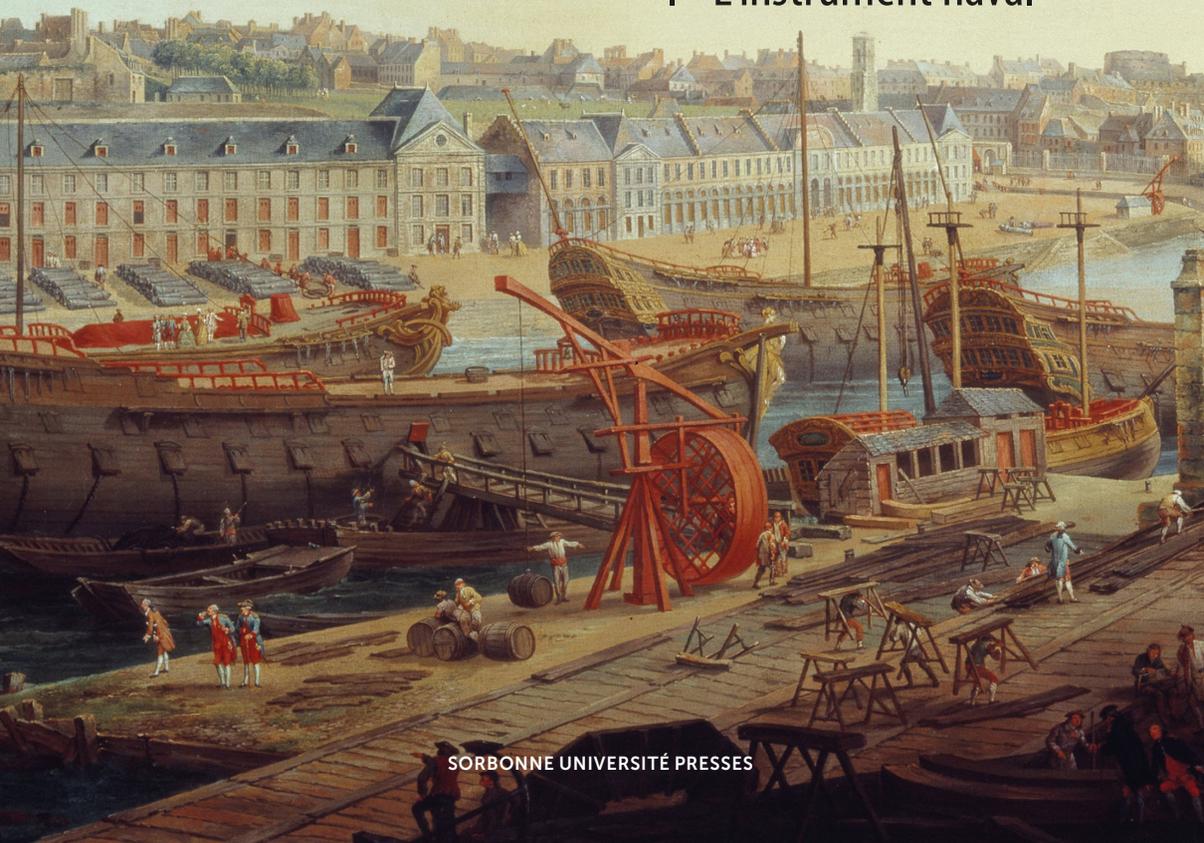


Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

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 :

979-10-231-3371-4

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>

SIXIÈME PARTIE

Les marins français

LES ÉQUIPAGES FRANÇAIS DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE :
LE CAS DE *L'ANNIBAL*, UN 74 CANONS DANS LA CAMPAGNE
DE L'INDE (FÉVRIER 1782-JUIN 1784)

Marie-Christine Varachaud & André Zysberg

Les équipages français des vaisseaux de guerre et de commerce restent, à quelques exceptions près, des acteurs méconnus de l'histoire maritime de notre pays¹. Les sources existent, des séries continues et abondantes pour ce qui concerne la marine du XVIII^e siècle, mais elles sont fastidieuses, car elles exigent un travail de dentellière, afin de collecter et analyser des milliers d'informations concernant des gens ordinaires. Ce colloque nous fournit l'opportunité de s'intéresser aux équipages de la marine de Louis XVI pendant la guerre d'Amérique.

Nous avons eu en mains 73 rôles de la série C⁶ des Archives nationales concernant 66 bâtiments, dont 57 vaisseaux de ligne. Parmi ceux-ci, 45 ont retenu plus particulièrement notre attention et ont fait l'objet d'un fichier de texte. On distingue trois types de campagnes : Antilles, côte nord-est de l'Amérique et océan Indien. Il est fréquent qu'un même vaisseau ait participé à des opérations dans les Caraïbes et sur la côte est de l'Amérique du Nord : escorte de convoi, transport de troupe et de munition, recherche de l'ennemi, débarquement, etc. La guerre d'Amérique, qui se différencie à cet égard des affrontements franco-britanniques précédents, se caractérise par de nombreuses batailles, des affrontements majeurs opposant des flottes ou des escadres, mais aussi des petits et violents combats opposant un faible nombre d'unités, certains d'entre eux n'étant mentionnés que dans les journaux de bord et les rôles d'équipage, qui peuvent être assez meurtriers. D'après une première approche, 23 navires sur 45 retenus ont pris part à un ou plusieurs combats. Ainsi, un vaisseau a participé à cinq combats ; deux vaisseaux à quatre affrontements ; quatre vaisseaux à 3 combats ; six à deux ; dix ont été présents au moins à

1 Parmi les exceptions pour la période moderne, voir Jean-Michel André, *Les Engagés de la Compagnie des Indes. Marins et ouvriers (1717-1770)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2004. Voir aussi l'étude pionnière de Marie-Thérèse de Martel, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1982.

un combat. Parmi ces navires, neuf étaient à la bataille de la Chesapeake et quinze à celle des Saintes. C'est dire que leurs équipages ont été engagés dans les affrontements navals les plus importants et sur les trois théâtres d'opération, puisqu'il y a aussi, dans ce lot, plusieurs navires de l'escadre de Suffren. Ce sont les hommes qui nous intéressent.

L'exploitation statistique des rôles d'équipages permet une approche fine et variée de tous les êtres humains embarqués sur un vaisseau de guerre. Le terme de « statistique » ne doit pas rebuter le lecteur, ni celui d'histoire quantitative. Cette méthode n'empêche pas d'approcher l'individu dans la singularité de sa trajectoire. Par exemple, on peut prendre un simple matelot embarqué pour la guerre d'Amérique, savoir son nom, son prénom, son lieu de résidence ou de levée, son origine géographique, son grade, sa date d'embarquement, les salaires qui lui ont été versés ainsi qu'à sa famille, les effets d'habillement qu'il a acheté au cours de la campagne, connaître les moindres mouvements auxquels il a pris part, comme l'affectation à un équipage de prise, des séjours éventuels dans un hôpital, des blessures lors d'un combat et sa destinée. Partant de la localité où vit ce matelot, il est possible de le retrouver dans les matricules de son quartier et de suivre ainsi le fil de sa vie.

392

Notre objectif ne pouvait consister en une telle enquête, ni même à dépouiller un échantillon de rôles d'équipage. Il faut se représenter ces documents comme de gros registres qui atteignent plusieurs centaines de pages in-folio et comprennent un grand nombre d'hommes. Certains rôles ne sont qu'une revue : on ignore ce que les hommes deviennent : aucun mort, aucun blessé, aucun fébricitant débarqué, aucun embarqué à telle ou telle date. Or marine de commerce ou marine de guerre aux XVII^e et XVIII^e siècle, l'équipage constitue une société très mouvante, difficile à appréhender d'une façon dynamique. C'est justement ce phénomène que nous voulons mettre en évidence, ne pas se limiter au recrutement, approfondir ce que Nicolas Rodger appelle « *the manning problem* »², à partir d'une étude de cas.

Pas moyen de biaiser en recourant à un raccourci : ni la table des levées, ni l'extrait de l'équipage établis par le commissaire du bord et, parfois, un état des pertes ne donnent une image précise de la composition d'un équipage et de son évolution au fil de la campagne. La saisie du rôle d'un vaisseau de ligne, homme par homme, nécessite un travail long et fastidieux. Il a fallu auparavant dessiner le modèle de données, décider ce qu'il fallait relever et sous quelle forme. Après la vérification, commence l'analyse qui est plus rapide et plus passionnante. L'emploi de l'outil informatique est indispensable, associé à un logiciel de base

2 Nicholas A. M. Rodger, *The wooden world, an anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986.

de données (Access) et à un tableur (Excel). Selon l'adage fameux, *garbage in garbage out*, nous avons donc opté pour une structure qui prend en compte toutes les rubriques ou colonnes du rôle d'équipage, homme par homme, avec le vocabulaire d'origine. Nous nous sommes donc limités à saisir complètement un seul rôle, celui de *L'Annibal*, qui a fait partie de l'escadre de Suffren pendant la campagne de l'océan Indien. Ce choix a d'abord été dicté par la richesse du document³. En effet, tous ceux qui furent embarqués sur ce vaisseau de 74 : équipage, passagers et prisonniers, ont été enregistrés avec une grande minutie, même quand leur séjour à bord n'a duré que quelques semaines. Ce rôle nous a semblé d'autant plus passionnant qu'il a été mis à jour sans discontinuité d'un bout à l'autre de la campagne, depuis le début de l'armement à Brest, en janvier-février 1781, jusqu'au désarmement dans ce même port en mai-juin 1784. Outre les informations de base (nom, prénom, provenance, grade), les moindres mouvements sont notés, comme le transfert de matelots sur un navire de prise et le retour éventuel sur le vaisseau. Ou encore, le débarquement d'un détachement de soldat, le remplacement d'un bosseman, l'envoi d'un malade dans tel hôpital et la date de son retour à bord, même quand ce séjour n'a parfois duré que quelques jours. Les accidents sont souvent mentionnés et parfois avec des détails : le 26 août 1782, le matelot Royer est mort « ayant tombé de la grande hune ». C'est parfois le cas des blessures : le rôle d'équipage nous apprend qu'un matelot brestois, Yves Leroux, a eu un bras coupé au combat de la Praya, le 16 avril 1781. Il était entré à l'hôpital lors de l'escale de False Bay, près du Cap, le 24 juin 1781, en est sorti un mois après et y est rentré le 14 août. L'escadre ayant appareillé le 3 septembre, le sort de ce matelot reste indéterminé... Dans ce cas, nous notons « IND HOP » (indéterminé à l'hôpital) dans le champ « DESTINÉE ». Cette incertitude concerne un grand nombre d'hommes d'équipage qui ont été laissés à terre pour cause de maladie ou de blessures : René Guyomard, un matelot de Lorient, est entré à l'hôpital de Gondélour le 22 juin 1782. Nous connaissons sa destinée, puisque le commissaire du Bord note qu'il est décédé dans cet hôpital, le 24 juillet 1782, « suivant l'extrait mortuaire envoyé de Pondichéry ». L'on connaît aussi le détail des rémunérations : salaire mensuel, avances, gratifications, « mois de famille » (si une partie de la paye est versée directement au foyer du marin), le détail des pièces d'habillement fournies... L'exploitation statistique de ce genre de document a découragé les meilleures volontés : c'est une gageure. Car il y a un écart considérable entre le nombre d'hommes qui figurent sur un vaisseau à un moment donné et l'effectif total des embarqués, qui comprend

3 Ce rôle est coté C⁶ 710, 264 folios, fonds Marine des Archives nationales.

des hommes d'équipage, mais aussi des passagers (presque tous des militaires) et quelques prisonniers.

C'est ainsi que 2 370 hommes ont été enregistrés sur le rôle de *L'Annibal*, alors que le nombre d'hommes se trouvant à bord durant la campagne à un moment donné, oscille entre 771 et 488. Cette amplitude paraît d'autant plus élevée que la campagne a été longue : plus de trois ans pour *L'Annibal*, qui est parti de Brest, le 22 mars 1781, et y est revenu le 26 mai 1784⁴. Cette longue durée implique de nombreux changements : remplacement, transferts, disparitions, entrées à l'hôpital, embarquements et débarquements. Il y a eu de tout à bord de *L'Annibal*, même des Noirs (esclaves et hommes libres), des lascars et des cipayes (matelots et soldats Indiens ou Ceylanais). Nous essayons de montrer ici qu'il est possible de suivre les mouvements et les destinées d'un tel équipage au temps de la guerre d'Amérique.

394

Vaisseau de 74 canons, *L'Annibal* a été lancé à Brest, le 5 octobre 1778. Construit à partir d'un plan type de Jacques Noël Sané, sa carène est mailletée, procédé plus économique mais moins efficace que le doublage en feuilles de cuivre⁵. C'est donc un navire presque neuf qui démarre son armement au début de l'année 1781. Son premier embarqué est Yves Thual, un aide voilier de Saint-Malo, qui est enregistré sur le rôle d'équipage le 2 février 1781. Sa paie se monte à 29 livres par mois, soit presque le maximum pour l'un des ouvriers adjoint au maître voilier, puisque le salaire mensuel de cet ouvrier de voilerie variait entre 24 et 30 livres. Il a reçu une avance de 174 livres, soit six mois de paie. Yves Thual n'a jamais revu Brest : il est mort à bord le 3 janvier 1783, alors que l'escadre, au sortir son hivernage à Achem, au nord de Sumatra, se trouvait au large de la côte de Coromandel. Au terme de 23 mois et 2 jours de campagne, le roi lui a versé ou lui doit 753 livres dont 116 livres en « mois de famille ». Les arrivées d'hommes se succèdent sur *L'Annibal*, jusqu'au 22 mars 1781, jour de l'appareillage : sur 1 032 hommes qui ont été enregistrés jusqu'au jour du départ, 771 ont effectivement quitté la rade de Brest, tandis que 261, soit 11 % du total des embarqués, ont disparu ? Que sont-ils devenus ?

4 Voir François Caron, *Le Mythe de Suffren*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996 ; et l'ouvrage de Rémi Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009. Ce dernier ouvrage est la seule étude sur la campagne de l'Inde, qui s'intéresse aux équipages. Son auteur a notamment dépouillé le rôle du *Héros*.

5 Voir Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Oméga, 1996, p. 46. Voir également, Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. 1, *De Choiseul à Sartines*, Grenoble, J.-P. Debane, 1985.

1. Disparus avant l'appareillage du 22/3/1781⁶

	Nbre	%
Décès	3	2
Débarquement	42	33
Transfert	64	51
Désertion*	9	7
Entrée à l'hôpital	8	6
Total	126	100

* 8 surviennent le jour de l'appareillage, dont 1 mousse et 5 novices

261 hommes ne sont pas partis avec *L'Annibal*, mais nous ne savons pas ce qu'il est advenu de 135 d'entre eux, qui étaient presque tous des soldats. Le tableau 1 porte sur 126 hommes disparus avant l'appareillage de Brest, dont la destinée est connue (sauf les entrées à l'hôpital sans date de sortie). Très peu de décès surviennent. 84 % des départs sont dus à des débarquements et des transferts. Nous voyons des matelots rebutés pour leur mauvais état physique ou d'autres raisons, qui sont mis à la « Cayenne », c'est-à-dire sur un vieux vaisseau servant de dépôt ; la moitié est envoyée sur un autre bâtiment de l'escadre de Suffren ; d'autres encore sont débarqués sans affectation, certains obtenant même un congé pour aller sur un navire marchand. On voit aussi des officiers marinières qui obtiennent de demeurer un mois ou deux à Brest chez leur bonne « hôtesse » en invoquant une maladie. Il y avait sans doute un remuement lors de la formation des équipages, des marchandages, soit pour rebuter des hommes malingres ou en mauvais état physique et, au contraire, attirer les plus robustes et les plus expérimentés. Il semble évident que le commandement ne se contentait pas de prendre les hommes au fur et à mesure de leur arrivée à Brest. On compte aussi 9 déserteurs, dont 8 filent au moment de l'appareillage, presque tous des novices et un mousse. Il y a aussi quelques marins qui disent avoir manqué le départ du vaisseau, ne sont pas néanmoins qualifiés de déserteur et obtiennent une autre affectation...

Au total, 771 hommes sont partis de Brest à bord de *L'Annibal*. Parmi eux, 651 forment l'équipage, auxquels s'ajoutent 120 passagers. Ceux-ci sont presque tous des militaires, des officiers (avec leurs domestiques), sous-officiers et soldats du régiment d'Austrasie, unité qui a été embarquée à la mi-mars 1781, afin de renforcer la défense du Cap aux côtés de la garnison hollandaise. Ces passagers militaires de *L'Annibal* seront tous débarqués, le 24 juin 1781, à False Bay, « après le déjeuner », précise le rôle.

6 Il s'agit exclusivement des disparus dont on connaît la destinée.

2. Composition de l'équipage de *L'Annibal*
et effectif théorique d'un vaisseau de 74 canons

Grade ou fonction	Effectif au départ	Effectif théorique
Capitaine commandant	1	1
LV	3	5
EV	2	5
LF	1	
Officier auxiliaire	3	
Aumônier Capucin	1	1
Chirurgien major	1	1
Total officiers majors	12	13
Garde de Marine	3	12
Volontaire	4	4
Total aspirants officiers	7	16
Maître Canonnier	4	3
Second canonnier	3	3
Aide Canonnier	34	37
Total Officiers marins d'artillerie	41	43
Maître	2	2
Second Maître	3	2
Contre Maître	2	3
Bosseman	3	2
Quartier Maître	19	15
Patron de Chaloupe	1	1
Patron de Canot	2	1
Total officiers marins de manœuvre	32	26
Premier Pilote	1	1
Second Pilote	2	2
Pilote Côtier	1	
Aide pilote	3	4
Gabier et Timonier puis Aide Pilote	1	
Total Officiers marins de navigation	8	7
Maître Charpentier	1	1
Second Charpentier	1	1
Maître Calfat	1	1
Second Calfat	1	1
Maître Voilier	1	1
Second Voilier	1	1
Maître Armurier	2	1
Maître Tonnelier	1	1
Second Tonnelier	1	
Total maîtres ouvriers	10	8
Second Chirurgien	2	2
Aide Apothicaire	1	1
Aide Chirurgien	3	2
Total officiers de santé	6	5
Total maistrance	97	89

Grade ou fonction	Effectif au départ	Effectif théorique
Aide Charpentier	3	4
Aide Voilier	3	2
Aide calfat	3	4
Total ouvriers	9	10
Gabiers et timoniers	35	23
Matelots	209	404
Novice et Garde-côte	90	
Mousses	56	65
Total Hommes d'équipage	390	492
Secrétaire	1	1
Premier Commis	1	1
Second Commis	1	1
Boucher	1	1
Boulangier	2	1
Coq	1	1
Maître Valet	1	2
Valet	1	
Domestiques des officiers majors	9	17
Total personnel de bord	18	25
Sergent	4	6
Caporal	7	6
Fusilier & Prévôt	1	
Grenadier	2	
Tambour	2	3
Fusilier & Canonnier servant	21	
Fusilier	81	96
Total Soldats	118	111
Total équipage	651	743
Passagers	120	
Total embarqués	771	

Le tableau 2 montre que la composition de l'équipage de *L'Annibal* s'avère très différente par rapport à l'équipage théorique d'un « 74 » à la même époque⁷. En effet, l'équipage de *L'Annibal* (tous les embarqués sauf les passagers) se monte à 651 hommes, tandis que celui du « 74 » réglementaire comptait 743 hommes. L'écart atteint 92 hommes. La comparaison poste par poste permet d'évaluer précisément le déficit de *L'Annibal* par rapport à l'effectif réglementaire. La différence ne porte pas sur les officiers majors, ni sur la maistrance : *L'Annibal* semble bien doté à cet égard, qu'il s'agisse des officiers marinières de navigation, de manœuvre et surtout d'artillerie, si l'on y ajoute les 21 fusiliers qui sont affectés aux pièces comme canonnières servants. La différence porte sur le nombre de matelots, qui atteint seulement la moitié de l'effectif réglementaire. L'on a remédié à ce déficit en engageant des garde-côtes, qui sont également

7 L'effectif réglementaire est établi à partir de l'ouvrage de Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1977, vol. 4, p. 40-41.

qualifiés de novice, en principe des jeunes hommes débutant dans la profession de navigant au commerce ou à la pêche. Or ce n'est sans doute pas le cas. Ces hommes, qui sont de soldats de milice souvent peu entraînés, se retrouvent donc sur ce vaisseau de ligne au nombre de 90, soit près de 14 % de l'équipage. Cela signifie qu'après trois ans de guerre, le capital de marins disponibles a fondu, et qu'il faut désormais recourir aux expédients pour constituer les équipages de l'escadre de Suffren.

398

Le rôle d'équipage contient des renseignements sur l'origine des embarqués : province ou pays s'il s'agit de l'étranger, localité, port de levée. L'information géographique est présente pour 2/3 de l'équipage. Le degré de précision est variable selon les catégories : nous ignorons la provenance de 80 % des soldats et de la presque totalité des passages, tandis que cette indétermination concerne seulement 12 % des matelots, 8 % des officiers mariniers et 6 % des mousses et novices. L'équipage de *L'Annibal* est majoritairement composé de Bretons, comme son commandant : Barthélemy de Trémigon. La proportion de marins originaires de la côte de Bretagne atteint 48 % chez les matelots, 58 % chez les novices et mousses, enfin 61 % de la maistrance (origine indéterminée comprise). Après les Bretons, viennent les Normands : 16 % des matelots, 18 % de la maistrance, 7 % des mousses et novices. Nous sommes persuadés que les capitaines commandants veillaient à l'homogénéité régionale des équipages, des officiers majors jusqu'aux mousses. Nous l'avons déjà vérifié pour la marine de Louis XIV⁸. Si Les matelots bretons de *L'Annibal* proviennent de toutes les localités littorales, aussi des ports de fond d'estuaires et de rias, comme Dinan, Saint-Brieuc, Quimper, Vannes et Nantes, le centre de recrutement le plus important est Lorient, sans doute à cause de la Compagnie des Indes, d'où proviennent 56 matelots, soit 17 % des matelots bretons. Nous avons aussi calculé la proportion de marins originaires de l'intérieur du royaume, qui atteint 1 % des matelots et 16 % des novices et mousses. Ce pourcentage semble en accroissement sensible par rapports aux équipages de la fin du XVII^e siècle. Cependant, aucun officier marinier ne provient d'une localité *terrienne*.

L'effectif de *L'Annibal* évolue au fil de la campagne. Nous l'avons suivi par étape, jusqu'au retour à Brest. La première escale se situe après le passage du cap de Bonne Espérance, à False Bay, où le vaisseau mouille entre le 20 juin et le 3 septembre 1781. Deux mois auparavant, l'équipage de *L'Annibal* a connu l'épreuve du feu, au combat de la Praya, l'une des îles de l'archipel du cap

8 Voir André Zysberg et Marie-Christine Varachaud, « Les équipages de la marine royale autour de 1690 », dans *Tourville et les marines de son temps, Actes du colloque tenu aux Archives départementales de la Manche, 10-12 septembre 2001*, Saint-Lô, Archives départementales de la Manche, 2003, p. 27-45.

Vert. Lors de cet engagement, le 16 avril, c'est ce vaisseau qui a subi l'essentiel des pertes de l'escadre, soit 84 hommes tués (dont son commandant) ou mortellement blessés et plus d'une soixantaine de blessés. Au total, un homme de *L'Annibal* sur cinq (y compris les passagers militaires) a été touché à la bataille de la Praya.

3. Composition de l'équipage en mars et en septembre 1781

	Au 22/3/1781	Au 3/9/1781
Officiers majors	12	10
Aspirants officiers	7	7
officiers mariniens	97	91
Ouvriers	9	5
Gabiers et Timoniers	35	29
Matelots	209	229
Novices et garde-côtes	90	78
Mousses	56	54
Manceuvres	0	0
Sous-officiers	12	10
Soldats	106	104
Perso bord	18	17
Passagers	120	1
Prisonniers	0	0
Total des embarqués	771	635

L'Annibal quitte False Bay, le 3 septembre, avec 635 hommes, alors qu'il en comptait 771 au départ de Brest. Les disparitions d'hommes sont dues au combat de la Praya, aux décès causés le scorbut, aux malades et blessés laissés dans la colonie hollandaise, ainsi qu'au débarquement de la compagnie du régiment d'Austrasie. Les arrivées de matelots provenant de plusieurs navires de l'escadre permettent de compenser totalement les pertes essuyées au combat de la Praya : c'est ainsi que le nombre de matelots de *L'Annibal* devient même supérieur à l'effectif initial, soit 229 hommes au lieu de 209. Rien à signaler lors de la traversée de l'océan Indien, qui conduit l'escadre de Suffren à l'Île-de-France. *L'Annibal* mouille à Port-Louis, le 25 octobre 1781 et y séjourne jusqu'au 7 décembre. Escale réparatrice, puisque notre vaisseau a embarqué 852 hommes en quittant l'Île-de-France.

C'est au départ de l'Île-de-France que *L'Annibal* possède l'effectif le plus élevé de la campagne. Ce maximum s'explique par l'embarquement d'une autre compagnie du régiment d'Austrasie, soit 139 soldats. Le nombre des officiers mariniens et des matelots a aussi augmenté, en puisant dans le stock des gens de mer disponibles sur place. Néanmoins, l'effectif des novices et des mousses continue de fondre, soit 75 jeunes marins à bord, en décembre 17871, au lieu de 146 à l'appareillage de Brest.

4. Composition de l'équipage le 7/12/1781

Officiers majors	14
Aspirants officiers	9
officiers mariniers	112
Ouvriers	14
Gabiers et Timoniers	27
Matelots	259
Novices et garde-côtes	40
Mousses	35
Manœuvres	55
Sous-officiers	15
Soldats	107
Personnel de bord	19
Passagers	139
Prisonniers	7
Total	852

400

Une nouvelle catégorie d'hommes équipage apparaît : il s'agit de manœuvres originaires d'Afrique Noire ou de l'Île-de-France, qui sont appelés diversement : *manœuvre noir*, *manœuvre esclave*, *esclave du roi* et *esclave*. Il y a aussi des hommes dits « Noir libre » et qualifiés de matelot, d'autres de domestique d'un officier major. Tous sont enregistrés nominativement et suivis sur le rôle d'équipage, mais seuls les hommes libres touchent une paie. Quelques mois plus tard, lorsque l'escadre croisera devant les côtes de Coromandel, *L'Annibal* embarquera des Indiens en qualité de matelots, de fusiliers et de manœuvres, certains appelés *lascar*, d'autres qualifiés comme *manœuvre noir indien provenant de l'artillerie de terre*, que l'on peut assimiler à des cipayes.

5. Les hommes d'équipage africains et indiens de *L'Annibal*

Catégorie	Afrique	Inde	
Volontaire		6	6
Matelot	7	21	28
Mousse	3		3
Fusilier		7	7
Manœuvre	130	20	150
Domestique	30		30
Total	170	54	224

La présence de ces hommes issus des mondes africains et indiens parmi l'équipage d'un vaisseau de la marine royale est peu connue et mérite d'être soulignée. Nous en avons dénombré 224, dont 58 % d'esclaves, qui ont servi à divers postes, comme le montre le tableau 5. Il y eut même parmi eux six volontaires, tel Sarangues, lascar provenant du *Héros*, enrôlé sur *L'Annibal* le 28 juillet 1782, qui a reçu 90 Roupies à 48 s. net faisant argent de France 216 lt.

6. Destinée des hommes d'équipage africains et indiens

Destinée	Nombre	%
DC	41	18
DC COMBAT	5	2
DC HOP	12	5
DÉBARQUÉ	98	44
DEB TRANS	10	4
DESERTEUR	8	4
FIN	5	2
IND	4	2
IND HOP	41	18
Total	224	100

La destinée de ces hommes n'a pas été meilleure ou pire que celle des autres membres de l'équipage. Le tableau 6 montre qu'un embarqué d'origine africaine ou indienne sur deux a été laissé (libéré ?) sur la côte de l'Inde ou de l'île de France avant que *L'Annibal* regagne la France. La proportion de décès (25 %) est presque égale à celle des matelots français. Enfin, nous ignorons la destinée précise d'un Africain ou d'un Indien sur cinq entré à l'hôpital (IND HOP).

Entre l'appareillage de l'Île-de-France, ce *jardin des délices*, à la fin de 1781 et le début d'août 1782, *L'Annibal* participe à plusieurs combats qui ont eu lieu au large de la côte de Coromandel et de la côte est de Ceylan : devant Sadras, le 17 février 1782 ; au large de Provedien, le 12 avril 1782 et devant Négapatam, le 6 juillet 1782. Si le nouveau capitaine de *L'Annibal*, Tromelin, qui déteste ouvertement Suffren, évite l'affrontement à Sadras, il engage pleinement son vaisseau à Provedien et Négapatam. *L'Annibal* a perdu 41 hommes au cours de ces trois engagements.

7. Composition de l'équipage entre les combats de la côte de Coromandel et l'hivernage d'Achem à Sumatra (août à décembre 1782)

Composition de l'équipage le 1/8/1782		Composition de l'équipage le 20/12/1782	
Officiers majors	12	Officiers majors	13
Aspirants officiers	6	Aspirants officiers	5
officiers mariniers	96	officiers mariniers	119
Ouvriers	13	Ouvriers	12
Gabiers et Timoniers	4	Gabiers et Timoniers	22
Matelots	215	Matelots	229
Novices et garde-côtes	32	Novices et garde-côtes	30
Mousses	33	Mousses	36
Manceuvres	75	Manceuvres	69
Sous-officiers	11	Sous-officiers	13
Soldats	86	Soldats	75
Perso bord	22	Perso bord	20
Passagers	6	Passagers	0
Prisonnier	1	Prisonniers	1
Total des embarqués	632	Total des embarqués	644

Le principal épisode de l'été indien 1782 est constitué par la prise de Trincomalé, port situé au nord est de Ceylan, le dernier jour d'août 1782, puis c'est un combat, livré le 3 septembre, contre l'escadre anglaise devant cette place, au cours duquel *L'Annibal* joue un rôle effacé et ne perd aucun homme: « très mal », note Suffren... À la fin de septembre, Tromelin demande à être relevé de son commandement, ainsi que trois autres capitaines. Débarqué le 27 septembre 1782, il a prétexté le besoin de vaquer à ses affaires dans l'île de France, or le rôle d'équipage porte la mention suivante à son sujet : *et chassé dans l'Inde...* Avec Tromelin, écrit Rémi Monaque, *disparaît de l'escadre l'élément le plus hostile à Suffren [...] et le plus perturbateur*⁹. Le nouveau patron de *L'Annibal* est d'Aymar, qui vient du *Saint-Michel*, un vaisseau de 64 canons venu en renfort de l'Île-de-France depuis la fin d'août 1782.

402

Environ 300 hommes ont quitté le bord de *L'Annibal* depuis le départ de l'Île-de-France. Plus de la moitié d'entre eux (164) sont les soldats du régiment d'Austrasie débarqués sur la côte de Coromandel. Un tiers (101) est décédé, dont 41 morts au combat, tandis qu'une soixantaine ont péri à bord ou à l'hôpital, pour cause de climat mortifère. Les gains sont réduits à 90 hommes, dont un tiers de manœuvres indiens. L'équipage de *L'Annibal* a fondu, passant de 706 à 625 hommes entre décembre 1781 et août 1782.

À l'approche de la mousson, Suffren a choisi d'hiverner à Achem, au nord de Sumatra, où il fait escale entre le 2 novembre et le 20 décembre 1782. Entre l'été et l'hiver, l'effectif de *L'Annibal* semble stable. Il a pourtant perdu 177 hommes. Les pertes sont constituées par près de 80 décès à bord ou à l'hôpital. Environ 90 hommes (débarques ou restés à l'hôpital) n'ont pas rejoint leur bord. *L'Annibal* a embarqué 198 hommes : plus d'une centaine d'entre eux proviennent des équipages de *L'Orient* et du *Bizarre*, deux des vaisseaux de l'escadre qui ont été perdus à la suite de mauvaises manœuvres. Parmi ces nouveaux embarqués, il y a aussi une trentaine de manœuvres indiens et des soldats. Ces gains étant légèrement supérieurs aux pertes, ceci explique pourquoi l'équipage de *L'Annibal* n'a guère bougé : 632 hommes en août 1782 et 644 en décembre.

9 R. Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, op. cit., p. 280.

8. Évolution de l'équipage de *L'Annibal* à la fin de la campagne de l'Inde

Composition de l'équipage le 11/6/1783		Composition de l'équipage le 6/10/1783	
Officiers majors	13	Officiers majors	12
Aspirants officiers	5	Aspirants officiers	5
Officiers mariniens	109	Officiers mariniens	109
Ouvriers	8	Ouvriers	5
Gabiers et Timoniers	19	Gabiers et Timoniers	15
Matelots	215	Matelots	186
Novices et garde-côtes	26	Novices et garde-côtes	21
Mousses	39	Mousses	37
Manœuvres	60	Manœuvres	19
Sous-officiers	12	Sous-officiers	19
Soldats	56	Soldats	69
Perso bord	20	Perso bord	17
Passagers	2	Passagers	4
Prisonniers	1	Prisonniers	0
Total des embarqués	585	Total des embarqués	518

La période allant l'hiver à l'été 1783 ne comprend aucun épisode majeur. L'escadre de Suffren chasse entre la côte de Cormandel et Ceylan, en s'emparant de plusieurs caboteurs britanniques qui font commerce d'Inde en Inde. Une autre capture heureuse survient, le 11 janvier 1783 au large de Madras, celle d'une frégate anglaise de 28 canons, la *Coventry*, excellente marcheuse. Suffren a reçu le 10 mars un gros convoi renfort en provenance de l'Île-de-France, qui comprend 35 navires de charge, escortés par trois vaisseaux de ligne et une frégate. Cependant, l'équipage de *L'Annibal* continue de s'amaigrir. Une vingtaine d'hommes sont passés sur la *Coventry* pour y former un équipage de prise avec d'autres marins de l'escadre. Plus d'une soixantaine d'hommes sont décédés, victimes des fièvres tropicales, tandis qu'une trentaine d'autres sont laissés dans les hôpitaux mortifères de Gondelour et de Trincomalé. Enfin, le rôle de *L'Annibal* dénombre 13 déserteurs, comme Pierre Groan, un matelot du Croisic, embarqué le 20 mai 1782 pendant l'escale de Batticaloa (côte sud-est de Ceylan), qui s'éclipse le 11 juin 1783 : *À punir suivant l'ordonnance d'autant plus que c'était au moment d'appareiller pour aller combattre les Ennemis*. C'est également le cas de Louis Marchand, un matelot de Nantes, qui est à bord depuis le début de la campagne et se sauve le même jour dans des circonstances identiques. Les gains sont largement inférieurs, soit moins d'une centaine hommes, dont plus d'une trentaine de lascars, une quarantaine de matelots, quelques mousses, du personnel de bord et une quinzaine d'officiers.

La dernière période de la campagne est marquée par l'affrontement, survenu le 20 juin 1783 au large de Gondelour, qui marque la volonté exprimée par Suffren de remporter un avantage décisif avant la signature de la paix. Alors que tous les vaisseaux français ont suivi l'ordre d'approcher l'ennemi jusqu'à

la portée de pistolet, ce combat s'avère indécis et meurtrier. *L'Annibal* ne s'en tire pas trop mal avec cinq hommes tués pendant l'engagement et deux autres mortellement blessé. On dénombre encore 48 décès pour cause de maladie, plus d'une centaine de marins et soldats débarqués ou transférés, enfin plus d'une soixantaine de malades entrés dans les hôpitaux, dont on est sans nouvelles. Dans le même intervalle l'équipage de *L'Annibal* est renforcé par la venue à bord d'environ 160 hommes, dont 90 marins, une dizaine hommes affectés au service du bord et et une soixantaine de soldats. Au total, la balance des gains et des pertes montre un équipage affaibli et sans doute en mauvaise santé.

L'escadre est au mouillage à Trincomalé depuis le 9 août, lorsque survient la nouvelle de la paix. Suffren ordonne d'appareiller 1^{er} octobre 1782. *L'Annibal* passe le cap de Bonne Espérance le 30 décembre 1783 et entre dans la rade de Brest le 27 mai 1784. Les opérations de désarmement du vaisseau s'achèvent le 7 juin 1784, terme de la campagne, qui a duré 40 mois et six jours depuis le début de la préparation du vaisseau et les premiers embarquements, qui ont eu lieu le 2 février 1781.

404

9. Composition de l'équipage de *L'Annibal* au désarmement à Brest

Composition de l'équipage le 7/6/1784	
Officiers majors	13
Aspirants officiers	4
officiers mariniens	146
Ouvriers	5
Gabiers et Timoniers	11
Matelots	174
Novices et garde-côtes	17
Mousses	38
Manœuvres	0
Sous-officiers	12
Soldats	50
Perso bord	
Passagers	5
Prisonniers	0
Total des embarqués	488

C'est un équipage très affaibli et usé qui a regagné Brest : 514 hommes sont présents à bord le 6 octobre 1783 et seulement 488 débarquent en fin de campagne. L'effectif des matelots, des novices et mousses a encore fondu, celui des soldats également. *L'Annibal* a perdu 200 hommes entre son départ de Ceylan et son retour à Brest. Une centaine, la moitié d'entre eux, sont morts, tandis qu'une quarantaine de malades sont restés dans les hôpitaux. Il y a 5 déserteurs et 56 débarquements ou transferts. Ces pertes ne sont pas compensées par les nombreux embarquements d'officiers mariniens provenant d'autres vaisseaux de l'escadre, qui rejoignent *L'Annibal* au cours du voyage de retour.

Il faut maintenant s'intéresser à la destinée des 2 370 hommes qui ont été enregistrés sur *L'Annibal* au fil de la campagne.

11. Destinée de tous les embarqués de *L'Annibal*

Décès à bord, cause inconnue	237	10
Décès accidentel	1	0
Mort au combat	133	6
Mort à l'hôpital	129	5
Maladie mortelle	29	1
Noyade	6	0
Débarquement	551	23
Transfert sur un autre navire	238	10
Désertion	36	2
Revenu à Brest sur <i>L'Annibal</i> et embarqué après le 22/3/1781	349	15
Revenu à Brest après 39 à 40 mois de campagne	138	6
Entrée à l'hôpital, sortie indéterminée	341	14
Indéterminée	182	8
Total	2370	100

Nos calculs portent sur la totalité des embarqués de *L'Annibal* et tiennent donc compte des hommes dont la destinée reste indéterminée, soit 22 % du total. Pesée globale : Plus d'un cinquième des hommes embarqués sur *L'Annibal* sont morts au cours de la campagne de 1781-1784. Il est certain que la guerre d'Amérique fut très éprouvante pour les équipages de la Royale, d'une part à cause des nombreux combats livrés dans l'Atlantique et l'océan Indien ; d'autre part, en raison des maladies qui ont frappé les équipages, qu'il s'agisse de la côte nord-est de l'Amérique, de l'espace Caraïbe, de la côte de Coromandel et de Ceylan. C'est paradoxal, si l'on sait que les marins et les soldats français de la guerre d'Amérique furent mieux nourris et mieux équipés que ceux de la guerre de Sept Ans. En outre, le nombre de décès de *L'Annibal* a sans doute été nettement plus élevé, car 14 % des embarqués sont entrés dans un hôpital, au fil des escales, sans que le rôle d'équipage mentionne une date de sortie, donc sans que l'on sache si ceux-ci sont morts sur place, ou s'ils sortirent vivants de l'hôpital et furent ensuite rapatriés sur un autre navire. La proportion de morts au combat, soit 6 % (en incluant les passagers militaires) n'est pas négligeable : les équipages travaillaient et se battaient sous le commandement d'un chef d'escadre qui exigeait un engagement maximum et une prise de risque peu commune dans la marine royale au XVIII^e siècle. Cependant, la proportion de décès intervenus au cours de la navigation, durant les escales et pendant un séjour à l'hôpital est trois fois plus élevée que celle des morts au combat. La longueur peu ordinaire de la campagne, soit plus de 40 mois, conjuguée avec tous les périls de ces voyages de l'autre côté du monde : notamment le scorbut et les fièvres tropicales, explique la forte mortalité, qui était peut être

comparable à celles des équipages des vaisseaux marchands de la Compagnie des Indes. Il faut sans doute y ajouter le rôle mortifère des hôpitaux, notamment ceux de Trincomalé et de Gondelour. La proportion de déserteurs déclarés semble négligeable : ces dérobades interviennent surtout au cours des jours qui précèdent l'appareillage de Brest, parfois le jour même, et se produisent également en fin de campagne.

406

Un autre aspect souvent méconnu ou négligé de l'étude des équipages est constitué par l'importance des mouvements. Soit il s'agit de va-et-vient, de l'envoi provisoire d'un détachement de matelots et d'officier marinières sur un autre navire de l'escadre, dont le rôle d'équipage signale la date de retour sur *L'Annibal*. Soit il s'agit d'un mouvement définitif qui survient au cours de la campagne : débarquement lors de telle ou telle escale ou transfert vers tel ou tel vaisseau. Ces départs sont très nombreux, car ils concernent le tiers des hommes embarqués. Nous ignorons ce qu'il est advenu de ces hommes qui ont quitté le bord. Inversement, beaucoup d'hommes ont rejoint *L'Annibal* au cours de la campagne, soit un total de 1 599. Rappelons qu'il y avait 771 hommes à bord le 22 mars 1781. Cela signifie que les deux tiers des hommes de *L'Annibal* ont été embarqués postérieurement à l'appareillage de Brest. Le brassage fut donc très important. On peut le mesurer autrement en soulignant que parmi les hommes revenus à bord de *L'Annibal*, seulement 138 ont été embarqués au départ de Brest et ont donc accompli 39 à 40 mois de campagne. Si l'on rapporte ce nombre à l'équipage initial de *L'Annibal*, soit 651 hommes (771 marins et fusiliers moins 120 passagers), nous voyons qu'un homme sur cinq appartenant au premier équipage est revenu à Brest sur *L'Annibal*. Au total, en considérant cette fois l'ensemble des embarqués (équipage et passagers) durant toute la campagne, seulement 20 % des hommes sont retournés à Brest sur *L'Annibal*.

Certes, il s'agit d'une seule étude de cas concernant une campagne très longue, qui s'est déroulée dans un espace maritime plutôt mortifère en temps de paix. Nous n'avons pas poussé aussi loin l'analyse pour d'autres rôles d'équipage. Celui du *Jason*, vaisseau de 64 canons, qui fit campagne durant vingt-cinq mois sur la côte est de l'Amérique et dans les Caraïbes, entre mai 1780 et avril 1782, semble montrer que la mortalité de l'équipage fut moindre sur ce théâtre d'opérations, soit 13 %, ce qui est déjà considérable¹⁰. Un exemple paroxystique est celui du *César*, vaisseau de 74 canons, qui brûla et sauta à la bataille des Saintes, entraînant la mort d'environ 350 hommes sur 717, soit 49 % de son effectif¹¹. Nous ne disposons pas de statistiques d'ensemble sur les pertes humaines de la marine royale pendant la guerre d'Amérique. Le silence des archives laisse

¹⁰ Nous avons dépouillé et analysé le rôle du *Jason*, coté C⁶ 643.

¹¹ Rôle coté C⁶ 711, 149 folios, la récapitulation des pertes se trouve à la fin du registre.

penser qu'à cet égard l'État ne tenait guère à établir des bilans. C'est dire que seul le recours au dépouillement quantitatif des rôles d'équipage permet d'établir des données fiables. Une autre façon de procéder consiste à partir des communautés littorales lorsque les registres matricules des inscrits peuvent être couplés avec les registres paroissiaux. Une étude sur Port-en-Bessin montre que 34 marins sur 113 ne sont jamais revenus de la guerre d'Amérique¹². D'autres monographies réalisées par des étudiants de maîtrise sur des paroisses de Basse-Normandie vont dans le même sens : la mortalité de la guerre d'Amérique touche 35 % des marins levés à Saint-Pair, 39 % à Cosqueville, 40 % à Fermanville, 36 % à Barfleur¹³. Dans sa thèse sur *Les Populations maritimes de Dunkerque au Havre*, Alain Cabantous estime que les communautés littorales du Boulonnais, de Picardie et de Haute-Normandie, ont perdu 10 à 20 % de leurs gens de mer pendant la guerre d'Amérique¹⁴. Autre constat, que nous avons établi pour les guerres navales du règne de Louis XIV, et qui se vérifie aussi pour la guerre d'Amérique, il semble que les villages littoraux furent plus durement frappés que les villes portuaires, comme si les armateurs parvenaient mieux à *protéger* leurs marins lors des levées¹⁵. Ces remarques confirment le coût humain de la mobilisation navale pendant la guerre d'Amérique. Le système des classes, souvent présenté comme une anticipation de la sécurité sociale pour les gens de mer, fut calamiteux, car les matelots étaient presque exclusivement recrutés parmi les navigants professionnels. Au bout de deux ou trois années de guerre navale le *stock* s'épuisait. Comme le disait Pléville Le Pelley, qui servit pendant la guerre d'Amérique, la marine royale consommait des marins sans jamais en former¹⁶.

12 Voir Pierre Gouhier, « Port-en-Bessin (1597-1792) », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 1, 1962, p. 54.

13 Voir Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997, p. 179.

14 Voir Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991, chap. IV, p. 161-190.

15 Voir André Zysberg, « Les équipages de la Royale au temps de Jean Bart », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 37, 2004, p. 79-116.

16 Voir *Mémoires d'un marin granvillais*, Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805), Saint-Lô, Cahiers culturels de la Manche, 2002.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME 1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

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

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

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

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

448

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

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

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

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

Maria 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.

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

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

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

ALLIÉS OU NEUTRES

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

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

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

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D’ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

