

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 :

979-10-231-3366-0

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

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

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

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

Louis Sicking

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

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

CINQUIÈME PARTIE

Administrateurs et manieurs d'argent

LES FINANCES DE LA MARINE BRITANNIQUE 1740-1780

Clive Wilkinson

Au XVIII^e siècle, la Marine britannique menait des opérations d'ampleur mondiale, ses officiers étaient dans l'ensemble compétents et la flotte s'accrut en taille régulièrement. Hormis lors de la guerre d'Indépendance américaine, elle fut remporta de grands succès. Pourtant l'administration navale, surtout financière, a souvent été présentée comme désordonnée, inefficace, portée au gaspillage et vraisemblablement corrompue. Les recherches et les publications récentes ont eu beau remettre en cause cette image, celle-ci demeure difficile à faire disparaître. Le succès de la Royal Navy dépendait dans une large mesure de l'efficacité de sa gestion financière et de son administration, mais il est difficile de concilier cette remarque de bon sens avec l'évidence du manque d'argent, d'une comptabilité douteuse et de ce qui apparaît bien comme étant du gaspillage et de la corruption. Si nous nous demandons comment la Navy fit pour être aussi heureuse dans ces circonstances, nous posons une mauvaise question reposant sur des prémices fausses. Ce qu'il faut se demander, c'est : comment la Navy et ses finances furent-elles adaptées à la structure politique et constitutionnelle de l'État britannique ? Pour cela, il nous faut comprendre comment et pourquoi les finances navales britanniques fonctionnaient bien et ensuite les replacer dans le contexte plus vaste de la guerre et de la politique.

On est en général persuadé, parmi les non-spécialistes, que la Marine britannique était contrôlée et administrée par un unique organe de décision connu sous le nom d'Amirauté. Bien au contraire, celle-ci n'était que l'un des multiples départements du gouvernement à être responsables de la direction de la Navy. L'Amirauté ne conduisait pas les opérations navales et elle ne dictait pas la stratégie. Cette responsabilité incombait au monarque et aux principaux ministres, dont le Premier Lord de l'Amirauté. Nommer les responsables navals les plus importants était aussi l'affaire du Cabinet mais il fallait encore l'approbation royale¹. L'Amirauté servait comme corps délivrant

¹ Daniel A. Baugh, *Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965, p. 63-64.

instructions et nominations, sans en être elle-même l'origine. La principale tâche d'administration retombait sur le Navy Board qui était responsable de la construction et de la réparation de la flotte, des arsenaux, des contrats et du paiement de tous les salaires, y compris ceux des officiers, des employés des arsenaux et même des commissaires de l'Amirauté eux-mêmes².

Cette structure administrative s'était développée depuis l'époque de la crise dite de l'Exclusion lorsque Jacques, le duc d'York (futur Jacques II d'Angleterre) avait été contraint d'abandonner le poste de *Lord High Admiral*, en 1679, puis de nouveau en 1688. La fonction qu'il occupait fut confiée sous forme de commission à un bureau de sept commissaires, l'Admiralty Board, qui exercèrent cette charge. Comme secrétaire personnel de Jacques II dans son rôle de *Lord High Admiral*, Samuel Pepys s'était approprié le contrôle du personnel administratif de la Navy et, ce faisant, établit la position du Secrétaire comme un élément distinct et essentiel de l'administration navale³. À la chute du roi, la place de *Lord High Admiral* fut à nouveau mise en commission, avec le Secrétaire désormais subordonné au Board of Admiralty. L'Admiralty Office, contrôlé par le Secrétaire, devint une entité distincte, séparée du Board qui avait été transformé par les chefs politiques en réserve de places et de positions pour récompenser leurs fidèles⁴. Pendant ce temps, le travail quotidien et ordinaire de l'Admiralty Board, comprenant les tâches importantes de coordination et de communication entre le gouvernement, les différents départements de l'administration et les navires en mer était devenu le véritable travail de l'Admiralty Office et du Secrétariat. La mise en place d'un Secrétariat naval séparé et politiquement indépendant fut le résultat de l'expédient politique qui avait consisté à transformer l'Admiralty Board en moyen de patronage⁵.

Cela n'implique pas pour autant que l'Amirauté fût devenue faible ou insignifiante. Si certains des membres du *Board* n'étaient que des clients placés là pour raison politique, d'autres étaient des officiers compétents et des bureaucrates de carrière dont les efforts étaient coordonnés par le Secrétariat. Dans une telle structure administrative, les pouvoirs et les responsabilités de l'Amirauté se trouvaient strictement limités et sa capacité, en tant que corps, à promouvoir des changements et orienter la politique, très réduite. C'est très clair quand on voit que les officiers servant à l'Amirauté n'étaient pas nécessairement des officiers supérieurs et que, même si le Premier Lord était un amiral, il était

2 Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004, p. 21.

3 Michael Duffy, *The Military Revolution and the State 1500-1800*, Exeter, University of Exeter, 1980, p. 78.

4 N. A. M. Rodger, *The Admiralty. Offices of State Series*, Lavenham, Dalton, 1979, p. 46.

5 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, *op. cit.*, p. 24-25 ; N. A. M. Rodger, *The Admiralty. Offices of State Series*, *op. cit.*, p. 49 et 56.

souvent loin d'être le plus ancien. S'il signait un ordre pour un officier plus ancien tel que le commandant de la flotte de la Manche, il ne le faisait qu'en tant que porteur d'un ordre émanant du Cabinet. Il eût été intolérable pour un amiral plus ancien d'être commandé par un plus jeune⁶. Ces limites pouvaient certes être tempérées jusqu'à un certain point par la personnalité et l'influence politique du Premier Lord. À bien des égards, les pouvoirs limités qui étaient ceux de l'Amirauté furent tout de même profitables pour la Navy. Dans des temps politiquement troublés, lorsque le gouvernement changeait et que la plupart des membres de l'Amirauté risquaient d'être remplacés, la permanence du Secrétariat et la position apolitique du Navy Board qui lui était subordonné mettaient à couvert l'administration navale des perturbations politiques et des changements gouvernementaux⁷. Telle était la structure fondamentale, administrative et politique, dans laquelle fonctionnait la Navy et à l'intérieur de laquelle elle était gérée financièrement.

La Marine recevait chaque année des fonds sur la base d'une série de trois Estimations navales. La première, the *Ordinary Estimate*, correspondait à un montant fixe pour les frais généraux. La deuxième, the *Sea Service Estimate*, était calculée à partir des effectifs votés par le Parlement pour la Navy. La troisième, the *Extraordinary*, concernait la construction et la réparation des navires ainsi que les grands programmes de dépenses pour les bassins et l'infrastructure. Le montant voté par la Marine était ordinairement suffisant en ce qui concernait les deux premières Estimations mais il ne l'était jamais pour couvrir les montants annuels des dépenses navales extraordinaires. C'était fait exprès parce que, au moment de la présentation de ses Estimations au Parlement, la Navy ne pouvait jamais être certaine de la nature ou du montant des dépenses à prévoir pour l'année à venir.

Des bâtiments pouvaient être endommagés par les tempêtes, des réparations pouvaient s'avérer bien plus onéreuses que prévu. Il pouvait y avoir une mobilisation soudaine, comme celle de 1770, lorsque l'Espagne et l'Angleterre faillirent entrer en guerre sur la question des Îles Malouines. D'autres imprévus pouvaient venir allonger la liste des dépenses annuelles. En raison de la nature incertaine des besoins de la Marine, l'argent voté annuellement par le Parlement afin de soutenir la Marine était limité à un minimum. C'était une nécessité politique et constitutionnelle.

Il était impossible pour le Parlement de voter une somme indéterminée pour la Navy. Il n'était pas plus possible de doter celle-ci de sommes hypothétiques afin de couvrir des imprévus et des coûts dont tous ignoraient le montant final.

6 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 30-31.

7 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 20-21.

En effet, il était contraire aux procédures parlementaires de lever des impôts avant même que le montant requis pour un service donné n'ait été clairement établi⁸. Le Parlement ne finançait que ce qui avait été préalablement prévu par les Estimations navales, même si cela ne représentait pas la totalité des dépenses⁹. Cela ne signifiait pas, pour autant, que la Marine devait limiter ses dépenses à ces Estimations.

La marine dépensait tout ce qu'elle estimait absolument nécessaire et le dépassement annuel était alors présenté au Parlement sous la forme d'une déclaration de dette. Ce déficit était alors comblé séparément après un nouveau vote. Autrement dit, une partie des dépenses annuelles de la Marine était financée rétrospectivement. La dette était alors un montant connu qui pouvait être comblé par une levée d'impôts. C'est la raison pour laquelle on a l'impression que la Navy n'obtenait jamais assez d'argent du Parlement. Si nous voulons déterminer le vrai coût de la maintenance de la Navy, nous devons intégrer le déficit annuel, étant donné qu'il s'agissait de frais qui n'entraient pas dans les Estimations navales.

312

Celles-ci consistaient en des colonnes de chiffres bien ordonnés, calculés au penny près et ventilés par postes. Comme nous l'avons vu, c'était une exigence du Parlement. Même ainsi il y avait bien des pratiques comptables d'apparence douteuse mais parfaitement innocentes dans les affaires financières de la Navy. Par exemple, des individus fictifs nommés *widows men* étaient maintenus sur les rôles d'équipage des bâtiments en armement et leur « gages fictifs » servaient à soutenir financièrement les veuves et les orphelins des marins défunts. On avait jugé, à un moment donné, que c'était la façon la plus commode de comptabiliser cette dépense et c'était un cas typique d'inventivité comptable pour le moins innocent¹⁰.

Mais il y avait des insuffisances plus sérieuses. Si on compare les Estimations extraordinaires et les dépenses réelles, elles ne concordent jamais. L'exemple le plus frappant est celui de la réparation du *HMS Dragon* dans les années qui précédèrent la guerre d'Indépendance. Un devis de réparation s'élevait à 7 000 livres. Ce montant fut inscrit dans les Estimations navales pour l'exercice suivant mais les réparations ne furent jamais entreprises. Entre 1771 et 1775, le Parlement vota 37 000 livres sterling pour la réparation du *Dragon* et pas un seul penny ne fut dépensé sur ce bâtiment. Lorsque cette affaire fut évoquée au Parlement, il ne fut pas facile de dire où étaient passées ces 37 000 livres et ce

8 Catherine Strateman (dir.), *The Liverpool Tractate, an Eighteenth Century Manual on the Procedure of the House of Commons*, New York, Columbia University Press, 1937, p. 62.

9 John Hatsell, *Precedents and Proceedings in the House of Commons*, Dublin, printed for E. Lynch, and P. Byrne, 1786, t. 3, p. 156-157.

10 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 49.

fut utilisé par les adversaires politiques du gouvernement de Lord North afin de discréditer le comte de Sandwich, Premier Lord de l'Amirauté pendant la guerre d'Amérique.

Un tel exemple semble indéfendable, mais, encore une fois, c'est le statut constitutionnel des dépenses gouvernementales qui peut expliquer ce qui apparaîtrait autrement comme un détournement des fonds alloués à la Navy. La procédure imposait que la totalité de l'argent voté par le Parlement allât spécifiquement au poste pour lequel il avait été prévu et pas à un autre. Cela s'appliquait à l'armée, à l'artillerie, aux subsides versés à l'étranger et à la milice. Cependant, le financement alloué par le parlement à la Navy pouvait être utilisé sous une forme globale et non spécifique. Une étude de l'époque sur les procédures parlementaires réalisée par John Hatsell établissait que cette différence (qui ne valait que pour la Navy) venait de la nécessité et de l'impossibilité de restreindre les dépenses à des postes spécifiques dans les Estimations. Autrement dit, la somme votée pour la Navy, en dehors de l'argent prévu pour la dette navale, pouvait être utilisée à n'importe laquelle des différentes rubriques, mais en étant susceptible ensuite de faire l'objet d'une enquête et d'un examen par la Chambre des Communes¹¹. Cette clause est importante car en dépit de l'indulgence dont jouissait la Navy pour ses dépenses, il y avait toujours des pressions politiques importantes afin de maîtriser les dépenses et réaliser des économies à chaque fois que cela était possible.

Toutefois, cette clause a encore d'autres implications qui nous font penser à nos dépenses publiques d'aujourd'hui. Les procédures comptables et les types de dépenses ont évolué sur une base *ad hoc* depuis longtemps. Les postes concernant de nouvelles dépenses sont souvent placés dans des sections des comptes d'une manière logique mais surtout commode. Du coup, au fil du temps, ceux-ci deviennent plus complexes, moins transparents et souvent impénétrables. Un poste de dépenses peut apparaître ultérieurement sans nécessité, dissimulé ou, pire encore, inexplicable. À un moment donné, réorganiser et redonner de la transparence devient une nécessité, mais réformer est long, pénible souvent douloureux et coûteux et ne se fait que sous une très forte pression politique. En dépit de ses défauts, le système financier pouvait fonctionner pour de bon grâce à une large indulgence et à la confiance qu'on avait dans les administrateurs de la Navy.

Donc, pour résumer les caractéristiques principales du financement naval, la Navy devait soumettre une estimation détaillée de ses dépenses prévisionnelles afin de satisfaire les exigences du Parlement, mais elle était libre de pouvoir engager des dépenses là où cela lui semblait approprié. Les Estimations navales

11 J. Hatsell, *Precedents and Proceedings in the House of Commons*, op. cit., p. 152-153.

étaient un moyen d'obtenir de l'argent du Parlement et non une planification rigoureuse des dépenses. Cela donna à la Navy une grande flexibilité dans ses arrangements financiers internes, lui permettant de diriger son argent là où c'était le plus nécessaire et d'opérer de la façon la plus efficace. Afin d'éviter de possibles abus potentiels que des individus pourraient faire d'une telle liberté et pour préserver la probité et la réputation des administrateurs de la Navy, ce système était organisé selon un partage des responsabilités. L'Amirauté, en tant que représentant politique de la Navy, se tournait vers le Parlement pour en obtenir de l'argent que dépenserait le Navy Board, dont la tâche était d'administrer la Navy. Le Trésor britannique gérait les finances de la Navy et, entre ces trois institutions, il y avait un fonctionnaire, le Trésorier de la Navy, dont la tâche était d'utiliser l'argent réellement. Indépendant des trois autres corps, il était directement responsable devant le Parlement. L'Amirauté et le Navy Board ne touchaient jamais un penny d'argent public et s'ils pouvaient être coupables de mauvaise gestion, ils ne pouvaient donc jamais être accusés de corruption ou de détournement de fonds en ce qui concernait l'argent de la Navy¹².

Cependant, cela ne découragea nullement l'opposition politique au gouvernement de Lord North pendant la guerre d'Indépendance américaine. Revenons à l'exemple du *HMS Dragon*, lors d'un débat à la chambre des Communes, en février 1778, mené par Temple Luttrell, un orateur de l'opposition, celui-ci déclara que 37 000 livres sterling avaient été attribuées pour la réparation de ce bâtiment mais que celui-ci était resté immobilisé à Portsmouth sans qu'aucune somme n'ait jamais été versée à cette fin, ce que confirma le registre de l'arsenal¹³. Lord Mulgrave, s'exprimant au nom de l'Amirauté, soutint Lord Sandwich, le Premier Lord, et reconnut qu'aucune somme d'argent n'avait été dépensée pour le bâtiment et que la somme en question avait servi à autre chose : « l'Estimation était la manière habituelle de lever de l'argent » déclara-t-il, « mais ne correspond jamais à ce à quoi il sera dépensé... ». Et il ajouta encore : « si c'est un crime, c'en est un qui est commis continuellement depuis le règne de Jacques II »¹⁴.

Les finances de la Marine ne pouvaient pas opérer efficacement d'une autre façon. Le système confiait de grandes responsabilités à quelques individus, ce qui ne semblait pas être un problème tant que ceux-ci inspiraient confiance. Cependant, lors de crises politiques, lorsque la confiance envers les ministres du gouvernement et les fonctionnaires était au plus bas, le système était

12 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 30.

13 *National Maritime Museum*, PST 49, vol. 2, f° 176, vol. 5, f° 51.

14 William Cobbett, *Parliamentary history of England*, London, R. Bagshaw, 1812, t. 19, p. 729.

vulnérable aux attaques de politiciens opportunistes qui s'en servaient afin de ridiculiser les ministres et de faire courir des bruits de corruption, de pots-de-vin, et de mauvaise gestion. Il n'est pas surprenant dès lors, que les historiens du XVIII^e siècle aient conclu que la marine britannique et l'administration de ses finances étaient toutes deux corrompues et incompétentes alors qu'en fait, pour l'époque, elles étaient très efficaces. La dette navale était ce qui attirait le plus la critique.

Elle était le trait saillant du système financier naval britannique du XVIII^e siècle. Importante, elle s'accrut considérablement tout au long du siècle. Ce qui n'est pas signe de mauvaise gestion. Bien au contraire, toute personne dans les affaires aujourd'hui comprendra qu'il est impossible de rembourser immédiatement les créanciers, si bien qu'un certain montant de dette est une chose inhérente à toute entreprise commerciale. La Navy était dans la même situation, tout comme une entreprise, elle gérait sa dette de façon active, grâce au Trésor, faisant bon usage de l'argent alloué par le Parlement. On peut donc dire que le montant de la dette de la Navy était, pour une part, le reflet de sa croissance et de ses activités de plus en plus étendues.

Un trait permanent de la dette navale tenait aux salaires versés aux marins. Les équipages n'étaient payés que lorsque les bateaux rentraient au port. Par conséquent un tiers de la dette navale apparaissait sous forme de salaires non versés. Cette somme, qui pouvait atteindre les 500 000 livres sterling, ne pouvait être versée tant que les navires étaient à la mer. Rien n'était prévu pour cela et il n'y avait d'ailleurs pas besoin de le faire. On ne pouvait dépenser son argent à bord. En outre, la Navy utilisait ces sommes à autre chose. Cela peut paraître scandaleux, comme si l'on pillait des fonds de retraites. Toutefois, laisser cet argent serait revenu à gaspiller une ressource financière importante, et du moment que les salaires étaient versés à la fin de la mission en mer, il n'y avait rien à redire. La disposition de ces salaires non versés permettait d'étendre facilement et sans coût le crédit de la Navy. Procéder autrement eût réduit le numéraire disponible pour la Navy ainsi que son aptitude à réguler ses finances, tandis que des sommes très importantes fussent demeurées inutilisées sans profit¹⁵.

Un autre trait permanent de la dette navale provenait du coût des matériaux et des services fournis par les contractants. Ces dettes étaient converties en ce qui était appelé alors « Bons de la Marine britannique » (*Navy Bills*). Ils étaient remis aux créanciers et payés dans un ordre chronologique. Ils étaient régulièrement échangés à la bourse en dessous ou au-dessus de leur valeur selon les délais de paiement. S'ils n'étaient pas payés au bout de six mois, ces bons

15 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 55.

pouvaient prendre un peu de valeur, encourageant ainsi les créanciers à les thésauriser plutôt que de les vendre à perte. Cela réduisait le nombre de bons en circulation et servait à accroître leur valeur. Ainsi la Marine, en effectuant des paiements réguliers ou en versant des intérêts pour les bons de plus de six mois, put maintenir son crédit et donc se procurer plus facilement d'autres matières premières et d'autres services.

316

Cependant, les dettes devaient finalement être payées et après des périodes de guerre, leur montant était toujours très important, si bien qu'il fallait le réduire à une taille raisonnable afin de maintenir la confiance des créanciers de la Navy. Souvent, c'était le Parlement qui votait des sommes substantielles afin de rembourser la dette, allant parfois jusqu'à 3 millions de livres sterling d'un seul coup. Une partie était payée par le produit de nouveaux impôts, mais plus souvent le gros de la dette était annulé par l'émission de rentes dont le gouvernement ne payait que les intérêts et que leurs détenteurs pouvaient soit vendre, soit jouer en bourse. C'est toujours une solution aujourd'hui. Dans les années 1760, une partie de la dette de la Navy (peut-être 100 000 livres sterling) aurait été annulée en encourageant les détenteurs de bons de la Marine à les jouer sous forme de loterie. Beaucoup bien sûr perdirent leur mise, mais ceux qui gagnèrent n'obtinrent pas le montant sous forme d'argent. Ils reçurent des rentes dont l'État ne payait que les intérêts¹⁶. Il y avait des astuces très intelligentes conçues par le Trésor afin d'encourager les créanciers de l'État à jouer leurs mises au-delà du raisonnable, ce qui pouvait être tout à fait rentable mais souvent à la limite de l'éthique. Les loteries furent condamnées par certains comme encourageant « le pernicieux attrait du jeu »¹⁷.

Comme je l'ai déjà souligné, tout cela avait des répercussions politiques importantes pour le gouvernement dès lors qu'il devenait impopulaire, or la disparition des colonies américaines fut très impopulaire, nourrissant, à la fin des années 1770, un débat incessant sur la Navy et son système de financement. Sandwich, lorsqu'il fut Premier Lord de l'Amirauté, pendant la guerre d'Indépendance américaine, fut attaqué continuellement sur cette question de la dette navale, même s'il sut bien la gérer. Le problème était apparu en 1770, lors de la mobilisation liée aux Malouines (Falklands), quand l'amiral Hawke était Premier Lord. La France refusant de mobiliser ses escadres pour soutenir l'Espagne, celle-ci dut plier et la guerre fut évitée. Dans l'intervalle, le Parlement avait voté assez d'argent pour mettre partiellement la Navy sur le pied de guerre et il n'existait aucun mécanisme pour permettre le retour

¹⁶ *Ibid.*, p. 64-65.

¹⁷ W. Cobbett, *Parliamentary History*, op. cit., t. 15, p. 1314-1315, « *House of Lords, 30 March 1763, "Protest against the passing of the Cyder Bill"* ».

de ces fonds au Trésor. Il n'y avait pas davantage de précédent d'un vote d'une somme réduite à la Navy à cause d'un excédent l'année précédente. Ce surplus se montait à un demi-million de livres, qui ne pourrait être facilement comptabilisé les années suivantes. Sommé de répondre sur ce sujet en 1778, Lord North, Premier Ministre, répondit que le surplus avait été utilisé en 1771 à rembourser la dette navale, tandis qu'en 1773, déjà interrogé sur le même problème, il avait déclaré qu'on s'en était servi pour réparer des navires. Les documents obtenus par les adversaires du gouvernement permirent d'établir que la dette navale n'avait pas du tout été réduite en 1771, ce qui conduisit à des accusations de détournement de fonds proférées contre North et Sandwich¹⁸. Et pourtant North n'avait pas été léger dans ses réponses car le surplus avait effectivement servi à réparer des navires et à diminuer la dette. Son utilisation précise dépendait de l'interprétation qu'on faisait des comptes. Il avait été en fait utilisé avec encore d'autres sommes (800 000 livres au total) pour la dette¹⁹. La Navy avait ainsi pu conforter son crédit et donc passer contrat de manière à acheter de quoi réparer des navires, ce qui eut pour effet d'accroître à nouveau la dette qu'on venait de réduire. Bien entendu, tout cela ne se voyait pas sur les comptabilités superficielles mises à la disposition du Parlement et obtenues par les adversaires du gouvernement. Ce fait susceptible d'exonérer North et Sandwich aurait pu être mis en évidence si la nature de l'attaque avait pu être connue à l'avance. Un manque de transparence dans l'administration financière de la Navy était un grave handicap politique, pas un symptôme d'inefficacité ou de corruption.

Mais, même avant la Révolution, dans les années 1750 et 1760, l'Amirauté eut besoin d'expliquer les coûts croissants de la Marine à un Parlement qui tentait de réduire au minimum les dépenses du gouvernement. Elle demanda des documents, financiers et autres, au Navy Board et aux arsenaux, de manière à être informée de certaines questions techniques susceptibles d'être évoquées à la Chambre des Communes. La compilation de rapports détaillés et de statistiques sur la Navy étaient nécessaires afin d'aider les commissaires de l'Amirauté à argumenter sur leur gestion devant le Parlement. On ne tarda pas à s'apercevoir bientôt que ces rapports et ces statistiques allaient également servir à améliorer la gestion des affaires de la Marine. Lord Egmont, Premier Lord de l'Amirauté de 1763 à 1766, améliora l'efficacité des chantiers navals, en collectant des

¹⁸ *Ibid.*, t. 17, p. 547, t. 19, p. 876-877, p. 1379, 1386, t. 20, p. 226. « "Debate in the Commons on the State of the Navy", 11 March 1778, "Debate in the Commons on the Naval Estimates" 2 December 1778, and "Debate on Fox's Motion on the State of the Navy on the breaking out of the War with France", 8 March 1779 », C. Wilkinson, *Navy and the State*, op. cit., p. 179-180.

¹⁹ *National Maritime Museum*, ADM B 183, ADM B/185, *Various accounts of the Navy and Transport Course*, *House of Commons Journals*, t. 33, p. 299, 437, t. 34, p. 264 ; C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 180.

statistiques sur le niveau de leurs effectifs et en faisant de fines prévisions de productivité pour chacun. La raison en venait de la pression politique pour une réduction des coûts. Même si la Marine pouvait se permettre de dépenser ce qu'elle tenait pour absolument nécessaire et ensuite de trouver des solutions de financement pour ce qui avait dépassé les prévisions, la dette croissante était soumise à l'examen du Parlement. Par conséquent, en dépit de la grande flexibilité des structures financières de la Marine, la pression était constante afin de réduire des coûts. Egmont a visiblement essayé de faire le meilleur usage des ressources financières de la Marine. D'autres, moins minutieux, bien qu'également inspirés, pratiquèrent une comptabilité plus inventive. Par un examen attentif, il est possible de remarquer que certains postes figuraient deux fois dans les Estimations navales, mais travestis en quelque chose de tout à fait différent, sans apparemment que personne ne s'en aperçoive.

318

Les administrateurs pensèrent également que, s'ils se tournaient vers le secteur privé pour la construction des bâtiments, ils pourraient, non seulement, réduire la charge de travail pesant sur les chantiers navals de la Couronne, mais encore, obliger le Parlement à donner davantage d'argent. Il suffisait d'inscrire une modeste demande dans le cadre des Estimations navales pour la construction de plusieurs nouveaux bâtiments sous contrat privé, et cela obligeait le Parlement à payer le reste des sommes prévues. Les Estimations à venir ne pouvaient plus être revues à la baisse dès lors que la Marine avait pris l'engagement légal d'honorer ses contrats. Que l'on considère ou non que cette réaction administrative à la pression politique pour maintenir les coûts au plus juste fût une intelligente nouveauté ou bien rien d'autre qu'une inventive malhonnêteté, on voit bien le développement d'une mentalité managériale dans les décennies médianes du XVIII^e siècle.

J'ai défendu dans mon livre l'idée que le vote parlementaire des finances de la Navy a conduit tour à tour à une réorganisation administrative, à la professionnalisation de « protofonctionnaires » civils et au développement d'une bureaucratie plus efficace dans la Navy et le gouvernement²⁰. Cela peut paraître une thèse un peu hardie mais beaucoup d'innovateurs dans l'administration de la Navy, particulièrement en matière financière, sont passés de l'Amirauté à d'autres départements du gouvernement, telle par exemple le Board of Trade ou le Trésor. La Navy était « l'unité industrielle » la plus importante dans le monde préindustriel, l'employeur le plus important de Grande-Bretagne et, de loin, l'unité administrative la plus grande et la plus onéreuse de l'État britannique. Elle apportait alors une expérience inégalable pour qui espérait apprendre le

20 C. Wilkinson, *The British Navy and the State in the eighteenth Century*, op. cit., p. 102-104.

métier d'homme politique ou cherchait simplement à faire carrière. La finance était au cœur de cette expérience.

Le financement de la Marine britannique au milieu du XVIII^e siècle ne consistait pas simplement à maintenir opérationnelle une flotte de guerre et une infrastructure de chantiers navals et d'arsenaux. Ce n'était pas non plus qu'une affaire de débats politiques et de joutes oratoires animées à la Chambre des Communes. Les finances de la Navy furent aussi un facteur décisif du développement de l'État moderne britannique.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME 1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

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

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

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

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES-UNIES

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

ÉTATS-UNIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

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

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'approvisionnement171
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 *carraqueña*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 |

