

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 :

979-10-231-3362-2

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

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

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

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

Louis Sicking

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

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

QUATRIÈME PARTIE

Les arsenaux

BREST PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Corre

Brest connaît un temps fort pendant la guerre d'Indépendance américaine. Celui-ci apparaît d'autant plus intense qu'il succède à une profonde dépression à l'époque du ministère de Bourgeois de Boynes. La montée en puissance des années 1776-1778 est d'autant plus périlleuse que l'établissement brestois, conçu par Choquet de Lindu, est alors un arsenal de Marine neuf. Ses récentes installations n'ont encore jamais connu la guerre.

Plutôt que de suivre le récit des opérations, nous allons instruire le sujet autour de trois questions. Les événements comme les choix du pouvoir, voire la nécessité du temps, assignent donc un rôle majeur à la base brestoise. Se pose dès lors, pour l'établissement industrialo-militaire du Ponant, le problème de répondre à ses missions, ce qu'il ne peut faire qu'en s'adaptant à chaud. Cela n'est néanmoins pas sans conséquences sur lui comme sur son hinterland ; ils voient leurs conditions socio-économiques ainsi que leurs vies internes bouleversées.

CONDITIONS : LE RÔLE JOUÉ PAR BREST DANS LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Le rôle de Brest dans la guerre est connu, il faut pourtant le mesurer par quelques chiffres pour pouvoir l'apprécier à la hauteur où le firent les contemporains. Il peut s'appréhender par trois entrées : le travail industriel de son arsenal, la nature des opérations conduites dans le port et en rade, mais avant tout son implication militaire dans le conflit.

Un rôle stratégique central mais mouvant

Brest connaît l'apogée de son rôle stratégique durant cette guerre, mais ce n'est pas là notre objet. Ce rôle est dès le début primordial, sans que cela semble avoir été pleinement anticipé. Évidemment, Brest conduit largement les opérations à la discrétion de la Cour, mais avec une grande autonomie due à son éloignement, à l'absence d'un état-major général de la Marine, comme à la grande qualité de ses chefs sur place. Ce rôle, toujours central, évolue cependant

de manière considérable selon les objectifs en vigueur à chaque période des hostilités. Quatre phases peuvent être dégagées¹.

Dès l'époque de guerre couverte avec la Grande-Bretagne (1776-1778), Brest met en œuvre une montée en puissance progressive mais vigoureuse, afin de retrouver une pleine capacité navale, sous la conduite de Sartine. Un réarmement naval permet la mise en rade, d'avril à septembre 1776, d'une escadre d'évolutions, confiée à du Chaffault et augmentée de mai à novembre. Parviennent en France les récits de la révolte des Américains, héros et prétextes de cette guerre qui naît en Europe. Brest fournit ainsi de la poudre à la société Rodrigue Hortalès de Beaumarchais. Avant même la conclusion du traité entre le Royaume de France et le Congrès, les croisières anglaises harcèlent les voiles françaises au large de la Bretagne. Le 17 juin 1778, la *Belle Poule* doit combattre, puis regagner Brest, désemparée.

244

La France a expédié en Amérique sa marine du Levant, sous les ordres du vice-amiral d'Estaing. Elle y reste jusqu'au début de 1779. La flotte du Ponant est désormais seule à mener la guerre en Europe. La base de Brest, géographiquement la plus proche, doit conduire seule les opérations contre les îles britanniques (1778-1779). En juin, son armée navale sous d'Orvilliers, commandant de la marine à Brest, livre l'indécise bataille d'Ouessant, une quasi-victoire française. Avec l'hiver, les actions s'interrompent pour que soit préparé le débarquement décisif en Angleterre en 1779, vieux serpent de mer². Versailles rassemble des troupes au Havre et à Saint-Malo, Brest doit armer les bâtiments et tenir la Manche. L'ensemble doit être conduit avec le concours du Bourbon d'Espagne. L'arsenal peine à compléter ses équipages et embarque des convalescents encore contagieux. Quant au rendez-vous des îles Sisargas avec l'Armada, il est plusieurs fois remis. La flotte française souffre tant du scorbut et du manque d'eau, qu'à son retour forcé, le 14 septembre, le projet est abandonné³. La première moitié de la force espagnole, remise à niveau et réarmée par un arsenal brestois désormais sans ressources, se retire à Cadix. Seule la victoire de *La Surveillante* offre un motif de fierté, attristée par la mort du « brave du Couëdic ». C'est l'échec d'une guerre directe depuis Brest et La Corogne contre l'Angleterre.

La réorientation des objectifs stratégiques de la guerre ouvre pour Brest une nouvelle époque : supporter les actions indirectes sur des théâtres secondaires

1 Louis-Édouard Chevalier, *Histoire de la Marine française pendant la Guerre américaine*, Paris, Hachette, 1877 ; Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975.

2 Alfred Temple Patterson, *The other armada: The Franco-spanish attempt to invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester University Press, 1960.

3 C. Le Boucher d'Hérouville, *Une triste campagne*, Paris, École militaire, mémoire, 1976.

(1780-1782). Déjà Brest avait commencé de jouer ce rôle en pratique : Vaudreuil et Lauzun pour le Sénégal puis la Martinique (décembre 1778), de Grasse pour les Antilles (janvier 1779), La Pallière pour les Indes (mars 1779) et La Motte-Picquet pour l'Amérique (avec l'aide de Rochefort, mai 1779). En novembre 1779, Brest devient la base de projection du Royaume sur ces zones périphériques. Ainsi, l'escadre de Bausset se joint aux dernières forces espagnoles de Don Miguel Gastón, qui regagnent Cadix (11 janvier 1780). L'arsenal andalou devient la base méridionale des Bourbons et le lieu de retour depuis le Nouveau Monde des escadres et convois français. Brest, base septentrionale des alliés, est la base arrière des nombreux bâtiments qu'ils y arment et qui y sont répositionnés afin de faire le siège de Gibraltar. Déjà, les moyens du port du Ponant doivent être redistribués vers l'expédition des unités de Rochambeau qui embarquent à Brest pour l'Amérique du nord. Les possibilités logistiques commencent à s'épuiser. Ternay doit laisser hommes, chevaux et artillerie sur place, faute de navires de transport (2 mai 1780). En 1780, les Antilles reçoivent Guichen depuis Brest et, en 1781 et 1782, le même croise en Europe, toujours depuis la pointe de Bretagne. Le 22 mars 1781, Castries y préside à l'appareillage de de Grasse pour l'Amérique, de conserve avec Suffren pour l'Inde. En décembre 1782, c'est encore le grand arsenal breton qui prépare pour la France l'assaut avorté sur la Jamaïque.

Une quatrième et ultime phase débute le 20 janvier 1783, avec la conclusion des Préliminaires de paix. C'est Brest qui doit recevoir les différentes flottes à leur retour en Europe. S'y succèdent les dernières troupes d'Amérique (11 juin), l'escadre Vaudreuil des Antilles (17 juin) et l'escadre La Motte-Picquet de Cadix (du 21 mars au 6 avril). Les temps s'annoncent difficiles, en dépit d'une reprise d'activité ponctuelle pour désarmer et ranger une flotte réduite dans le port, car la complexe décroissance d'un arsenal hypertrophié entraîne un problème de dégageant de l'effectif ouvrier dans une ville dominée par une monoactivité.

Quelles sont concrètement les opérations conduites par l'arsenal brestois ?

Les opérations conduites par l'arsenal ne sont pas originales en elles-mêmes (armements et désarmements). Ce qui est particulier, c'est leur nombre ainsi que la simultanéité des opérations d'envergure à conduire dans ce cadre étroit (**graphique 1**). Brest a expédié 20 flottes ou escadres au cours du conflit, sans compter les divisions indépendantes et départs isolés⁴. Ainsi, lorsque

4 Olivier Corre, *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 d'André Lespagnol, juillet 2003, p. 330.

de Grasse quitte la rade en mars 1781, il a sous ses ordres une trentaine de vaisseaux et frégates pour l'Amérique, escortant un convoi d'une centaine de voiles, un deuxième pour Cayenne, un troisième pour l'Inde protégé par l'escadre légère de Suffren ! Concrètement, l'arsenal conduit 441 armements de bâtiments du roi sur 5 ans (1778-1782)⁵, soit une moyenne de 82 unités armées par an (de 110 en 1781, maximum de l'activité, à 59 en 1782), donc de 14,9 armements mensuels en temps de guerre contre 7,9 en temps de paix. Les désarmements prennent de plus en plus d'ampleur car, faute de moyens, il faut réutiliser les unités au retour et les remettre à niveau (radoubs, carénages et doublages au principal). Ils finissent par monter à 55,6 par année de guerre ; ils étaient 27,5 avant-guerre. Les navires désarmés sont souvent immédiatement réarmés. L'ensemble de ces opérations conduit à l'engorgement de l'arsenal, du port, mais également de la rade où les escadres sont rassemblées.

246

Des nouvelles missions, le cas le plus difficile est le soutien aux flottes en mer, même en Europe. Cela donne lieu à une polémique sur le soutien demandé par d'Orvilliers à Sartine en 1779, et confié au marquis de La Prévalaye, commandant intérimaire à Brest, le 17 juillet. L'urgence sanitaire débouche sur l'envoi par Brest de deux convois de ravitaillement pour l'armée combinée, les 10 et 13 août. Le délai est déplorable, et la flotte introuvable en mer pour le second convoi, gêné par des vents contraires⁶. En juillet-septembre 1782, la pointe de Bretagne sert de base arrière à la seconde armée combinée. L'aide est fragmentée et parvient à Guichen, ce qui est remarquable si l'on songe au dénuement du port en 1782. Le soutien aux flottes outre-mer évolue au long du conflit. Au début, il est classiquement assuré par des divisions bien préparées (quatre départs en six mois au profit de l'escadre d'Estaing entre décembre 1778 et le 1^{er} mai 1779). Dans un second temps, le manque d'unités à Brest amène à recourir à une relève un pour un. Les convois sont alors multipliés, composés essentiellement de navires nolisés sur lesquels embarquent marins, soldats et munitions. C'est le cas en particulier pour l'océan Indien en 1781. Les vaisseaux fournissent désormais surtout une escorte.

Le développement d'une stratégie périphérique oblige Brest à se livrer à la complexe expédition de corps d'armée constitués. La taille de sa place lui permet de concentrer les unités. De 1775 à 1779, Brest joue seulement un rôle supplétif dans l'expédition de 13 bataillons pour renforcer les colonies.

5 *Ibid.*, p. 332. Les mois de décembre et janvier sont gonflés par les armements et désarmements administratifs annuels (les marchands sont exclus de cette statistique).

6 Cité dans Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI. L'œuvre de Monsieur de Sartine*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984, t. II, *La reconquête de la liberté des mers*, p. 160-162.

Il pare aux envois, plus faibles désormais, de Rochefort pour les Amériques et de Lorient pour les Indes et les Mascareignes. Mais, de 1780 à 1782, Brest expédie 20 bataillons, en corps organiques. Dès février 1780, l'escadre de Guichen pour la Martinique marque l'essoufflement de la capacité logistique brestoïse. Ces 2 900 soldats posent le problème de la capacité des navires affrétés comme du manque d'hommes d'équipage. Il faut quatre mois à Brest pour expédier ces renforts dans un grand désordre, le tout compliqué par les redéfinitions incessantes de format par le ministère de la Guerre⁷. Cela ne cesse d'inquiéter dans l'organisation des forces pour l'outre-mer. Il faut nolisier un nombre considérable de navires marchands, les mettre en état et protéger l'ensemble par une escadre qui prive la base de ces unités pour plusieurs mois. Brest s'y emploie à trois occasions d'une manière moyennement satisfaisante. Le passage du corps de Rochambeau sur l'escadre de Ternay, en mai 1780, a été retenu par l'Histoire. Ses débuts brestoïses sont en réalité discutables, en grande partie par la crainte des pertes qui conduit le général à augmenter d'un tiers sa division à 6 000 hommes⁸. Deux mois après le départ de Guichen, c'est une gageure. Le rassemblement des vaisseaux est empirique ; quant à la formation du convoi depuis Le Havre, Saint-Malo et Bordeaux, c'est un échec (15 petits transports au 1^{er} mars !)⁹. Le comte d'Hector, commandant la Marine à Brest, ne peut expédier que 5 034 hommes avec seulement deux mois et demi de vivres¹⁰. La II^{de} division doit embarquer sous les ordres du comte de Wittgenstein. Elle ne quitte pas le port qui ne peut même plus dépêcher deux régiments. Il faudrait 20 navires et Nantes n'en fournit que deux¹¹ ! C'est le plus grave échec depuis l'ouverture des hostilités, mais il est dû à l'absence de navires comme de matelots, pas à la structure industrielle de la base. Aussi, pour l'opération projetée contre la Jamaïque, en décembre 1782, Brest doit-il utiliser la flotte des autres arsenaux, car il n'a plus assez d'unités pour les escortes. Les 7 000 soldats prévus obligent à rassembler pour l'armement plus de 50 navires adressés par d'autres ports, et à défaire les divisions constituées. Les états-majors sont composés de jeunes officiers de Marine, de prisonniers au retour... Corollairement, la protection du commerce, convois coloniaux

7 SHD Marine, Brest, 1E 544, p. 665, l'intendant à la Cour, 15 octobre 1779.

8 Jacques Tommy-Martin, « L'armée française au moment de la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique et l'expédition Rochambeau », *L'Armée et la société, Actes du 103^e Congrès des sociétés savantes*, Paris, Bibliothèque nationale, 1979, p. 183.

9 SHD Marine, Brest, 1A 114, p. 60 v^o, le commandant à la Cour, 1^{er} mars 1780.

10 V^{ie} de Noailles, *Marins et soldats français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis d'Amérique (1778-1783)*, Paris, Librairie académique Didier Perrin et C^{ie}, 1903, p. 155-157.

11 SHD Marine, Brest, 1A 114, 208 v^o, le commandant à la Cour, 15 septembre 1780.

comme routes protégées du cabotage métropolitain, est le plus souvent fournie par Brest¹².

Brest vit une mutation du rôle industriel de son arsenal

L'établissement industriel, véritable cœur de la base, voit dans le même temps ses missions évoluer de la construction vers l'entretien de la flotte. Rapidement, l'arsenal ne se contente plus de renouveler la flotte engagée, il doit d'abord gérer la flotte pour la maintenir en capacité opérationnelle. Le port arme ou réarme 900 bâtiments du roi ou transports nolisés, du 25 mai 1777 au 31 décembre 1782¹³. Les désarmements définitifs sont proportionnels. Brest doit d'abord être regardé comme une base logistique au cours de ce conflit. L'encombrement des espaces industriels de l'arsenal par les armements et désarmements simultanés conduit à adapter le plan de charge de l'arsenal. Le dépouillement des cahiers de la paye des ateliers de construction¹⁴ permet d'estimer que la construction neuve représente plus d'un tiers des chantiers et conserve son premier rang à l'arsenal breton (avec 26 unités, soit 53,2 % des constructions françaises). Pourtant, la capacité de construction de Brest demeure sous-utilisée au cours du conflit, avec 14 vaisseaux et 7 frégates, contre 13 vaisseaux et 10 frégates pour Rochefort, ou 13 vaisseaux et 11 frégates pour Toulon, et quatre 74 et 6 frégates mis en chantier à Lorient. La volonté de préserver la capacité technique de Brest (quatre formes et de nombreuses cales) pour la plate-forme de 74 canons, conduit à décharger en pratique Brest de la construction des vaisseaux hors-rang comme des unités légères reportées sur les cales de Lorient, Saint-Malo (14 frégates) et même Nantes (2 frégates)¹⁵. Brest y envoie des techniciens pour la conduite des ouvrages. La seconde explication de cette capacité retenue tient à la nécessité de conserver à Brest des moyens pour préparer les escadres et désarmer les unités au retour. 52,5 % des chantiers brestoises de navires sont orientés vers les différentes sortes de radoub, dont moins d'un cinquième durant la période de guerre couverte (radoub prioritaire des frégates). Les refontes, opérations de reconstruction aux 3/4 ou grand radoub, pour neuf

12 Patrick Villiers, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique 1778-1783. Essai d'étude quantitative*, New York, Arno Press, 1977 ; Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991, t. 2, p. 445-828 ; Patrick Villiers, « La Marine et les convois de Louis XIV à Louis XVI », *Revue d'histoire des Armées*, n° 4, 1996, p. 33-46.

13 Olivier Corre, base de données.

14 SHD Marine, Brest, 3E¹ 84 à 155, Paye des ouvriers des chantiers de l'arsenal de janvier 1774 à décembre 1783.

15 Martine Acerra, *Rochefort et la Construction navale française (1661-1815)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993 ; C^{dt} Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Oméga, 1996 ; C. A. M. Adam, *Bâtiments de guerre français construits au Port de Brest*, actualisé le 30 juin 1980, Brest, DCAN, 1973.

vaisseaux et une frégate, ne pèsent que 6,3 %. Progressivement, la maîtrise des ouvriers locaux dans le doublage en cuivre ou l'aménagement intérieur des vaisseaux « à la mode de Bretagne » conduit Brest à mettre l'ensemble des unités de passage et l'Armada au standard, ainsi qu'à réparer les navires du commerce nolisés au compte du roi. La charge de l'arsenal pour mettre à niveau le train de la flotte est aggravée par le peu de navires marchands et leur inadaptation, illustration de la faiblesse de la marine marchande française. Les plans-types y sont mis au point par les ingénieurs-constructeurs Ollivier, Sané et Groignard, ce qui conduit avec les travaux de Briqueville, directeur des constructions, à la standardisation par la fabrication des nouvelles unités selon un plan-type de Sané et de Borda¹⁶. Une homogénéisation de la flotte a lieu de fait, puisque presque toutes les unités passent entre les mains des ouvriers de l'arsenal, qui y reproduisent leur façon.

CARACTÈRES : COMMENT L'ARSENAL DE BREST FAIT-IL FACE À LA GUERRE ?

L'arsenal dont dispose le pouvoir royal pour que le port de Brest assume les missions qu'il lui confère est un « monstre » fonctionnel. Plus grande entreprise de France, tant par la taille (plusieurs kilomètres de façades des deux côtés de la Penfeld), que par le nombre d'ouvriers concentrés ou encore par son budget. Mais de son rôle surdimensionné découlent de nombreuses difficultés. Comment l'arsenal de Brest répond-t-il aux problèmes qui menacent de le paralyser ? Il lui faut s'adapter au plan matériel ou humain, comme du commandement.

Une autonomie de commandement

L'éloignement de Brest et de la Cour, la lenteur comme la difficulté des communications, la nécessité de réponses rapides, tout conduit à accroître l'autonomie des autorités locales. Elles s'inscrivent évidemment dans le cadre réglementaire des ordonnances et appliquent les choix du pouvoir. Mais leur marge semble largement au delà de la lettre, dans la mise en œuvre des décisions stratégiques par le commandement brestois. La sanction ministérielle est donnée a posteriori. Il est évident que d'Hector ou Laporte, intendant de la Marine (1776-1781), conduisent directement la politique navale parce qu'ils ont la confiance de Castries et de Maurepas et s'appuient sur des réseaux de Cour. Ils ont le choix des modalités techniques, la décision sur les moyens,

¹⁶ Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994 (notamment annexe II G, Carrière de Bonchrétien de Briqueville (1726-1805), p. 368).

un conseil écouté. Par exemple, à la fin du conflit lorsque d'Hector parvient à infléchir la décision de débauche massive et brutale voulue par Castries¹⁷.

La qualité du commandement est probablement la grande chance de la base. Versailles dirige vers Brest les meilleurs de chacun des corps. Des marins de qualité commandent la flotte du Ponant (d'Orvilliers, du Chaffault, Guichen, La Motte-Picquet, du Pavillon...). L'administration de l'arsenal est entre des mains compétentes (Laporte et Faissolle de Villeblanche pour la gestion, Le Bègue pour l'artillerie de Marine, Fautras pour les troupes, Briqueville pour les constructions navales, Bausset pour les ateliers du port). Alors que Choquet de Lindu vit déjà sur son œuvre, bientôt rejoint par Groignard, Sané est l'ingénieur du temps. Les frères Langeron pour l'Armée royale, de Caux pour le Génie, sont à la hauteur de leurs missions. Si les chefs se jugent face à l'épreuve, très peu sont médiocres. Tout au plus, peut-on reprocher à certains d'être hautains (Groignard ou de Grasse), voire caractériels (le comte de Langeron¹⁸).

250

L'absence d'un commandement interarmées à Brest se fait sentir, mais est surmonté par le travail des autorités localement. Les entretiens entre les comtes de Langeron, commandant la place (responsable des embarquements), et d'Hector, commandant la Marine, permettent d'aplanir bien des difficultés. La subordination de la Marine aux besoins de l'Armée est de règle pour les corps expéditionnaires. Toute l'organisation des opérations est conduite par négociation entre marins et militaires sans que rien ne soit institutionnel. L'absence fréquente du port des chefs, notamment des commandants de la Marine requis à la tête de leur flotte (d'Orvilliers, puis Guichen), conduit à l'affirmation du commandant intérimaire, le comte d'Hector, bientôt lieutenant général. La présence fréquente de Laporte à la Cour amène à confier les fonctions d'ordonnateur à Faissolle, le commissaire général. Au total, la geste brestoise permet non seulement de faire évoluer les pratiques du commandement, mais de doter les armées d'une nouvelle génération de chefs. L'accélération des carrières est importantes pour ceux qui sont passés par Brest (le marquis de Langeron à la division de Flandre, le comte à celle de Bretagne, d'Hector confirmé refuse la place de directeur à Paris, Laporte, intendant général de la Marine, est l'adjoint de Castries).

La gestion humaine

L'arsenal du temps de paix s'inscrivait dans une politique de restriction budgétaire et une activité faible. Dès la montée en puissance, l'inadaptation de

17 SHD Marine, Brest, 1A 116, p. 302-305, D'Hector à Castries, 7 juillet 1783.

18 Arch. dép. du Finistère, 100 J 1666 : *Brest années 1776-1777*, n.p. [agenda d'un habitant de Brest].

ses effectifs se dévoile. L'État n'anticipe absolument pas cette difficulté, le mot d'ordre étant la seule réduction du budget de la Marine. Avec l'explosion du plan de charge de l'arsenal, le nombre de personnels ordinaires, affectés à Brest par les ordonnances de 1776, apparaît ridicule. Ainsi, les chefs de services, aux côtés de l'intendant, sont un commissaire général, cinq commissaires et un contrôleur. Il faut massivement réintégrer des commissaires réformés, multiplier des dizaines de commis et pourtant le travail de plume ne suit pas ! Les besoins les plus importants sont pour les équipages mais ceux-ci, adressés par le système des Classes, ne font que transiter par le port avant d'y être embarqués. Leur manque comme le recrutement de terriens hâtivement qualifiés de « novices », voire de soldats des troupes provinciales, peuvent faire s'interroger sur la structure des Classes. La question centrale pour l'arsenal est celle de la main-d'œuvre industrielle qui doit avoir un minimum de compétences.

En janvier 1774, mois de paix et d'hiver, Brest a 3 742 postes budgétaires d'ouvriers (dont 743 entretenus et 175 à marché)¹⁹ ; en février 1778, 12 234 postes (dont 11 266 à la journée)²⁰. Durant les années de guerre, l'effectif moyen de l'arsenal est supérieur à 9 000 postes, atteignant et dépassant plusieurs fois les 10 000 (**graphique 2**). Cet effectif, considérable pour l'époque sur un seul site, fait de Brest le premier site industriel français, et probablement l'un des premiers d'Europe. La gestion des effectifs se fait en flux tendu en cours même de conflit, d'un moment de très forte activité à un temps plus creux. À la paix, l'effectif de 9 003, en février 1783, descend à 5 943, en mars²¹. Il faut bien sûr distinguer les corps entretenus des ouvriers « à la journée » du roi, seuls concernés par ces embauches et débauches pragmatiques. Les conséquences sociales dans la base sont si imprévisibles que le commandant de la Marine fait tout pour les amortir en conservant des ateliers à l'occasion des désarmements.

En temps de paix, les ouvriers de l'arsenal sont des locaux qui connaissent à présent le plein emploi. Ce réservoir local de familles ouvrières de Marine est pressuré : ateliers féminins pour une tâche sans qualification, enfants qui deviennent « apprentis ». Si, en période d'activité, la norme est la levée des ouvriers par le système d'inscription ordinaire sur les registres de la Marine, leur zone de recrutement, l'intendance de la Marine de Brest, s'étend également aux départements des classes du Havre et de Dunkerque. Mais les levés font exprès de mal travailler car ils gagnent plus dans le civil. D'autre part, des

19 SHD Marine, Brest, 3E¹ 84. Plusieurs catégories coexistent chez les ouvriers des arsenaux : les « entretenus » sont des sédentaires payés à raison de leur statut, les ouvriers « à marché » sont rémunérés pour un travail défini contractuellement comme ceux « à prix fait », mais la majorité est payée « à la journée du roi » selon l'indice de leur grade et leur nombre de jours d'activité.

20 *Ibid.*, 3E¹ 107.

21 *Ibid.*, 3E¹ 145, 146 et 129.

lobbies comme celui de Saint-Malo font tout pour récupérer leurs charpentiers ; certaines populations inscrites abusivement sont au total plus une charge qu'une utilité²². Les ouvriers de levée ne suffisent pas et l'arsenal doit recourir à des expédients. Faire travailler les équipages des vaisseaux en rade (systématisé durant l'hiver 1777 pour l'armée du Chaffault²³). La chiourme du bagne est également mobilisée durant cette guerre, au cours de laquelle l'effectif des condamnés explose curieusement, jusqu'à 2 986 bagnards en 1783²⁴. La seule solution pérenne apparaît avec les soldats de l'Armée royale. Dès la période de guerre couverte, ils fournissent ainsi les compagnies de mousqueterie sur les vaisseaux, réservant les soldats de Marine aux seules frégates. La garde du port est assurée à deux reprises par le régiment suisse de Diesbach. Surtout des soldats des unités expéditionnaires, de la garnison ou des travaux de fortification sont employés dans les ateliers (ainsi à la garniture). En avril 1782, un second atelier dit de la corderie haute est formé qui comprend 1 17 soldats journaliers²⁵. Il faut considérer que sans la contribution de l'Armée, l'arsenal n'aurait pas pu fonctionner durant la guerre. En septembre 1779, des « ouvriers français et espagnols [...] ont travaillé à l'atelier de la Voilerie », les 20 navires de Don Miguel Gastón fournissant 123 hommes pour 6 656 journées et demie sous les ordres des maîtres voiliers du port²⁶. Une organisation flexible est tentée : travail des ateliers en continu les fêtes et le dimanche²⁷, travail de nuit jusqu'à 9 heures sous l'éclairage des réverbères du port²⁸.

Les gains de productivité ainsi que la gestion très réactive des personnels, concourent à l'augmentation remarquable du nombre des journées de travail. Il double de 1774 à 1776, pour atteindre plus deux millions par an de 1778 à 1782, valeurs qui ne sont atteintes à Lorient qu'au XIX^e siècle.

L'adaptation matérielle

L'arsenal étant d'abord un établissement industrialo-militaire, l'adaptation matérielle de la base est primordiale dans son effort. Celle-ci est évidemment multiforme : de l'organisation du travail à l'évolution de l'outil, de l'externalisation d'opérations industrielles à la garantie des approvisionnements, ou encore quant au montant financier de cet effort.

22 SHD Marine, Brest, 1E 191, p. 42, la Cour à l'intendant, 23 décembre 1773.

23 SHD Marine, Brest, 1E 194, p. 367, la Cour à l'intendant, 28 novembre 1777.

24 Frédérique Joannic-Seta, *Le Bagne de Brest, naissance d'une institution carcérale au siècle des Lumières*, Rennes, PUR, 2000.

25 SHD Marine, Brest, 3E¹ 135, f^o 516, Corderie haute, avril 1782.

26 *Ibid.*, 3E¹ 117, f^o 234, Voilerie, septembre 1779.

27 *Ibid.*, 1E 195, p. 569, la Cour à l'intendant, 26 décembre 1777.

28 *Ibid.*, 1A 114, f^o 303 v^o, le commandant à la Cour, 29 janvier 1781.

C'est au 1^{er} janvier 1777 que sont appliquées les dispositions des ordonnances Sartine du trimestre précédent, qui fondent l'organisation de la Marine durant une dizaine d'années. Le « port et arsenal de la Marine » est désormais soumis à l'autorité du commandant de la Marine, assisté d'une majorité générale et d'une direction générale pour l'arsenal confiée à un chef d'escadre, assisté de trois capitaines de vaisseau directeurs (pour le port, les constructions et l'artillerie). L'intendant est désormais chargé surtout du contrôle des personnels, finances et matières, assisté d'un commissaire général, d'un contrôleur et de cinq commissaires chefs de bureaux²⁹. Trop restreint, cet encadrement doit d'ailleurs être augmenté à Brest et adapté au site discontinu qui offre une distribution empirique des ateliers et magasins. L'atelier reste l'unité de base pour l'organisation du travail industriel dans l'arsenal. Il appartient désormais à une direction militaire et relève pour son contrôle administratif d'un commissaire. En réalité, un atelier est d'abord le regroupement thématique de personnels à payer. Ils se différencient de plusieurs manières³⁰, retenons ici une mutation au cours du conflit de la répartition entre les ateliers « ordinaires », permanents, et « extraordinaires ». Les premiers sont ceux du port (production de matières) ou de l'artillerie. Les seconds comprennent les chantiers de navires ou ceux des travaux ponctuels. Avec la guerre quelques rares ateliers « extraordinaires » de circonstance disparaissent. Surtout, l'hypertrophie du monstre industriel brestois multiplie le nombre des ateliers. Par dédoublement des ordinaires ou détachement, neuf ateliers extraordinaires nouveaux apparaissent³¹. C'est le développement de la technique du perçage qui entraîne la naissance d'une nouvelle unité après-guerre, en avril 1783. Bien évidemment, les chantiers de navires (ateliers extraordinaires) totalisent jusqu'à 212 ateliers mensuels de 1778 à 1782³², en majorité de réparation. Deux autres « à façon », dirions-nous, recourent à une main-d'œuvre supplémentaire essentiellement féminine et mal payée, pour le travail de l'étope. Une autre particularité est la création, à partir de 1777, de huit ateliers « à marché »³³, pour moitié extraordinaires, réservés à la pré-production de pièces de série simples (avirons, chevilles, clous, languilles de tonneaux, ou pièces de sculpture). Le courant économique libéral ouvre un fort débat sur le recours au travail à l'entreprise, mais se heurte au choix

29 Magasin général, chantiers et ateliers, fonds et revues, armements et vivres, hôpitaux et bagne.

30 Par exemple, le mode de la paye des ouvriers : les ateliers des « entretenus » regroupent les permanents et demi-soldes du port ou les ouvriers payés « à la journée ».

31 Les chaloupes et canots de la montagne de mars 1776 à mars 1783, la grande solde n° 2 ou un 2nd atelier de la corderie à cause du trop grand nombre des personnels, par exemple.

32 O. Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, op. cit., p. 335.

33 L'État sous-traite à un groupe d'ouvriers de l'arsenal une tâche en interne.

traditionnel entre les travaux conduits par les ateliers d'État plus solides mais plus chers et plus lents, et ceux confiés au privé, plus rapides et moins-disants, mais souvent bâclés³⁴. À Brest, en dépit d'indices ténus, le recours au privé semble limité aux bâtiments civils (ancêtre des Travaux maritimes) attribués à un entrepreneur pour fourniture de main-d'œuvre et façons des matériaux, parfois pour les matériaux. Le « sieur Malmanche et associés » était conducteur d'ouvrage dès 1743 ; il est depuis 1767 l'entrepreneur des Bâtiments civils. C'est une forme curieuse de régie indirecte par adjudication au Conseil de Marine. Les autres cas d'ateliers gérés par des entrepreneurs, selon le système de la régie indirecte avec marché par adjudication, ont basculé sous le contrôle de l'État à la veille du conflit devant leur déconfiture : manufacture de toiles à voiles du négociant brestois Joseph Richard-Duplessis (marché du 8 novembre 1772), forge de La Villeneuve du même. Il n'est pas possible de s'en passer et une prise de contrôle opportuniste en est opérée par l'État sous la forme d'une mise en régie directe (en mai 1780 pour la manufacture).

254

La guerre pose le problème global de la pertinence des équipements sur le site et de l'adaptation de son outil industriel. La priorité est faite aux réparations ou à la construction navale, opérations nécessitant des équipements à terre : quais, cales de construction, magasins... Les formes de radoubs sont indispensables à la mise hors d'eau pour la réparation navale et la refonte. Elles sont quatre à Brest. L'anse de Pontaniou abrite une double forme et une simple. Cette œuvre de Choquet de Lindu est recreusée en 1781. Depuis l'avant-guerre, l'une d'entre elles doit être laissée disponible pour les réparations d'urgence. Le bassin de Brest, le plus ancien, est trop petit pour accueillir les nouveaux vaisseaux de 1^{re} classe, et surtout sa porte étanche fuit. Le potentiel est donc réduit à deux bassins. Choquet de Lindu, vieux et entêté, refuse toute évolution de son arsenal et retarde les réparations. Finalement, à la demande du comte d'Hector, Antoine Groignard, ingénieur général, vient à Brest faire appliquer ses plans pour transformer le bassin de Brest en bassin toutes marées (1782-1783)³⁵. Il en assure l'étanchéité par un bateau porte³⁶. Le reste de l'appareil industriel est le plus souvent laissé en l'état. Les économies du temps de paix n'avaient pas permis sa mise à niveau, la guerre la rend nécessaire, mais les opérations la contrarient. Les quais sont souvent présentés comme effondrés sous le poids des fûts de canons ou le passage des tombereaux. Les salles d'armes de la direction

34 André Lespagnol, « L'entreprise d'État », dans *Atti Delle Settimane Di Studi E Altri Convegni*, 22, *L'impresa. Industria Commercio Banca, Secc. XIII-XVIII*, Prato, 30 avr.-4 mai 1990, Firenze, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica « F. Datini », 1990-1991, p. [691]-717.

35 O. Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, *op. cit.*, p. 547.

36 « Forme », dans *Encyclopédie méthodique, Marine*, t. second, Paris, Panckoucke, 1786, p. 454.

de l'artillerie datant de Louis XIV sont ruinées. Les sinistres de l'Hôpital de la Marine, d'une boulangerie, du Refuge royal, exigent des reconstructions. Les autres innovations industrielles brestoises ne sont guère couronnées de succès. Elles sont particulièrement dirigées vers les aciéries et fonderies, le grand manque du site brestois. Déjà avant-guerre, l'idée de récupérer les métaux inutilisés du port de Brest avait abouti à la création d'une forge à La Villeneuve. Utilisant la force de la rivière, cet atelier est situé au-delà de l'arrière-port, à l'extérieur. Un four à réverbère moderne, introduit en 1767, doit y refondre les vieilles ferrailles. C'est un échec pour Duplessis. Sur sa demande, le 1^{er} mai 1772, la Marine reprend son marché car l'activité est nécessaire, sous forme de régie intéressée, le régisseur ne participant pas aux risques³⁷. Finalement, le bilan est si peu satisfaisant que, pour ne pas perdre ses investissements, l'État doit recourir à la mise en régie directe et au rattachement de l'établissement à la direction de l'artillerie de l'arsenal. Brest doit expédier par voie de mer des gueuses à Indret où l'Écossais John Wilkinson conseille une nouvelle fonderie en 1777³⁸. Dans le même ordre, l'arsenal ne parvient pas à rétablir les vieilles forges de Pontaniou, travail entrepris dès 1777, mais gêné par la guerre.

Une caractéristique de la réponse brestoise est l'externalisation d'une partie de ses tâches dans le réseau des entreprises d'État. Il faut bien considérer qu'un arsenal, soit-il le plus important, n'est qu'un maillon d'une industrie nationale de défense. Seul, il ne peut rien. Brest ne maîtrise pas complètement les nécessités industrielles (forges, fonderies de canon). La gestion du plan de charge saturé impose de déléguer une partie de celui-ci à des centres industriels secondaires. D'une part, la délocalisation de chantiers de construction d'unités légères et de vaisseaux vers d'autres arsenaux, à Rochefort et Lorient notamment, voire dans des ports du commerce de son intendance (Saint-Malo et Nantes), conserve à Brest sa fonction prioritaire de centre de réparations navales. Ici encore, des soumissions sont acceptées, à l'instar de ce qui se pratique depuis longtemps en Grande-Bretagne pour la construction de bâtiments de guerre par des chantiers navals privés, pour les seules frégates d'ailleurs. L'exemple malouin illustre un port pourvu d'un plateau industriel de qualité, d'un financement par des capitaux propres³⁹. D'autre part, Brest recourt au réseau national des entreprises d'État qui se constitue alors. En effet, la guerre fait nécessité et l'État

37 Prosper Levot, *Histoire de la Ville et du Port de Brest*, t. II, *Le port depuis 1681*, Brest, Lefournier, 1865, rééd. 1972, Le portulan, Manoir de Saint-Pierre de Salerne, Brionne, 1972, annexe 15, p. 287 sq.

38 Stéphane Girandier, « L'établissement d'Indret des origines à 1914 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest (Anjou, Maine, Touraine)*, 100, 3, Rennes, PUR, 1993, p. 357-378.

39 André Lespagnol, « Guerre et activités maritimes : l'exemple de Saint-Malo pendant la guerre d'Amérique », dans *The American Revolution and sea, Proceedings*, International Commission of Maritime History, H. M. Stationery Office, 1974, p. 94-96.

doit garantir la pérennité des approvisionnements à ses arsenaux. Aussi est-il conduit à prendre le contrôle d'industries ordinaires nées de l'initiative privée, à l'exemple des forges (ainsi Guérigny en 1781 ou Ruelle⁴⁰, par exemple) ou de la Manufacture d'Armes de Tulle, qui passent sous le contrôle direct de l'État. Pragmatique mais paradoxal, au moment même où est discuté l'appel au privé dans le travail des arsenaux. Par sa place, Brest devient tête de réseau de centres secondaires qui travaillent pour lui.

256

C'est esquisser la vaste question des approvisionnements de l'arsenal. Les besoins de la « machine » brestoïse sont évidemment considérables. C'est d'abord le peu de ressources locales qui étonne (des *bleds* dans le Trégor, du chanvre et du lin dans le Léon et en Cornouaille, une forêt domaniale au Cranou et une poudrerie). La Bretagne dispose par contre de ressources métallurgiques réelles⁴¹, des forges nombreuses comme Martigné-Ferchaud ou Coat-An-Noz qui fournit des saumons pour lest. Mais, elles fonctionnent sur une fonte au bois alors que la fonte au coke apparaît en France avec la guerre. De plus, les gisements ne peuvent fournir la quantité ou la qualité attendue pour des canons ou des ancres. On achète également des matériaux ou des produits finis qui prendraient trop de temps ou de main-d'œuvre à Brest. Il faut tout faire venir du reste du Royaume ou de l'étranger, grâce à l'ensemble des marchés généraux de la Marine passés à Paris ou à des marchés particuliers passés devant le Conseil de Marine pour les petites adjudications. Des sites industriels, parfois éloignés, fournissent l'arsenal du Ponant en produits finis ou semi-finis. Les manufactures de toiles à voiles d'Angers, ou rennaises des Le Boucher de la Piltière, pallient celle de Brest. Poudreries, manufactures d'armes à feu ou blanches se retrouvent ici aussi. L'une des grandes innovations techniques du temps, le doublage des œuvres vives des bâtiments en cuivre, est le plus souvent réalisé à Brest par 800 ouvriers qui en ont acquis l'expérience. Pourtant, plaques et clous de cuivre doivent être importés. Brest est très dépendant dans le domaine métallurgique car l'arsenal ne dispose ni de fonderie, ni de forge pour les canons, mais de 78 feux de forge pour les autres travaux qui emploient 355 ouvriers en avril 1780⁴². C'est ici que la mobilisation industrielle se fait écrasante. Les fûts sont fournis par Ruelle depuis Rochefort, sous l'inspection de Fougeroux de Secval, officier de Marine du département de Brest détaché. D'autres forges travaillent pour Brest : Forge-Neuve, Coat-An-Noz, La Nouée ou Tulle. Guérigny fournit

40 P.-M.-Jean Conturie, *Histoire de la fonderie nationale de Ruelle (1750-1940) et des anciennes fonderies des canons de fer de la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1951.

41 Jean-Yves Andrieux, « La sidérurgie préindustrielle : une image de la Bretagne économique et sociale à la fin de l'Ancien Régime », dans Tanguy Daniel (dir.), *La Bretagne une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1989, p. (59)-70.

42 SHD Marine, Brest, 3E¹ 121, f^o 45 r^o.

Brest en fonction des deux marchés Babaud du 9 septembre 1774, selon un mandat pour 6 ans à compter du 1^{er} janvier 1775 pour les fers et ancras des ports du roi. Deux créations du temps reposent en grande partie sur la prise en compte des besoins de la « machine » brestoise : Indret, entreprise d'État, créée au début du conflit, et les forges de La Villeneuve.

La question sans doute la plus complexe à appréhender notamment par le manque de sources, est celle de l'effort financier considérable nécessaire. Brest, bras armé de l'État, exige des transferts de fonds massifs, même si une partie des dépenses sont directement payées à Paris. Les dépenses de Brest restent colossales. Un chiffre : les salaires des ouvriers de la seule année 1778 montent à 2 599 859 L contre 858 469 en 1774⁴³ !

BILAN : QUELLES CONSÉQUENCES SUR L'ARSENAL ET SUR BREST ?

Brest y joue un rôle, mais Brest subit également le conflit. Pour le mesurer, il faut changer d'échelle, considérer la base du Ponant dans toute son amplitude.

La création d'une énorme base interarmées

Dès avant la guerre, l'arsenal de Brest était partie prenante d'un ensemble plus vaste. En cercles concentriques autour de ce cœur industriel, s'étendait un cadre en creux : la ville double. Coupée par le port, elle lui fournissait des bras et vivait de lui. Dans le Château et sur les glacis des fortifications de Vauban, l'Armée royale protégeait l'ensemble. C'étaient trois mondes peu perméables qui habitaient là. Avec la montée en puissance pour servir la projection des forces françaises, une synergie obligée y constitue la base du Ponant. La concentration de milliers d'hommes dans un but commun ne parvient pas à dissimuler totalement les oppositions entre les corps de l'État présents. La même dissemblance se retrouve entre les populations brestoise et mouvante. L'importance de cet organisme de fait ne cesse pourtant de croître. Ceci est particulièrement illustré par les problèmes du logement des troupes, des ouvriers et des marins. La ville ne peut recevoir que 6 876 personnels dans des conditions spartiates. Si des casernes existent, plusieurs menacent ruine, d'autres sont inachevées (Quartier de la Marine ou Cayenne). Les marins sont envoyés à leur bord ; quant aux ouvriers, ils doivent recourir à des logeuses fort chères. Les troupes de l'Armée royale, 52 compagnies en août 1776, sont cantonnées dans les villes environnantes et dans les paroisses rurales, selon le système de la réquisition des logements pour

43 O. Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, op. cit., p. 680-684.

les gens de guerre⁴⁴. Les conditions de vie des Bas-Bretons sont jugées indignes par les militaires ! Les chefs eux-mêmes ne peuvent se loger. Le marquis de la Prévalaye ne peut donner une chambre à son fils, le comte de Wittgenstein ne peut être logé par la Marine, le marquis de Langeron doit se replier à l'hôtel de ville, le comte de Langeron est chassé par sa logeuse !

Très tôt, la défense de l'ensemble, en particulier des ateliers et de la flotte, contre une descente ou un bombardement britannique devient un problème capital. Depuis des années, il était clair qu'il faudrait repousser les lignes de défense et en particulier fortifier l'arrière-port plus exposé. Les propositions successives des nouveaux Vauban rêvant de dépasser le génie indépassable, Filley de la Coste, le marquis de Pezay, Montalembert et La Rozière, avaient fait échos aux sarcasmes de la Marine, de l'Armée ou du corps royal du Génie. Les géniales réalisations avaient aussitôt été démantelées. Avec les réformes militaires de Saint-Germain (1776), le roi nomme en Bretagne le marquis de Langeron, commandant de la division, et son frère, commandant en Basse-Bretagne et à Brest. Le marquis répartit ses effectifs pour couvrir les trois ports bretons : Brest, arsenal principal, Lorient, arsenal de décharge et port de course, et Saint-Malo, port corsaire. La place de Brest, de premier ordre, reçoit à présent un lieutenant général et est couverte par trois brigades commandées par trois maréchaux de camp, totalisant 10 393 hommes (sur 17 546 en Bretagne au 1^{er} mai 1778)⁴⁵. Le marquis réactive les forts et batteries maritimes en dépit de l'incrédulité de la Marine et précise le service entre les deux départements. Il rend surtout un certain nombre d'arbitrages en vue de remédier à l'obsolescence des remparts. Devant l'impossibilité d'édifier une fortification continue plus éloignée de la ville, il entérine les options de La Rozière et prépare un plan de repli vers Brest des forces, en cas de débarquement au-dessus du Conquet ou près du fort de Bertheaume. Il impose bientôt la conception innovante d'un camp retranché autour de la paroisse de Saint-Pierre, à l'ouest de la ville, camp appuyé sur cinq forts détachés et plusieurs redoutes provisoires. Un front bastionné continu couvrirait l'arrière du port sur les hauteurs du Bouguen et du Ménès. La couverture du sud de la rade serait assurée par le relevage des lignes du Quélern⁴⁶. Soldats de la garnison et des troupes de couverture, comme

258

44 Arch. mun. de Brest, EE7, 9 août 1776.

45 *Ibid.*, 2S 1/31, *Situation de la Division de Bretagne au 1er mai 1778* ; 2S 1/32, *État de l'emplacement des Troupes en Bretagne à l'époque du 1er mai 1778* ; 2S 1/33, *Situation des troupes de la Division de Bretagne au 1er juin 1778*.

46 Jean-Yves Besselièvre, *Les Travaux de fortification de Brest à la fin du XVIII^e siècle (1776-1784)*, TER pour la maîtrise d'Histoire, Brest, UBO, 1996 ; Jean-Yves Besselièvre, « Le camp retranché de Saint-Pierre (1776-1784) », *Cahiers de l'Iroise*, n° 179, 1998, p. 9-20 et « Les ouvrages extérieurs de Brest (1776-1784) : les prémices de la fortification détachée », *Cahier du Centre d'études d'histoire de la Défense*, n° 10, ADDIM, 1999.

ouvriers spécialisés, se mettent à l'ouvrage sous la conduite de jeunes officiers du Génie dans un curieux montage, l'« Administration œconomique des Grands Travaux de Brest », qui revient à faire du roi non-seulement le maître d'ouvrage, mais aussi le maître d'œuvre de sept gros chantiers soustraits au marché, résilié, de l'entrepreneur des Fortifications. L'achèvement complet du travail de maçonnerie n'a lieu qu'en 1782, et les forts ne reçoivent une artillerie complète qu'après-guerre⁴⁷. Pourtant l'effet de dissuasion, l'un des deux fondements de la fortification permanente, a joué. Aucun coup n'a été tenté contre « le port le mieux défendu du Royaume ».

Une gestion des risques tendue

À l'intérieur même de cet espace, la concentration de moyens militaires, le caractère sensible des installations et surtout la forte concentration d'une population mouvante attirée par le travail ou les opportunités, multiplient les risques pour la sécurité de la base que les autorités doivent gérer durant le conflit. Considérons en trois.

Le danger majeur d'un point de vue stratégique est la destruction des installations et des bâtiments du roi par un incendie provoqué par les forges, l'éclairage ou la négligence. Au cours de la période, onze sinistres d'importance secouent la base : trois unités détruites, deux endommagées, quatre édifices ruinés. Plus de 50 personnes en meurent. Si dans un premier temps, la vigilance des gardiens, la mobilisation de tous les corps présents pour lutter contre le feu est la seule réponse, dans un second, un règlement d'incendie est adopté qui précise les lieux de dépôt de 22 pompes à incendie, d'outils et d'une flottille de 12 canots⁴⁸. Une brigade de quatre gardes pompes est mise sur pied vers la mi-1779. Le 2 août, Morat, directeur du service des pompes de Paris, est envoyé à Brest pour surveiller l'introduction d'un nouveau règlement interarmées appliqué en octobre avec l'aide de pompiers dépêchés de la capitale⁴⁹.

Le problème brestois le plus épineux est la gestion sanitaire. On garde alors en mémoire le retour de l'escadre Dubois de la Motte en 1758 (6 000 malades, 4 000 morts du choléra)⁵⁰. La base ne pourrait que médiocrement le traiter

47 Pierre Durand, « Conception de la défense de Brest avant la Révolution », *Cahiers de l'Iroise*, 19e année n° 2, avril-juin 1972, p. 114-124 ; André Reussner, « L'Envers d'une grande guerre. Les fortifications de Brest entre 1776 et 1783 », *Mémoire de l'Académie de Marine*, 1939, n° 3, p. [135]-151 ; Jacques Gury, « L'enceinte fortifiée du Bouguen et du Ménéz du XVIII^e au XIX^e siècle », Brest, 1972, dact. et « La guerre d'Indépendance américaine et les défenses de Brest », *Cahiers de l'Iroise*, 25^e année, n° 4, oct.-déc. 1978, p. 174-179.

48 SHD/Marine/Brest, 1L 9, f° 166, *Règlement sur les précautions à prendre pour Secourir le Port de Brest en cas d'incendie, collationné le 21 mars 1777*.

49 P. Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit., t. II, *Le port depuis 1681*, p. 189.

50 Jean-Pierre Goubert, « Environnement et épidémies à Brest au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1974, n° 4, p. 733-743.

depuis la destruction de l'hôpital de la Marine, le 20 mai 1776, par un incendie majeur. Si les accidents professionnels dans les ateliers de l'arsenal ou aux travaux de fortification sont habituels, les malades sont plus nombreux comme les scorbutiques et les vénériens. En 1779, l'armée d'Orvilliers provoque dans la base une épidémie, mal identifiée (un typhus, un paludisme, une typhoïde, une variole ?)⁵¹. Au moins 2 960 personnes décèdent d'avril 1779 à mars suivant. En septembre 1779, 7 489 Français et Espagnols sont hospitalisés⁵². Heureusement, Brest dispose, et c'est exceptionnel en province à l'époque, de trois vrais médecins entretenus, des personnels de santé de la Marine et de la Guerre⁵³ et du « Collège royal de chirurgie de la Marine ». Dès septembre 1779, suite à une inspection en mai de Poissonnier-Desperrières, adjoint d'un frère inspecteur et directeur général des hôpitaux de la Marine, de nombreux médecins sont envoyés en Basse-Bretagne et employés extraordinairement. Quelques infirmiers de l'Armée et 25 filles de la Sagesse chargées de la lingerie sont employés à l'Hôpital. On regrette le recrutement d'« infirmiers ordinaires du Pays » car « les infirmiers Bas-Bretons sont détestables. Souvent ils se prévalent de la différence de la langue pour ne pas servir les malades »⁵⁴ ! Les hôpitaux civils de Brest sont, pour la première fois, communs aux départements de la Guerre et de la Marine⁵⁵. Un hôpital provisoire est installé au séminaire de la Marine, seul bâtiment offrant une enceinte suffisante⁵⁶. Quatre cents lits y sont placés et les jardins reçoivent quatre baraques en bois pour loger 800 malades⁵⁷. Les projets de construction d'un nouvel établissement n'aboutissant pas, un hôpital interarmées est ouvert dans une auberge au Folgoët pour 60 vénériens et 250 lits de convalescents de la Marine⁵⁸. Il faut pourtant encore recourir aux hôpitaux extérieurs comme à Landerneau. Morlaix, également ville de garnison pour la couverture de Brest, reçoit 660 malades et des magasins dans ses cinq hôpitaux⁵⁹. Ils relèvent de la « régie des Hôpitaux de Morlaix et du Folgoët », dirigée et régie par Magnier qui occupe les mêmes fonctions à Rennes et semble partir avec la caisse⁶⁰. En 1780,

51 Alain Plotegher, *L'Épidémie brestoise de 1779 à travers les lettres du temps*, thèse de doctorat d'État de Médecine, Université de Nantes, 1978, p. 434 sq. ; François Lebrun, « Une grande épidémie en France au XVIII^e siècle. La dysenterie de 1779 », dans *Hommage à Marcel Reinhard, Sur la population française des XVIII^e et XIX^e siècles*, Paris, Société de démographie historique, 1973, p. 409.

52 A. Plotegher, *L'Épidémie brestoise de 1779 à travers les lettres du temps*, op. cit.

53 François Olier, *Médecins, chirurgiens, apothicaires militaires de l'armée de terre au XVIII^e siècle (1756-1789)*, dictionnaire biographique, Brest, F. Olier, 2003, 581 p.

54 Arch. mun. de Brest, 2S 26/29.

55 SHD Marine, Brest, 1E 192, p. 469-489, la Cour à l'intendant, 7 mars 1777, r. le 17.

56 *Ibid.*, p. 165-166, la Cour à l'intendant, 24 janvier 1777.

57 P. Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit., t. II, p. 227, appendice § 1.

58 SHD Marine, Brest, 1E 193, p. 133, la Cour à l'intendant, 14 mai 1777.

59 Arch. mun. de Brest, 2S 26/81, Hôpitaux de Brest de Morlaix et du Folgoët, 2 février 1780.

60 *Ibid.*, 2S 26/92, 9 avril 1781.

la « régie des Hôpitaux de la Division de Brest »⁶¹ est mentionnée, attestant de la volonté des autorités d'organisation et d'externalisation de la gestion sanitaire, mais l'infrastructure demeure sous-dimensionnée.

Les menaces majeures sont, pour les autorités, les atteintes à la sécurité de la base, imaginaires ou réelles. Un soulèvement des bagnards est redouté. Le régiment de Dillon en garnison en ville est renvoyé après trois semaines, devant les craintes de mutinerie car ses soldats sont en partie Irlandais. Les prisonniers anglais préoccupent, d'autant plus que Brest ne dispose pas d'une prison civile. Pour empêcher sabotage ou espionnage, décision est prise de les évacuer sur d'autres prisons comme Dinan ou Loches. Le développement du jeu, de la prostitution et de l'ivrognerie est jugé moralement inacceptable par Langeron qui fait arrêter et transporter les filles de joie à Rennes. Les usuriers qui tentent de ruiner les officiers présents sont également visés. Devant l'inertie de la ville de Brest qui ne dispose pas de moyens de police municipale et peine à s'en doter, les autorités de l'Armée demandent à en créer une. Sartine, grâce à son réseau, obtient de Le Noir, son successeur à la lieutenance générale, qu'il mute de Paris à Brest d'anciens inspecteurs pour l'y organiser. Le choix, novateur, est de créer une police militaire d'exception, également financée sur l'Armée et la Marine, et compétente à la fois dans l'arsenal, dans la ville et dans les zones militaires. Lorient et Roscoff ressortissent même à son autorité. Elle s'intéresse particulièrement à l'espionnage, aux trafics économiques⁶². C'est là une manifestation caractéristique de la sujétion des habitants au pouvoir central.

Une vie chère dans une ville sous tutelle

Une conséquence trop souvent négligée est l'impact de la guerre sur la ville et les populations environnantes. Le paroxysme américain de Brest fait naître l'idée que la guerre d'Indépendance est une sorte d'âge d'or. Elle ne semble certes pas susciter d'impopularité, d'autant qu'elle apparaît lointaine aux terriens. Le bilan que l'on peut esquisser est bien plus complexe. Le conflit installe une bulle économique. La nécessité de nourrir et loger en ville la forte population mouvante de gens de mer et des militaires conduit à la cherté des *bleds*, du pain et du bois de chauffage, tandis que dans le même temps, des habitants font des profits évidents (logeuses, artisans, contrebandiers, prêteurs). Même pour les catégories les plus populaires, c'est une époque de plein travail à l'arsenal, non seulement pour les hommes, mais encore pour les femmes et les enfants.

⁶¹ *Ibid.*, 2S 26/81, Hôpitaux de Brest de Morlaix et du Folgoët, 2 février 1780.

⁶² Olivier Corre, « Guerre et ports militaires, le problème de la police : son rétablissement à Brest durant la guerre d'Indépendance américaine », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, Rennes, t. 116, n° 3, sept. 2009.

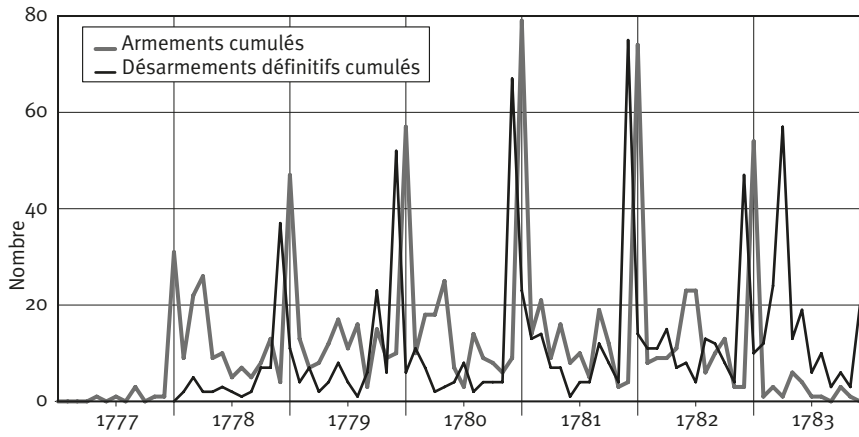
Une plus forte densité s'observe à Brest et dans les villes et paroisses rurales environnantes où est cantonnée l'Armée. L'augmentation des naissances avec la fraternisation, mais aussi de la prostitution, des suicides et de la violence, illustre cette époque où l'épidémie venue de la mer menace jusqu'à la survie intra-muros⁶³. Ressort surtout des témoignages la mise sous une tutelle de plus en plus marquée de la ville. Avec le poids prépondérant de la Marine, le corps de ville pèse bien peu. La reprise en main par le commandement de la police, au sens général de l'Ancien Régime, prive la communauté de toute autonomie politique (économie, ordre public, justice par exemple). Au quotidien, la clôture de la place forte à heures fixes par les militaires, l'interdiction d'aller et de venir en ville sont ressenties par tous.

262

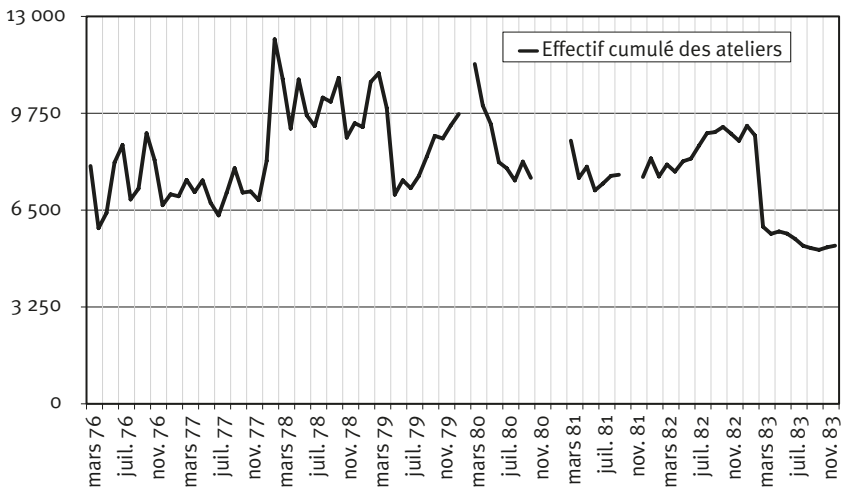
Au total, à l'image du jeune Chateaubriand enthousiaste au retour de l'escadre au printemps 1783⁶⁴, il faut constater que la première décennie brestoise du règne de Louis XVI voit une activité militaire et navale exceptionnelle. Les visites de qualité reçues par le port et arsenal de l'Europe entière en témoignent. La « machine » brestoise a pu globalement tenir son rôle dans une guerre victorieuse. Surtout, le poids de ce port et arsenal dans la Marine, et plus généralement dans le système industrialo-naval français, est de fait confirmé jusqu'à la Révolution. Lors de l'élaboration des réformes de Castries en 1786, le comte d'Hector, comme le chevalier de Fautras, commandant des troupes de Marine à Brest, conseillent le ministre qui travaille à la Cour avec Laporte, devenu intendant général de la Marine. Le rôle prépondérant du comte d'Hector préfigure à sa manière le préfet maritime. L'armée navale est réformée à l'aune de la guerre brestoise. Lors du partage de la flotte en neuf escadres, cinq sont brestoises (55,5 % de la flotte confirmant une prééminence qui réduit Toulon et Rochefort à 22,2 % et à un rôle secondaire, alors que Lorient n'en reçoit aucune). Mais un arsenal, même le plus important, n'est que le rouage d'un système. Celui de Brest est d'abord la tête de réseaux financiers et industriels d'État, appuyé sur des sites et des chantiers éloignés et désormais intégrés. La base, organisme *sui generis* né de la guerre d'Amérique, meurt avec la paix.

63 André Lévy, *La Société brestoise au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat de III^e cycle, Brest, 1986.

64 [François-René vicomte de] Chateaubriand, *Mémoires d'Outre-tombe*, Édition du centenaire intégrale et critique en partie inédite établie par Maurice Levailant, t. 1, 2^e éd. revue et corrigée, Paris, Flammarion, 1949 [1809-1841], 1^{re} partie, livre 2^e, 10, p. 97-98.



Armements et désarmements définitifs cumulés de « bâtiments du roi » au « port et arsenal de Brest » (1777-1783)



Postes de travail ouvriers de l'arsenal de Brest (1776-1783)

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME 1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

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

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

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

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

448

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES-UNIES

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

ÉTATS-UNIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

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

451

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

ALLIÉS OU NEUTRES

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

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

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

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D’ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

