, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e s.*, Paris, Tallandier, 1984.
- , *Dix mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles, vers 1660-1794 : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.
- Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, Kronos, 2011, 3^e éd.
- Olivier Corre, « Le rôle de Brest dans la guerre d'Indépendance », dans *Brest au temps de l'Académie de Marine*, catalogue d'exposition de l'abbaye de Daoulas, 2001, p. 114-121.
- , *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat, Université Rennes 2 – Haute Bretagne, sous la direction de A. Lespagnol, 2003, 4 vol., 1073 p.
- René de la Croix, duc de Castries, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975.

- Paul Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1893.
- Robert D. Harris, « French Finances and the American War 1777-1783 », *Journal of Modern History*, t. 48, juin 1976, p. 233-258.
- John N. Hattendorf, *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- Philippe Haudrère, *La Compagnie des Indes au XVIII^e siècle, 1719-1795*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, 4 vol.
- Christian de La Jonquière, *Officiers de Marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- Christian de La Jonquière, *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- Gérard Le Bouédec, *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 5 vol.
- Marie-Laure Legay, *La Banqueroute de l'État royal : la gestion des finances publiques de Colbert à la Révolution française*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2011.
- T. J. A. Le Goff, « Le recrutement géographique et social des matelots bretons à la fin de l'Ancien Régime », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique – Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, p. 207-224.
- , « Les gens de mer des années 1780 », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 139-159.
- Maurice Lynier de la Barbée, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1972.
- Jean Meyer, « Le complexe économique naval militaire (1775-1815) », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 199-215.
- Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, Comte d'Estaing*, Paris, Éditions Jacques Michel, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI : l'oeuvre de Monsieur de Sartine*, t. II, *La reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.
- David Plouviez, « Babaud de la Chaussade : un agent de l'innovation technique et commerciale au service de la marine au XVIII^e siècle ? », dans Jean-René Berthiau (dir.), *Marines et entreprise*, Actes du colloque pour le tricentenaire de Pierre Babaud de la Chaussade, Nevers, 2007, p. 145-154.
- , *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, thèse de doctorat Université de Nantes sous la direction de Martine Acerra, 2009.

Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

Jean-Pierre Poussou, « Le dynamisme de l'économie française sous Louis XVI », *Revue économique*, 6, novembre 1989, p. 966-984.

James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston and Montréal, 1987.

James C. Riley, « French Finances 1727-1768 », *Journal of Modern History*, vol. 59, juin 1987, p. 209-243.

Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1982, 2^e éd. Paris,

–, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, rééd. 2003.

–, *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002.

Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.

–, *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines – Condition – Services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 vol.

–, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

–, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.

–, *Toulon, port royal, 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002.

Patrick Villiers, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1778-1783*, New York, Arno Press, 1977.

–, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans M. Acerra, J. Merino, J. Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, rééd. 1998, p. 211-247.

–, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunquerqueoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 vol.

ESPAGNE

Juan Alsina Torrente, *Una guerra romántica, 1778-1783 : España, Francia e Inglaterra en el mar (trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.

José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.

Manuel Bustos Rodriguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz ; Madrid, Sílex, 2005.

–, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86.

Thomas E. Chávez, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.

Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993.

Gloria Angeles Franco Rubio, « Reforma administrativa y nuevas instituciones: las Secretarías de Guerra y Marina en el siglo XVIII », dans *El mundo hispánico en el siglo de Las Luces. Actas del Coloquio Internacional « Unidad y diversidad en el Mundo Hispánico del siglo XVIII »* (I, Salamanca, 9 al 11 junio 1994), vol. 1, Madrid, Editorial Complutense, 1996, p. 643-654.

Juan Antonio Granados Loureda, « *The Dockyard of ferrol in the 18th century : from A Graña to Trafalgar* », dans *Actas del International Congress : Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors. Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005*, Madrid, 2006, p. 6.1-6.40.

448

José Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

–, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 155, 1984, 3, p. 21-32.

Didier Ozanam, « La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI. Los instrumentos de la política exterior. La Diplomacia. La Marina. El Ejército », dans Menéndez Pidal, Ramón (fund.), Jover Zamora, José María (dir.), *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*. vol. I, t. XXIX, Madrid, Espasa-Calpe, 1985.

Vicente Palacio Atard : *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989.

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

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

–, « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, 7, 2007, p. 105-130.

Agustín Ramón Rodríguez González, « La Armada en el siglo XVIII », dans *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148.

Juan, Torrejón Chaves, « Cádiz, La Habana y la construcción naval militar española en el siglo XVIII », *Revista Cádiz e Iberoamérica*, vol. 9, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, p. 6-11.

–, « Astilleros, arsenales y buques del rey: La industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Andalucía en América. América en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1993, p. 55-79.

–, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental : los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Actas de las Jornadas sobre « Arqueología industrial »*, San Fernando (Cádiz), Excmo. Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), 1994, p. 57-81.

- , « La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII) », dans *Actas del III Encuentro Histórico Suecia-España "Comercio y Navegación entre España y Suecia (Siglos X-XX)* (Alberto Ramos Santana Coord.), Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000, p. 163-222.
- , « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », dans Enrique Martínez Ruiz, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Juan Torrejón Chaves (éd.), *Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. *Actas del V Encuentros Históricos España-Suecia*, Madrid/Cádiz, Fundación Berndt Wistedt/Universidad de Cádiz, 2001, p. 319-354.
- , « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, 2001, p. 55-81.
- , « La construcción naval militar española en el siglo XVIII : tendencias, programas y constructores », dans *XXVI jornadas de Historia Marítima. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval : Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, p. 131-192.
- Alfredo Vigo Trasancos, *Arquitectura y urbanismo en El Ferrol del siglo XVIII*, Santiago de Compostella, C.O.A.G., 1984.

PROVINCES-UNIES

- Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University South Carolina Press, 1993.
- Francis Renaut, *Le Crépuscule d'une puissance navale : la marine hollandaise de 1776 à 1783*, Paris, Graouli, 1932.

ÉTATS-UNIS

- Robert C. Alberts, *The Golden Voyage: The Life and Times of William Bingham, 1752-1804*, Boston, Houghton, Mifflin, 1969.
- Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, 1912, 1940, reprinted New York: Russell & Russell, Inc., 1962.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- William M. Fowler, Jr., *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, Metuchen, NJ, The Scarecrow Press, 1973.
- John B. Hattendorf, « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans O. Chalaine, Ph. Bonnichon, Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, p. 131-151.

David C. Hsiung, « Food, Fuel, and the New England Environment in the War for Independence, 1775-1776 », *The New England Quarterly*, vol. 80, n° 4, décembre 2007, p. 614-651.

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

Christopher Magra, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

Maritime Dimensions of the American Revolution, Washington, Naval History Division, 1977.

James L. Nelson, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, New York, McGraw Hill, 2008.

Raymond G. O'Connor, *Origins of the American Navy: Sea Power in the Colonies and the New Nation*, Lanham, MD, University Press of America, 1994.

Charles Oscar Paullin, *The Navy of the American Revolution: Its Administration, Its Policy, Its Achievements*, Cleveland, Burrows Brothers, 1906.

Robert L. Scheina, « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1777-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction. 1763-1783.....	7
Olivier Chaline	

PREMIÈRE PARTIE LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

Les marines de guerre européennes à travers les rapports des consuls de France, 1774-1785 : De la paix armée à la course à la puissance navale.....	19
Philippe Haudrère	

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE ALLIÉS OU NEUTRES

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

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

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

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D'ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

