

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 :

979-10-231-3372-1

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 OFFICIERS DES VAISSEAUX MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ DES CININNATI (1783-1792)

Charles-Philippe de Vergennes

« *Yr Excellency will have observed that whatever efforts are made by the Land Armies, the Navy must have the casting vote in the present contest* ». « Votre Excellence aura observé que quels que soient les efforts faits par les armées de terre, la marine aura toujours le rôle décisif dans la présente querelle » ainsi que l'écrivait¹ le général George Washington à l'amiral de Grasse, le 28 octobre 1781, quelques jours après la capitulation de l'armée de Cornwallis enfermée dans Yorktown et privée de tout secours venant de la mer après la bataille de la Chesapeake. La guerre d'Indépendance fut en effet un immense théâtre d'opérations qui combinait la terre et la mer, du premier engagement français de la guerre, le combat de *La Belle Poule*, le 17 juin 1778, sur la côte nord de Bretagne, au dernier, le 20 juin 1783, lorsque Suffren empêche les Anglais de poursuivre leur débarquement à Gondelour dans l'Océan indien. Entretemps, quelques mois avant la signature du traité de Versailles, le général Knox et le baron Steuben avaient proposé de fonder une association des officiers ayant participé à la guerre d'Indépendance sous le titre de « The Society of the Cincinnati » et d'y associer aux termes de l'article 27 et dernier des statuts d'origine du 13 mai, leurs homologues français venus combattre en Amérique. Louis XVI en ayant approuvé le principe, le 18 décembre, une société française devait se constituer non sans quelques difficultés dont celle d'intégrer les officiers des vaisseaux ayant participé aux opérations navales.

L'objet de cette communication sera donc d'évoquer, à l'occasion de la constitution de la Société des Cinnati de France, la prise en compte de sa composante navale – en corrélation avec le rôle de la marine dont l'intervention décisive, on l'a dit, avait conduit à la victoire –, selon les critères retenus de 1783 à nos jours et leurs différentes implications sur la représentativité des officiers de l'ancienne marine royale.

1 *Correspondence of General Washington and Comte de Grasse 1781 August 17-November 4*, Institut Français de Washington, 1930, p. 150.

Quelques mois donc avant le traité de Versailles est fondée à Mount Gulian, au nord de New York, une association des officiers ayant participé à la guerre d'Indépendance. Son but était d'entretenir les liens d'amitié établis entre camarades de combat sur le point d'être démobilisés et bientôt dispersés sur le territoire américain déjà vaste, de maintenir le culte du souvenir, de défendre les intérêts de ces officiers face à un Congrès peu généreux à leur égard et enfin, de se montrer des patriotes exemplaires, notamment en encourageant la fédération des treize États d'origine dont certains ne tenaient pas à perdre leur indépendance au profit d'un État centralisateur.

L'objet de cette nouvelle institution était défini en ces termes, dans les statuts d'origine :

410

Il a plu au Souverain Maître de l'Univers, pour le règlement des affaires humaines, de soustraire les colonies d'Amérique du Nord à la domination de la Grande Bretagne et, après un sanglant conflit qui dura huit ans, de les constituer en états libres, indépendants et souverains, unis par des alliances fondées sur les avantages réciproques avec quelques uns des plus grands princes et puissances de la Terre.

En conséquence, pour perpétuer aussi bien le souvenir de ce grand événement que celui de l'amitié formée au milieu des dangers courus en commun, et, en bien des cas, cimentée par le sang versé sur les mêmes champs de bataille, les officiers de l'Armée américaine, par le présent acte et de la façon la plus solennelle, s'associent et se constituent en une Société d'Amis qui vivra aussi longtemps qu'eux-mêmes, ou que l'aîné de leur postérité mâle ou, à défaut de celle-ci, des branches collatérales, qui sera jugé digne d'en devenir le représentant et le membre.

Les officiers de l'Armée américaine, appartenant généralement à la classe civile des citoyens de la nation, éprouvent une grande admiration pour le caractère de l'illustre Romain Lucius Quintus Cincinnatus et, décidés à suivre son exemple en retournant à la vie civile, pensent qu'ils peuvent à juste titre se dénommer eux-mêmes « La Société des Cincinnati ».

Le rôle de la France n'était pas oublié ainsi qu'il ressort de l'article 27 et dernier :

La Société, profondément sensible à l'assistance généreuse que le pays a reçu de la France, et désireuse de perpétuer les liens d'amitié qui ont été formés et se sont si heureusement maintenus entre les officiers des armées alliées pendant toute la durée de la guerre, décide que le Président Général transmettra aussitôt que possible l'insigne de l'Institution à chacune des personnalités ci-après :

Son Excellence le chevalier de la Luzerne, ministre plénipotentiaire ;
Son Excellence M. Gérard, précédent ministre plénipotentiaire ;
Leurs Excellences le comte d'Estaing ;
le comte de Grasse ;
le comte de Barras ;
le chevalier des Touches ;
Amiraux et Commandants de Vaisseau de la Marine française ;
Son Excellence le comte de Rochambeau, commandant en chef
Les Généraux et Colonels de l'Armée expéditionnaire française, en les informant que la Société leur fait l'honneur de les considérer comme membres de l'Association.

Le 19 juin, l'assemblée générale élit à l'unanimité Washington comme Président général. Il tenait à ce que la France participa à l'entreprise Cincinnati et confia, le 16 octobre, au major L'Enfant, officier français de son entourage, la mission de se rendre à Paris afin d'aider ses compatriotes à mettre sur pied la branche française. Le 20 octobre, Washington adressait à La Fayette une copie des statuts en lui précisant que « si quelque officier étranger dûment qualifié par un service de trois ans dans notre armée désirait devenir membre de l'ordre, je prends la liberté de vous demander de leur faire signer les statuts et verser la somme nécessaire entre vos mains »². Les statuts étaient également envoyés à d'Estaing et à Rochambeau. Aussi sur les demandes parallèles de Rochambeau auprès du ministre de la Guerre (lettre du 14 décembre), de La Fayette auprès du ministre des Affaires étrangères (lettre du 16 décembre) et de d'Estaing auprès du ministre de la Marine, l'affaire était examinée en Conseil du roi, le 18 décembre 1783. Louis XVI approuva le projet en marquant son intention de veiller personnellement aux destinées de cette institution dans laquelle il voyait un moyen de perpétuer l'alliance nouée avec la nation américaine. Cette reconnaissance officielle se doublait de l'autorisation de porter l'insigne de l'Institution, privilège extraordinaire lorsque l'on sait qu'il n'était accordé qu'à la très prestigieuse Toison d'or espagnole. Le fait mérite d'être souligné. Cela étant, le 19 décembre, Castries, ministre de la Marine, informait donc d'Estaing de la décision du roi « de permettre à ses sujets de porter les insignes de l'ordre et d'autoriser l'association à fixer les conditions qui peuvent augmenter ou diminuer le nombre des membres ». Et ajoutait-il, « Il semble convenable, monsieur, puisque vous et le comte de Rochambeau avez été considérés par

2 *General Washington's correspondence concerning The Society of the Cincinnati*, edited by Lieutenant-Colonel Edgar Erskine Hume, President of the Society in the State of Virginia and Assistant Secretary General, Baltimore, The John Hopkins Press, 1941, p. 23 sq.

le général Washington comme les chefs de cette association en Europe, que vous vous mettiez d'accord tous les deux sur le règlement à adopter et que vous conformiez à l'esprit qui inspire cette institution ».

Le 25 décembre, d'Estaing répondait au général Washington en ces termes :

Je ne puis manquer de dire quelque chose en faveur des braves officiers que j'ai commandés deux fois dans l'Amérique du Nord. Je suis entièrement satisfait en songeant aux preuves qu'ils ont données de leur courage et de leur zèle, de penser que votre Excellence et la Société trouveraient naturel de me voir mécontent s'ils n'eussent pas été aussi bien traités que leurs camarades de l'armée de terre qui vinrent en Amérique sous le commandement du comte de Rochambeau. Il m'est impossible de vous dire combien je désirerais qu'on puisse leur faire admettre que, s'ils n'ont pas été spécialement désignés dans la création de la société des Cincinnati, ce fut l'effet d'une erreur et qu'ils sont considérés et regardés comme en faisant partie. Je vous demande instamment de m'accorder cette faveur pour quatre officiers de marine appelés : le bailli de Suffren, d'Albert de Rions, le chevalier de Borda et l'ainé des neveux du chevalier du Rumain. [...] Même dans le cas où les commandants de vaisseaux de guerre ne seraient pas compris dans l'association et qu'on y admettrait uniquement les officiers généraux ayant servi sur vos côtes, je vous demanderai d'user de toute votre influence pour obtenir cet honneur spécial en faveur des quatre gentilshommes que je mentionne. Je suis l'officier du plus haut rang de la marine française. À ce titre j'ai droit de représenter le corps tout entier et de désigner ceux qui ont rendu les plus grands services et pour lesquels cette marque de distinction est de la plus grande importance³.

De son côté, le 23 janvier 1784, le comte de Barras qui avait commandé l'escadre française ayant rallié la flotte de Grasse lors du siège de Yorktown, remerciait le général Washington de lui avoir fait parvenir les statuts de la société et, s'il se disait flatté d'en faire partie, il se déclarait néanmoins

profondément peiné de voir que tous les officiers généraux aussi bien que les capitaines de vaisseaux de guerre qui ont croisé et combattu sur les côtes de l'Amérique du Nord et particulièrement sous [ses] ordres, ne partageaient pas avec lui l'honneur d'être admis dans la société [...]. Étant cependant persuadé que pour réparer cette omission les membres de la société de Cincinnatus n'ont besoin que de connaître les noms des officiers généraux et capitaines de vaisseau qui ont servi sur les côtes d'Amérique,

il envoyait

3 *Ibid.*, p.39 sq.

une liste de ceux qui avaient été employés sous ses ordres », déclarant in fine « qu'il n'accepterait la décoration de la Société que si il pouvait considérer comme certain qu'il partagerait promptement cet honneur avec ses anciens compagnons d'armes »⁴.

Le 26 février, d'Estaing demandait à Washington « au nom de toute la marine française [...] d'accepter un aigle américain représenté plutôt qu'embelli par un artiste français »⁵. Il s'agissait de l'insigne qu'il avait fait spécialement fabriquer par Duval et Francastel. Surmonté d'un trophée au revers duquel était disposée une banderole portant cette inscription « *Donated in the name of the french saillors to His Excellency the General Washington* », il était enrichi de 160 diamants, 28 émeraudes et 10 rubis. C'était une démarche particulièrement adroite pour rappeler le rôle de la marine royale dans la guerre d'Indépendance.

Enfin le 9 mars, Lafayette rappelait à son tour que

Les capitaines de vaisseau ont été très mortifiés d'être laissés en dehors de l'institution. Ils ont rang de colonel, ils ont rendu de grands services et on le souhaite ici, ils seront admis à la société. Quelques-uns sont venus avec le comte d'Estaing, parmi lesquels Suffren, d'Albert de Rions et quelques autres grandes personnalités. Les autres sont venus sous Ternay, Destouches et Grasse. Quelques-uns ont été envoyés pour apporter de grandes nouvelles, comme le traité, ou sont actuellement commandants-en-chef comme La Pérouse, Latouche, etc. Je sais qu'ils sont nombreux mais comment peut-on faire une telle distinction⁶ ?

Deux mois plus tard, le 4 mai 1784, la première Assemblée générale de la société des Cincinnati se tenait à Philadelphie sous la présidence de Washington. Le 6 mai, La Luzerne, ministre plénipotentiaire de France, lui écrivait que « les comtes d'Estaing et de Grasse lui avait avaient remis quelques memoranda faisant connaître les services distingués des officiers pour lesquels ils désiraient obtenir cet honneur »⁷. Il poursuivait en rappelant que « les amiraux qui ont commandé les flottes sur les côtes de ce continent demandent que les capitaines de vaisseau qui ont été sous leurs ordres soient autorisés à porter la décoration aussi bien que les officiers de l'armée de terre du même grade ». Il évoquait par ailleurs l'existence de « plusieurs capitaines de frégate (au sens de la fonction et non du grade) qui quoique n'ayant pas été employés dans les grandes escadres ont cependant été extrêmement utiles à la poursuite

4 *Ibid.*, p. 65 sq.

5 *Ibid.*, p. 100.

6 *Ibid.*, p. 110.

7 *Ibid.*, p. 166-167.

du but commun, soit par les missions qu'ils ont remplies, soit dans les combats qu'ils ont livrés sur les côtes d'Amérique » et concluait que « Ces officiers ayant d'après les ordres du ministre opéré de concert avec moi, il m'appartient de reconnaître leur service ».

Le 13 mai, l'Assemblée générale décidait d'amender les statuts sur ce point :

article 2 : Seront aussi admis dans cette société les derniers ministres et les ministres actuels de Sa Majesté Très Chrétienne auprès des États-Unis, tous les généraux et colonels des régiments et des légions des forces de terre, tous les amiraux et capitaines de vaisseau ayant rang de colonels qui ont coopéré avec les armées des États-Unis à l'établissement de leur liberté et les autres personnes qui ont été admises par les assemblées des États respectifs.

414

En effet le problème des grades minimaux ne se posait que pour les officiers français qui n'avaient pas servi avec une commission du Congrès dans l'armée américaine. De surcroît, le cas des officiers de la marine royale se révélait plus délicat. Ce sont en effet tant l'imprécision du terme « Commander », employé en 1783, qui ne concernait que le chevalier des Touches, puisqu'il n'accédera à la dignité de Chef d'escadre qu'en 1784, que la liste très restrictive des marins désignés dans l'article 27 qui avaient conduit d'Estaing et Barras à réagir comme on l'a vu.

Cependant, une Société française commençait à se mettre en place, puisque dès janvier 1784 eurent lieu à Paris deux réunions, le 7 au domicile de Rochambeau, pour les officiers du corps expéditionnaire français, et à celui de La Fayette, pour les officiers français qui avaient servi sous les 13 étoiles, puis le 16, d'abord séparées chez Rochambeau et La Fayette, puis réunies ensemble chez Rochambeau avec quelques officiers de marine. D'Estaing fut élu président, le 10 mars, et l'Assemblée générale qui le confirma dans ce poste, eut pour tâche de mettre en application l'*Altered and Amended Institution* (cf. *supra*) qui, dans son article 2 précité, donnait satisfaction aux capitaines de vaisseau mais aussi à d'autres conformément au principe d'autonomie de décision de chaque Société d'État pour déterminer ses propres règles d'admission dans le cadre des principes de l'Institution. La répartition des compétences fut confirmée, La Fayette s'occupant des officiers commissionnés par le Congrès, Rochambeau des officiers de l'armée auxiliaire, tandis que d'Estaing s'occupait de ceux qui avaient servi dans la marine ou dans l'armée de terre dite coopérante. Ce comité fonctionna tant que la société exista car, contrairement à ce qui avait été décidé pour les 13 sociétés américaines, aucun délai n'était fixé aux officiers de l'armée royale pour présenter leurs demandes.

Les statuts d'origine de la société française n'ont pas été retrouvés. Cependant, Asa Bird Gardner, secrétaire général de la Société des Cincinnati,

publia en 1904 un ouvrage intitulé *Order of the Cincinnati in France*, après avoir fait faire des recherches dans les archives françaises. Il y donnait la liste des membres fondateurs français de la Société, classés d'après l'arme et le corps auxquels ils avaient appartenu, les officiers étant indiqués avec le grade le plus élevé auquel ils étaient parvenus, même postérieurement à leur présence aux États-Unis⁸. Selon lui et aux termes des statuts, n'avaient droit au titre de membre fondateur de la société *pour ce qui concernait les officiers de la marine royale* que ceux qui avaient servi effectivement sur les côtes des États-Unis avec le *commandement* d'une flotte, d'une escadre ou d'un vaisseau de guerre quel qu'en fut le nombre de canons, pourvu qu'ils aient coopéré aux opérations.

Ces services pouvaient avoir été rendus :

- 1) dans l'escadre d'Estaing (du 8 juillet au 4 novembre 1778) ;
- 2) puis sur les côtes de la Caroline du sud et de la Géorgie et au siège de Savannah (du 31 août au 20 octobre 1779) ;
- 3) dans l'escadre de Ternay, ultérieurement commandée par des Touches et par Barras (du 11 juillet 1780 au 19 octobre 1781) ;
- 4) dans l'escadre de Grasse (du 5 septembre 1781 à la capitulation de Yorktown) ;
- 5) dans l'escadre de Vaudreuil (du 8 août au 24 décembre 1782)
- 6) dans le commandement actif d'un navire venu en service aux États-Unis entre le 6 février 1778, date de la signature du traité d'alliance, et le 11 avril 1783, époque de la cessation des hostilités sur mer, de tels bâtiments n'ayant été alors rattachés à aucune des escadres ci-dessus nommées, mais placés sous les ordres du ministre plénipotentiaire de France aux États-Unis.

On voit ainsi combien étaient limités les théâtres d'opérations reconnus propres à donner le titre de membre fondateur à ceux qui y avaient combattu. D'autres officiers sur des théâtres d'opérations non mentionnés ci-dessus, avaient eux aussi contribué efficacement à l'indépendance des États-Unis : ils avaient droit à leur reconnaissance et à la récompense que constituait l'appartenance à l'institution des Cincinnati. Nous verrons plus loin comment le problème put recevoir une solution. En attendant et pour revenir aux membres fondateurs et au processus de leur admission, nous partirons de l'exemple de l'escadre commandée par le Chevalier de Ternay en 1780.

8 « L'ordre américain de Cincinnatus en France », d'après l'ouvrage américain d'Asa Bird Gardner, par le Baron de Contenson. Extrait de la *Revue d'histoire diplomatique*, Paris, Plon-Nourrit, 1913, p. 73 sq.

<i>Le Duc de Bourgogne</i> 80c.	CE : d'Arsac de TERNAY CPN : Médine ME : Grandchain (de Liberge de)	Membre fondateur Membre fondateur	† Newport 15.12.1780 CV 1779 CV 1782
<i>Le Neptune</i> 74 c.	CC : des Touches CS : La Vicomté	Membre fondateur	CV 1772 – CE 1784 CV 1779 - † aux Saintes
<i>Le Conquérant</i> 74 c.	CC : La Grandière CS : Cheffontaine Trevient	Membre fondateur	CV 1772 – CE 1784 CV 1779 - †16.03.1781
<i>La Provence</i> 64 c.	CC : Lombard	Membre fondateur	CV 1777
<i>L'Ardent</i> 64 c.	CC : Bernard de Marigny	Membre fondateur	CV 1779
<i>Le Jason</i> 64 c.	CC : La Clochetterie	-	CV 1778- †aux Saintes
<i>L'Éveillé</i> 64 c.	CC : Le Gardeur de Tilly	Membre fondateur	CV 1777
<i>La Surveillante</i> Frégate	LC : Cillart de Villeneuve	Membre fondateur	CV 1780
<i>L'Amazone</i> Frégate	LC : La Pérouse	Membre fondateur	CV 1780
<i>La Bellone</i> Frégate	LC : Gonidec		CV 1779-†1781

Source : Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Champion, 1905, Appendice X, p. 645 sq.

416

Nous constatons ainsi que l'ensemble des capitaines de vaisseaux exerçant un commandement (y compris de frégates), sont membres fondateurs à l'exception :

- du Chef d'Escadre, le chevalier de Ternay, mort d'épuisement à Newport, le 15 décembre 1780 ;
- de La Vicomté, commandant en second du *Neptune* et de La Clochetterie, commandant du *Jason*, tous deux morts à la bataille des Saintes, le 12 avril 1782 ;
- de Cheffontaine Trevient, commandant en second du *Conquérant* mort au combat du 16 mars 1781 (1^{re} bataille de la Chesapeake) ;
- de Gonidec, mort en 1781.

Il nous faut maintenant évoquer les membres honoraires d'origine. L'article 24 des statuts de 1783 prévoyait les dispositions suivantes :

Comme il y a et qu'il y aura en tous temps dans chacun des États respectifs des hommes éminents par leur valeur personnelle et leur patriotisme, dont l'activité d'esprit est orientée vers les mêmes buts louables que ceux des Cincinnati, il sera de règle d'admettre ces personnalités marquantes comme membres honoraires dans la société, pour la durée de leur vie seulement, sous réserve que le nombre de ces membres honoraires n'excède pas le quart des officiers ou de leurs descendants.

Cette catégorie permit d'admettre dans l'Institution des officiers qui ne remplissaient pas exactement les conditions imposées aux membres fondateurs, alors même qu'ils avaient participé aux opérations militaires et navales qui avaient conduit à l'indépendance des États-Unis. Dans les faits, l'usage a réservé la qualité de membre fondateur à ceux qui furent nommés durant les

années 1784 et 1785, tandis qu'à partir de 1786, la tendance prévalut de ne plus nommer que des membres honoraires.

La Révolution survint. La Constitution de 1791 disposait que « tout ordre de chevalerie ou autre, toute décoration, tout signe extérieur qui suppose des distinctions de naissance, sont supprimés en France ». Il ne subsistait provisoirement que l'ordre de Saint Louis rebaptisé pour la circonstance « Décoration militaire ». Ordres de Saint Louis et de Cincinnatus pouvaient néanmoins continuer à être portés simultanément jusqu'à ce que la Convention supprime définitivement, le 18 novembre 1793, l'ordre de Saint Louis et exige de ses derniers titulaires qu'ils en déposent les insignes sous peine d'être arrêtés. Mais entretemps, la journée du 10 août 1792 marquait la fin de la monarchie.

Au moment où la Société française allait disparaître, elle comptait parmi ses membres le nombre d'officiers suivants :

Membres d'origine	Fondateurs	Honoraires	Total
Armée de Terre	78	55	133
Service dans l'armée continentale américaine	43	-	43
Marine royale	113	58	171
Total	234	113	347

Les membres fondateurs et honoraires appartenant à la marine royale représentaient respectivement 48,2 % et 51,2 % de leur catégorie et 49,2 % du total des membres d'origine, se répartissant comme suit :

	Fondateurs	Honoraires	Total
Vice-amiraux	2	-	2
Lieutenants généraux des armées navales	6	-	6
Chefs d'escadre	33	-	33
Chefs de division ⁹	13	-	13
Brigadiers ¹⁰	8	-	8
Capitaines de Vaisseau	48	36	84
Majors de Vaisseau	1	14	15
Lieutenant de Vaisseau	2	8	10
Total	113	58	171

La Restauration témoignera, au début, une certaine bienveillance pour les Cincinnati encore vivants (une centaine dont un tiers de marins), jusqu'à ce qu'une ordonnance en date du 16 avril 1824, concernant les ordres français et étrangers et l'instruction du Grand chancelier pour son exécution, rappellent que :

⁹ Créé en 1786. Disparaît en 1791.

¹⁰ Les 50 plus anciens capitaines de vaisseau. Ils avaient rang de brigadier des armées de terre. En 1786, ils sont remplacés par 27 chefs de division (*cf. supra*).

l'ordre américain de Cincinnatus, qui, d'après une décision royale du 7 avril 1785 ne pouvait plus être autorisé, commence à reparaître. Plusieurs personnes prétendent qu'il est héréditaire dans leur famille. Le roi, par sa décision du 16 avril courant renouvelle la défense prononcée en 1785. Cependant quelques autorisations ont été accordées avant l'ordonnance du 16 avril dernier : les personnes qui les ont obtenues et qui les représenteront ou en justifieront, pourront continuer à porter cet ordre. Quant aux autorisations accordées avant le 7 avril 1785, elles doivent être renouvelées par l'intermédiaire du Grand chancelier.

Ce texte est intéressant à deux titres. D'abord parce qu'il fait état d'une « interdiction » qui trouve son origine dans une décision royale notifiée, le 28 août 1784, par le maréchal de Ségur à Rochambeau :

418

[...] Selon les intentions que le roi m'a fait connaître au sujet de l'association des Cincinnatus, S.M. consent que les officiers mentionnés sur la liste que vous m'avez adressée, portent les marques distinctives de cette Société et il approuve que vous les autorisiez à le faire, mais S.M. ne trouvant pas souhaitable que cette association se perpétue dans le royaume, il m'a donné l'ordre de vous prévenir qu'à l'avenir, il ne permettra plus qu'aucun de ses sujets y soit encore admis¹¹.

Mais elle ne devait pas prospérer puisque l'attitude du roi se modifia par la suite. Ainsi en font foi les dernières admissions de membres honoraires approuvées par Louis XVI, le 3 février 1792. Ensuite parce que les autorisations accordées avant le 16 avril 1824 restaient valables ou devaient faire l'objet d'une demande de renouvellement. Il serait donc possible d'interroger aujourd'hui les archives de la Grande chancellerie de la Légion d'honneur. Malheureusement les demandes d'autorisation de port n'ont pas encore été informatisées, ce qui oblige à une consultation nominative des dossiers.

Au final, la Restauration ne permit donc pas une véritable réactivation d'une société dont la majorité des membres survivants n'avaient du, dans la réalité, leur salut bien souvent qu'à l'émigration, nonobstant le fait qu'en 1815, on était bien loin de la guerre d'Amérique. Une première tentative fut envisagée au moment de la célébration du centenaire de la victoire de Yorktown mais n'eut pas de suite. Et ce n'est finalement que 36 ans plus tard, lorsque les troupes américaines traversèrent l'Atlantique pour venir participer aux opérations de guerre sur notre territoire, que l'idée d'une reconstitution prit une tournure

11 *General Washington's correspondence concerning The Society of the Cincinnati, op. cit., p. 207.*

décisive. En 1925, les statuts de 1783 furent repris mais avec un certain nombre de modifications ou d'ajouts qui concernaient :

- le regroupement des membres fondateurs et héréditaires d'origine qui furent classés titulaires ;
- la nomination de membres honoraires et donc non héréditaires ;
- l'admission, conformément à une décision prise lors de la Triennale de 1854 à Baltimore, des descendants des officiers qui avaient négligé à l'origine de faire valoir leurs droits ;
- la possibilité que soient représentés les officiers ayant servi contre la Grande-Bretagne dans les armées de terre et de mer, en dehors du continent américain ou hors des eaux américaines, ce qui intéressait tous ceux qui avaient servi à Gibraltar, Mahon, etc.

Cette prise en compte -tardive- des nombreux théâtres d'opérations qui avaient vu se développer l'action de la marine royale dans sa lutte contre la Royal Navy n'était donc qu'un juste retour des choses. Elle devait se traduire par une montée en puissance correspondante de la représentation de la marine dans l'institution Cincinnati. Cette tendance s'est concrétisée au fil des décennies passées. À l'étude précitée du Baron de Contenson, parue en 1913, était venu se substituer un ouvrage de Ludovic de Contenson, publié en 1934 sous le titre *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique 1778-1783*, qui se situait dans le droit fil des travaux d'Asa Bird Gardner. Plus tard, en 1988, Christian de la Jonquière faisait paraître le résultat de ses recherches sous le titre *Officiers de marine aux Cincinnati*, dans lequel figuraient 1 248 notices d'officiers, permettant de vérifier entre autres si un officier pouvait à son époque revendiquer l'appartenance à l'institution. En 1996, cet auteur en publiait un second sous le titre *Les Marins français sous Louis XVI-Guerre d'Indépendance américaine* qui comportait plus de 2 550 notices. Entretemps était paru un *Armorial des Cincinnati*, en 1980, où figurait *in fine* une liste de tous les sièges potentiels avec indication de ceux qui étaient vacants, liste non exhaustive et qui comportait des erreurs et/ou omissions.

Aujourd'hui, les statuts de 2004 confirment bien que :

Les membres titulaires héréditaires représentent les membres d'origine de la société et les officiers suivants ayant participé à la guerre d'Indépendance américaine :

- les amiraux et capitaines de vaisseau de la marine royale ainsi que les lieutenants de vaisseau ayant commandé un bâtiment de guerre,
- les généraux, colonels et lieutenants-colonels de l'armée expéditionnaire française, ainsi que
- les officiers du corps expéditionnaire français ayant commandé une unité de combat,

- les officiers qui, ayant poursuivi leur carrière militaire après les combats de la guerre d'Indépendance, ont atteint le grade de capitaine de vaisseau, de colonel ou de lieutenant-colonel,
- les officiers tués ou blessés au combat.

En conclusion, la constitution de la Société française et partant celle de sa reconstitution, ne s'est pas révélée aisée et ce pour plusieurs raisons :

- une imprécision initiale des critères de nomination qui a rendu nécessaire des ajustements,
- la dispersion des « bénéficiaires » de la marine en raison de la nature de leur activité,
- une période très courte : du 13 mai 1783 au 14 mai 1784, pour la montée en puissance de la Société aux États-Unis,
- du 18 décembre 1783 au 4 juillet 1784, pour la mise en place d'une société française qui, huit ans plus tard, cessera toute activité.
- la survenance de la Révolution qui a déstabilisé ce qui était en cours d'organisation avant de provoquer sa conséquence ultime, une disparition de fait.

420

Il est aujourd'hui un concept très à la mode : le devoir de mémoire. Mais, ainsi que le fait remarquer François Bedarida,

alors que l'histoire se situe à l'extérieur de l'événement et génère une approche conduite du dehors, la mémoire se place dans l'événement, le remonte en quelque sorte, cheminant à l'intérieur du sujet. Elle se fait contemporaine de ce qu'elle tente de transmettre, au lieu que l'histoire s'en distancie en appréhendant l'événement, en le décortiquant et en tentant d'en extraire et la substance et le sens [...]. C'est pourquoi les trajectoires ne sont pas les mêmes. La mémoire a pour objectif la fidélité, l'histoire la vérité¹².

En ce domaine, les Cincinnati ont été des précurseurs et tout spécialement la société française qui a su établir et maintenir une passerelle entre mémoire et histoire. Si en effet les officiers de terre et de mer se sont trouvés brutalement confrontés à des événements d'une gravité poignante, ceux de la Révolution, alors qu'ils étaient une partie des forces vives ayant le plus contribué à la fondation d'une nation nouvelle, ils restent dans la durée historique, des témoins toujours vivants de cette grande aventure à travers leurs descendants qui aujourd'hui ont le privilège de les représenter.

¹² François Bédarida, *Histoire, critique et responsabilité*, Paris/Bruxelles, CNRS-Complexe, 2003.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME
1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

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

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

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

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

448

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES-UNIES

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

ÉTATS-UNIS

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

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

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

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

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

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

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

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

