

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 :

979-10-231-3361-5

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

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

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

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

Louis Sicking

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

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

QUATRIÈME PARTIE

Les arsenaux

ARSENAUX ESPAGNOLS DU XVIII^e SIÈCLE. L'IMPLICATION CARRAQUEÑA

José Quintero González

Mon intervention se concentrera sur les arsenaux espagnols de la péninsule, à savoir, Ferrol, Carthagène et La Carraca, avec une préférence pour ce dernier qui est l'objet principal de mes travaux¹. Je ne parlerai pas de la Havane car l'exposé serait trop vaste.

Revenons à La Carraca : les sources essentielles se trouvent aux Archives Générales de Simancas et de Viso del Marqués, bien que tout ce qui concerne l'arsenal du Sud souffre d'énormes carences de documentation. Bibliographiquement, importante a été la contribution de Juan Torrejón Chaves² et de José Ramón

- 1 José Quintero González, *El Arsenal de La Carraca, 1717-1736*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000 ; José Quintero González, *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*, Cádiz, Grupo Publicaciones del Sur, 2003 ; José Quintero González, *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005 ; José Quintero González, « Data de tierra para el renacimiento de la Armada », dans *Economía Marítima. Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, 1998, p. 103-110 ; José Quintero González, « La fundación del arsenal de La Carraca (1717-1736) », dans *Actas del XII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos*, Oporto, Centro Leonardo Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999, vol. V, p. 229-239 ; José Quintero González, « La Carraca: un arsenal para la Política Naval de Felipe V », dans José Luís Pereira Iglesias (dir.), *Actas del Congreso Nacional sobre Felipe V de Borbón, 1701-1746*, San Fernando/Córdoba, Fundación Municipal de Cultura-Universidad de Córdoba, 2002, p. 687-707 ; José Quintero González, « La Administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca (1717-1776) », *Revista de Historia Naval*, n° 82, Madrid, 2003, p. 51-63 ; José Quintero González, « La artillería naval. Apuntes sobre el suministro al arsenal de La Carraca », dans Enrique Cantera Montenegro, *Espacio, Tiempo y Forma*, série IV, *Historia Moderna*, t. 16, Madrid, UNED, 2003, p. 341-357 ; José Quintero González, « Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, n° 84, Madrid, 2004, p. 27-40.
- 2 Juan Torrejón Chaves, « Astilleros, arsenales y buques del rey: La industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Andalucía en América. América en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, Fundación Municipal de Cultura, 1993, p. 55-79 ; Juan Torrejón Chaves, « Innovación Tecnológica y metalurgia experimental: los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Arqueología Industrial, Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología: San Fernando, noviembre 1993*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, 1994, p. 57-81 ; Juan Torrejón Chaves, « San Fernando », dans Juan Torrejón Chaves, *La Actividad Naval Militar. influencia en su entorno*, Madrid, Bazán, 1991, p. 19-99.

Barros Caneda³. En ce qui concerne Carthagène, les références bibliographiques les plus significatives sont celles de José Patricio Merino Navarro⁴, ainsi que le travail de Maria Teresa Pérez-Crespo Muñoz⁵. Pour Le Ferrol, il est nécessaire de consulter Mejide Pardo⁶ et de nouveau Merino Navarro. Récemment s'est achevé le projet d'excellence, soutenu par la Junta de Andalucía, intitulé *Desarrollo de la tecnología naval en Andalucía y España. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1820* (Développement de la technologie navale en Andalousie et Espagne. Apogée et crise de la Real Armada, 1750-1820), conduit par le professeur Juan Marchena de l'université Pablo de Olavide de Séville (2008-2012) et composé, entre autres historiens, de Carlos Martínez Shaw, Allan Kuethe, Marina Alfonso Mola et moi-même, et qui a permis de reconsidérer de manière, pluridisciplinaire, la naissance, le développement et la crise de la Real Armada.

LA NAISSANCE DES ARSENAUX ET LA RÉNOVATION DE LA MARINE DE GUERRE

Au début du XVIII^e siècle la marine de guerre espagnole subissait un profond déclin. Pérez Mallaina soutient qu'alors « il existe de nombreuses *armadas*, mais très peu de bateaux ». Effectivement, on compte quatre *armadas* avec seulement vingt-six bâtiments anciens et peu efficaces. Cette situation préoccupante perdura jusqu'à l'arrivée de Philippe V sur le trône d'Espagne. Une restauration avait tout de l'utopie, puis le désastre de Vigo (1702), les effets de la guerre de Succession, les problèmes économiques et le coût de la coopération française rendirent impossible toute tentative de rénovation. La situation était si grave que, pour la première fois depuis la découverte de l'Amérique, la monarchie hispanique se vit dans l'obligation de recourir à des bateaux étrangers pour défendre les flottes des Indes. En 1706 la flotte, à la demande d'Andrés de Pez, se trouva renforcée de deux navires de guerre et de cinq bâtiments marchands français⁷. La paix d'Utrecht signifia une rude redéfinition pour la Monarchie

3 José R. Barros Caneda, « Arquitectura y urbanismo en La Carraca en el siglo XVIII », *Revista de arte sevillano*, Sevilla, 1989 ; José R. Barros Caneda, « El abastecimiento de agua al arsenal de La Carraca », *Archivo Hispalense*, n° 241, 1996, p. 219-231.

4 José Patricio Merino Navarro, *La Armada Española en el Siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 ; José Patricio Merino Navarro, « Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español », *Áreas*, n° 1, 1981, p. 40-52.

5 María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992.

6 Antonio Meijide Pardo, « Contribución a la Historia de la industria naval en Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII », dans *Congreso Internacional de Historia dos descubrimientos*. Lisboa, s.n., 1961, vol. II, separata ; Antonio Meijide Pardo, *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVII*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1971.

7 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1982, p. 328-330.

hispanique qui perdit toute présence extra-péninsulaire en Europe, se trouva désormais isolée et obligée de céder d'importants privilèges commerciaux à l'Angleterre et la Hollande⁸. Seul lui restait son empire d'outre-mer.

Philippe V entreprit de réformer l'organisation, unifiant la dénomination des différents commandements de la marine et créant les Secrétariats (État, Grâce et Justice, Guerre, Marine et Indes). En 1715, la Cour connut l'ascension d'une nouvelle génération de politiques menés par Alberoni et Isabelle Farnèse⁹. Avec eux, la coopération avec la France pouvait être tenue pour conclue, moyennant une véritable fortune, quasiment 4 000 000 de pesos¹⁰.

Désormais, Alberoni fut, comme le soutient Antonio de Béthencourt, l'inspirateur de la politique révisionniste du traité d'Utrecht. Il se préoccupa de l'Italie, de la renégociation des privilèges obtenus par l'Angleterre, de la récupération par Philippe V de ses droits au trône de France et, en général, de la restitution à l'Espagne de ce qu'elle avait perdu à Utrecht. Comme toujours, pour des objectifs aussi ambitieux l'Armada était indispensable et afin de la créer on avait besoin de bureaucrates efficaces et bien traités, ce qui fut le cas de José Patiño. Nommé Intendant Général de Marine en janvier 1717, il fut investi de vastes pouvoirs et chargé de concevoir la Marine bourbonnienne.

Le projet de Patiño peut se définir comme global. Pour une part, il consiste à créer l'Académie des Gardes de la Marine de Cadix, à redéfinir le corps des officiers, à mettre en place le corps du *Ministerio* (l'administration), à donner des règlements à l'Infanterie et à l'Artillerie de Marine ainsi qu'à instituer le Commissariat pour l'Ordonnancement et la Comptabilité de la Marine¹¹. D'autre part, il conçoit des arsenaux formant bases navales complètes, dotées de chantiers navals permanents, mais aussi équipées pour entretenir et armer des bateaux. Et finalement, il se concentre sur les navires eux-mêmes, leurs types, et les techniques permettant de concrétiser tous ces objectifs.

Après des mois d'ostracisme, le 15 décembre 1719, il retrouva le pouvoir, achevant alors la fondation de la marine moderne par les ordonnances sur les salaires (1720) et sur les arsenaux (1723), par les instructions générales pour le corps du Ministère de la Marine ainsi que l'institution des trois départements de

8 En 1714, l'article 20 du Traité d'Utrecht comprend privilèges concédés aux Provinces-Unies. Son application est spécifiée dans R. C. du 23 décembre 1716 et le R. O. du 27 juillet 1729 (Cf. Marina Alfonso Mola, « La Marina mercante colonial en la legislación borbónica », Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar*, Granada, SPU, 1995, p. 173-215 (ici p. 202).

9 La princesse des Ursins, Orry, Macanaz, le père Bernard Robinet et Tinajero ont été disgraciés (Carlos Martínez Shaw et Carlos Alfonso Mola, *Felipe V*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001, p. 220-223).

10 Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, « La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718) », *Revista General de Marina*, Madrid, 1980, août, p. 146.

11 Didier Ozanam, « Los instrumentos de la política exterior », dans Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, t. XXIX, Madrid, Espasa-Calpe, Edición moderna, p. 460.

Cadix, du Ferrol et de Carthagène (1726). Cette restructuration fut la base de la marine du temps des Lumières, à tel point que l'immense majorité des projets entrepris pendant le XVIII^e siècle se sont appuyés, précisément, sur l'organisation mise en place durant ces années¹².

Concentrons-nous sur les arsenaux, Patiño a projeté les trois de la péninsule et a renforcé le chantier naval de Guarnizo (Cantabria) ainsi que celui de La Havane. Il est intéressant de se souvenir que la construction navale espagnole reposait largement sur les chantiers navals de Vizcaya et Guipúzcoa, mais les événements guerriers ayant démontré la vulnérabilité de cette zone, à partir de 1713, le gros de l'activité glissa vers le chantier naval de Guarnizo, où furent construits d'excellents bateaux. En Méditerranée, le chantier naval de San Feliu de Guíxols (Cataluña) connut pendant un temps une certaine activité, mais passées les campagnes d'Italie il a cessa d'être utilisé. Quant au Sud péninsulaire, il avait grande tradition pour les tâches d'entretien des navires avec les chantiers de la Baie de Cadix (Puente de Suazo, El Puntal, El Trocadero et les environs de La Carraca), mais ses installations demeuraient modestes.

230

L'arrivée de Patiño à l'Intendance Générale de la Marine a entièrement changé la pratique traditionnelle, en intégrant les chantiers navals dans des unités dont la gestion était beaucoup plus complexe : les arsenaux. Ceux-ci, de dimensions considérables, entreprirent la construction d'une nouvelle Armada, programmant, gérant et exécutant toutes les activités ayant à voir avec les bateaux. Jorge Lasso de la Vega définit l'arsenal de la Marine comme un lieu fermé, habituellement situé dans les parties les mieux protégés et défendues d'un port maritime¹³. C'est là que sont construits et carénés, que sont armés, désarmés et conservés les navires de guerre, et aussi que se trouvent les ateliers, laboratoires et entrepôts pour fabriquer et conserver les ustensiles, machines et équipements qui leur sont destinés.

Par arsenal, on entend une base navale, stratégiquement placée, dans une partie bien défendue d'un port de mer et avec la double fonction de centre industriel de construction, réparation et maintien pour les bateaux et de magasin de munitions navales. Produire des bateaux est important, mais les entretenir, les caréner et les calfater ne l'est pas moins. Les arsenaux consomment et fournissent de tous les types de matériaux nécessaires pour la Marine, des bois jusqu'au gréement et aux voiles. Par conséquent, au XVIII^e siècle, un arsenal en pleine activité était une des plus grandes agglomérations industrielles qui fût : chantier naval, travaux de génie

12 J. P. Merino Navarro, *La Armada Española en el Siglo XVIII*, op. cit., p. 64.

13 Jorge Lasso de la Vega, *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1863, cité par José Maria Blanca Carlier, *La Marina en Cádiz*, Cadix, Ed. de la Caja de Ahorros de Cádiz, 1987, p. 96.

civil, fours, fabriques diverses, ateliers en tous genres, importante activité commerciale destinée à assurer les pièces de rechange.

Carlos Martínez Shaw assure que « l'intervention la plus directe de l'État dans le cadre industriel a été la fondation d'entreprises dans divers secteurs stratégiques. Ainsi, dans la branche militaire la Couronne a construit des arsenaux au Ferrol, à Carthagène et à La Carraca, tout en prenant le contrôle du complexe Liérganes-La Cavada »¹⁴. Sans doute nous arrivons au coeur de la pensée de Patiño. Il était convaincu qu'une Armada puissante devait tirer ses principaux approvisionnements en matières premières et équipements dans le pays lui-même, d'où son effort pour développer la modeste infrastructure préexistante. De plus, les arsenaux étaient appelés à être des éléments de base dans l'organisation du territoire et le développement de leurs zones d'influence.

L'arsenal défini par Patiño avait l'intendant au sommet de l'organigramme. Les ordonnances sur l'Armada, de juin 1717, et sur les Arsenaux, de 1723 et de 1735, lui accordaient l'autorité suprême sur l'administration et le gouvernement des arsenaux. L'approvisionnement en matériels, le stockage et la garde des différents effets, la comptabilité des paiements et toutes les affaires économiques étaient de la responsabilité du ministre des finances (*Real Hacienda*). Quant à tous les aspects techniques en rapport avec les bateaux, tels que désarmements, tâches maritimes, déclassement du matériel, carénages, construction, etc., ils restaient sous l'autorité exclusive du capitaine de maistrance. Finalement, l'utilisation militaire des bateaux, ainsi que les hommes que cela nécessitait, était de la responsabilité directe du Cuerpo General de la Armada. En résumé, l'arsenal de Patiño était le paradigme de la rationalisation et de l'ordre.

Les arsenaux péninsulaires ont été répartis dans chaque département : La Carraca, La Graña et Carthagène. Celui de la Graña, construit en 1726 près du Ferrol (La Corogne), était de dimensions réduites, de caractère provisoire, mais ne tarda pas à y construire des navires comme *El Galicia* et *El León*, en 1729. Le leadership se trouva partagé dans le Nord avec Guarnizo, jusqu'à ce qu'en 1747, avec le marquis de la Ensenada, soit décidée la construction de l'arsenal dans la ville de San Julián de Ferrol. En 1749, on construisit aussi provisoirement, le chantier naval d'Esteiro, sous la direction de Joseph Petit de la Croix et rapidement on lança trois navires. En 1751, le ministre écrivait au roi que les nouveaux arsenaux de Carthagène et du Ferrol seraient parfaits parce qu'on avait copié le meilleur de l'Europe. Durant ces années, l'activité

14 Carlos Martínez Shaw, « El comercio, pieza clave del reformismo económico del siglo XVIII », dans *Los antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres, Sociedades mercantiles y comerciantes a finales del Antiguo Régimen (1750-1850)*, Cáceres, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Cáceres, p. 17.

constructrice fut frénétique, produisant jusqu'à douze unités dans le chantier naval ferrolais.

Quant à Carthagène, les débuts y furent incertains. Pendant une première période, qu'on peut appeler celle de Langot-Montaigu (1716-1726), les travaux avaient pour but de former une base de galères. Ensuite, de 1726 à 1749, à l'époque connue comme étant celle de Retz et d'autres, on conçut une base mixte de galères et d'autres navires pour l'Armada Real. Finalement, après 1750, Feringán projeta la base navale ou l'arsenal moderne, qui a atteint le sommet de son activité en 1782.

232 En ce qui concernait le Sud, naquit, dans le cœur du secteur métropolitain de la route des Indes, l'arsenal de La Carraca. En conséquence, son orientation fut indiscutable vers l'Amérique, ce qui, s'ajoutant à sa situation privilégiée pour contrôler le détroit de Gibraltar, à son prudent voisinage avec la frontière portugaise, à sa proximité avec l'Afrique du Nord et à sa localisation dans le centre du périmètre côtier péninsulaire, fit de lui le premier arsenal de l'Espagne, tant chronologiquement que par son rôle pour la Marine des Lumières. La décision qui détermina le démarrage de l'activité navale à La Carraca n'a pas été trouvée, du moins jusqu'à présent. Cependant, nous sommes parvenus à dater le début des travaux du premier juin 1717. C'est donc bien le premier arsenal espagnol. Patiño a été le promoteur de l'idée, tandis que la rédaction du projet fut l'œuvre de l'ingénieur militaire Ignacio Sale.

La décision de Patiño de construire l'arsenal sur un terrain qui offrirait l'avantage de ne pouvoir être attaqué ni par terre ni par mer a prévalu. Effectivement, l'île de La Carraca est située, comme l'arsenal de Carthagène ou le chantier naval de Guarnizo, au point le plus profond d'une baie qui s'avérait invulnérable. Beaucoup, s'étaient opposés au projet en alléguant le borbier terrible qu'était le sol de La Carraca, et la faible profondeur qu'offraient les eaux les plus proches. Le gouverneur général de la Marine, le comte de Fernán Núñez, se montrait partisan du canal du Trocadero, mais l'idée fut écartée car l'expérience de la guerre de Succession avait démontré la vulnérabilité de cet endroit.

Le peu de solidité du sol (un authentique borbier dès qu'il était humide) contribua sans doute à élever le prix des travaux, mais il se produisit la même chose à Carthagène et au Ferrol. En définitive, on a privilégié le critère stratégique de défense, de la même manière de ce qui se passa pour le Ferrol en dépit des conditions générales plus favorables de la ria de Vigo. Mais comptèrent aussi dans le choix de La Carraca, ses conditions d'accès, sa capacité considérable de recevoir des bateaux dans les chenaux voisins, l'ampleur du terrain, avec des possibilités d'expansion pour les différentes activités et avec la proximité de l'île de León très capable d'accueillir la population nombreuse que l'on prévoyait.

LA CONSTRUCTION DE L'ARSENAL DE LA CARRACA.

Le *Plan du Projet général de l' Arsenal royal de La Carraca située sur le chenal principal du Port de Cadix, depuis Puntales jusqu'au confluent du Rio de la Talanquera, entre la Ville de Puerto Real et de l'Île de León*¹⁵ peut être daté autour de 1717. On y remarque la forme presque rectangulaire du complexe, avec trois secteurs disposés horizontalement, parallèlement à ce qui est qui sera ensuite le quai principal.

* Bande Nord : secteur de l'administration, des services et de l'artillerie, délimité par le quai et la Porte Principale.

* Bande Centrale : secteur éminemment industriel, divisé à son tour en deux autres par un canal longitudinal à fins hygiéniques et sanitaires, pour assurer le transport et la propreté. La zone orientale contenait diverses casernes et plus de d'une vingtaine de magasins pour travailler sur les bateaux plus petits et la mâture. La zone occidentale, vouée à la construction navale, disposait de cales et d'installations spécifiques.

* Bande Sud : séparée de la bande centrale par un canal qui avait pour but principal de maintenir les bois immergés, elle formait pratiquement une autre île, consacrée aux vivres et au travail sur les gréements.

Le travail normatif commença très tôt. Le 1^{er} juillet 1721, Patiño signa les *Différents règlements qui doivent être exécutée dans les Reales Sitios del Puente et Carraca et pour l'instruction des personnes qui résident en ces derniers, lesquelles doivent avoir force de décret comme ordres du roi jusqu'à ce que par S.M. en décide autrement*¹⁶. Un mois plus tard, il signa une *Instruction de ce qui doit être observé dans l'exécution des ouvrages de La Carraca ou du Puente*¹⁷. Au long de ses dix articles on remarque le souci constant d'optimiser, de rationaliser les ressources des Finances de la *Real Hacienda*, en particulier la réception des matériels et le règlement du personnel. Les contractants aussi devaient être soigneusement contrôlés.

Dans la décennie 1720, les constructions commencèrent à s'élever et la bande Nord se mit à prendre forme. Les bâtiments temporaires alternaient avec les fabriques. Ces années furent marquées par la coexistence avec le bassin royal de radoub de Puente de Suazo et El Puntal, permettant de parler d'un « complexe naval de la baie de Cadix », mais dirigé depuis l' Arsenal. Durant les années trente, Patiño s'occupa de La Carraca jusque dans les détails. À sa mort en novembre 1736, l'énorme effort consenti garantissait la survivance de cet ambitieux projet. L' Arsenal était opérationnel, et avait monopolisé en outre

15 *Servicio Geográfico del Ejército*, Madrid, sig. 915

16 Archives générales de Simancas (désormais AGS) Marina, leg. 303. « Règles... » signé par Patiño à Cadix, 1 juillet 1721.

17 AGS Marina, leg.303. « Instrucción... », signé par Patiño.

de nombreuses activités jusqu'à alors décentralisées comme par exemple, le chantier naval, transféré depuis le Puntal.

En 1753, Jorge Juan et l'ingénieur José Barnola présentèrent un nouveau projet. Toutefois, les travaux réalisés ne lui correspondaient pas, ce que justifia l'intendant Juan Gerbaut par la nécessité de résoudre les urgences et par l'ampleur du coût (5 249 066 pesos), par la faible allocation que recevait La Carraca (15 000 escudos mensuels), par la dette contractée par le Trésor (4 230 946) et par l'utilisation pour acheter des vivres destinés à l'Amérique d'une bonne partie des sommes allouées. Gerbaut concluait que, malgré l'absence avoir bénéficié de fonds exorbitants comme ceux dont avaient joui d'autres départements, on avait pourtant réussi à former un arsenal assez complet et capable de répondre aux besoins du département du Sud.

234

En 1760, on construisit le presidio de Cuatro Torres¹⁸, puis, en 1776, la Corderie¹⁹. Dans la décennie 1780, on construisit le Parc d'Artillerie – plus modeste que celui initialement conçu – et l'église de Notre-Dame du Rosaire. En août 1783 Antonio Valdés²⁰, après les échecs de Jorge Juan, Barnola et Mateo Mullan dans leurs tentatives pour construire des bassins de radoub en cale sèche, désigna Julian Sánchez Bort comme expert à La Carraca. Les excavations s'avèrent laborieuses et extrêmement compliquées, en recourant, à la technique habituelle de l'estacade, renforcée avec un puissant assemblage de bois. Ensuite on vidait la boue et on la remplaçait avec du béton, on couvrait le tout avec des planches de pin et on calfatait. Par la suite on le recouvrait de pierres et on élevait les parois. L'installation de l'ensemble de la porte terminait l'ouvrage. La première digue, *San Carlos*, a été terminée en octobre 1786, puis celles baptisées *San Luis*, et *San Antonio* en janvier et en juin 1788.

LES BATEAUX

Antonio Gaztañeta²¹ s'installe en 1713 à Guarnizo. Comme l'a dit Lourdes Odriozola²², la base de la conception du navire de Gaztañeta se trouve dans

18 José Quintero González, « El penal de Cuatro Torres », *Revista General de Marina*, t. 253, agosto-septiembre, 2007, p. 341-350.

19 *Id.*, *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*, *op. cit.*

20 *Id.*, « El ministerio de Valdés en su proyección carraqueña », *Revista de Historia Naval*, n° 107, Madrid, 2009, p. 31-56.

21 Juan M. Castanedo Galán, « El asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero », dans C. Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar*, *op. cit.*, p. 458 ; Juan A. Castanedo Galán, *Guarnizo. Un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, p. 95, 99 ; P. E. Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, *op. cit.*, p. 406-407.

22 Lourdes Odriozola Oyarbide, *La construcción Naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*, Guipúzcoa, Diputacion foral de guipuzcoa, 1997, p. 108.

la longueur et dans la réduction du creux. Les sections transversales du navire étaient conçues selon une méthode géométrique définie par Cruz Apestegui²³ comme transitoire, parce que la zone centrale du bateau continuait à être tracée de manière semblable à l'ancienne. Ce bateau était assez long et robuste, très stable et marin, capable de naviguer sans lest. Ses détracteurs lui attribuaient une longueur et un lancement excessifs, une faible puissance d'artillerie, une grande consommation de bois et des liens déficients. En tout cas, Gaztañeta a eu l'immense mérite d'introduire en Espagne le navire de ligne adapté aux nécessités hispaniques.

Dans le chantier naval de Cantábrico travaillaient comme constructeurs deux techniciens d'origine française, Pedro Boyer et Ciprián Autrán. Le premier, au début des années trente, fut envoyé à Carthagène jusqu'à ce que, en 1752, s'étant vu supplanté par le constructeur anglais, il entra au service de Malte. En ce qui concerne Autrán, il était arrivé en 1715 à Catalogne accompagné de son père Pedro Autrán pour travailler dans les chantiers navals du roi. Il est ensuite allé à Guarnizo, où jusqu'en 1732 il construisit, avec Boyer, jusqu'à huit navires, entre autre le *Real Felipe* de 116 canons.

La construction navale à La Carraca commence en 1728 avec le navire *Hércules*, de 60 canons, construit selon le système de construction compartimentée, consistant à construire la coque dans un chantier naval, dans ce cas El Puntal, et faire le reste dans un autre, La Carraca. Il fut lancé en mars 1729 et, peu après, Juan de Belletrud construisit aussi la *Real Familia*, identique au précédent. Juan de Casanova dirigea la construction du troisième bateau produit à El Puntal, *La Galga*, une frégate de 50 canons.

En 1733, Autrán²⁴ se trouvait à La Carraca, endroit où il fut définitivement placé à la tête de la construction navale de l'empire espagnol. En plus du vaste pouvoir dont il fut doté, sa personnalité extraordinaire a fait le véritable chef de l'arsenal du Sud pour les aspects techniques. Il accapara la charge de Capitaine de Maistrance. Il fut nommé directeur de la construction des bateaux pour la Péninsule et l'Amérique, dessinant plusieurs navires que construisit ensuite Juan d'Acosta à La Havane²⁵, et publiant des *Méthodes, règles et proportions pour*

23 Cruz Apestegui Cardenal, « Aproximación a la vida y obra de Antonio de Gaztañeta », dans le catalogue de l'exposition : *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, San Sebastián, Untzi Museoa-Museo Naval/Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992, p. 77.

24 La généalogie Autran se trouve dans Vincete de Cadenas y Vicent, *Caballeros de la Orden de Santiago. Siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Hidalguía, 1980, t. V, n° 1718. Autran a épousé en 1733, à Quijano (Cantabria), Teresa de la Torre et Rivas Barcenilla. Ses trois fils, Peter, Francisco et José Antonio furent militaires (A.H.P.C., *Protocolos Notariales*, leg 5353, Cádiz. *Testamento otorgado en La Carraca*, 1764, f° 113 et 125).

25 AGS Marina, leg. 307. « Proportions par leur dessein, les deux navires de 70 canons qui ont été fabriqués dans la cour ordonna le port de La Havane à le constructeur Juan de Acosta... ». À Varas, Cadix, 11 décembre 1737.

la construction des bateaux, qui nuance et consolide le système de Gaztañeta. La ténacité d'Autrán lui a permis de construire quatre bombardes, *Brontes*, *Piracmon*, n° 1 et n° 2, ainsi que deux frégates l'*Aguila* et l'*Aurora*.

À l'approche des années cinquante, la méthode Gaztañeta et d'Autrán fut remplacée, même si ce ne fut que momentanément. L'illusion de Jorge Juan après son voyage sur les terres britanniques s'opposa à l'indifférence d'Autrán. Mais Jorge Juan fit venir des constructeurs d'Angleterre aux constructeurs : Rooth pour le Ferrol, Howel pour Guarnizo, Bryant à Carthagène et Mateo Mullan pour La Carraca puis à La Havane.

En définitive, à la fin de 1749, on introduisit en Espagne le système de construction anglais²⁶. En général, les Britanniques utilisaient à profusion les œuvres dormantes, les courbes wallonnes (placées horizontale ou obliquement), les cordes (des séries de planches placées de la proue à la poupe pour renforcer la couverture), et les tracas (des lignes longitudinales de planches doublures et couvertures) et variaient le volume de certaines pièces, tout cela afin d'obtenir plus de rigidité. Mais le plus nouveau a été peut-être l'utilisation des chevilles de bois²⁷, technique déjà dénoncée par Escalante de Mendoza dans le cas des bateaux qui, navigant vers l'Amérique, avaient tendance à se déformer, et que plus tard les constructeurs anglais établis en Espagne abandonneraient eux-mêmes du fait de l'apparition de graves problèmes dans la rigidité des navires.

À La Carraca, entre 1752-1755, Mateo Mullan construit les navires *África*, *Firme* et *Aquiles* de 70 canons, neuf frégates, *Venganza*, *Aguila*, *Victoria*, *Flecha*, *Hermiona*, *Liebre*, *Industria*, *Ventura* et *Venus* ainsi que deux transports, *Jupiter* et *Mercurio*. Dans le même temps, au Ferrol on mit en chantier 13 navires et 1 frégate ; à Carthagène 3 navires et 5 frégates ; à Guarnizo 1 navire et à La Havane 1 frégate. Toutefois, à La Carraca, l'activité essentielle fut toujours le maintien opérationnel des bateaux, tâche vitale dans un Département responsable des communications atlantiques.

Après La Ensenada, la construction de bateaux entra en crise, tant et si bien que dans les cinq années suivantes on ne travailla qu'à 4 navires au Ferrol, à 3 à La Havane, à 4 à Guarnizo et à 2 à La Carraca. Pour finir, le système de construction à l'anglaise avait montré des carences et était mis en question. Une *junta* se réunit à Cadix²⁸ composée du marquis de la Victoria, de Juan

26 Musée naval de Madrid, M. S. 489, p. 155 à 165. Voir J. M. Castanedo Galán, *Guarnizo. Un astillero de la Corona*, op. cit., p. 108-109 et Gervasio Artiñano y Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera) bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, El autor, 1920, p. 229.

27 AGS Marina, leg. 318. Varas à Ensenada. Cádiz, 12 octobre et Cádiz, 15 d1750 ; leg. 319. Varas à Ensenada, 27 avril 1751.

28 AGS Marina, leg. 324. « Extrait de la junta de Cadix sur la nouvelle construction... », Madrid, décembre 1754.

Gerbaut, de Mateo Mullan, de Ciprián Autrán et de sept commandants de bâtiments construits selon la méthode anglaise. La conclusion générale dénonça le manque de couronnement, les nombreux trous pour les chevilles et l'utilisation de bois pas assez secs. Elle proposa le retour aux formules traditionnelles dans la construction navale espagnole sur tous les points en rapport avec le couronnement, les liens et la solidité. Les mesures adoptées ne s'étant pas avérées suffisantes, la polémique continua.

Après tant de réformes, le Secrétaire de la Marine Julián de Arriaga n'avait pas confiance dans le système. Nous nous approchons de nouveaux changements. L'extraordinaire personnalité et la ténacité d'Autrán lui permirent de conserver la direction des bassins de La Carraca et de récupérer des éléments propres à la construction espagnole. Il n'avait l'appui ni de Jorge Juan ni (à ce qu'il paraît) du marquis de la Victoria, mais ses thèses survécurent aux leurs.

C'est ainsi qu'arriva à Guarnizo de manière presque mystérieuse Francisco Gautier²⁹, d'origine française. En 1767, il se rendit au Ferrol d'où il rendit un rapport alarmiste sur les bateaux construits selon la méthode anglaise³⁰. Tous le critiquaient, mais son pouvoir s'accrut très rapidement. Il parvint à imposer son prototype³¹ d'un bateau plus grand et de moindre stabilité mais avec plus de voiles, capable de mettre en œuvre aisément sa première batterie, en dépit du roulis et du tangage. En 1769, il remplaça Ciprián Autrán en tant que directeur général des Construction et Carénages de la Marine. Le 10 octobre 1770, il créa le corps d'ingénieurs de la Marine, dont il fut le premier Commandant général. Avec Castejón, il encouragea l'Ordonnance sur les Approvisionnements de 1772, qui créa les fonctions d'inspecteur général des Approvisionnements et de sous-inspecteur des arsenaux. Cette ordonnance entama une série de changements, pour le moment subtils dans le fonctionnement de l'arsenal, mais qui, à moyen terme, se sont avérés décisifs. En 1772, en comparant l'ingénieur avec le Corps général, on diminua les pouvoirs de l'intendant dans la direction de la base navale. Toutefois, ce seront les Ordonnances sur les Arsenaux de 1776 qui accordèrent l'essentiel du pouvoir dans l'Arsenal au Corps général, en réglant de manière importante la composition des Assemblées de Départements.

Il faut attendre Antonio Valdés au ministère pour assister à un nouvel élan naval. La direction du corps des ingénieurs de la Marine fut donnée à José Romero Landa, qui révisa et améliora le projet de Gautier en travaillant à Carthagène sur le *San Ildefonso* en 1785. Il était plus court et plus large que le

29 J. A. Castanedo Galán, *Guarnizo. Un astillero de la Corona*, op. cit., p. 150 ; J. P. Merino Navarro, *La Armada Española en el Siglo XVIII*, op. cit., p. 55.

30 AGS Marina, leg. 342. Rapport Gautier. Ferrol, 8 avril 1767.

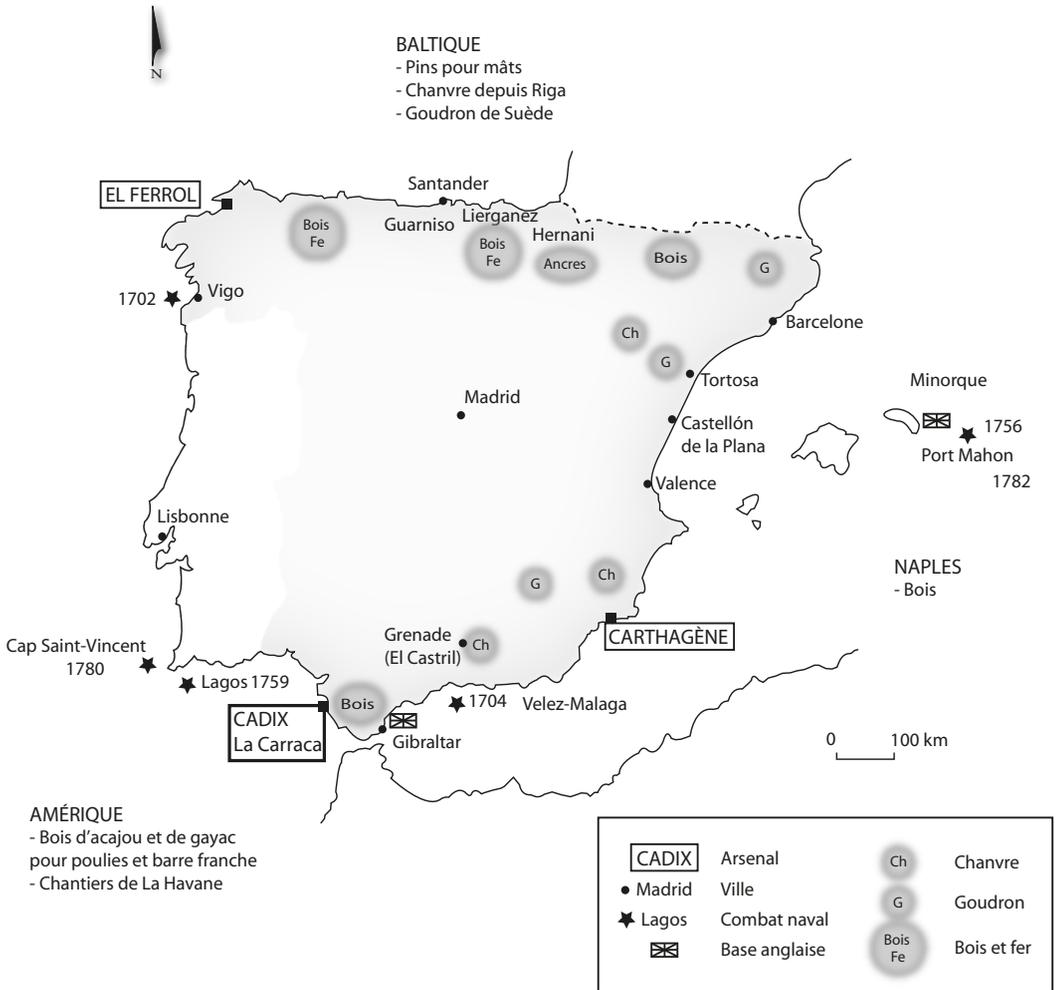
31 Le *San Juan Nepomuceno* de 70 canons était le prototype de Gautier, AGS Marina, leg. 338, Gerbaut, San Ildefonso, 5 août 1767 et 11 septembre 1767.

bateau du Français, doté d'une batterie étendue et il s'avérait très manœuvrier³². On lui reprochait quelques problèmes comme la difficulté à naviguer par vent de travers, la situation très basse du centre de gravité, ce qui provoquait un fort tangage à la proue. Les frégates de 34 canons qu'il a conçues étaient spécialement appréciées.

238

Jusqu'à la chute de Valdés en 1796, les constructions navales en Espagne se maintinrent à un rythme important : entre 1789 et 1796 furent été livrés à la Marine huit navires, dont quatre à trois ponts (*San Hermenegildo*, *El Salvador del Mundo*, *Reina Luisa* et *Príncipe de Asturias*), une vingtaine de frégates, un bon nombre de chébecs, *urcas*, paquebots... et deux corvettes *Descubierta* et *Atrevida* (pour l'expédition de Malaspina), une frégate, *La Preciosa*, y trois bricks, *Cazador*, *Bizarro* et *Batidor* construit à La Carraca. Toutefois, les dernières années du règne de Charles IV furent dures pour la Marine de Guerre. La politique d'équilibre européen, l'intervention napoléonienne, la politique extérieure de Godoy, les problèmes économiques endémiques et la suprématie maritime de l'Angleterre occasionnèrent une succession d'alliances et de conflits qui en peu d'années plongèrent la Marine dans une crise qui devint gravissime, lorsqu'elle tomba de plus de 140 navires et frégates, à moins d'une dizaine. Les arsenaux se défirent et le corps administratif, comme celui des ingénieurs, devint très secondaire. L'Armada n'avait pas structurellement évolué depuis Patiño et même perdu certains de ses points forts. Par conséquent, l'élan donné par Valdés n'eut aucune suite.

32 Carlos Moya Blanco, « La arquitectura naval en el siglo XVIII », dans Enrique Maneira Regueira (dir.), *El buque en la Armada Española*, Bilbao, Silex, 1981, p. 277.



Les approvisionnements de la Marine espagnole au XVIII^e siècle
 Carte réalisée par Caroline Le Mao (université Bordeaux III)

LES APPROVISIONNEMENTS

En ce qui concerne les bois, la Marine profité d'un monopole qui lui réservait le meilleur de chaque forêt. Le 31 janvier 1748 fut publiée l'Ordonnance des Montagnes, destinée à garantir l'approvisionnement en chêne de la Marine de Guerre. On a légiféré sur l'utilisation des forêts, les prix, la procédure bureaucratique et administrative ainsi que les circonscriptions correspondant à chaque Département.

240

Le bois le plus apprécié était le chêne, fondamental pour les membrures principales du bâtiment et ses œuvres-vives. D'autres espèces prisées étaient le pin, le mélèze et le peuplier noir, outre ce qui est spécifique pour les mâtures (pins de Riga et pins noirs), les poulies (noyer) et les pompes (acajou) et les bois propres à chaque zone, avec de bons rendements dans certains cas (en Andalousie, le chêne vert et le chêne rouvre...).

L'approvisionnement dans les premières années revint à Cartaya et Hinojos (Huelva) pour les pins et les chênes. À la fin des années vingt, arrivèrent des bois du Campo de Gibraltar et des montagnes de Malaga et ainsi que des planches de Tortosa. Vers le milieu des années trente, presque 30 000 arbres furent réservés pour la construction de bâtiments du roi.

Le Marquis de La Ensenada, passant contrat avec Carlos José Lasarte, en 1739, rendit systématique l'approvisionnement en bois de la Baltique pour les trois Départements. Durant ces années, les prévisions annuelles pour La Carraca étaient très supérieures à celles pour le Ferrol et pour Carthagène.

Le problème de la putréfaction du bois accapara l'attention des autorités de la Marine. Les navires avaient une durée de vie réduite et les réparations étaient chères. Autrán considérait essentiel d'utiliser du chêne pour les œuvres vives et les membrures principales, tandis que, dans les œuvres mortes le cèdre s'avérait approprié. Cet arbre, qui devait être apporté depuis l'Amérique, fit l'objet de l'Instruction du 10 mai 1745, sur la taille et le transport de bois de cèdre depuis Cuba.

À l'apogée de la construction navale à l'Arsenal, on a coupé jusqu'à 38 000 chênes rouvres et un nombre indéterminé de chênes verts, qui sont arrivés des montagnes de Malaga, du Campo de Gibraltar, de l'Aljarafe (Séville), du Condado de Niebla (Huelva), ainsi que de Jerez et de son secteur. Toutefois, les montagnes du Département de Cadix montrèrent très vite des symptômes d'épuisement.

L'approvisionnement en chanvre continua grâce à Grenade, Valence, la Catalogne et le Nord, en incluant Naples parmi les fournisseurs, bien que, pour le gréement, la matière première la plus utilisée fût celle de Castellón, et que pour les toiles on employait majoritairement celui de Valence.

Pour le brai et le goudron jusqu'aux années trente, on passait par un contrat avec Goyeneche. Mais les difficultés d'approvisionnement entraînèrent la création d'une fabrique de bitumes à El Castril. Après de grandes espérances, elle montra rapidement ses limites : elle ne pouvait répondre aux besoins des arsenaux de Carthagène et de La Carraca et se trouvait coupée de l'arsenal du Sud pendant les guerres. Par conséquent, bien qu'El Castril eût approvisionné La Carraca depuis 1758, les problèmes de pénuries périodiques et de fluctuations des prix n'avaient pas disparu.

Pour l'approvisionnement de fer les similitudes sont grandes avec les autres matières premières analysées, à cette notable différence près qu'il existait un centre producteur bien délimité autour de la Biscaye et du Guipúzcoa. Les prix présentaient de grandes différences entre les deux, le fer de Guipúzcoa étant 20 % moins cher que celui de Biscaye.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME 1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

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 |

