

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 :

979-10-231-3359-2

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

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

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

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

Louis Sicking

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

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

TROISIÈME PARTIE

**Les approvisionnements
en matériaux de marine**

TRAFIC LICITE OU CONTREBANDE ?
LES NEUTRES DU NORD ET LE COMMERCE
DES MATÉRIAUX DE MARINE
PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Éric Schnakenbourg

L'espace baltique est la principale zone de production de matériaux de marine dans l'Europe du XVIII^e siècle. Ce qu'on appelle alors les munitions navales, *naval stores* en anglais, réunit un nombre important de marchandises et de produits servant à la construction, à l'armement et à la réparation des navires. Leur commerce, déjà florissant en période de paix, profite particulièrement des épisodes de guerre durant lesquels il devient primordial pour l'expression de la puissance navale des belligérants. Les fournitures de marine, une fois transformées, ont un usage militaire qui pose *ipso facto* la question de la compatibilité de leur livraison à un belligérant avec l'impartialité qui caractérise la neutralité. Lors de la guerre d'Indépendance américaine, alors que les Français cherchent à s'assurer un approvisionnement régulier de ces produits stratégiques, les Anglais, qui ne sont jamais réellement inquiétés dans leur navigation septentrionale, veulent au contraire en interdire les livraisons à leur ennemi soutenant qu'il s'agit de contrebande de guerre. Le terme contrebande, dont l'une des premières mentions se trouve dans un traité anglo-bourguignon du début du XV^e siècle¹, recouvre une double réalité. Elle est d'abord, dans le sens le plus courant, une violation des règlements douaniers d'un État et relève de ce fait du droit national². Ensuite, elle peut être réputée « de guerre » et s'inscrit dès lors dans un cadre international. L'état de guerre entraîne l'interdiction du transport de certains produits et marchandises à l'ennemi susceptibles de lui permettre d'entretenir ou d'accroître sa puissance militaire, alors qu'en temps de paix nul n'a de légitimité à interdire un commerce entre deux pays. Bien qu'on puisse trouver quelques contentieux au XVI^e siècle, ce n'est véritablement qu'à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle que la contrebande de guerre devient une question majeure. Son importance croît à mesure de celle des

1 Ludwig Gessner, *Le Droit des neutres sur mer*, Paris, Guillaumin & Cie, 1876, p. 86.

2 Voir l'article « contrebande » de l'*Encyclopédie* par Véron de Forbonnais, vol. 4, 1754, p. 129.

enjeux maritimes dans les guerres franco-anglaises du XVIII^e siècle. C'est dans ce contexte qu'il convient de se demander comment les neutres du Nord ont pu assurer le commerce des matériaux de marine face aux pressions contradictoires des belligérants : quels types de produits ont-ils pu transporter ? au prix de quelles précautions et de quelles concessions ? À travers ces interrogations, il est possible de montrer que durant la guerre d'Indépendance américaine, le commerce nordique se trouve au centre d'interrogations et de polémiques qui relèvent autant du droit international de la guerre que de la diplomatie. C'est pourquoi, il faut commencer par s'interroger sur le cadre juridique de cette activité, avant de voir la place qu'elle occupe dans les relations entre neutres et belligérants.

UNE QUESTION JURIDIQUE ÉPINEUSE

188

Depuis l'Antiquité, le commerce des fournitures navales en temps de guerre est soumis à l'arbitraire des belligérants et à leur capacité à imposer les interdictions qu'ils proclament³. Mais au cours du XVII^e siècle, la notion de contrebande de guerre commence à se préciser au travers des différentes conventions qui lient entre eux les États européens. En ce qui concerne la France, nombre de traités signés par Louis XIV excluent les fournitures navales de cette catégorie⁴. Le plus emblématique est celui d'Utrecht conclu entre la France et l'Angleterre en 1713. Il dresse dans son article 19 la liste des matériaux de contrebande, et donne dans son article 20 celle des marchandises dont le commerce doit rester libre en période de guerre. Les fournitures de marine, tout comme les vivres, y sont expressément énumérées⁵. La doctrine française de la contrebande de guerre prend forme pendant le règne de Louis XIV et demeure globalement inchangée par la suite. Dans l'ensemble des traités conclus par la France entre le milieu du XVII^e siècle et la veille de la Révolution, on ne distingue que deux exceptions à la règle générale de la libre circulation des matériaux de marine en temps de guerre. La première porte sur les cordages et les voiles dans l'article 11 du traité franco-

3 Richard Kleen, *De la contrebande de guerre et des transports interdits aux neutres*, Paris, G. Pedone-Lauriel, 1893, p. 25.

4 Notamment le traité des Pyrénées de 1659, art. 12 et 13 ; le traité franco-anglais de 1677, art. 3 et 4 ; ou encore ceux mettant fin aux guerres de Louis XIV avec les Provinces-Unies, art. 16 du traité de Nimègue de 1678, repris dans le traité de Ryswick en 1697, et d'Utrecht en 1713.

5 « [...] chanvres, lins, poix, tant liquide que sèche, cordage, cables, voiles, toiles propres à faire des voiles, ancres et parties d'ancre, quelles qu'elles puissent être, mâts, de navires, planches, madriers, poutres de toutes sortes d'arbres, et toutes les autres choses nécessaires pour construire ou radouber les vaisseaux », Henri Vast, *Les Grands Traités du règne de Louis XIV*, Paris, A. Picard, 1899, t. 3, p. 101-102.

hanséate de 1655⁶, la seconde sur le « le goudron ou poix raisine [*sic*], les voiles, chanvres et cordages » dans l'article 26 du traité de commerce franco-danois de 1742⁷. À l'étranger, les Provinces-Unies et l'Espagne adoptent généralement la même doctrine que la France considérant que les matériaux de marine ne sont pas intrinsèquement de la contrebande de guerre⁸.

L'Angleterre, quant à elle, a une position qui paraît moins tranchée. En dehors des accords signés avec la France, d'autres actes reconnaissent le libre commerce des fournitures navales. Le plus important est le traité conclu avec les Provinces-Unies en 1674 (art. 4) qui reconnaît explicitement le droit de transporter des fournitures de marine en période de guerre⁹. Quant aux différentes conventions passées avec les puissances scandinaves, en 1661 avec la Suède et en 1670 avec le Danemark, elles ne comprennent que des formules vagues qui interdisent seulement le commerce de tout ce qui peut être utile à la guerre¹⁰. Au XVIII^e siècle, le traité 1766 avec la Russie n'interdit expressément que le commerce des armes, alors que les autres marchandises sont réputées libres¹¹. Bien qu'il n'y ait pas de règle générale au XVII^e et au XVIII^e siècles, la tendance est plutôt à la disparition de la mention formelle des matériaux de marine de la liste des marchandises dites de contrebande dans les traités internationaux, ce qui ne signifie pas pour autant que leur commerce soit explicitement reconnu libre.

Au XVIII^e siècle, la question de la contrebande ne concerne plus uniquement les diplomates qui négocient les accords entre les princes, elle devient aussi un objet de réflexion pour les juristes. En 1625, le premier à avoir proposé un cadre théorique pour la contrebande est Hugo Grotius qui classe les matériaux de marine parmi les marchandises ayant un usage dans la guerre comme dans la paix. Il justifie leur saisie au nom de la nécessité du belligérant de se prémunir

- 6 Jean Dumont, *Corps universel diplomatique du droit des gens : contenant un recueil des traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, d'échange de neutralité, de commerce, d'échange, de protection & de Garantie, de toutes les conventions, transactions, pactes, concordats, & autres contrats, qui ont été faits en Europe, depuis le regne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*, Amsterdam, P. Brunel & R. et G. Wetstein, 1726-1731, t. IV, part. II, p. 103.
- 7 Jules de Clercq, *Recueil des traités de la France*, t. 1, 1713-1802, Paris, A. Durand et Pedone-Lauriel, 1880, p. 53.
- 8 Philip Jessup & Francis Deák, *Neutrality, its history, economics and Law*, New York, Octagon books, 1976, t. 1, p. 80-81.
- 9 « *Likewise all kind of cotton, hemp, flax, and pitch ; and ropes, sails, and anchors, also masts and planks, boards and beams, of what sort of wood soever, and all others materials requisite for the building or repairing ships, but the shall be wholly reputed amongst free goods* », George Chalmers, *A collection of treaties between Great Britain and other powers*, London, J. Stockdale, 1790, t. 1, p. 179.
- 10 *Ibid.*, p. 52 et 79.
- 11 Friedrich von Martens, *Recueil des Traités et Conventions conclus par la Russie avec les puissances étrangères*, Saint Pétersbourg, A. Böhnke, 1892, t. IX (X), traités conclus avec l'Angleterre, 1710-1801, p. 249-250.

contre son ennemi¹². Son compatriote, Cornelius van Bynkershoek, détermine, en 1737, l'étendue de la contrebande par la raison et l'usage. À la lumière de plusieurs traités contemporains, il affirme que la contrebande ne concerne que les articles qui sont propres à la guerre¹³. Ce type de raisonnement basé sur les convergences entre les différents traités bilatéraux est alors courant. On le retrouve, par exemple, chez le juriste espagnol Abreu, qui déduit de l'examen des principaux traités internationaux l'exclusion du bois de construction et des cordages des commerces prohibés en période de guerre¹⁴. Mais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec la reprise de l'affrontement franco-anglais dans lequel les questions maritimes et les enjeux coloniaux gagnent une nouvelle importance, la question du commerce neutre des matériaux de marine devient plus épineuse. Les publicistes adoptent alors des positions plus nuancées que leurs devanciers. Au nom du devoir du neutre de ne rien apporter aux belligérants qui puissent le rendre « formidable », Emmer de Vattel classe dans la contrebande « les bois & tout ce qui sert à la construction et à l'armement des vaisseaux de guerre »¹⁵. Moins catégorique, le juriste danois Martin Hubner, grand défenseur du droit des neutres, propose, en 1759, une approche différenciée des fournitures navales que l'on retrouve également chez l'italien Galiani. Il classe dans la catégorie des armes de guerre les bois, les voiles, les cordages et les câbles d'une certaine grosseur, car ils sont nécessairement destinés aux navires de guerre. En revanche, le chanvre, le goudron, le brai, certains bois et certaines voiles, utiles dans la guerre comme dans la paix ne sont saisissables que dans des circonstances exceptionnelles¹⁶. À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, la doctrine du commerce des matériaux de marine sous pavillon neutre n'est fixée ni dans les traités, ni chez les juristes. Toutefois, la réflexion passée et présente permet de disposer d'arguments pouvant justifier les positions des partisans et des adversaires de la prohibition du commerce des fournitures navales dans les contentieux qui les opposent pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle.

C'est en effet à l'occasion de la guerre de Succession d'Autriche que deux positions clairement tranchées apparaissent. Il y a, d'un côté, les puissances qui produisent et/ou transportent des matériaux de marine (Suède, Provinces-Unies,

¹² Hugo Grotius, *Le Droit de la guerre et de la paix* (1625), Paris, PUF, rééd. 2005, p. 584-585.

¹³ Cornelius van Bynkershoek, *A Treatise of the law of war*, (traduction de « *De rebus bellicis* » livre I de *Quaestiones Juris Publici*, 1737), Philadelphia, Farrand & Nicholas, 1810, p. 76-77.

¹⁴ Felix Joseph de Abreu y Bertodano, *Traité juridico-politique sur les prises maritimes et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces prises légitimes* (1^{re} éd. espagnole 1746), trad. fr., Paris, Vve Delaquette, 1758, p. 140.

¹⁵ Emer de Vattel, *Le Droit des gens ou princes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains*, Londres, s.n., 1758, p. 88.

¹⁶ Martin Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres, ou Du Droit qu'ont les Nations Belligérantes d'arrêter les Navires des peuples amis*, La Haye, s.n., 1759, p. 182-183.

Danemark, Prusse...) ainsi que les États qui consomment ces marchandises sans en assurer le transport, comme la France et l'Espagne. Dans leur ensemble, ils adoptent une définition restreinte de la notion de contrebande qui se limite au matériel militaire directement utilisable pour la guerre. De l'autre côté, se trouve l'Angleterre avec une conception plus large de la contrebande qui comprend les fournitures navales. La position de Londres est fondée sur la souveraineté de chaque prince et sur son droit naturel à assurer sa propre sauvegarde en empêchant l'ennemi de se renforcer. Les divergences s'amplifient encore pendant la guerre de Sept Ans. Avant même le début officiel des hostilités, des navires hollandais chargés de matériaux de marine sont saisis, et contraints de vendre leurs changements en Angleterre¹⁷. Les Scandinaves ne sont pas mieux traités. Dès l'été 1755, Havrincourt, l'ambassadeur de France à Stockholm, éprouve de grandes difficultés à trouver des propriétaires de navires acceptant de faire des livraisons aux arsenaux français¹⁸. Les assurances prévoient dorénavant une clause selon laquelle le navire ne sera chargé d'aucune marchandise pouvant passer pour de la contrebande¹⁹. La nécessité de protéger leur commerce des déprédations anglaises pousse les Scandinaves à former une union maritime qui est officiellement conclue le 12 juillet 1756. Dès le premier article, le traité suédo-danois établit un lien entre la neutralité des contractants et leur engagement à interdire à leurs sujets de faire du commerce de contrebande, « sous lequel nom on n'entendra pourtant pas d'autres objets que ceux qui nommément ont été désignés comme tels par les puissances belligérantes elles-mêmes dans les articles 19 et 20 du traité de commerce conclu entre elles à Utrecht en 1713 »²⁰. En d'autres termes, il s'agit d'une proclamation du droit des neutres du Nord à transporter des matériaux de marine et des vivres vers les ports de France. La référence au traité d'Utrecht est une habileté suggérée par le représentant français à Copenhague qui a su profiter du mécontentement danois²¹. En prenant comme référence la définition de la contrebande dans un acte officiel signé par les deux belligérants et qui, en outre, correspond aux dispositions internationales les plus couramment reconnues, le ministre des Affaires étrangères danois, Johann Hartwig von Bernstorff, en appelle au « *Tractaten, Völcker-und Neutralitäts-Recht* »²².

17 Alice Carter, *The Dutch Republic in Europe in the Seven Years War*, London, Macmillan, 1971, p. 111.

18 Archives des Affaires étrangères, Correspondance politique (désormais AAE, CP), Suède, vol. 229, f° 99-100, Havrincourt à Machault d'Arnouville, 19 août 1755.

19 *Ibid.*, f° 150-151, Havrincourt à Rouillé, 12 septembre 1755.

20 « Traduction de la convention de l'Union maritime signée entre la Suède et le Danemark le 12 juillet 1756 », AAE, CP, Suède vol. 231, f° 37.

21 AAE, CP, Danemark, vol. 130, f° 375-376, Ogier à Rouillé, 14 février 1756.

22 Gunner Lind, *Den dansk-svenske søunion af 1756*, thèse université de Copenhague, 1979, p. 96.

Cette définition des marchandises de contrebande soulève des réticences du côté anglais. Les cargaisons de fournitures navales interceptées sous pavillon neutre sont systématiquement confisquées et vendues au profit de l'amirauté, mais le fret est remboursé au chargeur²³. La stratégie anglaise a pour objectif de se procurer des matériaux de construction navale tout en asséchant les approvisionnements de l'ennemi²⁴. Elle porte en elle une limitation de la liberté du commerce neutre en jouant sur l'étendue de la notion de contrebande de guerre. La restriction devient même interdiction en août 1756 après que les Anglais eurent décrété le blocus des ports de Brest et de Rochefort. Dès lors, les arraisonnements de tous les bâtiments qui sont soupçonnés vouloir s'y rendre sont justifiés, ce qui concerne au premier chef les cargaisons de fournitures navales. La politique anglaise de traque des matériaux de marine sous pavillon neutre est un des points d'achoppement dans les négociations commerciales anglo-russes qui débute au lendemain du traité de Versailles. Les Russes veulent faire exclure explicitement de la contrebande tout ce qui sert à la construction navale²⁵. Mais Lord Sandwich, le négociateur anglais, rejette absolument cette exigence, répondant qu'il faudrait mieux que l'Angleterre compte la Russie parmi ses ennemis que d'accepter une telle clause, à laquelle il ne saurait souscrire sans trahir son pays²⁶. Sandwich parvient à faire accepter une formule moins précise puisque dans les articles 10 et 11 du traité de 1766, le seul commerce des armes est expressément interdit ainsi que celui des « *military stores* »²⁷.

LE COMMERCE DES MATÉRIAUX DE MARINE, AU CŒUR DE LA RIVALITÉ ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE

Au moment où éclate la guerre d'Indépendance américaine, la question du droit des neutres à transporter des matériaux de marine est déjà l'objet d'une

23 Heinz Sigfrid Koplowitz Kent, *War and Trade in Northern Seas. Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1973, p. 137-139.

24 En 1757, l'économiste anglais Malachy Postlethwayt expose sa vision des intérêts de l'Angleterre. Selon lui, la base de la puissance de son pays est de saisir les occasions de perturber le commerce maritime de ses rivaux : « *The great object of a maritime nation should be to take advantage of any rupture with another trading state, to destroy and distress their shipping and commerce, and to cut off all resources for naval armaments* », cité dans H. Kent, *War and trade in northern seas*, op. cit., p. 130.

25 F. von Martens, *Recueil des Traités et Conventions conclus par la Russie avec les puissances étrangères*, op. cit., t. IX (X), traités conclus avec l'Angleterre, 1710-1801, p. 228.

26 Philip Clendenning, « The Anglo-Russian Trade Treaty of 1766. An Example of Eighteenth-Century Power Group Interests », *The Journal of European Economic History*, vol. 12, n° 3, 1990, p. 501-503.

27 G. Chalmers, *A collection of treaties between Great Britain and other powers*, op. cit., vol. 1, p. 7.

controverse ancienne. Elle nourrit systématiquement des contentieux entre les pays producteurs et transporteurs de fournitures navales et l'Angleterre. La France, quant à elle, se fait protectrice des droits des neutres en général, réduisant la contrebande au matériel de guerre, ce qui lui permet d'espérer assurer ses approvisionnements en fournitures de marine tout en dénonçant les ambitions hégémoniques de l'Angleterre sur les mers. Ces deux objectifs sont à l'origine du « Règlement concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre » du 26 juillet 1778. Son premier article énonce le principe de la liberté totale de navigation et de commerce des neutres, y compris pour les marchandises innocentes appartenant à l'ennemi. Seule la contrebande, c'est-à-dire le matériel d'usage militaire, est réputée saisissable²⁸. Du côté anglais, l'*order in Council* du 5 août 1778 inaugure l'extension progressive des effets de la guerre aux neutres. Le cabinet de Londres reprend les principes adoptés lors des conflits précédents, en autorisant les corsaires à arraisonner les bâtiments neutres transportant des marchandises françaises et des fournitures navales destinées aux ports ennemis²⁹. Dans le second cas, comme précédemment, la cargaison est préemptée. Il n'en reste pas moins que les arraisonnements font peser une lourde menace sur le commerce neutre. Dès l'été 1778, les navires neutres passant par la Manche sont exposés aux corsaires armés dans les ports du sud-est de l'Angleterre et des îles anglo-normandes³⁰.

L'approvisionnement des arsenaux français dépend surtout du maintien hors de la guerre des Provinces-Unies, du Danemark et de la Suède, et de leur détermination à faire respecter leur droit au commerce malgré l'hostilité de l'Angleterre. Les premiers neutres à réagir aux atteintes que subissent leurs négociants sont les Danois. Ils éprouvent depuis plusieurs mois déjà les déprédations que la marine anglaise fait subir aux échanges de leurs îles des Antilles avec les États-Unis³¹. À l'automne 1778, le ministre danois Bernstorff fait proposer aux cours de Stockholm et de Saint-Petersbourg un projet d'alliance des neutres pour la protection de leur commerce. La définition de la contrebande est celle de la France qui correspond aux dispositions du traité d'Utrecht : « que l'Angleterre n'étende sous aucun prétexte cette dénomination [la contrebande] plus loin que la France le fait actuellement (à quoi les articles 19 et 20 du traité d'Utrecht de 1713 ainsi que nos anciens traités avec la France et l'Angleterre pourraient servir d'explication) ».

28 *Règlement concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre* du 26 juillet 1778, Paris, Imprimerie royale, 1780.

29 Isabel de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, London, Hollis & Carter, 1962, p. 58.

30 David Starkey, *British privateering enterprise in the eighteenth century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990, p. 223-224.

31 Knud Jespersen & Ole Feldbæk, *Dansk udenrigspolitik historie*, t. 2 : *Revanche og neutralitet*, Copenhague, Gyldendal, 2006, p. 376.

Mais la proposition danoise est prématurée pour les gouvernements suédois et russe qui préfèrent en rester aux démarches diplomatiques³². Dès lors, les Danois négocient directement à Londres. Ils sont dans une position qui est plus confortable que celle des autres neutres du Nord, car leurs productions n'ont pas immédiatement le caractère de marchandise de contrebande de guerre. Le Danemark exporte surtout des vivres, alors que la Norvège s'est spécialisée dans la fabrication de planches de petites dimensions. Une fois qu'ils ont obtenu la promesse du secrétaire d'État Suffolk que leurs exportations de viandes et de poissons salés ne seront pas considérées comme des marchandises de contrebande, les Danois cherchent surtout à éviter les tensions avec l'Angleterre³³.

194

Les principales victimes de la course anglaise, dans la seconde moitié de l'année 1778, sont les Hollandais. Leur rôle dans le transport des matériaux de marine du Nord vers les ports de France en fait la cible toute désignée de la marine anglaise³⁴. Le gouvernement de Londres combine la pression militaire et les démarches diplomatiques. Il cherche à convaincre les Hollandais d'accepter une modification de l'article 4 du traité de 1674, qui exclu expressément les produits de construction navale de la contrebande de guerre³⁵. Tout au contraire, Vauguyon, l'ambassadeur de Louis XVI, doit inciter le gouvernement hollandais à former des convois pour protéger son commerce³⁶. Les convois neutres comprennent des navires de commerce qui sont accompagnés d'un bâtiment d'escorte dont le commandant dispose d'un passeport garantissant que ceux qu'il a sous sa protection ne transportent pas de marchandises de contrebande³⁷. La parole de l'État étant engagée, la fouille des navires est une insulte faite au pavillon et, au-delà, à sa souveraineté. Le convoi est un moyen de protéger le transport des marchandises innocentes et d'amener les belligérants à les laisser circuler au risque de provoquer un *casus belli*. C'est pourquoi la décision de former des convois est lourde de signification. La solution adoptée, en novembre 1778, par les États Généraux a tout de la demi-mesure permettant d'espérer combiner les contraires. Il est prévu l'organisation de convois dit limités au sein desquels des navires portant des cargaisons de bois pourront se glisser,

32 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 74-75 ; Gustaf Albedyhl, *Recueil de mémoires et autres pièces authentiques, relatives aux affaires de l'Europe et particulièrement celles du Nord, pendant la dernière partie du XVIII^e siècle*, Stockholm, J. S. Ekmanson, 1798, p. 15-18.

33 Ole Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser*, Copenhagen, Københavns universitet institut for økonomisk historie, 1971, p. 36.

34 Arch. nat., AE, B¹/165, Lironcourt à Sartine, 7 septembre 1778.

35 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 64-66.

36 Paul Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780*, Paris, G. Pedone-Lauriel, 1893, p. 76-80.

37 Simon Godchot, *Les Neutres étude juridique et historique de droit maritime international*, Alger, Pierre Fontana et C^{ie}, 1891, p. 67-68.

sans pouvoir toutefois prétendre à la protection de l'escorteur³⁸. De fait, les cargaisons de bois, essentielles à la construction des navires, resteront exposées aux saisies anglaises. Cette solution timide est inacceptable pour Versailles, dont la riposte ne se fait guère attendre. Par un arrêt du Conseil du 14 janvier 1779, Louis XVI exclut les négociants Hollandais, à l'exception des Amstellodamois, des dispositions du règlement du 26 juillet 1778³⁹. Pour les corsaires français, les négociants des Provinces-Unies perdent le droit de transporter des marchandises anglaises, mais conservent celui de charger des marchandises neutres, ce qu'ils ne se privent pas de faire. En janvier 1779, un important convoi hollandais décharge des fournitures navales dans plusieurs ports français dont Brest, où les mâts de vergue et le goudron commençaient à manquer⁴⁰.

Les Suédois se trouvent également dans une position délicate, car ils exportent des matériaux de marine, du goudron et du brai de Finlande, sans parler des produits métallurgiques. C'est pourquoi leur navigation est particulièrement exposée à la menace des corsaires anglais, comme en atteste la vingtaine de navires arraisonnée dans la seconde moitié de l'année 1778⁴¹. Dès les premières interceptions, Gustave Adam von Nolcken, ambassadeur de Suède à Londres, présente les protestations de Gustave III à Suffolk. Le roi de Suède dénonce l'interprétation tendancieuse que les Anglais font de l'article 11 du traité de 1661, en considérant que le fer, le bois, le goudron et les autres marchandises de ce type relèvent de la contrebande de guerre. En réponse, le ministre anglais promet que les matériaux de marine saisis appartenant bien aux sujets suédois seront l'objet d'une évaluation juste et que le fret sera remboursé aux capitaines des navires⁴². Les paroles apaisantes du ministère anglais ne calment pas l'irritation des Suédois, qui se plaignent des divers actes de violence que subissent les équipages lors de leur arraisonnement⁴³. La question du transport

38 Francis P. Renaut, *Les Provinces-Unies et la guerre d'Amérique. De la neutralité à la belligérance (1775-1780)*, Paris, Graouli, 1924, p. 233.

39 *Arrêt du Conseil d'état du roi qui, à commencer du 26 janvier 1779, révoque, à l'égard des sujets de la république des Provinces-Unies des Pays-Bas, la ville d'Amsterdam exceptée, les avantages annoncés par l'article premier du règlement du 26 juillet 1778, pour la navigation des neutres : ordonne que pour celle des bâtiments hollandais, les articles 1, 2, 3, 4 et 5 du règlement du 21 octobre 1744, seront provisoirement exécutés*, 14 janvier 1779.

40 Riksarkivet (Stockholm), *Diplomatica, Gallica*, vol. 443, Creutz à Gustave III, 24 janvier 1779.

41 Claes Bernes, *Segelfartygens tid*, Stockholm, Medströms Bokförlag, 2008, p. 44.

42 Lettre du 30 juillet 1778 remise par von Nolcken à Suffolk, et réponse de Suffolk du 19 octobre 1778, reproduites dans Carl August Zachrisson, *Sveriges underhandlingar om beväpnad neutralitet åren 1778-1780*, Uppsala, C.A. Leffler, 1863, p. 55-58.

43 « Tous les négociants de Suède sont furieux contre les Anglais qui leur ont pris différents navires sortant de nos ports chargés de nos productions pour la Suède, ils en ont poursuivis entre autres deux qui se sont échappés et sont entrés criblés de coups à Mastrand », Arch. nat., AE, B¹/606, F^o 2, Delisle à Sartine, août 1778, sans indication de jour. Voir également AAE, CP, Suède, vol. 269, F^o 212, Usson à Hennin, 15 septembre 1778, et F^o 265, Usson à Vergennes, 18 octobre 1778.

des fournitures navales suédoises vers la France devient le principal objet de discussion et de tension entre Londres et Stockholm. L'ambassadeur anglais en Suède, Thomas Wroughton reçoit des ordres très fermes à cet égard : « *our conduct towards neutrals in the point of stopping naval stores going in the ships to the ports of France is at present an object of the greatest importance and most general attention* »⁴⁴. Le diplomate doit manier la menace et les promesses. Il montre à ses interlocuteurs, d'une part, le danger qu'ils encourent en expédiant des fournitures navales vers la France et, de l'autre, les profits qu'ils pourraient recevoir en vendant ces marchandises en Angleterre⁴⁵. L'argument de fond des Anglais pour justifier les saisies de matériaux de marine est le droit naturel du belligérant à sa propre protection : « *His Majesty does not wish to interrupt the innocent trade of neutral subjects but [...] he cannot, consistent with his own security, permit his enemies to be supplied with such articles as they stand most in need of to carry on a war against His Majesty [...]* »⁴⁶.

196

Parallèlement, les Suédois, eux aussi, subissent les demandes insistantes du gouvernement français qui les presse d'organiser des convois pour protéger leur commerce. Dans la configuration des premiers mois de la guerre, avec la multiplication des arrestations de navires suédois portant des matériaux de marine, Vergennes estime que seule l'organisation de convois permettrait de faire respecter l'honneur du pavillon de Gustave III. Le ministre y voit un double intérêt pour le royaume, d'abord assurer les approvisionnements en fournitures navales du Nord et, deuxièmement, permettre la circulation des marchandises françaises sous pavillon neutre⁴⁷. L'ambassadeur suédois à Versailles, Gustave Philippe Creutz a bien compris l'intérêt de la France à la formation de convois et tente vainement de négocier en contrepartie une assistance financière⁴⁸. Pour Creutz, la capacité de la Suède à poursuivre ses livraisons de fournitures navales vers la France est un élément entrant dans le cadre d'une négociation plus large. Il conseille à Gustave III d'accepter de former des convois qui contourneraient l'Écosse pour arriver dans les ports français en évitant la Manche. Le roi de Suède gagnerait ainsi la reconnaissance de Louis XVI qui serait alors disposé à

44 Instruction à Thomas Wroughton, 19 février 1779, *British Diplomatic Instructions, Sweden, 1689-1789*, t. 2 : 1727-1789, éd. James Frederick Chance, London, Royal Historical Society, 1928, p. 238.

45 « *But at the same time it may be observed that as the Act of Navigation does not forbid the direct importation of such natural products it might be the interest of Sweden, as well as perfectly compatible with the strict neutrality which she professes a wish to observe, if such articles of naval stores were shipp'd by her merchands directly to England, than which no better market can surely exist during a state of hostilities like the present* », *ibid.*, p. 239.

46 Suffolk à Wroughton, 14 mai 1779, *ibid.*, p. 241.

47 AAE, CP, Suède, vol. 269, f° 182-183, Vergennes à Usson, 27 août 1778.

48 *Riksarkivet, Diplomatica, Gallica*, vol. 443, Creutz à Gustave III, 28 janvier 1779.

lui céder une de ses îles aux Antilles à la fin de la guerre⁴⁹. Mais en attendant, tant Vergennes que l'ambassadeur à Stockholm Usson déplorent le manque de vigueur des protestations suédoises adressées à Londres⁵⁰. Ils ne sont satisfaits qu'en février 1779, lorsque Gustave III décide d'organiser des convois pour protéger le commerce de ses sujets. Le règlement adopté à cet égard autorise ses capitaines à prendre sous leur protection tous les bâtiments qui ne transporteront pas de matériel de guerre⁵¹.

Au début de l'année 1779, Sartine semble véritablement hésiter sur le choix du pavillon à privilégier pour assurer les approvisionnements du royaume en matériaux de marine. Dans les premiers mois de 1779, rassuré par la décision de Gustave III de former des convois, le ministre demande aux commissionnaires de la marine de choisir de préférence le pavillon suédois pour ravitailler les arsenaux du royaume. Des commandes de bois doivent compléter les cargaisons de fer et de goudron qui sont habituellement fournies par les Suédois⁵². Le commerce de ces différents matériaux de marine ne doit pas être confondu, car les risques varient en fonction de l'origine des produits. Ils sont moins importants pour le brai et le goudron, produits suédois transportés par les Suédois, que pour les marchandises étrangères exportées sous ce même pavillon. C'est pourquoi il arrive que certains produits soient surabondants. C'est le cas, notamment, pour l'arsenal de Toulon où les stocks de brai et du goudron s'accumulent à l'automne 1779. Les Suédois ont en effet amené dans le port provençal près de 4 000 barils avec l'espoir de les vendre en Espagne, ce qui leur a été refusé. Les magasins royaux étant déjà pourvus, la marchandise s'amoncèlent et les prix commencent à diminuer jusqu'à ce que, finalement, l'ordre soit donné d'acheter les barils restant pour le compte du roi⁵³.

En revanche, en ce qui concerne le bois, de nouvelles arrestations anglaises montrent rapidement à Sartine les limites du pavillon suédois. Révisant son jugement initial, il préconise de faire venir les bois depuis Hambourg en se servant de navires hollandais, au cas où les Provinces-Unies accepteraient d'organiser des convois illimités⁵⁴. Le ministre doit aussi trouver une solution pour faire livrer aux arsenaux les pièces de bois les plus recherchées qui viennent

49 *Ibid.*, Creutz à Gustave III, 10 juin 1779.

50 AAE, CP, Suède, vol. 269, f° 245-246, Usson à Hennin, 13 octobre 1778.

51 Claude Nordmann, *Gustave III. Un démocrate couronné*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1986, p. 128.

52 AAE, CP, Suède, vol. 270, f° 129, Sartine à Vergennes, 29 mars 1779.

53 AAE, CP, Suède, vol. 271, f° 6, Fölsh, consul de Suède à Marseille, à Creutz, transmise à Vergennes avec la dépêche du 6 janvier 1780 ; et *ibid.*, f° 22, Sartine à Vergennes, 14 janvier 1780.

54 AAE, CP, Suède, vol. 270, f° 203, Sartine à Vergennes, 19 mai 1779.

de Russie⁵⁵. Cependant, en l'absence de marine russe, les bois et le chanvre doivent être chargés sur des pavillons étrangers qui courent grand risque d'être interceptés par les Anglais. C'est pourquoi, à Stockholm, Usson ne parvient pas à convaincre les négociants suédois d'aller prendre du chanvre et du bois dans les ports russes pour les amener vers les ports de France⁵⁶. Le gouvernement de Gustave III est tout aussi circonspect, car il préfère s'abstenir de faire charger du bois dans le premier convoi qui doit être formé⁵⁷. Creutz doit même subrepticement conseiller aux Français de ne pas commander des fournitures navales dans l'immédiat, car on ignore si les Anglais respecteront, ou pas, le convoi⁵⁸. La prudence est d'autant plus raisonnable que Thomas Wroughton met en garde les Suédois sur la détermination de son gouvernement à intercepter les navires chargés de fournitures navales pour la France, même s'ils se trouvent au sein de convois⁵⁹. Les capitaines de Gustave III reçoivent comme instruction de garantir le caractère innocent des marchandises qu'ils escortent, mais doivent s'opposer, par la force le cas échéant, à toute tentative de visite des navires marchands⁶⁰. Vergennes accepte finalement que le premier convoi ne transporte que d'authentiques matériaux de marine suédois, le brai et le goudron, mais demande à Usson d'insister pour que les suivants chargent des marchandises innocentes de toute origine, afin de ne pas paraître se conformer aux exigences anglaises⁶¹. Vu de France, il y va de l'honneur de Gustave III de faire respecter le droit inhérent à chaque prince neutre de garantir la sécurité de son pavillon et de permettre à ses sujets de faire un commerce pacifique.

55 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 62-65.

56 « Il y a fort peu de négociants ici qui voulassent se charger de pareilles commissions [transport du chanvre]. J'ai fait tater sur cela les plus riches maisons et les plus entreprenantes, on ne m'a fait part que des difficultés qu'elles trouveraient à ces entreprises. Les planches et les goudrons sont les seuls articles dont ils ne feront point de difficultés de charger leurs navires avec ou sans convoi, et si le ministre de la Marine a des ordres à donner il les peut adresser avec confiance à M. de Lisle [consul de France à Göteborg] qui en a déjà fait parvenir avec succès à Marseille. Il n'en est pas de même des bois de construction [...] ces marchandises n'étant pas de leur cru ils craindraient que les Anglais les attaquaient de préférence », AAE, CP, Suède, vol. 270, f^o 181-182, Usson à Vergennes, 4 mai 1779.

57 AAE, CP, Suède, vol. 270, f^o 159, Usson à Vergennes, 23 avril 1779.

58 *Riksarkivet, Diplomatica, Gallica*, vol. 443, Creutz à Gustave III, 16 mai 1779.

59 « I am very glad to find you have repeated the apprehensions you were instructed to express on the subject of Swedish convoys accompanying merchant ships laden with naval stores for the ports of France [...] if his Majesty's cruizers should meet with any merchant ships so laden, though under convoy, they will be under the necessity of bringing them in », Weymouth, secrétaire d'état au département du Nord, à Wroughton, 31 août 1779, *British Diplomatic Instructions, Sweden*, op. cit., p. 243.

60 Olof Jägerskiöld, *Den svenska utrikes politikens historia*, II : 2, 1721-1792, Stockholm, Norstedt, 1957, p. 283.

61 AAE, CP, vol. 270, f^o 201, Vergennes à Usson, 16 mai 1779.

Les encouragements de Versailles sont d'autant plus soutenus qu'après la mort de Suffolk, le 7 mars 1779, le nouveau secrétaire d'État anglais au département du Nord, Weymouth, adopte une politique encore plus restrictive à l'égard des neutres. Contrairement aux engagements donnés aux Danois par son prédécesseur, il laisse condamner les transports de vivres à la grande colère de Bernstorff qui menace de former des convois à l'instar des Suédois. Il ne s'agit toutefois que d'une manœuvre d'intimidation, car en réalité le ministre refuse de coopérer avec ses voisins⁶². Outre la méfiance persistante entre les deux pays nordiques, il existe une véritable divergence d'intérêts commerciaux. Les Suédois prétendent pouvoir transporter des matériaux de marine au nom d'une conception de la contrebande basée sur le droit des gens et le droit conventionnel, en particulier les dispositions du traité d'Utrecht⁶³. Les Danois, quant à eux, veulent prioritairement obtenir la garantie du transport des vivres et des produits coloniaux, mais ne sont pas disposés à entrer dans une négociation avec l'Angleterre pour le commerce des fournitures de marine qu'ils ne produisent pas. En revanche, ce point est l'objet de discussions conduites à Saint-Petersbourg par l'ambassadeur suédois Johann Fredrik von Nolcken. Il est chargé d'engager la tsarine dans la défense du commerce neutre, en dénonçant la politique anglaise dont les principales victimes sont les pays producteurs de matériaux de marine : la Suède et la Russie⁶⁴. Cette dernière, bien qu'elle ne dispose que d'une flotte de commerce limitée, subit également l'effet des saisies anglaises⁶⁵.

Malgré les efforts de l'ennemi, les fournitures navales continuent à arriver en France. Le convoi suédois de juin 1779 parvient à bon port, tout comme une partie de celui organisé par les Hollandais qui atteint Brest à la fin de l'année⁶⁶. En revanche, le dernier convoi suédois de 1779 transportant du chanvre et du goudron, est dispersé par les vents de décembre⁶⁷. Une partie des bâtiments, dont l'escorteur le *Prince Gustave* qui a perdu son mât de beaupré, est dirigée vers l'estuaire de Tamise et entre dans le port de Chatham. Les bâtiments sont finalement relâchés, mais les cargaisons saisies⁶⁸. Vergennes adopte alors une

62 O. Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783*, op. cit., p. 44-46.

63 C. A. Zachrisson, *Sveriges underhandlingar om beväpnad neutralitet åren 1778-1780*, op. cit., p. 11-12. Voir par exemple la *Note remise au ministère de Russie par l'envoyé de la cour de Suède en date du ... 1779*, dans G. Albedyhll, *Recueil de mémoires et autres pièces authentiques*, op. cit., p. 55-56.

64 C. A. Zachrisson, *Sveriges underhandlingar om beväpnad neutralitet åren 1778-1780*, op. cit., p. 14-15.

65 Herbert H. Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphia, Diane Publishing, 1995, p. 169-170.

66 Jonathan Dull, *The French Navy and American Independence*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975, p. 175-176.

67 *Riksarkivet, Diplomatica, Gallica*, vol. 444, Creutz à Gustave III, 13 janvier 1780.

68 AAE, CP, Suède, vol. 271, f° 52, Vergennes à Sainte-Croix, 6 février 1780.

position très ferme. En dehors du discours habituel sur le devoir de Gustave III de faire respecter son pavillon, le ministre déplore que les navires détournés aient « fourni à nos ennemis des choses qu'ils emploient contre nous »⁶⁹. Il demande au chevalier de Sainte-Croix, qui représente alors la France à Stockholm en raison de l'absence d'Usson, de bien montrer au président de la chancellerie Ulrik Scheffer, son principal interlocuteur,

combien il importe que les vaisseaux suédois destinés pour les ports de France y arrivent, dites lui que le dérangement du commerce et le manque des marchandises que nous aimons à tirer de la Suède seraient aux yeux du roi les moindres suites à laquelle le roi son maître se soumettrait en laissant les Anglais traiter comme ils le font les navires suédois.

200

et que, dans ce cas, Sa Majesté « calculerait ce qu'elle ferait pour ce royaume sur l'utilité qu'elle en retirerait et que vraisemblablement cette considération restreindrait de beaucoup les marques de sa générosité »⁷⁰. Le discours du ministre français est construit autour de l'idée qu'en renonçant à faire valoir l'intégralité des droits de leur pavillon, les Suédois *de facto* livrent des matériaux de marine aux ennemis, et viennent à leur secours au détriment de la France. En l'occurrence, dans la pensée de Vergennes, on retrouve l'idée anglaise qui consiste à faire de la livraison de matériel de construction navale un acte inéquitable pour un neutre. Cet épisode montre que la position française consistant à autoriser les neutres en général à transporter librement des fournitures navales est une posture stratégique, dictée par le manque de moyens suffisants pour assurer ce trafic. En revanche, dès son entrée dans la guerre, le gouvernement Madrid mène une politique bien plus rude à l'égard des neutres. Les instructions délivrées aux corsaires espagnols le 1^{er} juillet 1779 se rapprochent de celles données aux armateurs anglais. La propriété ennemie est réputée partout saisissable, y compris sous pavillon neutre, et la contrebande s'étend au matériel de construction navale⁷¹. Dès les premières semaines du conflit avec l'Angleterre, la marine espagnole établit le blocus autour de Gibraltar et interdit quelque commerce que ce soit avec le rocher⁷². Les bâtiments neutres passant de la Méditerranée à l'Atlantique prennent le risque d'être interceptés. Le premier ministre de Charles III, le comte de Florida

69 *Ibid.*, f° 88, Vergennes à Sainte-Croix, 9 mars 1780.

70 *Ibid.*, f° 88-89.

71 P. Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780*, *op. cit.*, p. 279.

72 Les ministres étrangers à la cour de Madrid en sont avertis : « Selon ce qui est établi par les traités et autorisé par la pratique de toutes les nations, on ne permettra l'entrée du port de Gibraltar à aucun vaisseau de guerre ou de commerce [...] on déclarera de bonne prise ceux qui suivront cette direction contrairement à l'objet du blocus », Lettre circulaire aux ministres étrangers résidant à Madrid, 12 juillet 1779, AAE, CP, Espagne, vol. 594, f° 408.

Blanca, justifie la sévérité observée envers les neutres, par la nécessité de faire respecter le blocus de Gibraltar et par l'exemple de la marine anglaise qui saisit les marchandises espagnoles sous pavillon neutre⁷³.

LA LIGUE DES NEUTRES : UNE FAUSSE SOLUTION POUR LE TRANSPORT DES MATÉRIAUX DE MARINE ?

Dans la seconde moitié de l'année 1779, l'étau se resserre autour du commerce des neutres. Catherine II de Russie entre alors en lice en demandant aux Anglais un engagement ferme de respecter son pavillon et les biens de ses sujets chargés sous pavillon neutre⁷⁴. C'est dans ce contexte général que se produit l'arrestation par les Espagnols du navire hollandais *Concordia*, chargé de biens russes, et du *Saint Nicolas*, bâtiment russe. Ce double incident pousse Catherine II à remettre aux cours de Londres, Versailles et Madrid une déclaration sur les droits des neutres le 28 février/10 mars 1780. La tsarine y revendique la liberté du commerce, à l'exception de la contrebande définie par les articles 10 et 11 du traité anglo-russe de 1766⁷⁵. En mai, Catherine II fait publier une « Ordonnance sur le commerce et la navigation » qui interdit à ses sujets de fournir de l'aide aux belligérants en leur livrant du matériel militaire, mais pas des fournitures navales ni d'autres marchandises⁷⁶. Dès lors, le processus menant à la constitution de la Ligue de la Neutralité Armée est enclenché. Les Danois le 9 juillet, puis les Suédois le 1^{er} août, signent des conventions avec les Russes par lesquelles chaque puissance déclare notamment considérer comme contrebande les marchandises précisément définies comme telle dans les traités signés avec les puissances belligérantes⁷⁷.

La constitution de la Ligue des Neutres ne règle pourtant pas la question du transport des matériaux de marine. Pour les Danois, elle est une excellente occasion de renforcer leur position dans les discussions avec l'Angleterre. Alors

73 Voir la lettre de de Florida Blanca aux ministres des puissances neutres à Madrid, AAE, CP, Espagne, vol. 596, f° 282, 29 novembre 1779.

74 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 149.

75 James Brown Scott, *The Armed Neutralities of 1780-1800: A collection of official documents preceded by the views of representative publicists*, New York, Oxford University Press, 1918, p. 641.

76 H. Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, op. cit., p. 125.

77 Article 3 de la convention russo-danoise, 9 juillet 1780, et article 3 de la convention russo-suédoise, J. Scott, *The Armed Neutralities of 1780-1800*, op. cit., p. 646 et 653-654. Dans le cours de la négociation suédo-russe, l'ambassadeur russe à Stockholm précise que la déclaration suédoise devra comprendre une explication « [de] ce qui doit être regardé contrebande selon les mots littérales des traités que la Suède a avec les puissances belligérantes », G. Albedyll, *Recueil de mémoires et autres pièces authentiques*, op. cit., p. 76-77.

qu'ils négocient à Saint-Petersbourg leur adhésion à déclaration de Catherine II, ils discutent parallèlement à Londres d'une convention explicative de leur traité de commerce de 1670. En position de force à la veille de leur accord avec la Russie, les Danois obtiennent des Anglais la garantie de leur droit au transport des vivres, du fer brut et des planches de sapin. En retour, ils reconnaissent expressément que les fournitures navales sont bien de la contrebande⁷⁸. Ils renoncent ainsi au transport de marchandises qu'ils ne produisent pas et obtiennent, en compensation, l'assurance de pouvoir exporter les productions essentielles du Danemark et de la Norvège. La convention est signée le 4 juillet 1780, soit cinq jours avant celle liant le Danemark à la Russie. Demeuré secret jusqu'à l'automne, l'accord anglo-danois a un impact qui dépasse le simple cadre des relations entre ces deux pays. Il est effet une clarification d'une clause ambiguë et générale du traité de 1670 qui prohibe le transport de tout ce qui peut servir à la guerre, (« *aut alia bello gerendo apta et necessaria* »). La convention est une reconnaissance de l'interprétation anglaise de la notion de contrebande. Par mesure de rétorsion, les Espagnols décident d'appliquer au pavillon danois les mêmes conditions que celles qu'ils ont concédées aux Anglais, permettant ainsi l'arraisonnement et la fouille de leurs navires, ainsi que la recherche de matériaux de marine qui, dans ce cas-là, seraient réputées être de la contrebande.

Malgré la conclusion de la Ligue des Neutres, les Français éprouvent des difficultés à assurer leurs approvisionnements en fournitures navales, même en brai et goudron suédois. Le pavillon le plus sûr est de celui de la Russie grâce à la détermination de Catherine II à protéger ses droits. Elle amène George III à délivrer des instructions complémentaires à ses capitaines et à ses corsaires, les enjoignant de respecter les dispositions du traité de commerce de 1766⁷⁹. Mais comme les Russes ne sont guère enclins à se livrer au grand commerce, le pavillon de la tsarine ne saurait être un véritable recours pour couvrir le transport des matériaux de marine vers la France et l'Espagne⁸⁰. Les Hollandais étant entrés en guerre contre l'Angleterre en décembre 1780, il n'y a

78 « Pour ne laisser aucun doute sur ce qui doit être entendu pour le terme de contrebande, on est convenu qu'on entend sous cette dénomination [...] le bois de construction, le goudron ou la poix résinée, le cuivre en feuille, les voiles, chanvres, cordages, et généralement tout ce qui sert directement à l'armement des vaisseaux », « Convention entre Sa Majesté Danoise et sa Majesté Britannique à Londres le 4 juillet 1780 pour expliquer le traité de commerce entre ces deux puissances de 1670 », AAE, CP, Danemark, vol. 163, f° 127. Voir également O. Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783*, op. cit., p. 80.

79 Instructions du 20 novembre 1780, J. Scott, *The Armed Neutralities of 1780-1800*, op. cit., p. 328-329.

80 Isabel de Madariaga, *La Russie au temps de la Grande Catherine*, Paris, Fayard, 1987, p. 507. L'ambassadeur de Louis XVI à Saint-Petersbourg, le comte de Vêrac, suggère que les Danois se servent de navires russes pour continuer à transporter des munitions navales vers la France et l'Espagne, AAE, CP, Russie, vol. 106, f° 80, Vêrac à Vergennes, 6 février 1781.

que peu d'alternative parmi les nations neutres pour le transport des fournitures navales : les navires danois et norvégiens ont cessé de les charger⁸¹, nombre de négociants suédois se montrent réticents⁸², enfin les nations neutres de moindre envergure comme les Prussiens ou les Portugais préfèrent renoncer⁸³. Les armes de l'Angleterre sont non seulement l'efficacité de sa marine, mais aussi la générosité de la préemption qu'elle propose. L'argument apparaît en particulier pour un convoi suédois chargé de bois pour l'arsenal de Brest. Quatre des bâtiments qui le constituent sont saisis par les Anglais en octobre 1782. Officiellement, les navires en question ont été séparés de l'escorteur par une tempête, puis interceptés par une frégate anglaise. Les propriétaires sont, selon Sainte-Croix, « richement payés », ce qui lui fait soupçonner une collusion entre les négociants suédois et l'ambassadeur anglais Wroughton qui auraient arrangé la saisie⁸⁴.

La Ligue des Neutres n'est donc pas la parade permettant de transporter librement des matériaux de marine car, contrairement à ce qu'espéraient les Français, elle n'est pas fondée autour d'une règle unique. Au début de la guerre, Versailles voulait voir ressusciter l'union scandinave de 1756 qui prenait comme fondement les dispositions du traité de commerce franco-anglais d'Utrecht⁸⁵. L'ambition de Vergennes était de disposer d'une référence claire et universelle de la neutralité. La position du ministre sur le droit des non-belligérants à transporter des matériaux de marine doit être replacée dans le cadre général de l'interprétation française des prérogatives des neutres. Dès la guerre de Sept Ans, mais encore plus à l'occasion du conflit de l'indépendance américaine, les Français portent une parole universelle sur la neutralité. Les dispositions libérales du règlement de juillet 1778 qui accordent à tous les neutres le principe « bateaux libres, biens libres », ne doivent pas être considérées uniquement comme un moyen d'assurer l'approvisionnement du royaume

81 En 1781, le consul de France à Bergen Chezaulx constate que depuis la conclusion de la convention anglo-danoise, les chargements de goudron, de brai et des bois de construction pour la France ont bien cessé dans le port norvégien, Arch. nat. Marine, B⁷/445, Chezaulx à Castries, 19 février 1781.

82 « Réponse d'un négociant de Stockholm sur la proposition faite de charger des fournitures pour la marine française », AAE, CP, Suède, vol. 273, f^o 128, 20 mars 1781, et f^o 220 et 237, Sainte-Croix à Vergennes, 18 et 25 mai 1781.

83 I. de Madariaga, *Britain, Russia and the Armed Neutrality of 1780*, op. cit., p. 364.

84 AAE, CP, Suède, vol. 273, f^o 467, Sainte-Croix à Vergennes, 5 novembre 1782 et vol. 275, f^o 14, du même au même, 8 janvier 1783.

85 Les deux puissances contractantes s'engagent à interdire à leurs sujets de faire du commerce de contrebande « sous lequel nom on n'entendra pourtant pas d'autres objets que ceux qui nommément ont été désignés comme tels par les puissances belligérantes elles mêmes dans les articles 19 et 20 du traité de commerce conclu entre elles à Utrecht en 1713 », « Traduction de la convention de l'Union Maritime signée entre la Suède et le Danemark le 12 juillet 1756 » AAE, CP, Suède, vol. 231, f^o 37.

en matériaux de marine, mais aussi comme un élément de propagande, en proposant des règles du commerce en temps de guerre résolument alternatives aux pratiques anglaises. Il s'agit de fonder un nouveau droit universel, destiné à l'ensemble des nations européennes, tout en contribuant à isoler l'Angleterre. Le discours français auprès des cours neutres du Nord repose sur la dénonciation de la tyrannie de l'Angleterre qui, de manière unilatérale, veut imposer ses propres règles au détriment du droit naturel des neutres à poursuivre une activité pacifique dans les périodes de conflit. Gerard de Rayneval, premier commis aux Affaires étrangères, dénonce l'attitude de la cour de Londres qui « prétend avoir le droit de restreindre selon son bon plaisir, la liberté de la mer, d'interpréter ou d'anéantir, selon qui lui convient, les usages et les traités relatifs à cette même liberté, confond les marchandises innocentes avec celles qui sont de contrebande militaire [et] impose aux autres nations, des obligations qui n'ont d'autres principes que son caprice »⁸⁶. Le collaborateur de Vergennes stigmatise d'abord les violations des propres engagements pris par les Anglais en se fondant sur les dispositions du traité d'Utrecht. Mais contrairement à ce qu'avancent les Français, elles ne sont pas une référence indiscutable. Les Anglais considèrent qu'elles n'ont été accordées qu'à la France et que, d'une manière plus générale, elles sont caduques puisque le traité de commerce n'a jamais été ratifié. Ensuite, Rayneval fustige plus largement l'attitude anglaise de mépris des usages communément admis par le droit conventionnel, qui forme un « système public des nations » par « le résultat des ressemblances qui se trouvent entre le plus grand nombre des conventions particulières »⁸⁷. Cependant, il faut remarquer que ce principe n'est pas celui de la Ligue des Neutres. Elle ne porte pas l'universalité du droit des non-belligérants au commerce des fournitures navales, puisque l'association est formée par une juxtaposition d'accords bilatéraux qui constitue un espace juridique « à géométrie variable ». Les droits des contractants sont définis par les traités de chacun d'eux avec les belligérants, et non par des principes que tous partageraient. Ainsi, les Russes peuvent transporter des matériaux de marine, alors que les Danois y ont renoncé et que les Suédois ont comme seule référence les formules ambiguës du traité de 1661.

⁸⁶ Joseph Mathias Gérard de Rayneval, *Observations sur le mémoire justificatif de la cour de Londres*, Paris, Imprimerie royale, 1780, p. 37.

⁸⁷ « Mémoire sur la navigation des neutres », 27 novembre 1778, Arch. nat. Marine, B7/515, f° 38-39. On trouve une opinion similaire chez le juriste prussien Eobald Toze pour lequel c'est le « consentement des nations » qui fonde la prohibition de certains commerces et non la nature de la marchandise en elle-même », *Essai sur un code maritime général Européen, pour la conservation de la liberté de la navigation et du commerce des nations neutres en temps de guerre*, Leipzig, Schwickert, 1782, p. 48-49.

La guerre d'Indépendance américaine est un moment paroxystique de tensions et de divergences autour du commerce des fournitures navales par les neutres. Les enjeux sont de plus en plus importants depuis la guerre de Succession d'Autriche, alors que les dispositions juridiques régissant ce commerce se trouvent dans des traités anciens, qui ont parfois plus d'un siècle. Leurs imprécisions, leurs incohérences et la réflexion des publicistes ouvrent la voie aux interprétations contradictoires de ce qu'est la contrebande de guerre. Comme il n'y a pas de processus d'uniformisation et ni de liste universellement acceptée, c'est le rapport de force qui tranche les contentieux et contraint à trouver des accommodements. Si la France et l'Angleterre ont des positions fort différentes sur la contrebande de guerre, celles des neutres ne présentent pas de cohérence d'ensemble. Chacun d'eux adopte une stratégie qui reflète la composition de son commerce extérieur, dans l'espoir de profiter au mieux des besoins des belligérants. Derrière la puissance des armes et les pressions diplomatiques, le transport des matériaux de marine se révèle être une question d'une redoutable complexité. Définir ce qui est, ou pas, de la contrebande revient à s'interroger sur délimitation du champ de la guerre. Matières premières des conflits maritimes, ces matériaux sont au cœur d'enjeux commerciaux et militaires, mais aussi juridiques et diplomatiques, qui sont de première importance dans une guerre intercontinentale. C'est pourquoi l'étude de l'affrontement autour de l'indépendance américaine ne saurait se résumer au seul face à face entre les belligérants. Les États qui sont en dehors du conflit, les neutres du Nord en l'occurrence, y jouent un rôle primordial car leurs productions et leurs capacités à ravitailler les pays en guerre constituent, en amont, un paramètre fondamental de la projection de la puissance sur mer.

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 Tchermé
24 décembre : Louis XV disgracie Choiseul qu'il croit vouloir engager la France dans une guerre aux côtés de l'Espagne dans l'affaire des Malouines

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

Vaisseau de 100 canons, chiffre ultérieurement porté à 110, 3 ponts, 2200 tx.

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

– Longueur de quille : 53,9 m, de l'étrave à l'étambot : 184 pieds soit 59,8 m

– Largeur au maître gabarit : 50 pieds, soit 16,25

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

– Longueur de la grande vergue : 35,7 m.

– Voilure : 3239 m² sans les bonnettes et les voiles d'étai. Une trentaine de voiles.

– Équipage : environ 1200 h lors de la campagne de 1778, soldats de marine et domestiques compris.

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

448

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES-UNIES

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

ÉTATS-UNIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

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

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE ALLIÉS OU NEUTRES

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

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

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

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D'ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

