

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





Contenu de ce document : HM_MGIA2 - Les marines de la guerre d'indépendance américaine. II. L'opérationnel naval - PDF complet

C'est en 1776 que débute, entre *Insurgents* et Britanniques, la guerre d'Indépendance américaine, à laquelle prennent part la France (1778), puis l'Espagne (1779), en attendant qu'y soient impliquées les Provinces-Unies (1780). Toutes les grandes puissances maritimes et coloniales, hormis le Portugal, s'en sont mêlées. Si cette guerre n'est que marginalement européenne, les marines y jouent un rôle essentiel. C'est même le seul conflit important de l'histoire de France où les forces navales aient plus compté que les forces terrestres. Comment et où navigue-t-on avec un vaisseau ou une frégate ? Comment commande-t-on un bâtiment, une escadre ou une armée navale ? Que peut-on faire dans des conditions de mer données ? Quelles formes les opérations navales et les combats prennent-ils au temps de l'*Hermione*, du *Victory* et de la *Santísima Trinidad* ?

À l'initiative de la Société des Cincinnati de France et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124) de Sorbonne Université, des historiens des États-Unis, de Grande-Bretagne, d'Espagne et de France examinent les types d'opérations et missions confiées aux marines, les conditions de navigation – notamment dans l'Atlantique –, le comportement au feu des navires, pris individuellement, comme des escadres auxquelles ils appartiennent, les modalités concrètes de l'exercice du commandement. C'est l'occasion de dresser un bilan des performances opérationnelles navales des trois grands belligérants sur mer, car l'histoire des opérations permet de sortir de la dualité quelque peu anachronique entre stratégie et tactique et pose une question décisive : que peut-on réellement faire avec une marine ?

Ce second tome sur l'opérationnel naval fait suite à l'étude des marines comme instrument.

Olivier Chaline, professeur d'histoire moderne à Sorbonne Université, Philippe Bonnichon, maître de conférences honoraire à Sorbonne Université, et Charles-Philippe de Vergennes sont membres de la Société des Cincinnati de France, dont ils animent la Commission d'histoire.



ISBN de ce document :

979-10-231-3374-5

Illustration :

Jean-François Hue, *Combat naval remporté devant l'île de la Grenade, le 6 juillet 1779* (détail), huile sur toile, Versailles, châteaux de Versailles et de Trianon, © RMN-Grand Palais (château de Versailles)/Gérard Blot

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Agustín Guimerá Ravina & Olivier Chaline (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 Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763 -1783)

Tome I. *L'Instrument naval*

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

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne
XV^e-XXI^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)

II. L'opérationnel naval



Ouvrage publié avec le concours de Sorbonne Université,
de la Commission d'histoire de la Société des Cincinnati de France et du *Who's Who*.

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
ISBN : 979-10231-0585-8

Mise en page : Gaëlle Bachy
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60
fax : (33)(0)1 53 10 57 66

pups@sorbonne-universite.fr
<<http://pups.paris-sorbonne.fr>>

LA MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE D'UNE FLOTTE

Olivier Chaline
Sorbonne Université
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

Le précédent volume des *Marines de la guerre d'Indépendance américaine* avait été consacré à l'instrument naval dont ce second tome étudie la mise en œuvre opérationnelle¹. Longtemps, le récit des campagnes et son mode spécial de narration pour les batailles ont occupé l'essentiel des ouvrages historiques sur les guerres, navales ou non². Puis une approche plus analytique, privilégiant tantôt la stratégie, tantôt la tactique, a prévalu. Le risque est grand, dans ces diverses manières de traiter de la guerre sur mer, de ne pas pouvoir saisir des pans entiers d'une réalité souvent complexe qui est d'abord celle d'une navigation à voile. Il faut ici rendre à Neptune ce qui lui revient : les vents, les courants, les marées, soit tout ce qui relève d'un milieu naturel plus ou moins propice aux entreprises des belligérants. Les hommes proposent, la mer dispose.

QUELS MOTS POUR QUELLES RÉALITÉS ?

Pour énoncer leurs opérations navales, les acteurs et contemporains de la guerre d'Indépendance américaine utilisaient d'autres mots que les nôtres

- 1 Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine, 1763-1783*, t. 1, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013.
- 2 Le tournant XIX^e-XX^e siècles a vu la réalisation de grosses entreprises éditoriales sur l'histoire des marines de guerre. Au Royaume-Uni, qui dépasse peu à peu son point d'apogée, c'est William Laird Clowes avec *The Royal Navy: A History from the Earliest Times to 1900* (London, S. Low, Marston & Co, 1897-1903, 7 tomes), le quatrième tome, paru en 1899, traitant de la période 1763-1802. Il n'est pas sans intérêt de noter qu'Alfred Thayer Mahan y collabora activement. Les mêmes années voient dans l'Espagne, qui, elle, perd brutalement son rang impérial, la publication du grand œuvre du capitaine de vaisseau Cesareo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragon* (Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1894-1903, 7 tomes), dont le tome VII, paru en 1900, porte sur le règne de Charles III (1759-1788). En France, c'est aussi l'époque où Georges Lacour-Gayet écrit ses ouvrages sur le XVIII^e siècle : *La Campagne navale de la Manche*, Paris, Chapelot, 1901 ; *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Honoré Champion, 1902 ; *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905.

ou, s'ils usaient de termes qui nous sont familiers, ne leur donnaient pas nécessairement le même sens que nous.

Le terme *stratégie* était encore inconnu dans sa signification actuelle. Il n'apparaît en français qu'en 1771 sous la forme de «stratégique» pour désigner «la science universelle de la guerre, qui est celle du général», un néologisme dû à un officier savant helléniste, le lieutenant-colonel Joly de Maizeroy, traducteur des *Institutions militaires de l'empereur Léon le Philosophe*³. Le même, dans les titres de ses ouvrages, fait usage de la notion, alors bien plus courante, de «tactique», tout en reprenant celle de «stratégique»⁴.

8 Le mot *tactique* désigne au départ la science de construire des machines de guerre dans l'Antiquité, puis celle «de ranger les soldats en bataille & de faire les évolutions militaires»⁵. À la veille ou au début de la guerre d'Indépendance américaine, l'auteur anonyme de «État actuel de la science du navigateur prise dans toute son étendue» donne la définition que voici : «[...] la tactique navale nommée aussi l'art des évolutions navales, dans laquelle la manœuvre est si nécessaire, si essentielle. La tactique navale est l'art de ranger les armées de mer dans l'ordre qui convient à l'objet qu'on se propose & de régler leurs mouvements»⁶.

Aujourd'hui tombée en désuétude, la notion d'évolution est au cœur du vocabulaire militaire du temps. Le rédacteur de l'article du *Dictionnaire de Trévoux* parle d'un «terme militaire, qui se dit des figures et des mouvemens qui se font, lorsqu'on range des soldats en bataille, qu'on leur fait faire l'exercice, ou qu'ils combattent actuellement». Surtout, il consacre la moitié de son propos à la marine et au plus fameux des théoriciens de la fin du siècle précédent :

3 «C'est elle qui forme les projets, les prépare et les dirige [...]. La stratégie est donc l'art de commander, d'employer à propos & avec habileté tous les moyens que le général a dans sa main, de faire mouvoir toutes les parties qui lui sont subordonnées, & de les disposer pour le succès. Cette science est si sublime qu'elle exige non seulement les talents de l'esprit mais encore les vertus de l'âme. La Philosophie, la Morale, la Politique et l'Histoire sont obligées de lui prêter leurs lumières.» (*Institutions militaires de l'empereur Léon le Philosophe*, Paris, Claude-Antoine Jombert, 1771, «Observations du traducteur sur l'Institution première», p. 5-6.)

4 Ainsi *Cours de tactique théorique, pratique et historique*, Paris, 1776, 2 tomes ; *La Tactique discutée et réduite à ses véritables principes*, Paris, 1773, 4 tomes ; *Théorie de la guerre où l'on expose la constitution et la formation de l'infanterie et de la cavalerie, leurs manœuvres élémentaires, avec l'application des principes de la grande tactique, suivie de démonstration sur la stratégie*, Lausanne, 1777. Voir le *Traité de stratégie* d'Hervé Couteau-Bégarie, Paris, Économica, 2011, 7^e éd., p. 63-66.

5 *Dictionnaire universel françois et latin vulgairement appelé de Trévoux*, Paris, Veuve Delaune, 1732, t. V, col. 17. Joly de Maizeroy, toujours dans sa traduction des *Institutions militaires*, définit en page 5 la tactique comme «l'art de ranger les troupes & de disposer toutes les diverses parties qui doivent agir de concert. C'est aussi l'art de les former à des exercices & à des manœuvres les plus convenables pour toutes les opérations où elles doivent être employées».

6 M. Blondeau, *Journal de marine ou Bibliothèque raisonnée de la science du navigateur*, Brest, Malassis, s. d., premier cahier, p. 3.

Le p[ère] Hoste, jésuite, a publié en 1697 un *Traité des évolutions navales*, in-folio. Il appelle évolutions navales les mouvemens que font les armées navales, pour se mettre dans l'arrangement & dans la situation qui convient, afin d'attaquer l'ennemi, ou de se deffendre avec plus d'avantage. En général la science ou l'art des évolutions est l'art de conduire & de faire agir plusieurs vaisseaux ensemble, ce qui est la troisième partie de la science de la marine⁷.

Pourtant, la notion de tactique est très utilisée par les théoriciens de la guerre sur mer du second XVIII^e siècle⁸. C'est déjà le cas de Bigot de Morogues en 1763 avec sa *Tactique navale ou Traité des évolutions et des signaux*⁹. Il suffit de citer quelques titres parmi l'abondante production qui déferle au cours des années 1780, pendant et après le conflit américain, nourrie de références explicites à tel ou tel combat. En 1778, le capitaine de vaisseau Du Pavillon, major d'escadre de l'amiral d'Orvilliers, rédige sa *Tactique navale à l'usage de l'armée du roi commandée par M. le comte d'Orvilliers*. L'année suivante, c'est, outre-Manche, un personnage atypique, un marchand écossais du nom de John Clerk of Eldin, sorte d'autodidacte de la pensée navale, qui achève son *Essay on Naval Tactics* qu'il ne fait paraître qu'en 1790. En 1787, c'est le vicomte de Grenier qui publie *L'Art de la guerre sur mer ou Tactique navale, assujettie à de nouveaux principes et à un nouvel ordre de bataille*. Puis, en 1788, le public peut prendre connaissance de la *Tactique navale ou Traité sur les évolutions, sur les signaux et sur les mouvements de guerre* du chef d'escadre d'Amblimont. Sans que les choses soient nécessairement dites explicitement, la tactique tend à devenir la science de l'officier général, incluant bien des éléments de ce que nous nommerions aujourd'hui stratégie¹⁰.

On parlait alors de « campagne(s) de mer ». Mais ce mot n'est pas exempt d'une certaine imprécision : alors qu'une campagne terrestre commence au printemps et s'achève en gros avec la mauvaise saison¹¹, quitte à connaître une

7 *Dictionnaire de Trévoux*, op. cit., t. II, col. 1534.

8 Sur ces questions, voir l'ouvrage de Michel Depeyre, *Tactiques et stratégie navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica/Institut de stratégie comparée, 1998.

9 Bigot de Morogues, *Tactique navale ou Traité des évolutions et des signaux*, Paris, Guérin & Delatour, 1763.

10 Pour l'armée, le comte de Guibert parle alors de « grande tactique ». Il distingue ainsi dans la tactique une partie « élémentaire et bornée » renfermant « tous les détails de formation, d'instruction et d'exercice d'un bataillon, d'un escadron, d'un régiment », et une autre « composée et sublime » qui est « à proprement parler la science des généraux. Elle embrasse toutes les grandes parties de la guerre, comme mouvements d'armées, ordres de marche, ordres de bataille [...]. Elle est tout, en un mot, puisqu'elle est l'art de faire agir les troupes ». (Jacques-Antoine-Hippolyte de Guibert, *Essai général de tactique*, Londres, Libraires associés, 1772, t. I, p. 9-10.)

11 « Campagne, en termes de guerre, est le temps de chaque année où on peut tenir les troupes en corps d'armée [...]. On le dit aussi dans la marine. Faire une campagne sur mer. Campagne

hasardeuse reprise hivernale assez fréquente sous la guerre de Sept Ans, une campagne de mer peut à la fois être bien plus brève dans les eaux européennes – quelques semaines – et s'étendre sur deux, voire trois années, si elle se déroule de l'autre côté de l'Atlantique ou bien dans l'océan Indien. Cela ne signifie pas, pour autant, que les navires ont passé la totalité de leur temps à la mer, mais qu'avant le port final de désarmement, il y en a eu d'autres pour s'abriter, réparer, se réapprovisionner, embarquer des compléments d'équipages, faute de quoi il eût été impossible de durer si longtemps.

Opérations est un terme qui apparaît dans son sens militaire dès le xvii^e siècle. Le diplomate François de Callières, qui servit Louis XIV et en devint la plume, exprime l'agacement des puristes du temps devant un mauvais usage attribué aux étrangers et à leurs gazettes :

10

Ceux qui savent notre langue et qui la parlent bien, répondit le commandeur, disent dans ce sens-là les entreprises ou les actions de la campagne; ce n'est pas que le mot opération ne soit français et n'ait plusieurs usages; mais il s'agit ici de la mauvaise application qu'en font les étrangers, que nous ne devons pas imiter en cela¹².

Mais l'usage ne s'en est pas moins répandu. Au siècle suivant le *Dictionnaire de Trévoux* indique qu'« on dit aussi les opérations de la campagne, en parlant des desseins, des entreprises de la campagne¹³ ». Il y a donc une triple dimension : les desseins, autrement dit les plans conçus selon des objectifs ; les entreprises, ce qui sera tenté dans des conditions bien précises ; la campagne, autrement dit une durée. On se place ici à un autre niveau que celui des « évolutions » défensives ou offensives, puisque l'on considère d'un même mouvement une conception et une exécution, un projet d'ensemble et les multiples actions visant à sa réalisation, des forces navales à l'épreuve du feu, de la mer et de la durée. Autant de dimensions envisagées dans ce volume¹⁴.

signifie aussi les années qu'un officier, ou qu'un soldat, a servi. » (*Dictionnaire de Trévoux*, *op. cit.*, t. I, col. 1369.)

12 François de Callières [on écrit aussi Caillières], *Du bon et du mauvais usage dans les manières de s'exprimer*. 2^e conversation, p. 158-159, Paris, Claude Barbin, 1693. Ce passage est cité par Émile Littré dans son *Dictionnaire* à l'article « Opération ».

13 *Dictionnaire de Trévoux*, *op. cit.*, t. IV, col. 298. Et le rédacteur d'ajouter « quelques-uns blâment l'application de ce mot dans ce sens », en faisant explicitement référence à Callières.

14 Le colloque puis le présent ouvrage s'appuient sur les travaux réalisés depuis 2013 à l'université Paris-Sorbonne au séminaire d'histoire maritime en collaboration avec Tristan Lecoq sur « l'opérationnel naval, objet d'histoire ».

L'opérationnel naval ainsi entendu nous fait voir la guerre à partir de ce niveau intermédiaire qui est celui de la conduite opérationnelle d'une force navale rassemblée pour une mission donnée, donc au-dessus de la direction d'une unité ou d'un groupe d'unités au combat et en dessous des choix effectués par le commandement suprême en fonction des buts de guerre de l'État (soit ce que nous appelons depuis le XIX^e siècle la stratégie).

La notion d'opérationnel porte davantage vers l'analyse thématique que vers le pur chronologique, ce qui serait le cas d'une étude en termes de campagne ou même de guerre, puisque l'opérationnel enjambe la limite état de guerre/temps de paix. Elle offre des catégories, envisagées ici d'un point de vue naval, mais qui sont, bien entendu, transposables à terre, ce qui évite un enclavement de l'histoire militaire maritime. Elle permet d'articuler l'histoire navale avec la politique et les relations internationales, la technique, les finances et l'économie...

Pour cela, les seuls récits de batailles ne sont pas suffisants, si intéressants soient-ils, ce qui ne veut pas dire pour autant que l'histoire des batailles soit de nouveau à proscrire. Une bataille ne gagne pas à être étudiée isolément, séparée de ce continuum opérationnel dans lequel elle survient et par lequel elle donne beaucoup plus à voir qu'elle-même¹⁵. Hormis pour une flotte surprise au mouillage, combattre signifie d'abord naviguer, si bien que les journaux de navigation forment, dans leur technicité, un type de source essentiel que l'historien n'est pas *a priori* bien armé pour exploiter. Les instructions remises aux amiraux et commandants sont aussi à examiner avec davantage d'attention, tout comme les types de sources ayant trait à l'état matériel du bâtiment et à sa plus ou moins grande aptitude à remplir telle ou telle mission.

Examiner la mise en œuvre opérationnelle des moyens navals signifie réfléchir sur ce qui a réellement été faisable dans un contexte maritime, politique, militaire et technologique donné. Il ne s'agit pas ici de théorie, alors même que la guerre d'Indépendance a été une puissante inspiratrice pour bien des penseurs de la stratégie navale, qu'ils fussent des vétérans de ce conflit ou bien des officiers cherchant, longtemps après, des enseignements à tirer et des exemples probants pour leurs argumentations. Sans doute y aurait-il un volume entier à écrire sur la guerre d'Indépendance interprétée par les théoriciens, de John Clerk

15 On me permettra de renvoyer à mon article, « La bataille comme objet d'histoire » (*Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte*, vol. 32, n° 2, 2005, p. 1-14), dans lequel je développe l'idée de la bataille comme apocalypse, soit comme dévoilement de ce qui est d'ordinaire invisible. Loin d'être l'impensable ténèbre des pulsions, la violence peut donner beaucoup à voir et à comprendre. Si l'histoire-bataille n'est que celle d'un objet clos sur lui-même selon des modes de narration ultra-classiques qui ne semblent pas s'être beaucoup modifiés, elle ne mérite sans doute pas qu'on s'y attarde. Une histoire-campagne peut très bien souffrir des mêmes défauts si l'on n'y voit pas davantage comment les choses se font ou non.

of Eldin¹⁶ au futur amiral Castex¹⁷ en passant par Alfred T. Mahan¹⁸, jusqu'à ce qu'elle s'efface des programmes et des préoccupations, comme d'ailleurs souvent l'histoire navale d'avant la Seconde Guerre mondiale. Mais le propos est ici plus directement historique et aussi pratique. On sera loin des schémas théoriques d'évolutions navales complexes. N. A. M. Rodger avait publié dans une étude décapante deux croquis montrant un virement de bord, le premier tel qu'on l'imagine avec des vaisseaux bien en rang et tenant leur position dans la ligne, le second tel qu'il s'observe le plus souvent, avec un éparpillement confus de bâtiments dont certains ont franchement manqué à virer¹⁹... On restera aussi fort loin des concentrations de forces et des batailles d'anéantissement, ces anachronismes trompeurs que l'âge du *dreadnought* projette sur des réalités plus ingrates. Pour le désespoir des théoriciens et historiens, ce sont finalement des amiraux britanniques sans grand charisme ni relief, mais expérimentés et obéis, qui, plus que Rodney aux Saintes, évitent la défaite à l'Angleterre... Dans la Manche en 1779, Sir Charles Hardy tient en échec des forces franco-espagnoles largement supérieures, puis en 1782-1783, dans l'océan Indien, Sir Edward Hughes résiste tant bien que mal à la fougue de Suffren...

Repérer les contours du faisable dans le contexte de la guerre d'Indépendance revient à saisir des limites qui n'ont rien d'immobile. Pour une seule et même force navale, les possibles s'ouvrent et se ferment en fonction de la saison, de la météorologie, de l'état de la mer, de l'action de l'ennemi, de l'usure des hommes et du matériel, de l'évolution du potentiel opérationnel et des dispositions d'esprit du commandement, de l'encadrement et des équipages. Si certaines contraintes, d'ordre géographique, climatique ou technique, notamment, sont

16 Voir Frank B. Jackson, « Clerk of Eldin and the British Navy », *The Historian*, vol. 23, n° 3, mai 1961, p. 303-315 ; Michel Depeyre, « John Clerk of Eldin, un penseur naval contesté », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, Centre d'analyse politique comparée/Fondation pour les études de Défense nationale, 1993, t. II, p. 55-85.

17 La guerre d'Indépendance américaine, avec en particulier Suffren, occupe une place de choix dans l'œuvre de Raoul Castex avec une série d'études réalisées lorsqu'il était lieutenant de vaisseau : *Les Idées militaires de la marine du XVIII^e siècle. De Ruyter à Suffren*, Paris, L. Fournier, 1911 ; *L'Envers de la guerre de course. La vérité sur l'enlèvement du convoi de Saint-Eustache par Lamotte-Picquet (avril-mai 1781)*, Paris, L. Fournier, 1912 et surtout *La Manœuvre de La Praya (16 avril 1781). Étude politique, stratégique et tactique*, Paris, L. Fournier, 1912. Il faut y ajouter *La Liaison des armes sur mer*, éd. Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Economica/Commission française d'histoire maritime, 1991. Voir Hervé Coutau-Bégarie, *Castex. Le stratège inconnu*, Paris, Economica, 1985.

18 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown & Co, 1890. Son ultime livre, *The Major Operations of the Navies in the War of the American Independence* (London, Marston, Low & Co, 1913) est, en fait, la reprise des chapitres qu'il avait donnés pour *The Royal Navy* de William Laird Clowes avec une introduction intitulée « The Tendency of Wars to Spread ». Voir Jonathan R. Dull, « Mahan, Sea Power and the War for American Independence », *The International History Review*, vol. 10, n° 1, février 1988, p. 59-67.

19 N. A. M. Rodger, « Image and Reality in Eighteenth-Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 3, 2003, p. 281-296.

un donné permanent auquel on ne pourra échapper, telles que la position des ports par rapport aux grandes routes maritimes, l'hivernage antillais, l'alternance des moussons ou l'impossibilité de remonter beaucoup au vent avec des voiles carrées, d'autres sont modifiables, voire réversibles. Ainsi, doubler une coque de cuivre permet au navire de gagner de la vitesse et de rester plus longtemps en état d'opérer dans des mers chaudes. Disposer de bases navales hors d'Europe autorise les réparations après une tempête ou un combat, sans avoir à revenir à son point de départ. Enfin, il faut mener à bien des opérations avec un matériel qui n'a pas nécessairement été prévu pour. Une flotte s'adapte plus ou moins bien à des exigences opérationnelles différentes par leur nature ou leur intensité de ce qui avait été imaginé.

Dès lors, quelques grandes questions se posent, simples et essentielles :

- Comment les données concrètes de la navigation pèsent-elles sur les opérations ?
- Comment le vecteur qu'est le navire devient-il et reste-t-il une unité combattante ?
- Comment un amiral exerce-t-il son commandement et espère-t-il être obéi ?
- Comment utiliser au mieux ses vaisseaux dans une guerre aux dimensions du monde ?

À elles quatre, ces problématiques commandent l'armature du présent volume et conduisent à un bilan opérationnel de chacune des trois grandes marines du temps, la Royal Navy, la Marine royale et l'Armada.

Comme le précédent, ce volume répond à un triple souci :

- Envisager les marines d'une manière volontairement large : internationale et, autant que possible, comparative. Aussi y trouvera-t-on des contributions de spécialistes reconnus venus non seulement de France, mais aussi des États-Unis, du Royaume-Uni et d'Espagne²⁰.
- Désenclaver l'histoire maritime militaire qui ne peut s'en tenir au récit événementiel, plutôt convenu, des biographies héroïques, des campagnes et des batailles. Il sera ici question aussi bien des vents et des courants que des coques, des maladies, des canons, des choix et des contraintes, autant d'éléments qui éclairent les opérations navales²¹.

²⁰ La marine des Provinces-Unies de cette quatrième guerre navale anglo-hollandaise attend manifestement encore son historien.

²¹ Précisons à cet égard que nous n'avons pas publié ici une nouvelle étude sur Suffren qui avait l'objet de la contribution de Philippe Haudrère dans les actes du premier colloque organisé,

- Faire le point sur l'état des connaissances et des horizons de la recherche concernant une période décisive qui, sans jamais que soit remise en cause l'écrasante supériorité numérique de la Navy, voit le puissant renouveau des marines des Bourbons de France, mais aussi d'Espagne. Alliées, celles-ci furent à même de contester à partir de 1778 la prééminence de leur rivale longtemps affaiblie par les restrictions budgétaires, la dispersion de ses forces et une trop tardive mise sur le pied de guerre qui ne lui permirent pas de l'emporter au moment décisif en 1781. Mais il ne faut pas manquer de noter que la mobilisation navale britannique prend toute son ampleur en 1782 alors que plafonnent les possibilités françaises et espagnoles.

14

Il me reste enfin l'agréable devoir d'exprimer ma gratitude à tous ceux dont les efforts et la générosité ont permis l'organisation d'un colloque d'abord puis la publication du présent volume. La commission d'histoire de la Société des Cincinnati de France a porté l'une, puis l'autre. Que mes collègues Charles-Philippe de Vergennes, qui la dirigeait lors du colloque et qui a trouvé les financements sans lesquels rien ne se serait passé, Philippe Bonnichon, le regretté général Gilbert Forray ainsi que le colonel Guy de Parscau du Plessix trouvent ici la manifestation de mon amicale reconnaissance. Je tiens à saluer tout spécialement le contrôleur général des armées Charles-Henri de Noirmont qui, après l'organisation logistique du colloque de 2013, a assuré bénévolement un considérable et patient travail de traduction.

Merci aussi aux présidents successifs de la Société des Cincinnati de France, le duc de Choiseul Praslin puis le marquis de Montferrand, et je n'aurai garde d'oublier toute l'aide apportée par Madame de Senneville pour le secrétariat.

Sans un soutien financier, il n'y a pas de colloque et encore moins d'actes. Notre reconnaissance va en premier lieu à Monsieur Antoine Hébrard, PDG du *Who's Who*, qui a généreusement appuyé l'un, puis les autres, à Sorbonne Université (la FED 4124 d'histoire et archéologie maritimes ainsi que le Conseil scientifique) et à ma collègue et amie Caroline Le Mao, de l'université de Bordeaux-Montaigne qui nous a fait bénéficier de ses crédits IUF.

en 2006, par les Cincinnati et Paris-Sorbonne, « La révolution de l'Inde n'aura pas lieu. Les Français dans l'océan Indien durant la guerre de l'Indépendance américaine, 1778-1783 », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine* (Paris, PUPS, 2008, p. 153-168). Il faut bien entendu se reporter à la biographie due à l'amiral Rémi Monaque, *Suffren. Un destin inachevé* (Paris, Tallandier, 2009).

PREMIÈRE PARTIE

Navigation et opérations

L'Océan, le climat et les opérations navales pendant la guerre d'indépendance américaine

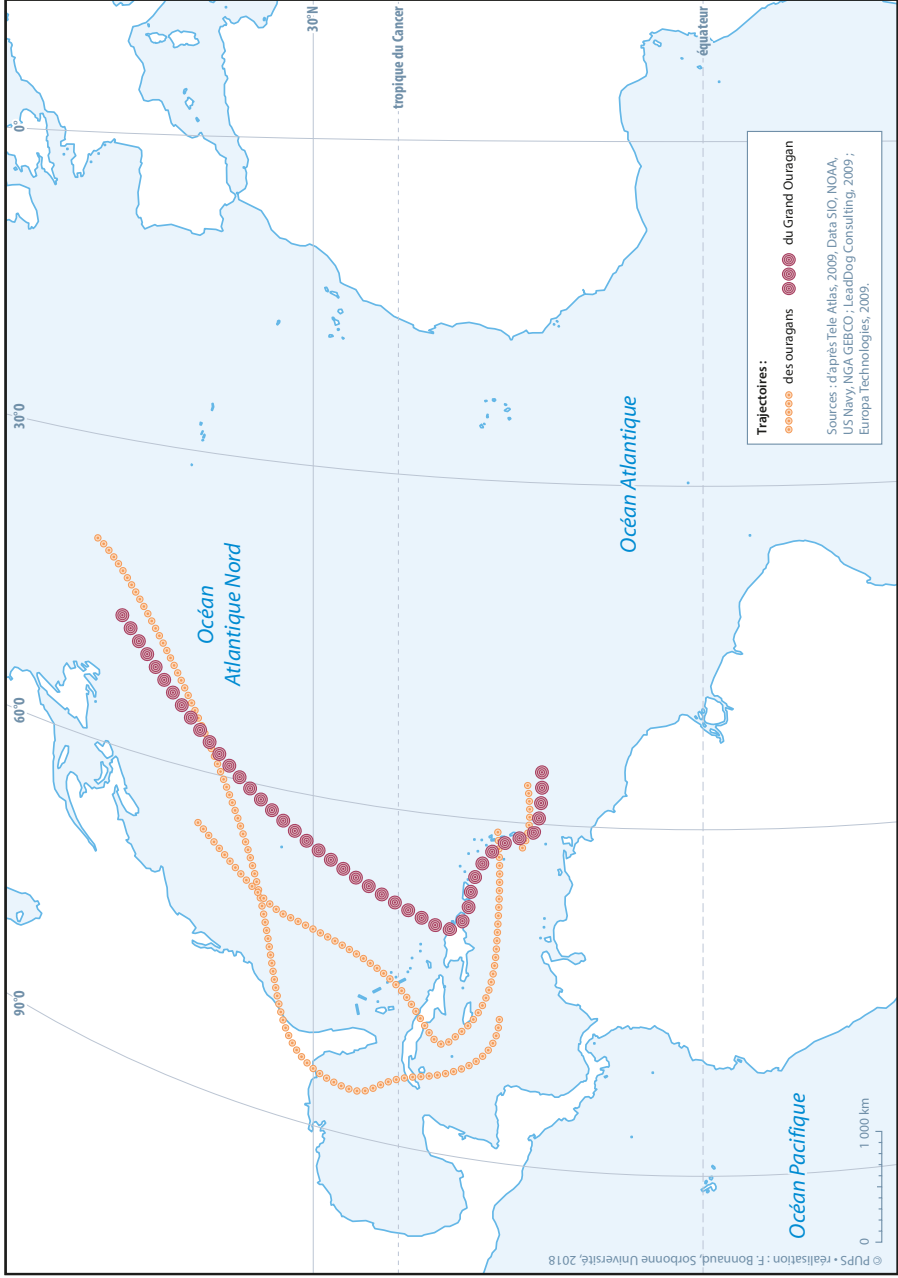
Clive Wilkinson
Climatic Research Unit
University of East Anglia, Norwich, UK

La période pendant laquelle s'est déroulée la guerre d'Indépendance américaine est remarquable par ses événements climatiques exceptionnels. Trois des dix ouragans connus pour être les plus destructeurs ont eu lieu pendant cette période ou en ont été proches, en 1775, 1776 et 1780. Le Grand Ouragan de 1780 est la plus violente tempête jamais enregistrée en Atlantique. Il fut l'une des quatre tempêtes tropicales qui affectèrent les Caraïbes en octobre 1780. L'ouragan frappa d'abord la Barbade le 10 octobre. Sur la base des descriptions de l'époque, on estime aujourd'hui que les vents ont atteint la vitesse maximum de 200 miles par heure, soit 320 kilomètres par heure. L'ouragan est ensuite passé sur les îles du Vent, puis sur les îles Sous-le-Vent, Porto Rico et Hispaniola avant de virer vers l'Atlantique et de naufrager des navires aux Bermudes. Il aurait causé environ 22 000 morts. La Royal Navy perdit le HMS *Thunderer*, échoué au large de Saint-Domingue et le *Stirling Castle*, dressé à la côte. Plusieurs frégates et navires de moindre tonnage furent jetés à la côte ou coulés en mer. La marine française perdit plusieurs vaisseaux de ligne, des frégates et des navires de moindre tonnage. 4 000 soldats furent tués à la Martinique où l'onregistra une vague déferlante de 25 pieds (7,6 mètres). Des navires marchands de nombreuses nations furent coulés ou perdus corps et biens.

Le 20 octobre 1780, le troisième ouragan du mois traversa le golfe du Mexique, frappant une flotte espagnole partie de La Havane pour attaquer Pensacola, en Floride. Il y eut 2 000 victimes parmi les soldats¹. Durant ces deux tempêtes, les pertes occasionnées aux flottes britanniques, françaises et espagnoles dépassent

¹ Voir Edward Rappaport et José Fernández Partagás, *The Deadliest Atlantic Tropical Cyclones, 1492-1996*, US National Hurricane Center, 28 mai 1995, <http://www.nhc.noaa.gov/pastdeadly.shtml?>, consulté le 11 janvier 2018.

Carte 1. Trajectoires des ouragans de 1780 et en particulier du Grand Ouragan du 10 octobre 1780



celles éprouvées au cours des batailles navales pendant la durée de la guerre d'Indépendance d'Amérique.

L'importance des pertes, des destructions et du nombre des victimes tend à faire oublier que ces événements sont rares. Bien qu'on ne puisse considérer comme banales de telles pertes en vies humaines, il existe une tendance consistant à attribuer à de tels événements climatiques plus d'importance qu'ils n'en méritent, simplement parce qu'ils sont effrayants. Le Grand Ouragan et les autres tempêtes de 1780 n'ont eu aucun effet sur le résultat de la guerre, si ce n'est l'échec de l'attaque espagnole sur Pensacola.

Les dégâts de nature économique dans les îles des Antilles ont eu peu d'impact sur le long terme. La tempête n'a pas été suivie de mesures de préparation à une tempête suivante, comme cela serait le cas aujourd'hui. Il est probable qu'à cette époque, on considéra qu'il s'agissait d'une manifestation de la « volonté de Dieu » dont la répétition était peu probable.

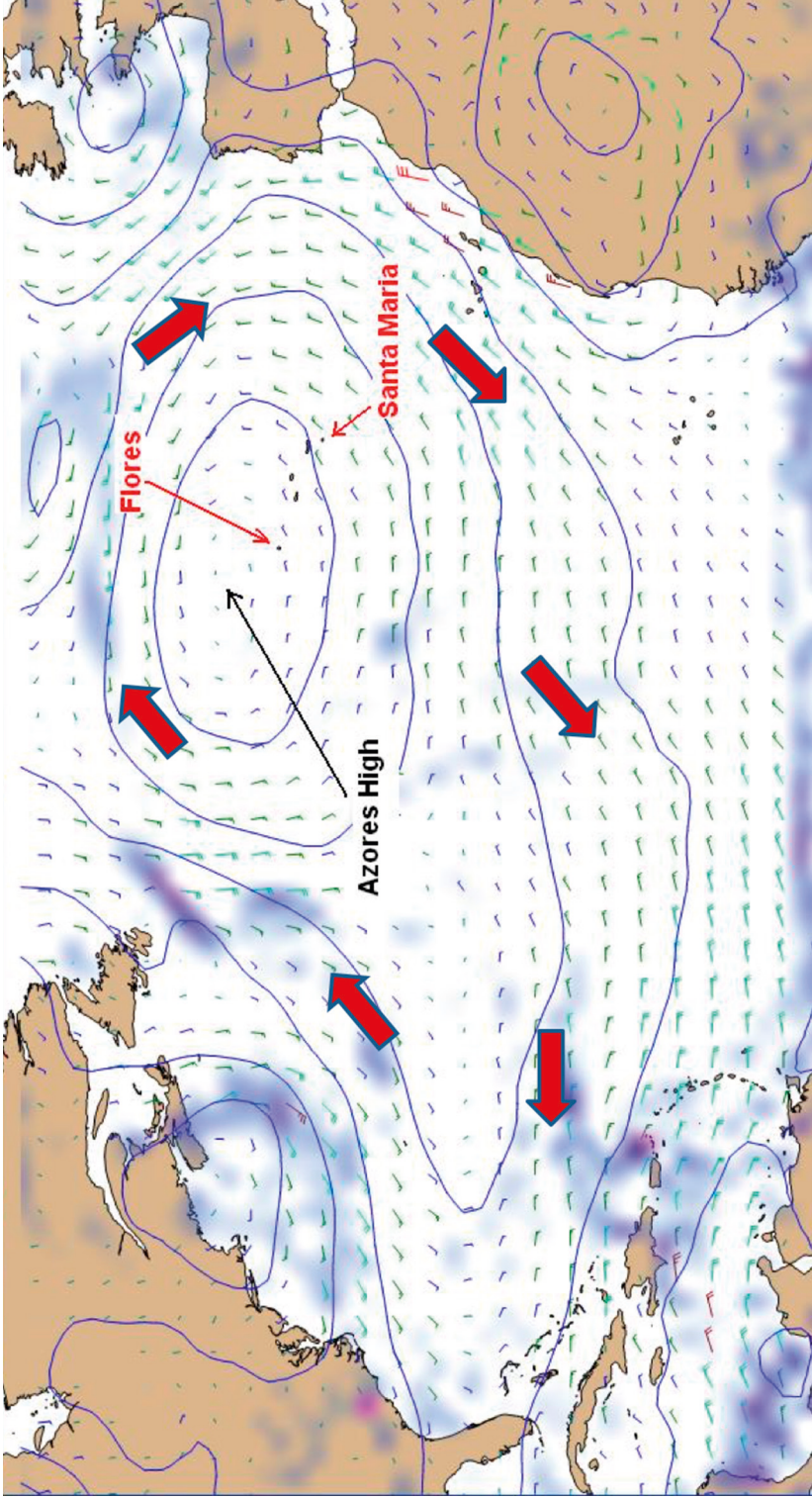
Il existe des aspects de l'histoire maritime et navale à l'époque de la marine à voile marquée par l'influence de la météorologie qui sont beaucoup moins dramatiques mais qui ont beaucoup plus d'importance et de conséquences pour notre compréhension d'événements survenus en mer. Les officiers et les hommes qui servaient à bord des vaisseaux étaient avant tout des navigateurs et des marins avant d'être des combattants. Il est important de savoir la manière dont ils percevaient et exploitaient la météorologie et l'environnement pour effectuer leur navigation, pour le commerce ou la guerre. Cet aspect important de l'histoire maritime a fait l'objet d'une attention insuffisante.

Le monde des marins était dominé par la météorologie et la mer. Les journaux des officiers et les journaux de bord des navires sont en grande partie remplis d'observations sur le temps, l'état de la mer, leur influence sur la navigation et la conduite du navire.

En utilisant nos connaissances modernes en matière de météorologie et d'océanographie, en les croisant avec les connaissances de l'époque tirées des journaux de bord, les caps suivis, les observations sur l'hydrographie, nous pouvons mieux comprendre pourquoi les rencontres entre vaisseaux ennemis avaient lieu en des endroits particuliers du globe, pourquoi les navires suivaient certaines routes à travers l'océan, et pourquoi un officier faisait tel choix plutôt qu'un autre. Nous pouvons comprendre comment telle décision tactique ou stratégique prenait en considération l'environnement, ou le pourquoi de certains échecs, au cours desquels, à cause de méconnaissances, n'ont pas été pris en considération les vents et les courants.

En somme, la science et l'histoire combinées peuvent nous aider à comprendre les situations rencontrées par les marines et leurs officiers et, mieux encore, voir et comprendre ces situations comme ils les percevaient eux-mêmes.

Carte 2. L'anticyclone des Açores



Au XVIII^e siècle, et certainement au moment de la guerre d'Indépendance américaine, le régime des vents sur l'Atlantique était bien décrit dans les instructions nautiques. Toutefois, cette connaissance était limitée à un modèle conceptuel qui décrivait le régime des vents dans diverses zones telles que celles à alizés, à vents variables ou calmes. Il n'y avait pas de cartes des conditions atmosphériques ou de circulation des vents sur l'océan. Néanmoins, on se servait de la circulation des vents connue, sans en connaître la nature ni les causes.

Dans l'Atlantique Nord, la circulation atmosphérique suit le sens des aiguilles d'une montre autour d'une haute pression subtropicale centrée vers les Açores.

Les vents sont à l'origine des courants océaniques, ce qui rend la navigation transatlantique dépendante du mouvement circulaire créé par les vents et les courants. Tout en tirant parti de ce système de circulation, les marins devaient régulièrement s'approcher de côtes ou d'îles le long de leur navigation afin de déterminer leur position et, de plus, s'assurer que leur point de départ était bien une position établie, dont la longitude était connue.

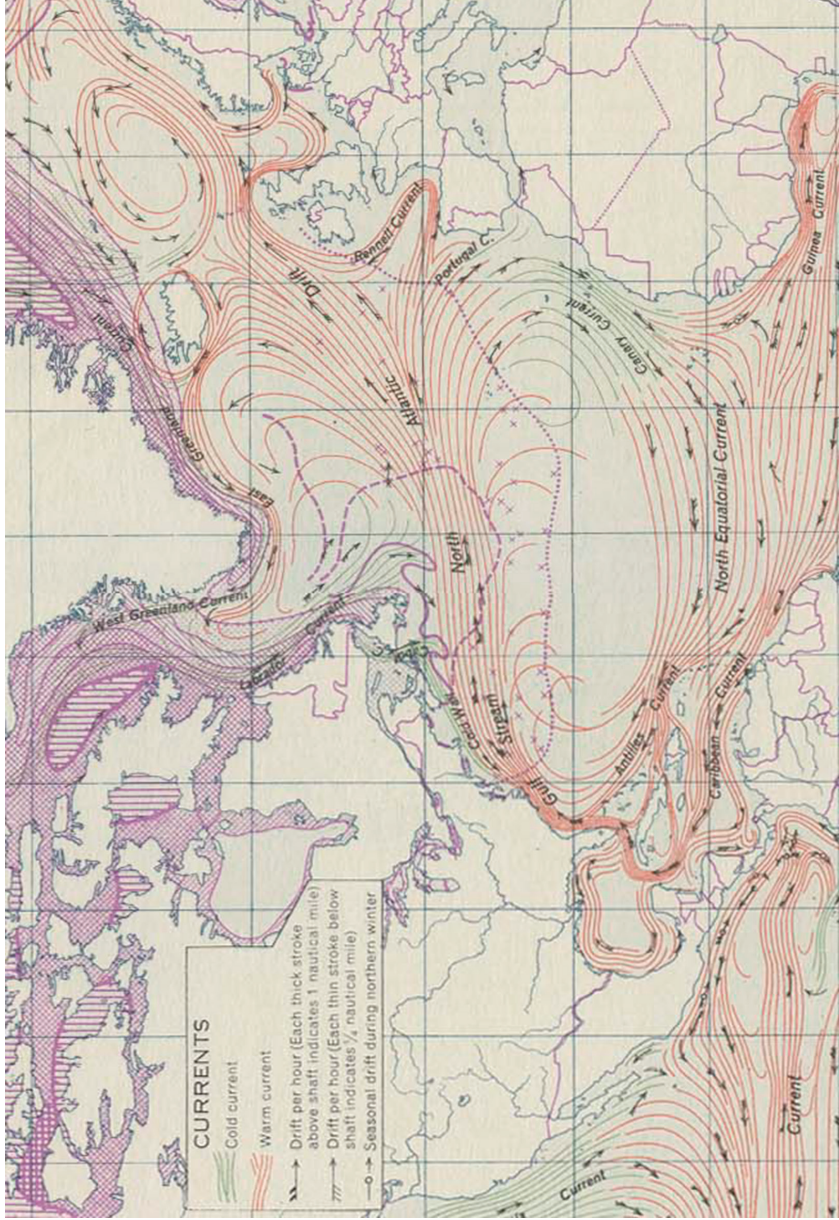
Les illustrations ci-dessous montrent des exemples de routes maritimes empruntées par les vaisseaux français, espagnols et britanniques au départ de l'Europe, qui suivent la frange méridionale du système de circulation, tandis que les vaisseaux retournant en Europe en suivent la frange septentrionale².

Dans le cas du navire espagnol *San José* en 1778, celui-ci utilise la frange nord du système de circulation, avant d'arriver au cap Saint-Vincent. Il y avait plusieurs points de repère classiques sur la côte de l'Europe, tels que Land's End, les îles Scilly, Ouessant, le cap Finistère ou le cap Saint-Vincent. Certains de ces points sont associés à une ou plusieurs batailles navales. Ils étaient également des lieux d'interception du commerce ennemi.

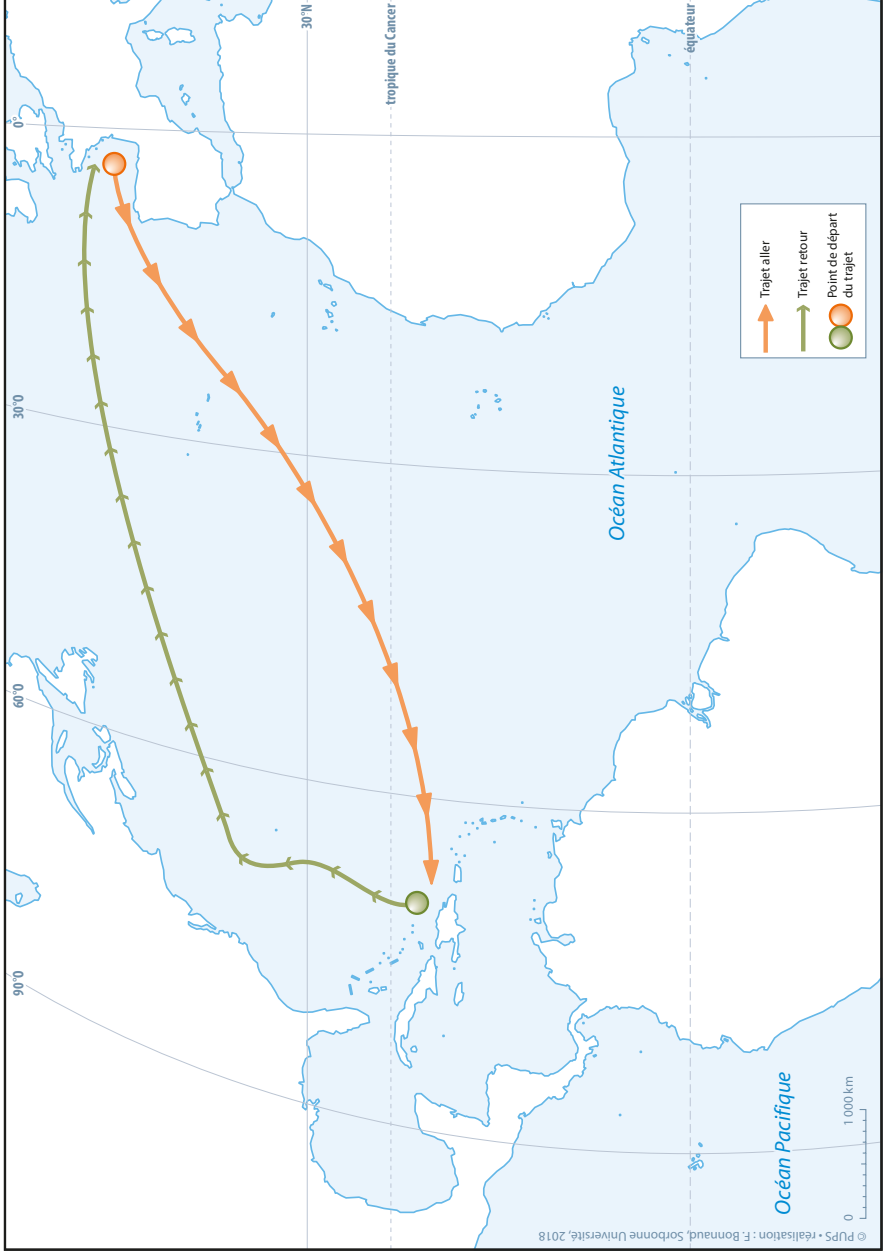
Chaque nation avait ses routes préférées, mais très voisines, pour son commerce et ses navires de guerre, tous dépendants du système de circulation des vents et des courants sur l'océan et d'une arrivée sur un bon point de repère. Voici l'illustration de routes maritimes suivies par des navires britanniques. Une route vers l'Amérique mène à Madère puis à la Barbade. Les deux routes de retour partent soit de Watling Island aux Bahamas, ou de Tortola dans les îles Vierges avec un point de repère au large de l'Irlande puis Land's End.

2 Ces cartes et les cartes suivantes des routes maritimes sont tirées de Climatological Database for the World's Oceans (1750-1850) (CLIWOC), <http://projects.knmi.nl/cliwoc/>, consulté le 11 janvier 2018.

Carte 3. Courants dans l'Atlantique Nord



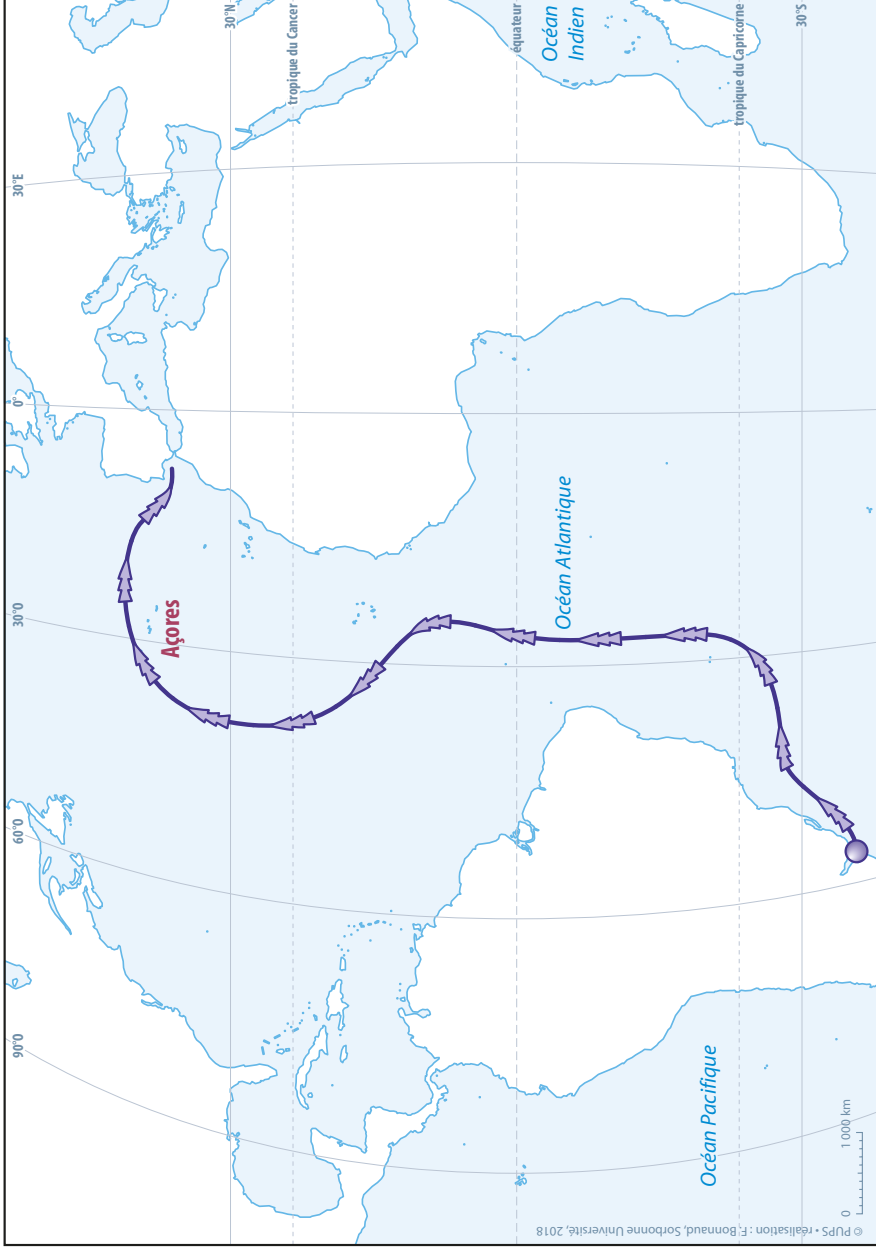
Carte 4. Route suivie par l'Actionnaire en 1772



Carte 5. Route suivie par le HMS *Lively* en 1771, de Cork à Halifax



Carte 6. Route suivie par le *San José* en 1778, du Rio de la Plata à Cadix



La connaissance de ces routes et de ces points de repère avait des conséquences tactiques et stratégiques. En mars 1778, Le HMS *Yarmouth* rencontra une escadre américaine au large de la Barbade. Les Américains savaient que c'était un des points de repère préférés des Anglais dans les Caraïbes, pour des vaisseaux à destination de la Jamaïque. En 1779, la *Santa Monica* fut capturée au large de Faial, aux Açores, qui était un point de repère classique utilisé pour recalculer la position, d'autant que l'île voisine de Faial, l'île de Pico, arborait un cône volcanique très élevé et très reconnaissable.

En 1778 et 1779, Le HMS *Jupiter* croisait au large du cap Finisterre. Là il rencontra le navire français *Triton* et en mai 1779 aperçut un convoi ennemi. La même année, la *Santa Margarita* fut capturée au large du cap Finisterre et, en 1780, au large de ce même point de repère, Romney captura l'*Artois*³.

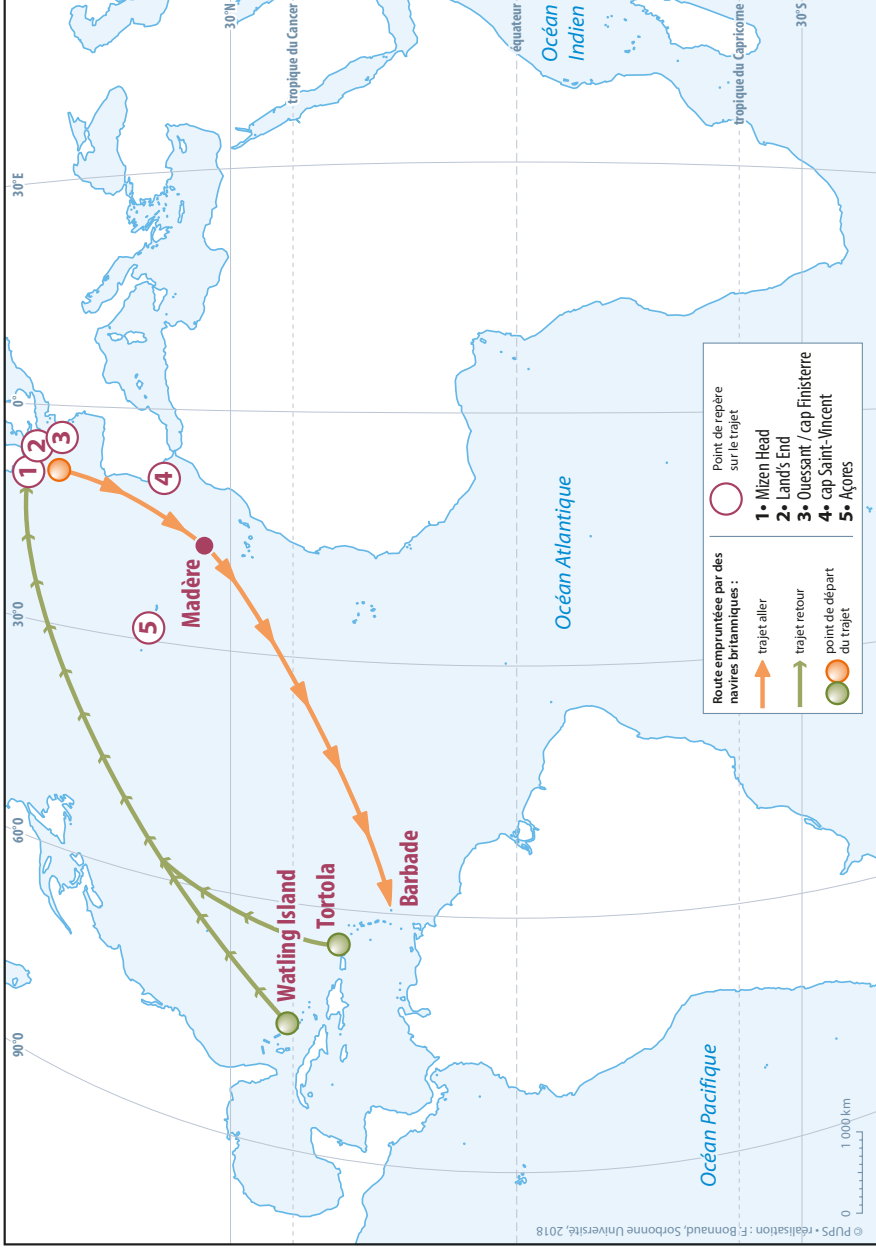
26 Le cap Finisterre était un point de repère important, car le régime des vents de l'Atlantique en faisait un point commode et reconnaissable pour atteindre les côtes de l'Europe. De plus, les vents locaux au large de la côte espagnole et le courant des Canaries portant vers le sud mettaient le cap Finisterre au vent de tous les ports de la péninsule Ibérique.

La leçon, parfaitement comprise des marins de l'époque, était que pour intercepter le trafic maritime, il fallait croiser soit au point de départ, soit au point d'arrivée ou à un point de repère intermédiaire. Une fois qu'un navire était hors de vue de la terre, il ne pouvait être intercepté. Tous les navires devaient naviguer selon le régime des vents et les interceptions ne pouvaient être effectuées que là où les routes maritimes se croisaient ou plus communément, au large d'un point de repère.

Dans ce contexte, nous pouvons analyser une situation tactique réelle. En août 1780, un convoi de navires en partance pour les Indes et les Antilles était escorté par le HMS *Ramillies* et les frégates *Thétis* et *Southampton*. En naviguant vers le sud pour se recalculer sur Madère, le capitaine Moutray, sur le *Ramillies*, repéra des voiles inconnues à l'avant qui bientôt se révélèrent être celles d'une flotte franco-espagnole. Les deux escadres étaient au nord-nord-est de Madère et il était clair qu'avec cette position et selon le régime des vents, la flotte franco-espagnole était en route vers les colonies d'Amérique ou plus probablement, vers les Caraïbes. Les deux escadres devaient suivre la même route vers les Canaries. Le meilleur plan de Moutray fut de changer de route, de ralentir son convoi pour suivre cette nouvelle route hors de la vue de l'ennemi. Quelque part entre

3 Ce rapport ainsi que d'autres sur les combats navals sont tirés de William Laird Clowes, *The Royal Navy: A History*, London, S. Low, Marston & Co, 1900, t. III.

Carte 7. Points de départ et repères entre l'Europe et les Caraïbes



les Canaries et les îles du Cap-Vert, la flotte franco-espagnole devait changer de route et naviguer vers le sud-ouest pour trouver les alizés portant vers les Caraïbes.

Une fois ce changement de route effectué, Moutray put alors naviguer vers le sud-ouest, vers les îles du Cap-Vert, envoyer les navires à destination des Indes vers le sud et l'équateur, puis escorter les navires à destination des Antilles jusqu'à la latitude de la Barbade, poussé vers l'ouest par les alizés, se servir de cette île comme point de repère, bien au sud de la route suivie par la flotte franco-espagnole.

Cette solution était la seule option pour Moutray et la meilleure pour contourner la flotte ennemie. En conséquence, il signala un changement de route. Par malchance, le convoi n'obéit pas aux signaux et cinquante-cinq navires de commerce et une cargaison de 1,5 million de livres, dont des approvisionnements pour l'armée, furent capturés.

28 Les caractéristiques du climat et des courants océaniques sur la côte est de l'Amérique sont d'une très grande importance pour comprendre les défis posés aux navires opérant dans ces eaux côtières.

Les marins de commerce et les baleiniers américains avaient l'avantage de connaître les vents locaux, les types de climats, les courants océaniques et la navigation. Les capitaines de navires américains mettaient deux semaines de moins que leurs homologues britanniques à traverser l'Atlantique en venant d'Europe. La preuve en fut donnée par Benjamin Franklin qui reçut, en 1770, la direction de la Poste américaine et mena une enquête pour savoir pourquoi le service des messageries entre Falmouth et Nantucket était si long.

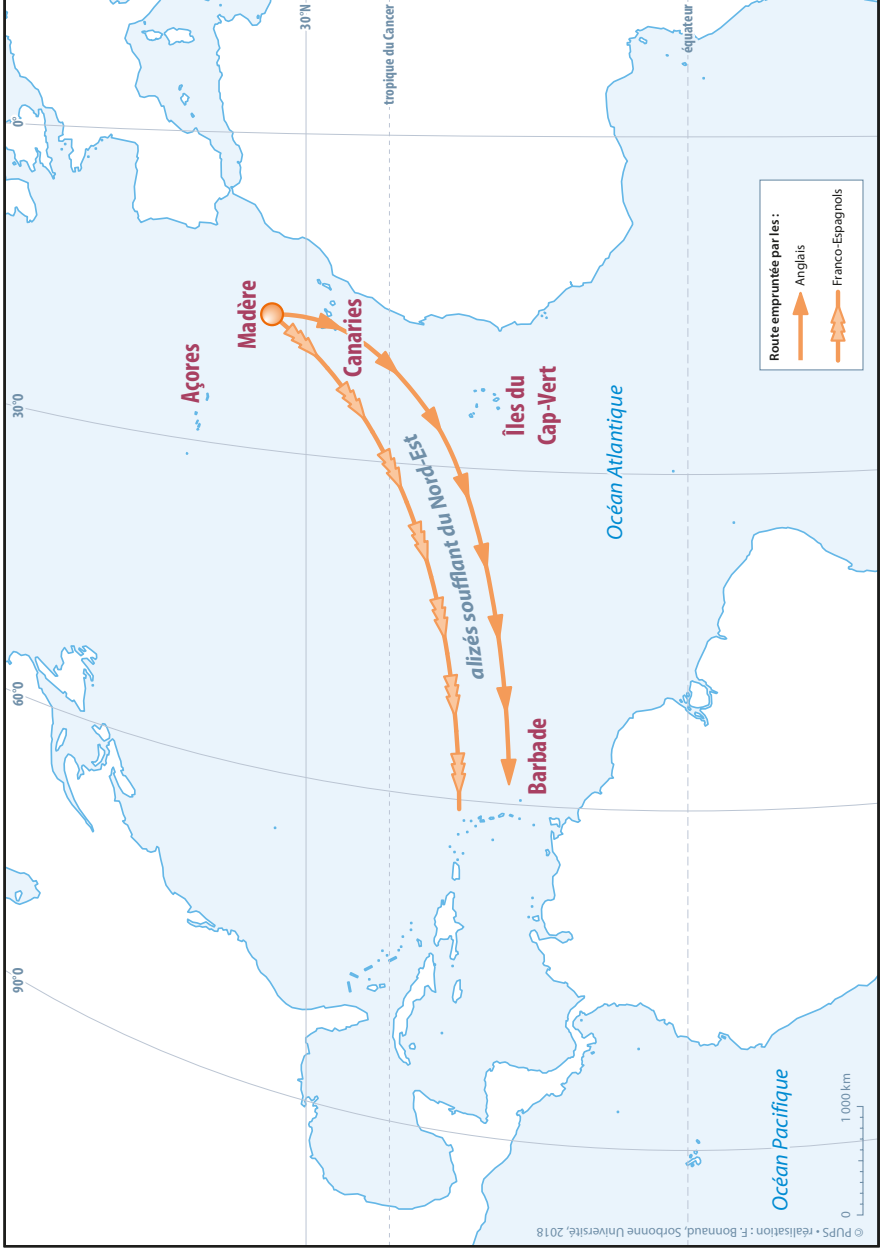
Un capitaine de Nantucket lui révéla que les navires du service des messageries venant de Falmouth ne connaissaient pas le Gulf Stream, alors que les capitaines américains le connaissaient bien⁴.

Le climat et la navigation le long de la côte est de l'Amérique du Nord sont influencés directement ou indirectement par le Gulf Stream. Ce courant côtier, chaud, remonte du détroit de Floride à la vitesse de 3 à 4 nœuds. Il remonte au nord-est dans les parages des bancs situés au large du cap Hatteras, à une vitesse de 2 nœuds, à une distance constante de 18 miles de la côte. Au cap Hatteras, il continue vers le nord-est avant de virer plus à l'est dans l'Atlantique.

À cause de la force du Gulf Stream, un voyage depuis Charleston à Boston pouvait prendre une semaine, tandis que le voyage de retour pouvait en prendre jusqu'à quatre. Il est évident que ce phénomène influençait les mouvements des

4 John Elliott Pillsbury, *The Gulf Stream*, Washington DC, U.S. Coast and Geodetic Survey, 1891, p. 488.

Carte 8. Routes que devaient suivre les Anglais et les Franco-Espagnols, août 1780



navires faisant route le long de la côte américaine pendant la guerre. Toutefois, exploiter ou éviter le courant n'était pas simple. Les franges du Gulf Stream produisent des zones de tourbillons et, à certains endroits, de forts contre-courants allant en sens contraire du Gulf Stream. Ces changements de direction du courant ne sont pas faciles à détecter.

Un navire pris dans le contre-courant ou dans un tourbillon pouvait se déplacer selon une route différente de celle calculée à bord en fonction du point effectué le midi. Un exemple de la manière dont le Gulf Stream pouvait affecter la navigation est donné par Charles Blagden, un médecin de l'armée, alors à bord du navire-hôpital, le HMS *Pigot*⁵.

30 Le 27 avril 1776, navigant vers le cap Fear, la latitude observée fut de 33° 26' N. Il n'y avait pas eu de calcul de la position la veille, à cause du mauvais temps. Blagden note que « la différence de latitude observée entre ce jour et celle observée le 25 étant de 2° 33' était si considérablement différente de celle déduite de la marche du navire, telle qu'indiquée dans le livre de bord, qu'elle convainquit les marins que nous avons été poussés bien des miles plus au nord par le courant ». Une différence de latitude de 2° 23' vaut 143 miles.

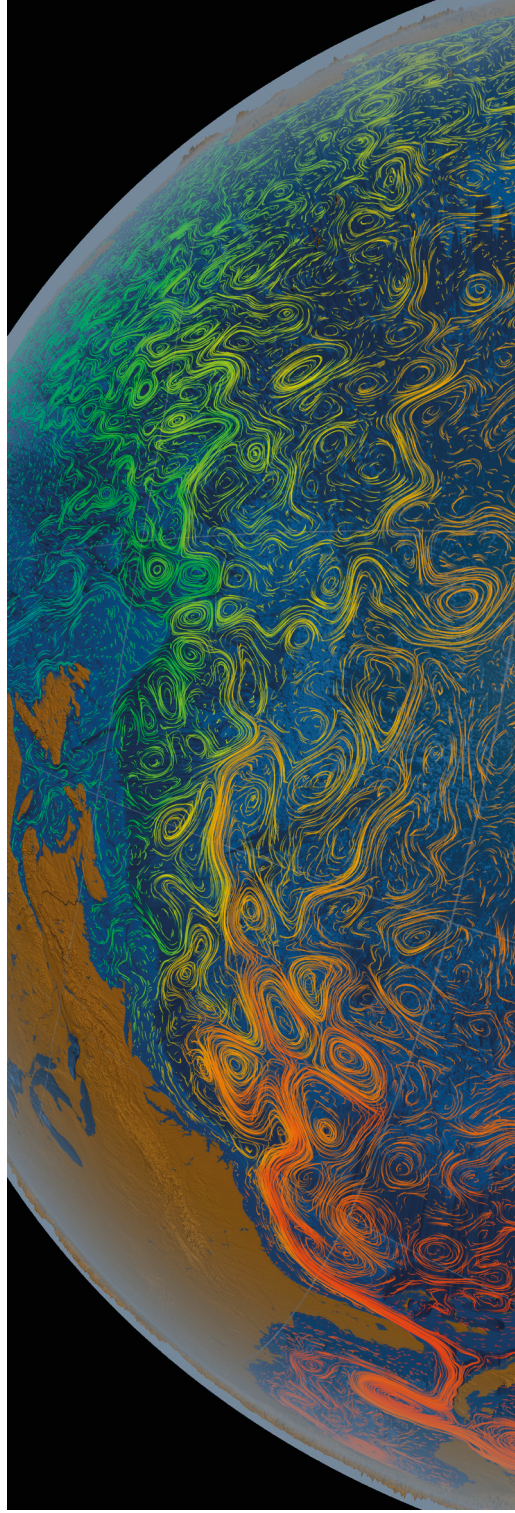
Les marins américains qui connaissaient le Gulf Stream pouvaient en tirer un avantage considérable. À l'approche de la Chesapeake en vent du sud-est, à une distance de la côte d'environ 450 miles, on trouve un contre-courant vers le sud, d'une vitesse de 10 à 12 miles par jour. À une distance de 270 miles au sud-est du cap Henry, on trouve la branche principale du Gulf Stream coulant vers le nord-est à la vitesse de 33 à 35 miles par jour. À 90 miles du rivage, un autre contre-courant coule vers le sud-ouest à la vitesse de 10 à 15 miles par jour et se rapproche jusqu'à 12 miles de la côte.

Pour naviguer vers le sud le long des côtes américaines, il fallait (si la météorologie le permettait) soit suivre la côte d'assez près pour tirer avantage du contre-courant, soit naviguer très au large pour éviter le Gulf Stream. Par une connaissance de ces particularités locales, on pouvait avantageusement déterminer une route pour atteindre son objectif. Sans cette connaissance, on risquait de perdre beaucoup de temps, la position estimée d'un navire pouvant être erronée de 100 miles, ce qui pouvait soit vous mettre en danger, soit vous placer sous le vent et entraîner une approche longue et pénible.

Dans l'océan Indien, les opérations navales sont apparues tardivement au cours de la guerre, avec le départ de l'amiral de Suffren pour les Indes en 1781. L'océan Indien pose une série de difficultés stratégiques uniques dans leur genre, à cause du régime changeant des vents sous l'effet de la mousson. Celle-ci est

5 Charles Blagden, « On the Heat of the Water in the Gulf-Stream », *Philosophical Transactions of the Royal Society*, 1781, p. 334-344.

Carte 9. Gulf Stream : courants maritimes de surface et températures



causée par un déplacement nord-sud important de la zone de convergence intertropicale, une zone de calmes à proximité de l'équateur, située entre la zone des alizés. Elle est essentiellement située à l'équateur thermique.

Les alizés soufflent vers la zone de convergence, mais, dans l'océan Indien, pendant l'été dans l'hémisphère Nord, cette zone est suffisamment située au-dessus de l'équateur géographique pour que les alizés soufflant du sud-est puissent traverser la ligne de l'équateur et pénétrer dans l'hémisphère Nord, et, sous l'action de la rotation de la Terre, tourner vers le sud-ouest, causant la mousson du sud-ouest.

Durant l'hiver dans l'hémisphère Nord, la côte est de l'Inde située dans la baie du Bengale passe sous le vent et il était de coutume pour les escadres britanniques de se replier sur Bombay et, pour les Français, de se reporter sur l'île Maurice, au sud de l'océan Indien. Les opérations navales étaient de ce fait affectées d'une saisonnalité.

32

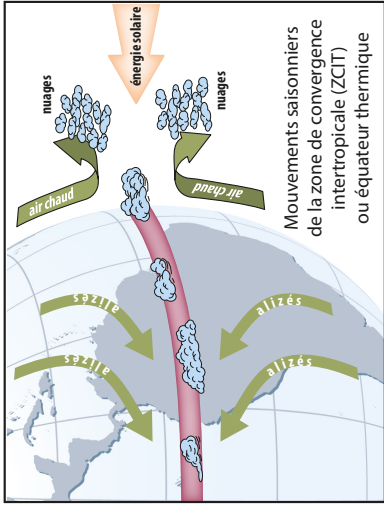
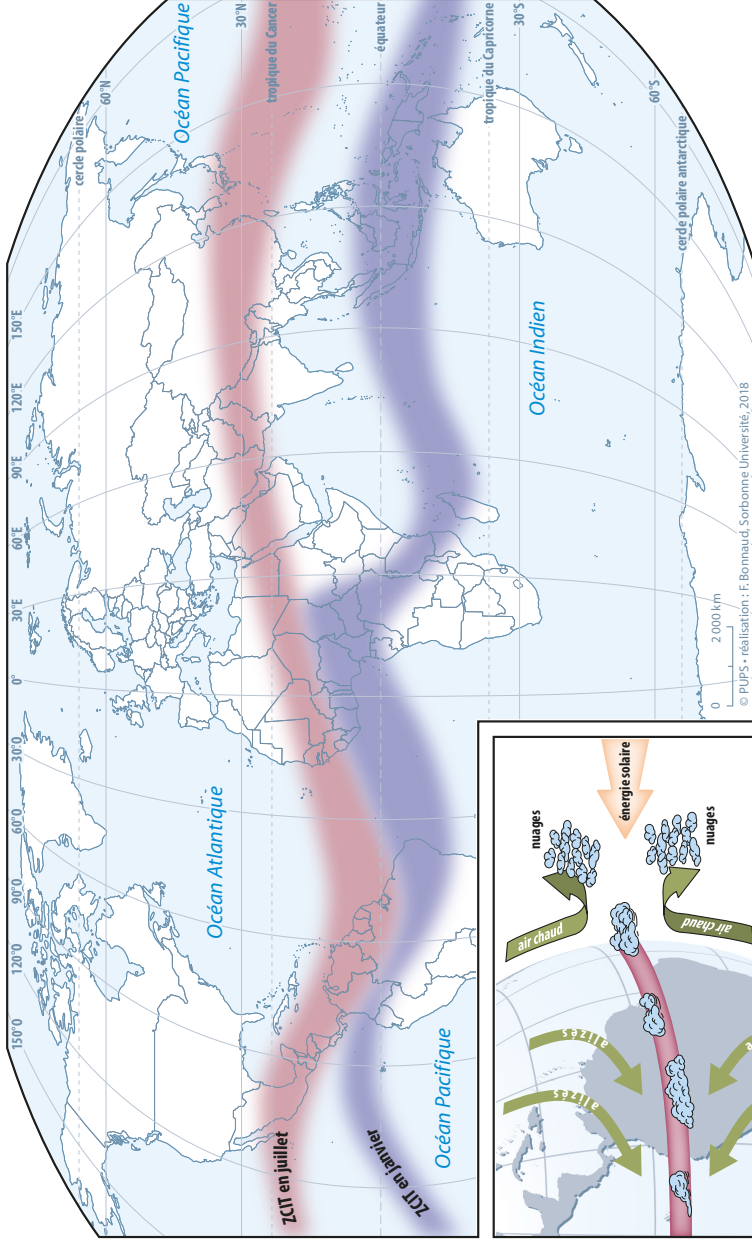
On remarque que Suffren s'écarta de cette convention d'abord en faisant réparer ses navires à Aceh, situé près de la pointe nord de Sumatra, puis en s'emparant du port en eau profonde de Trincomalee en juillet 1782, qui avait été occupé par les Britanniques depuis le mois de janvier précédent.

Ces opérations, qui ont permis à Suffren de maintenir les forces navales françaises à proximité de l'Inde pendant la mousson du nord-est, s'expliquent par la simple et immédiate double nécessité de trouver un port sûr pour réparer ses navires et de rester aussi près que possible des côtes du sous-continent indien.

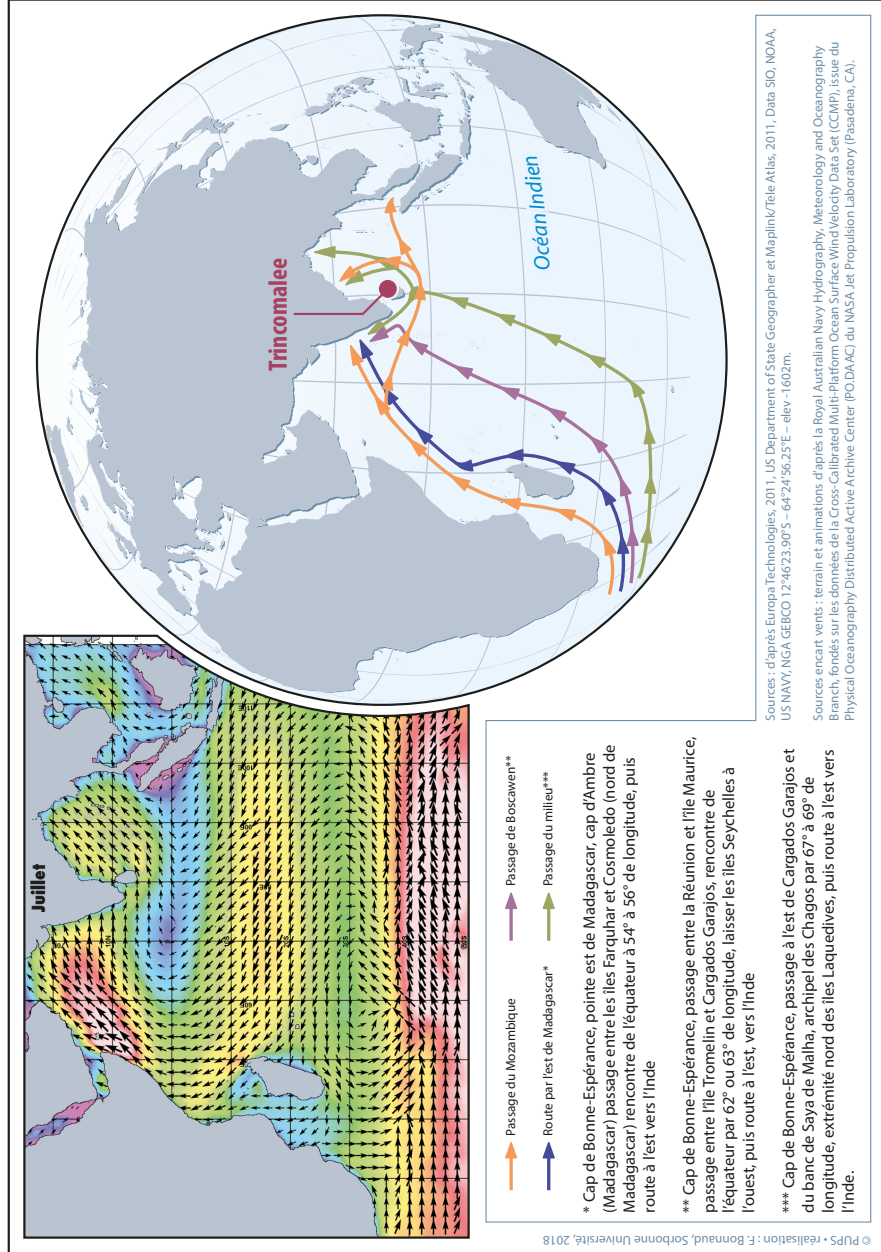
Toutefois le site de Trincomalee est une position stratégique exceptionnelle au regard du régime des vents dans l'océan Indien. La route la plus fréquentée durant le XVIII^e siècle pour rallier l'Inde et la Chine en début de saison était de passer par le canal du Mozambique. Les Comores, situées au nord du Canal, étaient une escale commode pour le ravitaillement en eau, et de là une position connue pour prolonger une navigation vers l'Inde. C'était donc là une voie maritime commode pour le pavillon britannique.

Le caractère usuel du passage par le canal du Mozambique tenait au fait que la mousson, entre juin et septembre, était plus forte au large des côtes de l'Afrique de l'Est et les routes maritimes tiraient avantage de cette particularité, tout en naviguant au nord et en évitant les vents plus faibles et plus instables de la région équatoriale. Plus tard dans la saison, le passage du milieu était préféré. Il est à remarquer que beaucoup de ces routes maritimes, largement déterminées par le régime des vents et des conditions de circulation des courants, faisaient de Trincomalee, à Ceylan, un point de repère, ce port étant d'une importance stratégique.

Carte 10. Zone de convergence intertropicale (ZCIT)



Carte 11. Régime des vents et routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine en juillet



Pendant la mousson du nord-est, il était toujours possible de rallier l'Inde par le passage extérieur, avec comme point de recalage les îles Nicobar, situées au sud-est de la baie du Bengale, mais en général avec la mousson du nord-est arrivait le moment où les navires retournaient en Europe. À cet égard, les bases navales françaises à l'île Maurice et à la Réunion sont stratégiquement situées à proximité de la route des navires marchands anglais au départ des Indes. Toutefois, ces îles sont situées trop sous le vent de la route, ce qui constituait un inconvénient tactique pour les navires français. Les navires anglais des Indes ne se recalaient pas sur l'île Maurice. Au contraire, les bâtiments venant de Chine et des Indes suivaient une route plus au sud jusqu'à la latitude du cap de Bonne-Espérance, puis obliquaient à l'ouest vers le cap. Bien que l'île Maurice procurât une base avancée dans l'océan Indien pour la flotte française, le régime des vents n'en faisait pas une position idéale pour intercepter le commerce. Dans ce contexte, l'occupation de Trincomalee et d'Aceh par les Français était source d'une grande préoccupation.

Pour conclure, revenons au Grand Ouragan de 1780. Au moment de la guerre d'Indépendance américaine, on avait une connaissance sommaire du régime des vents et des courants et de la manière d'en tirer parti parmi les marins expérimentés des flottes marchandes et de guerre des nations maritimes. Toutefois, il n'y avait pas de modèle conceptuel du système dynamique des vents et des courants.

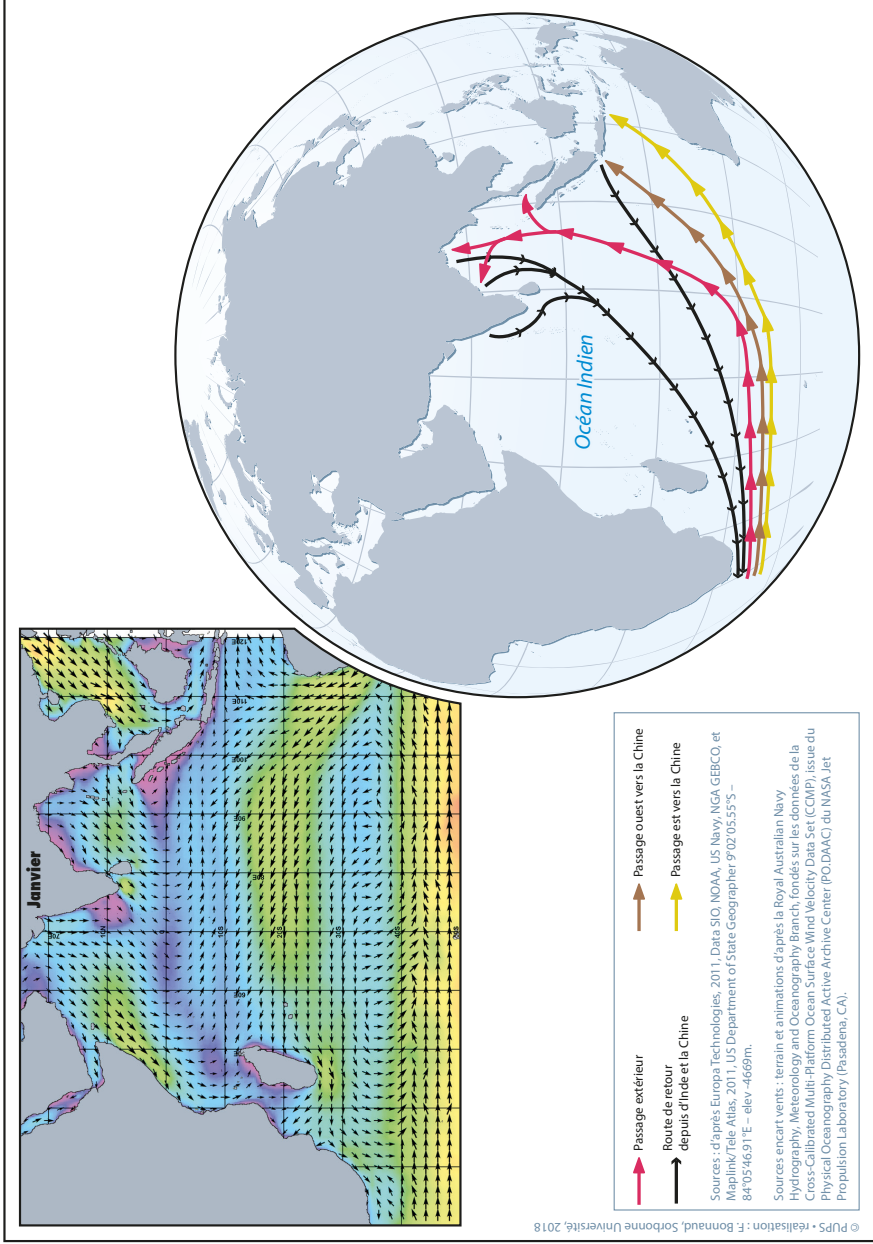
Localement, il n'existait pas de modélisation du caractère cyclonique ou tourbillonnant du régime des vents et des ouragans. Les signes annonciateurs de tempête étaient connus, aussi bien que d'autres signes dans l'environnement sur les océans et dans l'atmosphère.

Mais au XVIII^e siècle, les tempêtes, les cyclones, étaient des phénomènes naturels. Leur nature et leurs causes n'étaient pas connues. Ce n'est qu'au XIX^e siècle qu'on les comprit, ce qui représenta une découverte très importante. Toutefois les marins des toutes les nations étaient de remarquables observateurs et consignaient par écrit les phénomènes météorologiques.

L'exploitation de leurs connaissances et de leur compréhension de l'environnement à cette époque, appliquées à la navigation, au commerce et à la guerre, est une toile de fond fascinante de l'histoire maritime.

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

Carte 12. Régime des vents, routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine et route de retour vers l'Europe en janvier



DÉVELOPPEMENTS ET AVANTAGES TACTIQUES DU
DOUBLAGE EN CUIVRE DES COQUES DES NAVIRES
FRANÇAIS, BRITANNIQUES ET ESPAGNOLS

Larrie D. Ferreiro
Defense Acquisition University
Fort Belvoir, VA, USA

La guerre d'Indépendance d'Amérique, en matière de ressources utilisées et d'effectifs engagés, fut avant tout une guerre sur mer. Les navires de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne furent déployés sur une grande partie du globe pour de longues périodes. En plus des dangers dus au vent, aux vagues et aux combats, ils étaient également confrontés à ceux provenant des plantes et des animaux vivant dans les océans. Les tarets dévoraient le bois, lui donnant l'aspect du gruyère, tandis que les algues et les coquillages, tels que les anatifes, s'attachaient aux coques, créant une traînée qui ralentissait considérablement leur vitesse. Depuis l'Antiquité, les constructeurs de navires ont essayé diverses techniques pour protéger les coques de ces dangers. Au XVIII^e siècle, à l'aube de l'industrialisation, un nouveau procédé fut inventé pour fabriquer des feuilles de cuivre qui, une fois appliquées sur des coques en bois, les protégeraient des tarets comme des salissures. Le doublage se révéla l'une des avancées techniques les plus importantes de l'histoire navale. Il réduisit les opérations d'entretien et permit aux navires de conserver leur vitesse et leur maniabilité dans la durée, deux données importantes à la guerre. Cette apparente panacée apporta cependant ses propres dangers : le cuivre provoquait la corrosion des boulons de fixation et des attaches en fer qui maintenaient les différentes parties des navires, menaçant l'intégrité même des carènes. Pour faire face aux exigences de la guerre, les officiers de marine, les constructeurs, les scientifiques et les industriels durent s'unir pour développer de nouvelles méthodes de doublage des flottes.

Teredo navalis, connu également sous le nom de taret, est le mollusque le plus courant de ceux, nombreux, qui s'attaquent au bois. Originaire de Méditerranée et d'Atlantique Nord, il a été dispersé dans toutes les mers du monde par les coques des navires en bois. Les tarets se nourrissent presque exclusivement de la cellulose du bois. Les larves de taret endommagent les navires en bois en creusant leur coque durant le premier stade de leur croissance, à l'état de larves, puis tout au long de leur croissance, qui peut atteindre 2 mètres. Ils creusent des tunnels de plus en plus larges dans le bois, causant de grands dégâts en se développant et en se multipliant. Des traces de détérioration due aux tarets ont été retrouvées sur des épaves datant de l'an 1400 av. J.-C.¹.

38

La technique consistant à surprotéger les coques en bois des navires pour éviter les dégâts dus aux tarets remonte à l'Antiquité. De nombreux revêtements ont été employés : du mastic de résine, des mélanges de chaux, de sable et d'huile de poisson, des produits tirés du pétrole, tels que la poix et le goudron. Une pratique courante dans cette région consistait à recouvrir la coque d'une couche de planches destinées à être sacrifiées. On pensait que les tarets creuseraient d'abord ces planches puis seraient ensuite ralentis par le goudron avant d'atteindre le bois de la coque. En pratique, il était difficile de caréner les navires lorsqu'ils opéraient outre-mer².

Le doublage en cuivre des navires de guerre britanniques était initialement une solution apportée à un problème. Charles Parry était le propriétaire de la fonderie de cuivre Tower Mills située à Mitcham, au sud de Londres. Son usine fabriquait des feuilles de cuivre pour la Monnaie britannique (il était un correspondant assidu du maître de la Monnaie, Isaac Newton), mais il recherchait de nouveaux débouchés pour sa production. En 1708, il se rapprocha de la Navy, prétendant avoir inventé une nouvelle méthode de protection des navires avec du cuivre britannique, lequel, presque sans contraintes, devait « les préserver des tarets et des anatifes [bernaclés] pendant toutes les navigations vers les Antilles et les Indes et leur éviter les carénages et les réparations, toutes opérations fréquentes que nécessitent les protections classiques ». La Navy se trouvait alors à la

1 Johann Müller, « Tree Species used in Historical Shipbuilding and their Risk of being Attacked by Teredinidae », Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie, novembre 2012, <http://www.deguwa.org/data/File/Bohrmuschel-Mueller.pdf>, consulté le 11 janvier 2018.

2 Voir Fred Hocker, « Lead Hull Sheathing in Antiquity », dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis III Third International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Athens, Greek Ministry of Culture, 1995, p. 197-206 ; Brian Lavery, *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600-1815*, London, Conway Maritime Press, 1987, p. 58-62 ; Woods Hole Oceanographic Institution, *Marine Fouling and its Prevention, Prepared for Bureau of Ships, Navy Department*, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1952, p. 211-213.

moitié de la guerre de Succession d'Espagne, qui exigeait le déploiement de navires dans des mers lointaines pour de longues périodes. Ainsi, bien que les surprotections en bois fussent d'une pratique courante pour prémunir les coques contre les tarets, l'Amirauté accepta d'examiner la proposition de Parry. Bien que reconnaissant que le doublage en cuivre était en mesure d'éviter les dégâts des tarets, la proposition fut rejetée, car elle coûtait quatre fois le prix d'une surprotection en bois et prenait deux semaines à installer, au lieu de deux jours. Charles Parry avait bien trouvé une solution, mais la Navy n'avait pas encore réalisé qu'elle avait un autre problème à affronter³.

Bien que l'idée de doubler les coques en cuivre n'ait jamais été abandonnée, la Navy tenta au cours des décennies suivantes de doubler de petites parties de navires. C'est la guerre de Sept Ans qui ramena l'attention sur le problème. En 1761, plusieurs hauts fonctionnaires, y compris l'inspecteur de la Navy, Thomas Slade, et le contrôleur de la Navy, George Cockburne, rédigèrent un rapport adressé à l'Amirauté se plaignant que « les navires de Sa Majesté récemment revenus des Antilles avaient été sérieusement dévorés par le ver et qu'il avait été impossible de les abattre en carène et les surprotéger aussi souvent que nécessaire, afin de protéger leurs coques⁴ ».

Poussés par le désespoir, ils suggéraient « que si les coques [des navires] étaient recouvertes de feuilles de cuivre, cela pourrait se révéler aussi efficace que n'importe quelle méthode actuellement envisageable ». Ils proposaient de doubler de feuilles de cuivre la coque d'une frégate en partance pour les Antilles. La proposition fut écoutée favorablement. Trois jours après l'arrivée du rapport, le premier lord de l'Amirauté, George Anson, autorisa le doublage en cuivre de la frégate l'*Alarm* de 32 canons, âgée de trois ans, en partance pour la Jamaïque. Les opérations furent menées rapidement : en trois semaines, le navire fut mis en cale sèche, sa coque recouverte de feuilles pesant douze onces par pied carré (environ 0,4 mm) et remis à flot⁵. Le navire partit pour une mission de vingt mois aux Antilles pour démontrer que la dépense du doublage en valait la peine. L'*Alarm* revint en Grande-Bretagne en juin 1763, peu après la fin de la guerre,

3 À propos du doublage dans la marine britannique, voir John R. Harris, « Copper and Shipping in the Eighteenth Century », *Economic History Review*, vol. 19, n° 3, 1966, p. 550-568 ; Roger J. B. Knight, « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n° 3, 1973, p. 299-309 ; John Bingeman *et al.*, « Copper and other Sheathing in the Royal Navy », *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 29, n° 2, 2000, p. 218-229 ; Randolph Cock, « The Finest Invention in the World: The Royal Navy's Early Trials of Copper Sheathing, 1708-1770 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 4, 2001, p. 446-459 ; *id.*, « At War with the Worm: The Royal Navy's Fight against the Shipworm and Barnacle, 1708-1793 », *Transactions of the Naval Dockyards Society*, n° 3, 2007, p. 9-30.

4 Randolph Cock, « The Finest Invention in the World », art. cit., p. 450.

5 Un ratio de 12 onces de cuivre par pied carré est appelé de nos jours « 16 mil » ou « calibre 26 ». C'est le ratio classique du métal employé dans les gouttières de toit.

entra immédiatement en cale sèche et fut inspectée. Le rapport officiel établit que, bien que le doublage eût été arraché ou endommagé en certains endroits, il avait été remarquablement efficace.

Même après un séjour presque exclusivement dans les eaux tropicales, « le bois sous le doublage était absolument sain, à l'exception d'un endroit où le cuivre avait été arraché sur un cercle du diamètre d'un pied, et où le bois était couvert d'anatifes, et après inspection, on trouva que le ver y avait pénétré profondément ». En d'autres termes, la preuve apportée par l'*Alarm* démontrait que le doublage arrêtaient les tarets⁶.

L'avantage stratégique immédiatement obtenu était évident : le doublage de cuivre permettait à une flotte de demeurer à la mer beaucoup plus longtemps, et à plein potentiel sans avoir à caréner les navires au bout de quelques mois. Avoir moins de navires retirés du service pour effectuer des réparations équivalait à disposer de plus de forces, mais à moindre coût. En d'autres termes, le cuivre était un « multiplicateur de puissance ».

40

Le rapport concluait que non seulement le doublage avait arrêté les tarets, mais il n'était pas sujet à l'envahissement par les algues ou par toute autre cause de salissure. Ce second avantage – la réduction de l'envahissement des coques par les algues – fut une heureuse surprise pour l'Amirauté et la Navy. En mer, les algues marines et les anatifes s'attachent rapidement aux coques, ce qui ralentit les navires en accroissant leur traînée (par effet de friction). Les algues étaient retirées périodiquement lors de carénages ou mouraient et se détachaient d'elles-mêmes de la coque après un long séjour dans l'eau douce.

C'est une des raisons pour lesquelles le port de Philadelphie était apprécié, car les végétations marines y étaient éliminées par l'eau douce pendant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises. Ce qui n'avait pas été compris à l'époque, c'est que le cuivre, en se dissolvant, devient toxique pour les plantes et les animaux et les tue. Non seulement le doublage des navires apportait un avantage stratégique en accroissant le temps de séjour à la mer sans avoir à caréner les navires, mais il procurait également un avantage tactique en réduisant la végétation sur les coques, évitait ainsi une perte de vitesse au cours des semaines et des mois passés à la mer.

Pour un navire à voiles, la vitesse était un facteur primordial. Elle permettait à un capitaine d'atteindre sa destination plus ou moins rapidement, de choisir sa position au combat et, si nécessaire, de fuir l'ennemi. La seule ombre au tableau de cette expérience parfaitement instructive apparaissait sous forme d'un curieux incident qui n'apparut pas trop important au début :

6 Les conclusions du rapport figurent dans Randolph Cock, « The Finest Invention in the World », art. cit., p. 451-452.

Nous avons été grandement surpris par les effets du cuivre sur le fer, là où les deux métaux se touchent, plus particulièrement sur les ferrures du gouvernail, qui étaient si corrodées et endommagées qu'elles n'auraient pas pu conserver leur solidité pour agir efficacement. Cet effet était observable sur tous les boulons et les ferrures placés sous la ligne de flottaison, à l'exception de là où le papier goudronné [qui recouvrait la coque] était intact, et de ce fait séparait les deux métaux. Là où cette protection était parfaite, le fer était préservé de toute attaque.

Les inspecteurs avaient découvert un phénomène qui allait affecter le doublage pour de nombreuses années : la corrosion par l'électrolyse de deux métaux dissemblables, immergés dans un liquide (électrolyte) conducteur comme l'eau de mer, ce qui entraînait une rapide corrosion du fer. Ils pensaient, à tort, comme il fut démontré plus tard, qu'une simple isolation des deux métaux par du papier fin réglerait le problème.

La Navy ordonna en toute confiance une autre série d'expérimentations à Woolwich et à Deptford, plus tard, en 1763, en doublant à nouveau l'*Alarm* et une autre frégate, en utilisant des feuilles de cuivre plus épaisses ainsi qu'une isolation aux ferrures avant de les renvoyer aux Antilles. Au début de l'année 1764, deux sloops doublés furent envoyés pour un voyage autour du monde. Lorsqu'en 1766 les quatre navires furent de retour en Grande-Bretagne, l'efficacité du doublage en cuivre contre les tarets et la végétation marine fut une nouvelle fois démontrée. Le capitaine d'un des navires dit alors que « le doublage était une des plus belles inventions du monde ».

On observa que le revêtement de cuivre était usé à de nombreux endroits, un phénomène que les officiers attribuaient « à la friction due à la grande vitesse du navire passant dans les mers au cours de deux voyages autour du monde ». Les mêmes phénomènes de corrosion furent observés en dépit des précautions prises. Même aux endroits où le cuivre et le fer avaient été séparés par du papier, la corrosion était constatée. Un rapport sur l'expérimentation établit que « les mauvais effets du cuivre, qui corrode et détruit les boulons et les autres ferrures sous la ligne de flottaison, sont confirmés sur ce navire et sur tous les autres navires doublés de cuivre », ce qui pouvait fragiliser irrémédiablement le navire et causer un naufrage catastrophique. L'exception vint du *Dolphin* sur lequel des boulons de cuivre avaient été utilisés, au lieu de boulons de fer.

Une inspection suivante, en 1768, montra que les boulons en cuivre, bien que toujours intacts, étaient beaucoup plus usés que des boulons comparables en fer. De ce fait, aucune des solutions proposées – isolation par du papier ou par l'emploi de fixations en cuivre – n'avait démontré leur efficacité contre les « effets pernicieux du doublage ». Celui-ci fut retiré de l'*Alarm* et des autres

navires. Quelques navires supplémentaires furent doublés en 1769 et 1770 (l'un d'eux, le sloop *Hawke* ne retourna pas en Grande-Bretagne avant 1775). Mais après cette date, et jusqu'à la guerre d'Indépendance d'Amérique, il ne fut pas entrepris de doublage à grande échelle des navires de guerre britanniques⁷.

42 La nouvelle des expérimentations satisfaisantes de la Navy attira immédiatement l'attention de la marine française (apparemment, pas celle de la marine espagnole, initialement, tout au moins), laquelle était confrontée aux mêmes problèmes, les tarets et les algues. La guerre de Sept Ans était à peine terminée que des officiers de marine français visitaient les chantiers navals britanniques pour découvrir les avancées qui avaient permis à la Navy de gagner de manière décisive la guerre sur mer. L'un de ces visiteurs était Henri Foulques d'Oraison, un jeune officier de 25 ans envoyé par le secrétaire d'État de la Marine, Étienne François, duc de Choiseul, pour passer les années 1764-1765 à effectuer une grande tournée des chantiers navals. D'Oraison fut sans doute le premier officier français à examiner l'*Alarm* à Woolwich, récemment revenue de son expérimentation du doublage en cuivre. Il écrivit un rapport à Choiseul. Quelques mois plus tard, le secrétaire d'État des Affaires étrangères, César Gabriel de Choiseul Praslin, probablement à l'instigation de son parent Étienne François, demanda à Paul de Blosset, son ministre plénipotentiaire à Londres, de se renseigner le plus possible sur le doublage en cuivre⁸.

Les renseignements glanés en Angleterre furent rapidement exploités. Les premiers essais de doublage français furent effectués en 1767 sur la goélette *Gorée*, en partance pour l'Afrique. L'année suivante le sloop *Expérience* fut construit avec un doublage de cuivre par le capitaine de brûlot Jacques Boux – qui devint plus tard officier dans la marine américaine. L'essai suivant fut conduit en 1771 sur la frégate la *Belle Poule* en partance pour l'océan Indien, mais le doublage fut retiré peu de temps après son arrivée à l'île de France. On notera que la *Belle Poule* devint célèbre plus tard pour son duel contre la frégate britannique *Arethusa*, qui initia l'engagement français dans la guerre d'Indépendance d'Amérique.

7 *Ibid.*, p. 454-456; John R. Harris, « Copper and Shipping in the Eighteenth Century », art. cit., 1966, p. 552-553.

8 « L'Amirauté n'a encore rien décidé à l'égard des plaques de cuivre dont on double aujourd'hui les vaisseaux, on a fait plusieurs différentes épreuves plaçant tantôt les feuilles les plus épaisses de l'avant ou de l'arrière suivant que les uns ou les autres jugeaient que le frottement était plus considérable dans une partie que dans l'autre. » (Cité dans 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, p. 124-127.) ; Sylviane Llinares, « Les mémoires et les correspondances des marins français voyageurs en Angleterre (1764-1785) », *Documents pour l'histoire des techniques*, n° 19, 2010, p. 177-185 ; John R. Harris, *Industrial Espionage and Technology Transfer: Britain and France in the Eighteenth Century*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 266.

Le doublage de ces navires fut façonné à la main dans la ville de Villedieu-les-Poêles, en Normandie, spécialisée dans le travail du cuivre, dont les habitants sont connus sous le nom de « sourdins » (les sourds) à cause du martèlement continu sur le métal⁹. Pour ces premières expérimentations de doublage en cuivre, la marine française avait déjà tiré certaines leçons apprises par la Navy, mais pas les plus importantes. Les plaques françaises étaient épaisses de 0,75 mm, soit le double de celles de l'*Alarm*, ce qui accrut la longévité du doublage.

Toutefois, les navires doublés connurent les mêmes phénomènes de corrosion des ferrures d'assemblage que les navires britanniques. Une enquête sur ce phénomène menée en 1772 par l'Académie de marine (qui menait des recherches au profit de la marine, en association avec l'Académie des sciences) classa l'affaire en rejetant simplement la cause du phénomène sur la qualité du fer. Aucune solution n'était en vue pour résoudre le problème de la corrosion, même en Grande-Bretagne. Lorsque François Étienne de Rosily-Mesros, un compagnon d'Oraison pendant le voyage autour du monde de Bougainville, fit le tour des chantiers navals britanniques de 1775 à 1777, y compris une visite guidée de l'*Eagle* de 64 canons à Woolwich, il ne mentionna pas de navire doublé de cuivre, une information d'autant plus importante qu'il était probablement à l'affût de solutions pour prévenir la corrosion. La marine française abandonna ses essais de doublage et aucune autre tentative ne fut faite pour doubler ses navires jusqu'à son entrée dans la guerre d'Indépendance d'Amérique¹⁰.

LES EFFETS BÉNÉFIQUES DU DOUBLAGE SUR L'HYDRODYNAMIQUE

Aucun scientifique, constructeur ou officier de marine de l'époque ne comprit précisément pourquoi le doublage de cuivre empêchait la végétation marine de s'accrocher aux coques, ou pourquoi il paraissait toujours diminuer d'épaisseur. Ainsi que nous le comprenons de nos jours, ces deux phénomènes sont directement reliés et expliquent les raisons pour lesquelles le cuivre est si efficace comme protection contre les algues.

Le cuivre, comme la plupart des métaux, s'oxyde dans l'eau de mer, chaque atome perdant un ou deux électrons pour devenir électriquement positif. Les ions de cuivre sont extrêmement toxiques pour les organismes mineurs. Ils

9 Jean Boudriot, *The History of the French Frigate, 1650-1850*, trad. David H. Roberts, Rotherfield, East Sussex, Jean Boudriot Publications, 1993, p. 151-153 ; Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique*, op. cit., p. 128-129.

10 Jean Boudriot, *The History of the French Frigate, 1650-1850*, op. cit., p. 151 ; Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique*, op. cit., p. 129-130.

oxydent et détruisent l'ADN et le ARN¹¹, tant dans la mitochondrie que dans le noyau, en coupant la source de production d'énergie et de reproduction de la cellule¹². Lorsque ces ions de cuivre toxiques se dissolvent, ils pénètrent dans les organismes, bactéries, anatifes, coquillages ou algues, et les tuent.

L'amenuisement du cuivre attribué à « la friction résultant de la grande vitesse du navire » était en réalité dû à l'oxydation de sa surface, lentement « pelée », rejetant à la mer les anatifes et les algues mortes qui salissaient la coque, laissant apparaître une nouvelle couche de cuivre, lisse et en bon état, qui relançait le processus.

De même, la théorie de la construction navale du XVIII^e siècle ne pouvait expliquer pourquoi la végétation marine qui salissait les coques les faisait ralentir, alors que les marins savaient depuis longtemps par expérience qu'une coque très sale pouvait diminuer la vitesse d'un navire de moitié. Les théories de l'époque disaient que la résistance était due au choc de l'eau contre la proue d'un navire et que le frottement de l'eau sur ses flancs était négligeable¹³.

44

Notre connaissance du phénomène s'est considérablement accrue depuis. Aujourd'hui nous identifions trois composantes majeures de la résistance à l'avancement d'une coque dans l'eau¹⁴. La première, le frottement de surface, est affectée par le doublage en cuivre. Le frottement de surface tient au fait que l'eau n'est pas un fluide « parfait », mais a un certain coefficient de viscosité. Elle est plus ou moins « collante ». En effet, l'eau ne fait pas que glisser sans effort sur un solide, mais elle « colle » (elle a une vitesse nulle) à la surface dudit solide. La zone de transition entre la zone de vitesse nulle, située le long de la surface et la zone « d'écoulement libre » de l'eau, est appelée « couche limite ». Le frottement de surface se mesure par la quantité d'énergie nécessaire pour créer et dissiper les tourbillons au sein de la couche limite. D'une manière générale, une surface rugueuse a un frottement de surface plus grand, car elle réclame plus d'énergie pour créer un flot plus turbulent (c'est-à-dire des tourbillons plus nombreux et plus grands) au sein d'une couche limite plus épaisse, tandis qu'une surface lisse a un frottement de surface moindre, car elle génère un flot rectiligne sur une période plus longue, a une couche limite plus mince, c'est-à-dire avec moins de tourbillons, plus petits. Le frottement de surface est généralement étudié

11 L'acide désoxyribonucléique (ADN) et l'acide ribonucléique (ARN) sont des molécules biologiques présentes chez toutes les cellules. L'ARN transcrit le code génétique dans l'ADN pour fabriquer des protéines au cours de la reproduction cellulaire.

12 Maria Agnes Cser, *Metal Ions in Biology and Medicine*, Montrouge, John Libbey Eurotext, 2004, p. 131.

13 Larrie D. Ferreiro, *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*, Cambridge MA, MIT Press, 2007, p. 174-176.

14 Edward V. Lewis (dir.), *Principles of Naval Architecture*, Jersey City, SNAME, 1988, t. II, p. 1-125.

au cours de l'analyse de la résistance à l'avancement d'un navire en tant que phénomène à deux dimensions le long de la surface de la coque.

La deuxième composante de la résistance à l'avancement d'une coque est généralement dénommée résistance de viscosité, ou traînée, et comprend un certain nombre de facteurs : la résistance formée par les tourbillons, la traînée, la résistance à la séparation du fait de la viscosité de l'eau, qui tous résultent du mouvement de l'eau le long d'une coque à trois dimensions. Une modification de la forme d'une coque entraîne une modification de la direction prise par l'eau quand elle s'écoule. Il en résulte des modifications de la pression de l'eau, l'apparition de larges tourbillons, tout ce qui exige davantage d'énergie et, de ce fait, provoque une plus grande résistance à l'avancement. En général, plus une coque est courte et large, plus elle génère de la résistance à l'avancement.

La troisième composante de la résistance à l'avancement est la formation de la vague, qui apparaît à la limite entre l'eau et l'air. La formation de vagues exige de l'énergie, tout comme la traînée. La formation de vagues, ainsi que la résistance à l'avancement du fait de la viscosité de l'eau, dépendent de la forme de la coque. Les coques courtes et larges génèrent plus de vagues. Plus que la friction ou la résistance à l'avancement du fait de la viscosité de l'eau, la formation de vagues est fonction de la vitesse du navire, augmentant d'un facteur 6, voire plus, à grande vitesse.

Les effets de ces trois composantes varient selon le ratio non dimensionnel : vitesse-longueur, connu sous le nom du « nombre de Froude » : $(V \sqrt{gL})$. Les navires de guerre à voiles du XVIII^e siècle avaient généralement une longueur de 45 à 55 mètres et filaient généralement de 2 à 9 nœuds. Ce qui signifie qu'ils évoluaient selon une valeur faible du nombre de Froude compris entre 0,06 et 0,2 (un destroyer moderne filant 30 nœuds évolue selon un nombre de Froude de 0,45). À ces faibles vitesses, la résistance créée par les vagues est négligeable, de telle sorte que la part la plus importante de la résistance totale à l'avancement des navires de guerre à voiles était constituée par la friction de la coque, comptant pour les 2/3.

Ceci explique pourquoi il était si important de réduire les salissures de la coque sur les navires de guerre à voiles. Les coquillages, les algues et les anatifes peuvent se développer considérablement sur une coque laissée sans entretien pendant une longue période. Lors d'une mission à la mer de six mois, un destroyer à coque en acier avait accumulé un kilogramme de matière par mètre carré. Un navire à coque en bois aurait bien pu accumuler une surcharge d'une tonne, voire plus, sur toute la coque. Cette importante surcharge crée une surface beaucoup plus rugueuse de laquelle résulte un flot plus turbulent le long de la

coque. Dans le cas d'une coque très sale, la résistance due à la friction pouvait atteindre le double, voire le triple, de celle d'une coque propre¹⁵.

La salissure de la coque a des effets sur la résistance à l'avancement et sur la vitesse d'un navire de ligne¹⁶. En admettant que ce vent soit suffisant pour propulser le navire doublé à une vitesse de 6 nœuds, le navire sale filerait derrière lui 4,6 nœuds. Si les deux navires entamaient une course à l'aube, dans l'après-midi, le navire doublé de cuivre ne ferait plus voir sa coque au navire sans doublage, mais seulement ses voiles au-dessus de l'horizon.

46

La rugosité de la coque a un effet sur l'écoulement de l'eau sur le gouvernail, tout particulièrement aux faibles vitesses des navires de guerre à voiles. Le gouvernail d'un navire à voiles agit comme un aileron sur l'aile d'un avion, modifiant la distribution de la pression à l'arrière pour faire tourner le navire¹⁷. Une coque propre doublée de cuivre provoque un écoulement de l'eau plus doux, plus régulier, de telle sorte que le différentiel de pressions de part et d'autre du gouvernail (la différence entre les hautes et basses pressions) est plus prononcé. Il en résulte un moment de giration accru. En d'autres termes, le navire répond mieux à la barre à faible vitesse. Au contraire, une coque sale, plus rugueuse, crée un flot plus turbulent sur le gouvernail, réduisant ainsi le moment de giration. En d'autres termes, le navire ne répond pas à la barre à faible vitesse.

LES PHÉNOMÈNES ÉLECTROCHIMIQUES DU DOUBLAGE EN CUIVRE

Les scientifiques, constructeurs, et officiers de marine qui ont observé les effets pernicious que produisait le cuivre sur le fer n'avaient pas compris la nature électrochimique du phénomène. En effet, au moment même où la guerre d'Indépendance d'Amérique faisait rage, Antoine-Laurent de Lavoisier jetait les bases de la chimie moderne. L'origine du phénomène tient à la différence de nature du cuivre et du fer. Tous les deux sont des métaux et s'oxydent (perdent des électrons) dans l'eau de mer, mais le fer a un potentiel électrique plus élevé (une plus grande facilité à perdre des électrons). Ainsi, les boulons en fer perdent des électrons au profit du cuivre lorsqu'ils sont électriquement au contact dans l'eau de mer (l'eau de mer est un conducteur, elle ferme donc le

15 $V =$ vitesse (m/s) ; $g =$ gravitation ($9,8 \text{ m/s}^2$) ; $L =$ longueur de la coque (m). Lorsque les valeurs sont introduites dans l'équation de Froude, elles s'annulent, donnant un nombre qui sert à analyser des navires de toutes dimensions, ou à l'état de maquette.

16 William McEntee, « Variation of Frictional Resistance of Ships with Condition of Wetted Surface », *Transactions of the Society of Naval Architects and Marine Engineers*, n° 23, 1915, p. 37-42 ; R. L. Towsin, « The Ship Hull Fouling Penalty », *Biofouling*, n° 19, supp. 1, 2003, p. 9-15 ; Michael P. Schultz, « Effects of Coating Roughness and Biofouling on Ship Resistance and Powering », *Biofouling*, vol. 23, n° 5, 2007, p. 331-341.

17 Larrie D. Ferreiro, *Ships and Science, op. cit.*, p. 175. Merci à Alex Pollara pour son aide.

circuit électrique). Il en résulte que le fer, agissant comme une anode, s'oxyde et disparaît, tandis que le cuivre se renforce. Ce phénomène d'électrolyse est à l'origine de la corrosion observée là où le fer touche le cuivre du doublage.

Les mêmes officiers ont remarqué que là où le cuivre et le fer étaient séparés par du papier, la corrosion n'apparaissait pas tout de suite, phénomène qui était cependant de courte durée. Cela était dû au fait que le papier agissait initialement comme un isolant entre les deux métaux, arrêtant le flot d'électrons. Mais avec le temps, le papier saturé d'eau de mer s'usait et laissait les métaux se toucher. L'emploi de boulons de cuivre a été de quelque secours, mais les premiers alliages étaient trop fragiles et la mise au point d'un alliage assez résistant pour pouvoir remplacer le fer n'arriva pas avant la fin de la guerre¹⁸.

La solution à la corrosion par électrolyse, identifiée en 1824 par le chimiste britannique Humphrey Davy, fut de fixer à la coque des anodes de zinc qui seraient sacrifiées. Le zinc s'oxydant plus rapidement que le fer, ces blocs de zinc se corrodèrent à la place du fer. Cette solution est encore utilisée de nos jours dans la construction navale. Toutefois, il faut observer que même de nos jours, la corrosion due à l'électrolyse affecte les marines. À titre d'exemple, l'un des navires de défense côtière les plus récents, l'USS *Independence* LCS-2, a subi une corrosion galvanique entre sa coque en aluminium et ses hydrojets en acier inoxydable¹⁹.

LE DOUBLAGE DES NAVIRES DE GUERRE PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

En 1775, la guerre d'Indépendance d'Amérique renouvela l'attention de la Navy sur le doublage des coques. Cette année-là, le *Hawke* revenait d'un voyage de six ans avec sa coque en bon état général, ce qui n'échappa pas à l'attention du premier lord de l'Amirauté, John Montagu, 4^e comte de Sandwich. Son attention s'était concentrée sur la lutte contre les rapides corsaires américains (la France et l'Espagne n'étaient pas encore entrées en guerre) et sa priorité fut donc de doubler les petits navires chargés de poursuivre les corsaires. En 1775 et 1776, un total de huit frégates, cutters et sloops armés furent doublés. En 1777, la marine rendit compte à l'Amirauté que l'approvisionnement en feuilles de cuivre était insuffisant pour doubler plus de navires²⁰.

18 Harold A. Saunders, *Hydrodynamics in Ship Design*, New York, SNAME, 1965, t. II, p. 101.

19 Une courte synthèse des procédés pour prévenir la corrosion est donnée par la Woods Hole Oceanographic Institution dans *Marine Fouling and its Prevention*, Annapolis, United States Naval Institute, 1952, p. 214-215.

20 Daniel Murtaugh, « LCS Corrosion No Serious Problem, U.S. Navy and Analysts Say », *Alabama Press-Register*, 5 juillet 2011.

Le problème de l'approvisionnement en cuivre fut résolu au moment même où la France entra en guerre. Le cuivre était extrait de mines situées en Cornouailles ou importé de Suède. En 1778, l'industriel britannique Thomas Williams (le « roi du cuivre ») fonda la Parys Mine Company, qui exploita les gisements récemment découverts à Anglesey, dans le pays de Galles et qui mit au point des procédés industriels pour exploiter le minerai, le fondre et fabriquer des feuilles de cuivre plus efficacement²¹. Même lorsque la Navy commença à commander des feuilles de cuivre à Williams, elle exigeait que les navires doublés fussent équipés de boulons, d'axes et de nervures d'un « métal mixte », terme qui signifiait un alliage fait de cuivre-zinc et d'autres métaux, plus solide que le cuivre pur, pour éviter la corrosion. Plusieurs types d'alliages furent testés, y compris celui mis au point par les industriels de Birmingham, James Keir et Matthew Boulton, mais tous furent affectés par le même phénomène : les alliages de cuivre sont beaucoup plus mous que le fer, et il était ainsi très difficile de visser les boulons longs et lourds (jusqu'à 300 mm de long et 30 mm de diamètre) dans les bois des coques sans les tordre ou les briser²². En 1778, 18 petits navires (de 32 canons ou moins) ont été doublés en utilisant des boulons et des fixations en alliage. La flotte d'Augustus Keppel à la bataille d'Ouessant comptait quatre frégates et plusieurs navires plus petits dont les coques étaient doublées²³.

Avec l'entrée en guerre de la France, de plus gros navires avaient besoin de doublage. Bien que plusieurs officiers, dont Keppel, aient demandé à l'Amirauté de commencer à doubler la flotte (et Sandwich en avait constaté de lui-même les effets bénéfiques), ce fut par les efforts renouvelés du nouveau contrôleur de la marine, Charles Middleton, 4^e baron Barham, que la totalité de la flotte britannique fut doublée en l'espace de trois ans. Middleton et Sandwich étaient tous deux préoccupés par l'utilisation de boulons en alliage de cuivre sur les grands vaisseaux de ligne. En janvier 1779, Middleton suggéra que les navires dotés de boulons en fer soient doublés sans risque de corrosion en recouvrant les têtes des boulons par une épaisse couche de papier à gargousse goudronné (un papier épais semblable à du carton). Cette solution permettait de doubler les navires en service sans avoir à retirer les boulons en place et évitait le risque d'avoir à utiliser des boulons en alliage sur les constructions nouvelles.

²¹ Randolph Cock, « At War with the Worm », art. cit., 2007, p. 19-22 ; Brian Lavery, *The Arming and Fitting of English Ships of War*, London, Conway Maritime Press, 1987, p. 62-65.

²² Voir John R. Harris, *The Copper King: A Biography of Thomas Williams of Llanidan*, Liverpool, Liverpool University Press, 1964.

²³ Richard Prosser, *Birmingham Inventors and Inventions*, Birmingham, The « Journal » Printing Works, 1881, p. 20-23, 118-128.

Sandwich autorisa ce nouveau processus sur deux navires qui serviraient d'expérimentation, mais Middleton était pressé²⁴.

Affirmant qu'ils pourraient « sans danger doubler les coques de tous les navires de la flotte », il assura que ce procédé donnait un tel avantage stratégique (le doublage de la flotte aurait les mêmes effets que son doublement qu'il serait de la plus haute imprudence de ne pas l'utiliser, le présent n'admettrait pas les retards). Sandwich et lui rendirent visite au roi pour lui expliquer les nouvelles techniques. Il en vit immédiatement les avantages et l'approuva. C'était un pari risqué, alors même que les premières expériences du nouveau système des protections en papier goudronné n'avaient même pas commencé.

Les ordres ont été donnés début 1779 de doubler la première tranche de cinq navires, y compris deux navires de ligne. À la fin de l'année, 48 navires de ligne devaient être doublés en même temps que plusieurs navires de moindre tonnage, et toutes les frégates qui entraient en réparation. Entretemps, des suppliques étaient émises par les flottes pour recevoir des navires doublés : « Pour l'amour de Dieu et du pays, envoyez des navires doublés pour relever ceux dont les coques sont salies et endommagées. Avec ces navires, tout est possible. Si vous ne le faites pas, il ne s'en suivra que misère et souffrance²⁵. »

Du bureau de Middleton fusèrent les ordres pour terminer le doublage aussi rapidement que possible, des instructions sur la bonne taille des feuilles (130 cm par 35) avec trois épaisseurs standard (entre 0,7 et 1 mm), des marchés passés aux industriels (six au total, la plupart autour de Londres), des indications logistiques (de nouveaux hangars à ajouter à Portsmouth) et d'innombrables autres détails.

La rapide industrialisation de la production de cuivre entraîna la chute brutale de son prix, mais l'importance de cette opération provoqua une contrainte considérable sur le budget. Entre 1779 et 1782, 331 vaisseaux, soit la quasi-totalité de la flotte, avaient été doublés pour un coût de 400 000 livres²⁶. Pour donner un ordre de grandeur, cela représenterait aujourd'hui pour l'Angleterre une dépense d'environ 3 milliards de livres, soit l'équivalent de trois destroyers de la classe *Daring* ou d'un porte-avions du type *Queen Elizabeth*²⁷.

La marine française avait laissé de côté le doublage pendant plusieurs années, jusqu'à ce que son intérêt fût ravivé par son tout premier engagement contre

24 John Earl of Sandwich, *The Private Papers of John, Earl of Sandwich, First Lord of the Admiralty, 1771-1782*, London, Navy Records Society, 1933, t. II, p. 109.

25 John E. Talbot, *The Pen and Ink Sailor: Charles Middleton and the King's Navy, 1778-1813*, London, Routledge, 1998, p. 45-59.

26 Young à Middleton, 28 avril 1780, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham, Admiral of the Red Squadron, 1758-1813*, London, Navy Records Society, 1907, t. I, p. 55.

27 John Bingeman *et al.*, « Copper and other Sheathing in the Royal Navy », art. cit., p. 221-222 ; Randolph Cock, « At War with the Worm », art. cit., p. 21-22.

une flotte britannique, en juillet 1778. Plusieurs semaines avant la bataille d'Ouessant, Armand de Kersaint, commandant la frégate l'*Iphigénie*, captura le HMS *Lively*, navire britannique de moindre tonnage, et le ramena à Brest. Après avoir examiné ce navire, la marine ordonna que l'*Iphigénie* fût doublée de même que deux autres frégates. L'*Iphigénie* fit route vers les Caraïbes, et Kersaint éprouva les mêmes phénomènes de corrosion qu'auparavant. Suivant en cela les méthodes britanniques, il recommanda l'emploi de papier goudronné pour isoler les boulons en fer. Entretemps, un chimiste de Rouen nommé Louis-Guillaume de Lafolie proposa un vernis de sa composition pour éviter la corrosion²⁸.

50

Au moment où ses diverses méthodes de doublage étaient essayées, avec plus ou moins de succès, le secrétaire d'État de la Marine Antoine-Gabriel de Sartine tentait de trouver de nouvelles sources de cuivre à l'étranger, car la France avait peu de mines sur son territoire. La plus grande partie des approvisionnements devait être achetée à la Suède de Hambourg, puis transportée par mer, *via* Ostende, aux Pays-Bas (ce fut en partie pour couper la France de ses approvisionnements en cuivre que la Grande-Bretagne déclara la guerre aux Pays-Bas en 1780). Le doublage des navires français progressait rapidement, bien que moins rapidement qu'en Grande-Bretagne. Au Royaume-Uni la plupart des ports les plus importants étaient occupés au doublage tandis qu'en France, seul l'arsenal de Brest était équipé pour cela.

En 1780, seulement la moitié de la flotte envoyée aux Antilles était doublée, tandis que presque tous les navires de la flotte britannique qui y étaient envoyés étaient doublés. Ce n'est qu'après la fin de la guerre que la production industrielle commença pour de bon, ce qui permit de doubler une plus grande proportion de la flotte²⁹.

En Espagne, l'introduction du doublage commença plus tard et plus lentement qu'en Grande-Bretagne et qu'en France, en partie parce que l'Espagne était entrée en guerre plus tardivement. Le premier combat important entre la Grande-Bretagne et l'Espagne eut lieu à la bataille du cap Sainte-Marie (Cabo de Santa Maria) en janvier 1780 et ouvrit les yeux de l'Espagne sur les avantages du doublage. Au cours de cette bataille, la flotte de George Rodney dotée de navires doublés put dépasser et capturer l'escadre non doublée et plus réduite de Juan de Langara, qui tentait de fuir et se mettre à l'abri dans le port de Cadix.

²⁸ « How Much is That Worth? », <http://eh.net/hmit/>, consulté le 11 janvier 2018.

²⁹ Pierre Forfait, s. v. « Doublage », *Encyclopédie méthodique : Marine*, Paris, Panckoucke, 1787, t. II, p. 76-91 ; Jean Boudriot, *The History of the French Frigate*, op. cit., p. 152-153 ; Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique*, op. cit., p. 129-132.

Il y avait alors peu de sites de production de cuivre en activité, principalement à Riopar, Algésiras et Rio Tinto dans le sud de l'Espagne³⁰. De petites quantités de cuivre venaient de mines situées en Espagne et au Chili, mais la plus grande partie du minerai devait être importée de Suède et de Hongrie. De ce fait, quand l'ordre royal (*real orden*) du 20 octobre 1780 fut donné de doubler les navires de guerre et de protéger les boulons avec du papier, seulement 12 frégates et sloops étaient terminés l'année suivante. Même avec l'emploi du papier, de nombreux navires connurent des phénomènes de corrosion des boulons en fer. À la fin de la guerre en 1783, seulement 10 % des navires étaient doublés, dont seulement sept navires de ligne. Comme en France, la production industrielle du cuivre ne commença qu'à la fin de la guerre³¹.

EXEMPLES DE NAVIRES ET DE COMBATS NAVALS POUR LESQUELS LE DOUBLAGE A CONFÉRÉ UN AVANTAGE TACTIQUE

Ainsi qu'il a été noté, le doublage fut un exemple précoce de multiplicateur de puissance, conférant un avantage stratégique en réduisant la fréquence des mises en cale sèche et de carénages pour nettoyer les coques des navires. Moins de navires hors service pour des réparations équivalait à plus de navires opérationnels, mais à moindre coût. Middleton estimait que le doublage accroissait le volume de la flotte d'un tiers³².

À la fin de la guerre, la Grande-Bretagne était supérieure en matière de navires doublés. Bien que cela ne compensât pas toujours la supériorité numérique des flottes française et espagnole lors de combats décisifs, ni ne réussit à atténuer l'opposition à la poursuite de la guerre de la part des politiques et du peuple, les avantages tactiques conférés par les navires doublés étaient évidents aux yeux de tous, ainsi que l'ont démontré un certain nombre d'engagements décisifs.

Le doublage donnait bien entendu des navires plus rapides ainsi que l'a noté le contre-amiral britannique Richard Kempenfelt : « La flotte la plus rapide a beaucoup d'avantages, car elle peut engager le combat ou non à volonté, et ainsi

30 *Ibid.*, p. 131-132; Jonathan Dull, *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 176.

31 Voir Juan Helguera Quijada, *La Industria Metalúrgica Experimental en el siglo XVIII : Las Reales Fabricas de San Juan de Alacaraz, 1772-1800*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1984.

32 Marina D. Alfonso Mola, « Técnica y economía : el forro del casco en las embarcaciones del Libre Comercio », dans José Luis Peset Reig (dir.), *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*, Madrid, CSIC 1989, t. II, p. 73-102 ; Juan Torrejón Chaves, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental : los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Arqueología industrial : actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, Ayuntamiento de San Fernando, 1993, p. 57-80 ; José María de Juan-García Aguado, *José Romero Fernández de Landa : un ingeniero de marina en el siglo XVIII*, A Coruña, Universidade da Coruña, 1998, p. 88-89 ; José María Blanco Nuñez, *La Armada española en el segundo mitad del siglo XVIII*, Madrid, Izar Construcciones Navales, 2004, p. 130-131.

avoir à leur disposition le choix du moment favorable pour attaquer³³. » Mais la description la plus précise et la plus éloquente des avantages du doublage, du point de vue d'un capitaine d'un navire, nous a été donnée en 1780 par une lettre du lieutenant Walter Young, alors commandant du HMS *Sandwich*, le navire-amiral de 90 canons de George Rodney dans les Caraïbes. Écrivant à son mentor, il dit avec enthousiasme :

Il m'est impossible de décrire les avantages dus au doublage qui sans aucun doute dépasse les attentes de tous. Les avantages pour les seules actions sur la barre sont immenses, car elle répond instantanément, et font virer les navires sur un tiers de la distance habituelle. Ils augmentent la vitesse dans toutes les situations, plus particulièrement par vents faibles à calmes, ce qui n'est pas un moindre avantage, dans cette région et toute région de beau temps.

Son effet le plus remarquable est observé, le navire navigant à l'allure du largue. Nous avons fréquemment envoyé le signal de former une ligne de bataille (tous les navires de l'escadre étaient rassemblés assez près de nous). Nous naviguions presque vent arrière, nos voiles hautes carguées, les basses voiles mises à contre (pour réduire la vitesse). Les navires sans doublage, même avec toutes leurs voiles déployées, n'ont pas été en mesure de se mettre en ordre de bataille, même au bout de six heures, et finalement durent y renoncer³⁴.

52

La description de Young coïncide avec nos connaissances modernes de l'hydrodynamique d'un navire. Il observe que pour une coque doublée, « l'avantage de l'action de la barre » découle du fait que, comme expliqué précédemment, l'écoulement de l'eau le long du safran est moins turbulent, de telle sorte que ses effets sur la distribution des pressions et donc sur le moment de giration sont plus importants. Il observe que le doublage « augmente la vitesse des navires dans toutes les situations, plus particulièrement par vents faibles », ce qui coïncide avec l'explication précédente selon laquelle la friction est la composante la plus importante de la résistance à l'avancement à faible vitesse.

Voici un échantillon, selon un ordre chronologique, d'actions de navires et de flottes au cours desquelles le doublage a accordé un avantage tactique :

Août 1779. Une invasion franco-espagnole de la Grande-Bretagne fut planifiée. Le 31 août, la flotte d'invasion, forte de 66 navires (la plupart dépourvus de doublage) sous le commandement de Louis Guillouet, comte d'Orvilliers et de

33 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, New York, Norton, 2004, p. 345.

34 Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green & Co, 1918, p. 229.

Luis de Córdova y Córdova découvrit l'escadre britannique de 38 navires, tous doublés, sous le commandement de Charles Hardy. Hardy refusa la bataille, mais se servit de la vitesse supérieure de sa flotte doublée pour attirer la flotte d'invasion vers le port de Portsmouth, fortement défendu, où il mouilla en sûreté. La flotte combinée franco-espagnole, avec ses équipages malades, abandonna la poursuite et rentra au port³⁵.

Janvier 1780. Bataille du cap Saint-Vincent (Cabo de São Vicente). Quelquefois désignée sous le nom de bataille au Clair de Lune.

George Rodney avec 22 navires de ligne et 10 frégates escortait un convoi de 15 navires de transport pour lever le siège de Gibraltar, lorsqu'il rencontra l'escadre de 9 navires et de 2 frégates de Juan de Langara au sud du cap Saint-Vincent. Langara tenta de fuir la flotte britannique beaucoup plus importante en faisant route vers Cadix. Mais les navires britanniques, doublés, le rattrapèrent. Au cours d'une bataille continue, du milieu de l'après-midi jusqu'après minuit, les Britanniques capturèrent quatre navires espagnols, dont le navire amiral de Langara, le *Phénix*, et Langara lui-même fut fait prisonnier. Le convoi de Rodney continua sa route pour ravitailler Gibraltar et Minorque. Cette bataille, comme noté précédemment, ouvrit les yeux de la marine espagnole sur les avantages du doublage³⁶.

Rodney devint un chaud partisan du doublage. Il comprit qu'une flotte à moitié doublée ne pouvait naviguer qu'à la vitesse du navire le plus lent. « Pour forcer l'ennemi au combat, des navires doublés sont absolument nécessaires. Sans eux, nous n'aurions pu prendre un seul navire espagnol », écrivit-il de retour chez lui. « J'entends que vous demandez bruyamment des navires doublés, répondit Sandwich, et je suis pour cela déterminé à vous faire taire. Vous aurez assez de navires doublés. » Sandwich tint parole : à la fin de l'année, plus que la moitié de la flotte avait été doublée et l'année suivante, elle le fut presque entièrement³⁷.

Août 1780. Seconde bataille du cap Saint-Vincent, parfois désignée sous le nom de la bataille du 9 août 1780.

Une flotte combinée franco-espagnole a capturé 55 des 63 navires de commerce britanniques, un coup sévère porté à l'économie de la Grande-Bretagne. Le

35 Young à Middleton, 24 juillet 1780, *Letters and Papers of Charles, Lord Barham, Admiral of the Red Squadron, 1758-1813*, op. cit., t. I, p. 66-67.

36 Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, SDHA, 1991, p. 579-580.

37 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, Fourth Earl of Sandwich, 1718-1792*, London, Harper & Collins, 1993, p. 296-297 ; Godfrey Mundy, *The Life and Correspondence of the Late Admiral Lord Rodney*, London, Murray, 1830, t. I, p. 297.

capitaine du navire le *Zélé* de 74 canons, Pierre André de Suffren, se plaignit qu'un navire et deux frégates se furent échappés, car ils étaient doublés, alors que son navire ne l'était pas. Il écrivit au ministre de la Marine, Sartine : « À la lumière de l'échappée d'un navire anglais et de ses deux frégates, je suis décidé à vous soumettre un mémorandum sur la nécessité de doubler nos navires et sur les moyens d'accélérer un processus qui donnera à l'État les plus grands profits. » Suffren argumente pour justifier la dépense et propose des solutions pour accélérer le processus. Sartine, toutefois, refusa d'accélérer le programme de doublage, en partie à cause de son coût extraordinairement élevé³⁸.

Mars 1781. La poursuite entre Des Touches et Arbuthnot à la bataille du cap Henry (ou première bataille de la Chesapeake).

54

George Washington avait demandé à Charles René Dominique Sochet, chevalier Des Touches, alors basé à Newport, dans le New Jersey, de faire voile vers la baie de la Chesapeake pour participer à une opération combinée avec l'armée continentale américaine (commandée par le marquis de La Fayette) pour s'opposer à l'armée britannique de Benedict Arnold opérant en Virginie. Des Touches fit voile avec huit navires (tous dépourvus de doublage à l'exception du sien, le *Neptune*), le soir du 8 mars, vers l'embouchure de la Chesapeake avec à son bord 1 200 soldats.

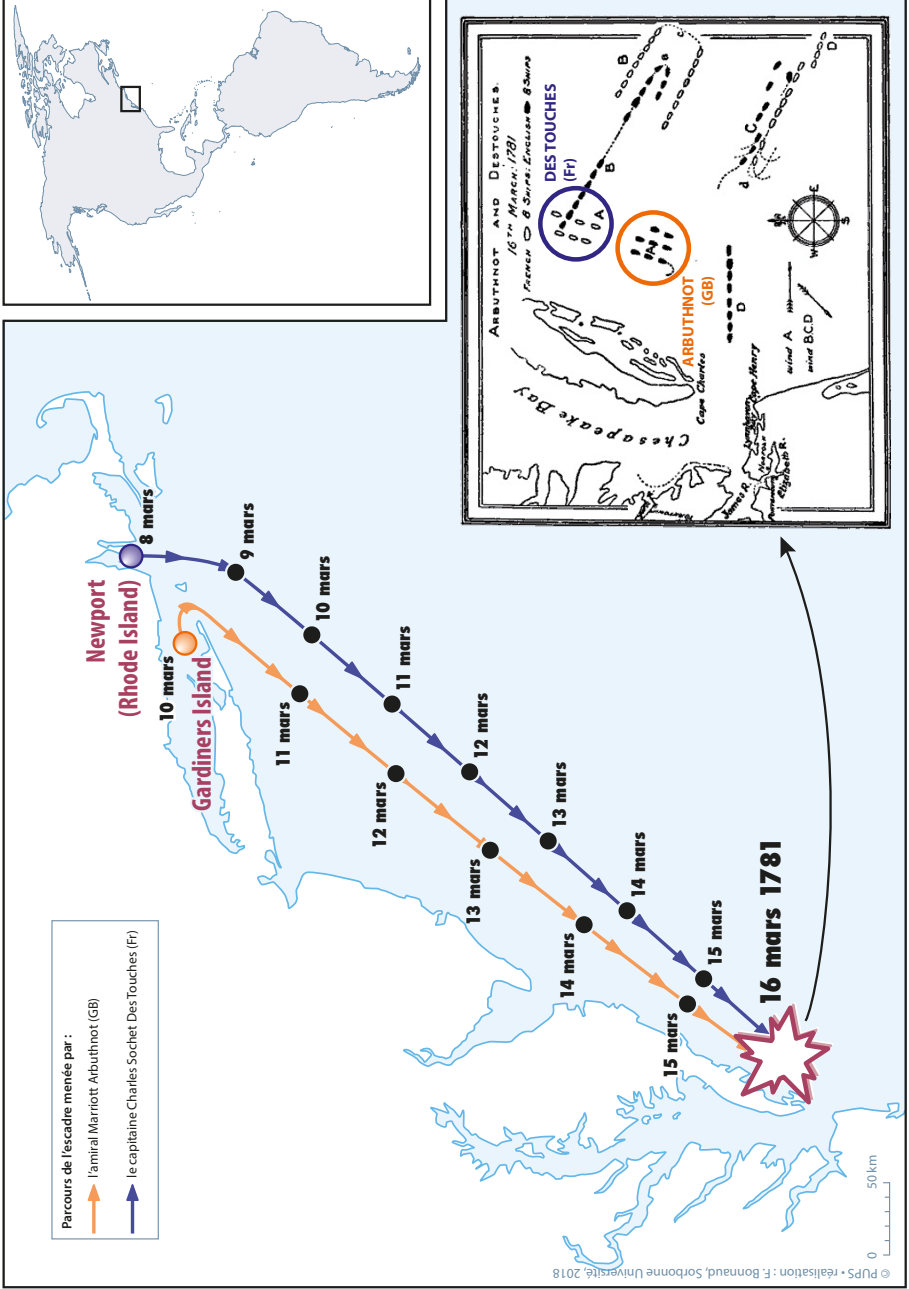
Entretemps, la flotte de Mariott Arbuthnot, mouillée à Gardiner's Bay, à Long Island, fut avertie que Des Touches préparait quelque chose, mais n'apprit son départ que le matin du 10 mars. Il mena immédiatement sa flotte de huit navires doublés autour de Montauk Point et dans l'Atlantique, à la poursuite de Des Touches, vers la Chesapeake. Cette poursuite donne la meilleure preuve de l'avantage tactique conféré par le doublage, car il mettait en jeu deux flottes, l'une doublée et l'autre non, navigant presque pour la même durée, selon des routes presque identiques, de ce fait rencontrant quasiment les mêmes conditions de force et de direction du vent, des vagues et des courants.

La figure montre tous les jours les positions approximatives des deux flottes durant la poursuite de huit jours³⁹. Bien que Des Touches bénéficiât d'une avance de 36 heures, ses navires dépourvus de doublage (le navire amiral doublé, le *Neptune*, devait naviguer à la vitesse du navire le plus lent) étaient considérablement plus lents que ceux d'Arbuthnot, doublés. Un calcul prenant

38 Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, op. cit., p. 557-559 ; « L'évasion du vaisseau [anglais] et de ses 2 frégates m'engage à vous adresser un mémoire sur la nécessité de doubler en cuivre, et sur les moyens d'accélérer une opération qui procurera à l'État les plus grands avantages. » (Charles Cunat, *L'Histoire de bailli de Suffren*, Rennes, Marteville, 1852, p. 43-44, 353-355.)

39 NOAA, *United States Coast Pilot – Distance Between United States Ports*, Washington DC, NOAA, 2012, 12^e édition.

Carte1. Mars 1781, Arbuthnot à la poursuite de Des Touches avant la première bataille de la Chesapeake



© PUPS - réalisation : F. Bonnaud, Sorbonne Université, 2018

en considération les distances parcourues et le temps de parcours approximatif pour chaque flotte donne pour résultat une vitesse moyenne de 1,8 nœud pour Des Touches et 2 nœuds pour Arbuthnot. Ce qui signifie que les coques sales et non doublées de Des Touches avaient une résistance à l'avancement par friction double de celles, doublées, d'Arbuthnot⁴⁰.

56 L'avantage d'une vitesse supérieure lui permit de dépasser la flotte de Des Touches (sans la voir, à cause du brouillard) et d'arriver à l'embouchure de la Chesapeake un peu avant l'escadre française au matin du 16 mars. Après plusieurs heures de manœuvres, la bataille fut engagée et les deux flottes subirent des dégâts et des pertes, sans perdre un navire. Cependant, Arbuthnot contrôlait l'entrée de la Chesapeake au moment où les flottes se sont désengagées, faisant manquer son objectif à Des Touches. Il retourna à New York, tandis que Arbuthnot protégeait la baie pour l'arrivée de troupes terrestres supplémentaires destinées à renforcer Benedict Arnold⁴¹. Si toute la flotte de Des Touches avait été doublée (ou si celle d'Arbuthnot en avait été dépourvue), il serait arrivé sans encombre à la Chesapeake un jour plus tôt, en mesure de soutenir La Fayette face à Arnold.

Août 1781. La poursuite entre de Grasse et Hood à la bataille de la Chesapeake. Pour appuyer l'armée de George Washington et de Jean Baptiste Donatien de Vimeur, comte de Rochambeau, dans ses opérations à Yorktown contre Charles Earl Cornwallis, François Joseph Paul, comte de Grasse, mit à la voile le 5 août de Cap-Français à Saint-Domingue avec 24 vaisseaux de ligne dont 12 (parmi lesquels son navire amiral, la *Ville de Paris*) étaient alors doublés de cuivre, le reste ayant des surprotections en bois protégés par mailletage⁴². Après s'être approché d'abord de Cuba dont il reçut des fonds pour la campagne, de Grasse prit le canal des Bahamas, à l'écart des routes maritimes, pour éviter d'être repéré, et arriva à l'embouchure de la Chesapeake le 30 août.

Entretemps, Rodney, qui surveillait les mouvements de l'amiral de Grasse, mais sans connaître sa destination, détacha Samuel Hood avec 14 navires doublés partant d'Antigua. Levant l'ancre le 10 août, Hood arriva à la baie de la Chesapeake le 25 août. Trouvant la baie vide de tout navire français, il continua

40 Il est à noter que la vitesse de progression était la « vitesse par rapport au fond de la mer », ou « vitesse vraie » et non la « vitesse de la coque », qui est la vitesse de l'eau s'écoulant le long de la coque. Les deux flottes naviguaient à contre-courant du Gulf Stream ce qui réduisait leur vitesse. La vitesse d'écoulement de l'eau le long de la coque était probablement supérieure à 2 nœuds, ce qui augmentait les effets avantageux du doublage sur la résistance à l'avancement par la friction.

41 Alfred Thayer Mahan, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, New York, Little, Brown & Co, 1913, p. 170-175.

42 Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des Navires français de 1774 à 1792*, Nice, Éditions Omega, 1996.

sa route vers New York, où il arriva le 27 pour apprendre la réunion imminente entre les forces françaises et américaines dans la Chesapeake. Quelques jours plus tard, les flottes conjointes de 19 navires de Hood et de Thomas Graves firent route vers le sud à la rencontre de l'amiral de Grasse à la Chesapeake⁴³.

Ici, il est plus malaisé de déterminer les effets du doublage en cuivre sur le résultat de la bataille, en dehors de toute considération tactique. La moitié de la flotte française était doublée de cuivre, mais ces navires devaient naviguer à la même vitesse que les navires les plus lents de la flotte, qui étaient dépourvus de doublage. La flotte française mit plus longtemps à atteindre sa destination que la flotte britannique, et ce pour deux raisons distinctes : sa route était plus longue et plus tortueuse et la flotte britannique pouvait profiter du courant du Gulf Stream pour une grande partie de son trajet. Si l'amiral de Grasse était arrivé avant Hood, la bataille de la Chesapeake aurait eu lieu quelques jours plus tôt et avec moins de navires britanniques, mais en ce qui concerne le résultat final – une victoire française – cela aurait eu peu d'effet.

Avril 1782. La bataille des Saintes.

Après la bataille de la Chesapeake, les flottes françaises et britanniques retournèrent dans les Caraïbes. Le 9 avril 1782, l'amiral de Grasse mit à la voile avec 32 navires de ligne, dont 15 étaient doublés en cuivre, pour se joindre à une escadre espagnole en vue de prendre la Jamaïque, une position fortifiée britannique. De Grasse était poursuivi par la flotte de Rodney forte de 36 navires doublés de cuivre. Au matin du 12 avril, la navigation de l'amiral de Grasse fut stoppée par des vents contraires et par un petit groupe d'îles connu sous le nom de Saintes. Il fit demi-tour et fit route vers la flotte de Rodney.

Au moment où les deux flottes se croisaient et échangeaient des bordées, un soudain changement de vent fit ralentir le centre de la ligne et le sépara du reste de la flotte. Un intervalle s'ouvrit entre deux navires de 74 canons, doublés de cuivre, le *Sceptre* et le *Glorieux*. Le navire amiral de Rodney, le *Formidable*, tourna rapidement à tribord et coupa la ligne française, une manœuvre suivie par d'autres navires britanniques. Les Britanniques mettaient en œuvre diverses modifications apportées à leurs canons, qui leur donnaient une cadence de tir accrue, et employaient également un nouveau canon de gros calibre appelé caronade, qui permettait aux Britanniques d'infliger rapidement des dommages importants à la ligne française.

La bataille tourna vite à la déroute, Rodney capturant ou détruisant 5 navires français, y compris le navire amiral la *Ville de Paris* (de Grasse fut également

⁴³ Alfred Thayer Mahan, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, op. cit, p. 176-181.

capturé). Quelques jours plus tard, deux navires français qui avaient échappé à la bataille furent rattrapés et capturés. Le débarquement à la Jamaïque fut annulé⁴⁴.

Comme pour la bataille de la Chesapeake, il est difficile de déterminer les effets précis qu'eut le doublage en cuivre sur les résultats de cette bataille, car de nombreux facteurs (comme les progrès de l'artillerie) sont entrés en jeu. D'une manière certaine, l'avantage le plus important du doublage n'était pas tant l'amélioration de la vitesse, mais l'amélioration de la manœuvrabilité. Les navires britanniques étaient capables de virer quand les capitaines ordonnaient de couper la ligne française.

58

Cette observation fut étayée par des affirmations de Sandwich, s'appuyant sur des lettres interceptées de l'amiral de Grasse, qui attribuait cette défaite à l'amélioration de la manœuvrabilité des navires de Hood, conférée par le doublage : « L'amiral de Grasse écrit expressément qu'il aurait pu écraser la flotte de Hood s'il avait eu des navires doublés qui lui auraient permis de manœuvrer de la manière la plus adéquate et de prendre tout avantage du vent ou de la météorologie pour éviter un combat s'il l'avait jugé opportun de le faire. » Toutefois, les récriminations de l'amiral de Grasse concernant le doublage ont été sans doute plus une excuse pour de mauvaises décisions tactiques pendant la bataille que la cause réelle de sa défaite⁴⁵.

Octobre 1782. Bataille du cap Spartel.

Même si la guerre d'Indépendance américaine diminuait d'intensité en Amérique du Nord, le conflit était encore intense autour de Gibraltar. Au début d'octobre 1782, un convoi sous le commandement de Richard Howe avait réussi à éviter le blocus franco-espagnol et à ravitailler la garnison britannique. Le 17 octobre, les 35 navires de ligne doublés de cuivre de Howe quittèrent Gibraltar et le 20 il fut repéré par la flotte combinée de Cordova y Cordova. Celui-ci avait 46 navires de ligne au total, et bien que certains aient été récemment doublés de cuivre (comme son navire amiral, la *Santísima Trinidad*) la plupart n'étaient pas doublés. Cordova ordonna la chasse générale et approcha lentement de la flotte britannique, sans se soucier de former une ligne de bataille.

Howe fut en mesure de maintenir sa formation de combat, et quand les flottes se rencontrèrent tard dans l'après-midi, le commandant ordonna la retraite

44 Karl Gustaf Tonquist, *The Naval Campaigns of Count de Grasse during the American Revolution, 1781-1783*, Philadelphia, Swedish Colonial Society, 1942, p. 87-108 ; Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI, op. cit.*, p. 15.

45 John Earl of Sandwich, *The Private Papers of John, Earl of Sandwich: First Lord of the Admiralty, 1771-1782*, London, Navy Records Society, 1938, t. IV, p. 286 ; Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI, op. cit.*, 1991, p. 600-603.

générale plutôt que d'affronter une force très supérieure. Ses navires doublés furent en mesure de s'éloigner de la flotte espagnole à la tombée de la nuit, et au lever du jour, la flotte franco-espagnole était 12 miles derrière lui. Cordova attribua la lenteur de ses navires à ses coques sales, faute de doublage. Il en résulta que la marine espagnole créa une commission pour examiner les moyens de rendre ses navires plus rapides. Son rapport, rendu en mars 1783, après la guerre, établit que « les navires non doublés ne sont d'aucune valeur⁴⁶ ».

Le doublage de cuivre, tout en accordant de grands avantages tactiques pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique, avait aussi son prix. Ainsi que l'observe l'historien naval Nicholas Rodger, « le cuivre permettait de conduire les navires pendant des mois, des années à la mer », mais les navires ne peuvent naviguer sans les hommes, et eux aussi étaient menés beaucoup plus durement que nécessaire ou possible auparavant⁴⁷.

Les ouvriers des chantiers navals étaient eux aussi confrontés à une difficulté nouvelle qui exigeait plus de temps et d'efforts : la corrosion par électrolyse n'avait pas été maîtrisée, même par l'usage généralisé du papier goudronné et par l'emploi de composants particuliers pour protéger les boulons, éléments vitaux pour le maintien des navires. Les effets devenaient évidents comme les navires revenaient au port après plusieurs années passées à la mer. En France, par exemple le 64 canons l'*Éveillé*, doublé en 1780, fut examiné de nouveau deux ans plus tard et jugé « pourri⁴⁸ ». Un constructeur naval français rapporte les dégâts en détail :

Tous les navires revenus dans les ports du roi à la fin des hostilités ont été soigneusement inspectés. Il fut impossible de ne pas être effrayé à la vue des effets destructifs du cuivre sur les ferrures de quelque sorte qu'elles soient. Après deux ou trois ans, tous les clous et les chevilles ont été trouvés corrodés, le mastic dont ils avaient été recouverts totalement dissous, l'eau de mer s'était infiltrée entre le fer et le bois, coupé le métal, et en maints endroits, réduit sa résistance de moitié⁴⁹.

46 José María Blanco Nuñez, *La Armada española en el segundo mitad del siglo XVIII*, op. cit., 2004, p. 162-163 ; « *Navío que no se forre de cobre no vale nada.* » (Juan-García Aguado, *José Romero Fernández de Landa : un ingeniero de marina en el siglo XVIII*, op. cit., p. 188.)

47 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl*, op. cit., p. 298.

48 Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI*, op. cit., p. 19

49 « Tous les vaisseaux rentrés dans les ports du roi, depuis la cessation des hostilités, ont été visités avec la plus grande exactitude ; on n'a pu voir sans effroi, les effets destructeurs du vert-de-gris sur les ferrures de toute espèce ; tous les clous, toutes les chevilles, après deux ou trois ans, se sont trouvés corrodés ; le mastic de vitrier dont on les avait couverts était totalement dissout ; l'eau de mer s'était insinuée entre le fer & le bois, elle avait sillonné le métal &, dans bien des endroits, l'avait réduit moitié de la force première. » (Pierre Forfait, s. v. « Doublage », art. cit., p. 80.)

La corrosion par électrolyse fit plus qu'augmenter la charge de travail des chantiers navals. À plusieurs reprises, ils furent accusés d'avoir fait perdre des navires et leurs équipages. En août 1782, le navire amiral de 100 canons de Richard Kempenfelt, était en cours de carénage à Spithead pour nettoyer sa coque doublée quand il chavira brusquement, noyant 900 hommes, dont Kempenfelt lui-même. Un mois plus tard, une flotte de navires sous le commandement de Thomas Graves – les uns britanniques et les autres de prise française – subit le passage d'un très gros ouragan au large de Terre-Neuve. Beaucoup de navires doublés, dont la *Ville de Paris*, le *Centaure* et le *Glorieux*, chavirèrent et coulèrent, emportant avec eux 3 500 hommes. À chaque fois, on soupçonna que les coques avaient été fragilisées par la corrosion des ferrures qui fut donc en partie tenue responsable des pertes. Si cela était vrai (et la preuve est loin d'être établie), le doublage en cuivre aurait été responsable de plus de pertes britanniques que de victoires durant la guerre d'Indépendance d'Amérique⁵⁰.

60

GÉNÉRALISATION DU DOUBLAGE DE CUIVRE APRÈS LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

En Grande-Bretagne, les effets nuisibles du programme de doublage mis en œuvre de 1779 à 1782 commencèrent à se faire sentir peu après la fin de la guerre, en 1783. Par un heureux hasard, les opérations navales avaient pris fin, ce qui permit à l'Amirauté de rechercher une solution. En juillet 1783, fut adopté un moratoire du doublage jusqu'à ce que la commission Middleton eût rendu son rapport. En novembre Middleton proposa dans ce texte d'employer des boulons de cuivre au lieu de boulons de fer. Le cuivre pur était trop fragile, ainsi qu'observé précédemment, d'où la recherche d'un alliage adapté. Après que l'alliage produit par la société Keir & Bolton se fût révélé insatisfaisant, un procédé nouveau de formage à froid mis au point par William Forbes procura des boulons, des clous et d'autres moyens de fixation dotés de la résistance et de la dureté voulues.

Les techniques de fonte de l'alliage et de fabrication ont été améliorés par la suite, de telle sorte qu'au moment où les navires de guerre britanniques furent engagés dans les guerres napoléoniennes en 1793, pratiquement tous étaient doublés par des fixations en cuivre⁵¹. En France, le manque de capacités industrielles de fabrication de plaques de cuivre se fit sentir bien avant la fin de la guerre. En 1782, un industriel de talent nommé Michel Louis Le Camus de Limare, en coopération avec son collègue espagnol Eugenio Izquierdo

50 Robert Gardiner, *Navies and the American Revolution*, Annapolis, Naval Institute Press, 1996, p. 170-179 ; John R. Harris, « Copper and Shipping in the Eighteenth Century », art. cit., p. 554.

51 Randolph Cock, « At War with the Worm », art. cit., p. 25-27

de Riveray Lazaún, et avec l'assistance de la marine française, créa une fonderie de cuivre à Romilly-sur-Andelle, en Haute-Normandie. Le Camus avait fréquemment visité les fonderies britanniques et parvint à ramener en France, en plus de secrets industriels, des ouvriers qualifiés pour travailler dans ses manufactures. En 1785, Armand de Kersaint visita de nombreux chantiers navals britanniques (18 mois à peine après la fin de la guerre) et fit connaître la technique de la fixation par des boulons de cuivre, lesquels furent fabriqués peu après à Romilly. Par la suite, les navires français furent doublés au moment de leur construction. La manufacture de Romilly devint le principal fournisseur de plaques et de boulons pour la marine, jusqu'au XIX^e siècle⁵².

La production à grande échelle de cuivre ne fut effective qu'en 1791 avec la création de la Real Fabrica de Cobreria de Xuvia (Jubia) près du Ferrol. La manufacture royale a été fondée à la requête de la marine par Eugenio Izquierdo qui avait acquis ses connaissances en matière de production de cuivre en France avec Camus. Il devait devenir rapidement le premier directeur du musée d'Histoire naturelle de Madrid. Il passa un contrat avec l'industriel britannique Thomas Wilkinson pour importer de Grande-Bretagne des techniciens, des outils et la technologie. En 1798 la manufacture produisit des plaques et des fixations de cuivre pour toute la flotte espagnole⁵³.

La technique du doublage se répandait déjà dans d'autres nations. Les premiers grands navires des États-Unis d'Amérique, en commençant par l'USS *Constitution*, étaient doublés. Les propriétaires privés de navires marchands entrevirent les avantages du doublage, en dépit du coût d'investissement et de son entretien. Au début du XIX^e siècle, l'expression *doublé de cuivre* était devenue synonyme de « bon et sûr investissement ». En 1824, comme indiqué supra, Humphrey Davy inventa l'usage d'anodes en zinc pour protéger les coques, ce qui étendit l'usage du doublage. Cette pratique coïncida avec l'avènement de coques en fer, qui commencèrent à remplacer le bois et à devenir le nouveau standard dans la construction navale.

Même avec des anodes en zinc il fut impossible, à cause de la corrosion, de fixer des plaques de cuivre directement sur des coques en fer, et pendant de nombreuses années on ne trouva pas de peinture ou d'autres revêtements susceptibles de réduire la salissure sur les coques en fer. C'est pourquoi de nombreux chantiers navals et de propriétaires de navires continuèrent à fabriquer des navires en bois, et plus tard, des navires composites, dotés d'une

52 John R. Harris, *Industrial Espionage and Technology Transfer*, op. cit., 1998, p. 270-273 ; Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique*, op. cit., p. 132-134.

53 Juan Torrejón Chaves, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental », art. cit. ; voir aussi María Ángeles Calatayud Arinero, *Eugenio Izquierdo de Rivera y Lazaún (1745-1813). Científico y político en la sombra*, Madrid, CSIC, 2009.

armature en fer et de parois en bois pour prolonger l'usage du doublage. Ce procédé était si efficace, qu'on continua à fabriquer et à armer des navires en bois bien après que les navires à coque en fer et propulsés par la machine à vapeur eurent dominé le marché.

Au ^{xx}e siècle, ce phénomène a été appelé « l'effet navire à voiles », c'est-à-dire le retour aux vieilles technologies pour « combattre » les récentes améliorations. Pour les navires à voiles, le doublage était leur meilleure arme⁵⁴.

*

**

62

Le doublage en cuivre a d'abord été introduit dans la marine britannique en 1708, par des fabricants de cuivre comme solution à un problème. Ce n'est qu'en 1761 qu'il a été essayé en tant que moyen de protection des coques contre les tarets, qui dévoraient le bois des coques avec une rapidité inquiétante. Lorsque les expérimentations initiales ont montré que ce procédé était efficace contre les tarets et la salissure des coques, la Grande-Bretagne puis la France ont adopté le doublage. La corrosion par électrolyse en a arrêté l'usage jusqu'à la guerre d'Indépendance d'Amérique. Pendant cette guerre, les trois marines les plus importantes, celles de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne ont adopté le doublage à des degrés variables.

La Grande-Bretagne a été la plus en pointe, menant un programme pour résoudre les effets de la corrosion et doubler la totalité de la flotte. La France et l'Espagne ont été contraintes par le manque de crédits et de capacités industrielles. Lors de plusieurs combats navals, le doublage a conféré des avantages tactiques importants aux Britanniques. Lors de la course vers la Chesapeake entre Des Touches et Arbuthnot en mars 1781, le doublage a permis aux navires britanniques de dépasser la flotte française et de l'empêcher de pénétrer dans la baie pour renforcer les troupes américaines. Au cours de la bataille des Saintes, en avril 1782, les navires doublés de Rodney répondaient rapidement à la barre pour couper la ligne française, et il en résulta une grande victoire pour la Grande-Bretagne. En novembre 1782, Howe fit bon usage de son avantage en matière de vitesse, du fait du doublage, pour éviter la bataille et mettre sa flotte en sûreté.

Après la guerre, toutes les marines ont amélioré leurs procédés industriels de doublage, pas seulement pour les navires de guerre, mais aussi pour les navires marchands. Le doublage a permis de conserver en service des navires à voiles

54 Sandro Mendonça, « The "Sailing Ship Effect": Reassessing History as a Source of Insights on Technical change », *Research Policy*, vol. 42, n° 10, 2013.

bien après l'introduction de coques en fer, puis en acier, qui aurait dû provoquer leur disparition. Bien des fonderies de cuivre, comme celle de Romilly et de Xuvia, ont été fermées à la fin du XIX^e siècle ou au début du XX^e, par suite de la chute de la demande de doublage des coques en cuivre.

De nos jours, le doublage a pratiquement disparu en tant que moyen de protection contre la salissure des coques, bien que de nombreuses peintures marines continuent à intégrer un composant cuivreux comme l'antifouling. Aujourd'hui, les avancées de la science dans le domaine de l'hydrodynamique, y compris dans celui des revêtements antifouling permettent aux navires d'accroître leur vitesse et leur manœuvrabilité. La plupart de ces avancées sont développées et essayées dans des grands bassins d'essais, comme le bassin des essais des carènes, de la Délégation générale pour l'armement (DGA) situé au Val-de-Reuil, en Normandie, à vue de l'ancienne fonderie de Romilly.

J'attribue le mot de la fin à Victor Hugo, qui vécut au moment de la transition entre la marine en bois et celle en fer. Hugo était un amoureux de la première et déçu par la seconde. Dans son roman *Les Misérables*, il exprime sa nostalgie pour l'ère de la marine en bois, que le doublage a permis de prolonger :

Un vaisseau de ligne est composé à la fois de ce qu'il y a de plus lourd et de ce qu'il y a de plus léger, parce qu'il a affaire en même temps aux trois formes de la substance, au solide, au liquide, au fluide, et qu'il doit lutter contre toutes les trois. Il a onze griffes de fer pour saisir le granit au fond de la mer, et plus d'ailes et plus d'antennes que la bigaille pour prendre le vent dans les nuées.

Son haleine sort par ses cent vingt canons comme par des clairons énormes, et répond fièrement à la foudre.

L'océan cherche à l'égarer dans l'effrayante similitude de ses vagues, mais le vaisseau a son âme, sa boussole, qui le conseille et lui montre toujours le nord. Dans les nuits noires ses fanaux suppléent aux étoiles. Ainsi, contre le vent il a la corde et la toile, contre l'eau le bois, contre le rocher le fer, le cuivre et le plomb, contre l'ombre la lumière, contre l'immensité une aiguille⁵⁵.

55 Victor Hugo, *Les Misérables*, Paris, Hetzel et Lacroix, 1866, p. 205.

ANNEXE

Le doublage n'est pas en cause dans l'affaire de l'attaque malheureuse du *Turtle* de Bushnell contre le HMS *Eagle* en 1776. Quelles sont donc les causes de cet échec ?

Un des mythes les plus connus de la guerre d'Indépendance d'Amérique est l'attaque du sous-marin *Turtle*, commandé par David Bushnell, contre le navire amiral HMS *Eagle* commandé par Richard Howe dans le port de New York dans la nuit du 6 au 7 septembre 1776. Bushnell n'a pas réussi à fixer la mine à la coque du navire ennemi car la vis en bois n'a pas pu pénétrer dans la coque doublée de cuivre. Comme il a été écrit plus haut, la marine britannique n'a commencé le doublage de ses navires les plus importants qu'après 1779. L'*Eagle* n'était pas doublé de cuivre au moment de l'attaque et ne l'a été qu'à la fin de la guerre⁵⁶. Quelle a donc été la cause de cet échec ?

64

En 1993 et en 2003, deux projets distincts ont produit des répliques du *Turtle*, ce qui a permis de collecter des informations qui servent à la conclusion exposée ci-après⁵⁷. Le *Turtle* était un sous-marin construit en chêne d'environ 3 000 kg en plongée. Il emportait environ 2 000 kg de lest afin de le faire flotter à 20 cm au-dessus de la surface. En ajoutant environ 50 kg de lest additionnel, de l'eau de mer, on le faisait passer en plongée, avec une flottabilité neutre. Le *Turtle* emportait une mine flottante que le pilote devait attacher à la coque du navire avec une vis en bois. Cette vis était ensuite séparée du sous-marin, laissant la mine fixée au navire par un cordage. Une mise à feu à retardement faisait exploser la mine 20 à 30 minutes plus tard, une fois le *Turtle* parvenu à une distance de sécurité.

Dans la nuit du 6 au 7 septembre, le pilote du *Turtle*, Ezra Lee, s'approcha du HMS *Eagle* par l'arrière. Il explique cette manœuvre dans une lettre écrite en 1815 à David Humphrey, un ami de Bushnell :

56 Lorsque François Étienne de Rosily-Mesros visita le HMS *Eagle* dans son bassin à Woolwich en 1775 (voir note 10), il ne rapporta pas que le navire avait été doublé de cuivre alors même qu'il était alerté sur ce point. De plus, nous savons que le HMS *Eagle* fut doublé à Bombay entre 1782 et 1783. J'adresse mes remerciements à Robert Gardiner pour cette information.

57 La première réplique fut construite au Massachusetts College of Arts en 1993 et testée au bassin des carènes de l'École navale des États-Unis. J'adresse mes remerciements aux chercheurs James Vandervoort, Douglas Raineault, Richard Schoenwiesner et Lew Nuckols pour m'avoir fourni les données originales des essais. La seconde réplique a été construite à la Old Saybrook High School, dans le Connecticut, en 2003, et a fait l'objet d'une publication : *Turtle: David Bushnell's Revolutionary Vessel* (Yardley, Westholme, 2010), par Roy Manstan et Frederic Frese. J'adresse mes remerciements à Roy Manstan pour les données originales des tests, ainsi qu'à Francisco Fernández González de l'Universidad Politécnica de Madrid pour ses explications sur les procédés de perçage du bois.

Lorsque j'étais sous l'arrière du navire, je pouvais voir les marins sur le pont et les entendre parler. Puis j'ai fermé toutes les écoutes, plongé et suis parvenu sous la quille du bateau. Je suis remonté avec la vis contre la quille, mais je découvris qu'elle ne pouvait pas pénétrer la coque. Je me suis déplacé le long de la quille pour trouver un autre endroit, mais je fus dévié un peu sur un côté et j'ai brutalement fait surface.

Une des origines de ce mythe réside dans une annotation manuscrite de Humphrey sur le compte-rendu de Lee qui affirmait, sans raison : « La raison pour laquelle la vis n'a pas pénétré la quille tient au doublage en cuivre du navire. » Bushnell écrivit à Jefferson en 1787, quelques années plus tard, une relation de cette attaque manquée. Il imagine que la vis en bois « a porté contre une ferrure qui passe sous les gonds du gouvernail ».

Ni le doublage ni la ferrure ne sont la cause de l'échec. Le navire n'était pas doublé et Lee a probablement placé son submersible à l'écart du gouvernail, plutôt sous la partie plate de la quille et en son milieu, là où la vis verticale en bois devait pénétrer.

On peut envisager deux raisons pour lesquelles la vis n'a pu pénétrer dans la coque en bois.

1. Comme décrit supra, avant le doublage en cuivre, les coques des navires de guerre étaient protégées par une surprotection en bois de pin ou en autre bois tendre, garnie de clous à large tête (il s'agit du « maillage » des coques) densément groupés. Il est très probable que la vis en bois du *Turtle* ait porté contre ces têtes de clou et n'a pu y pénétrer.

2. Même si la vis en bois avait porté contre la surprotection, le *Turtle* n'avait pas suffisamment de poussée verticale pour faire pénétrer la vis dans le bois. Comme décrit plus haut, il fallait au submersible 50 kg de lest supplémentaire d'eau de mer pour le faire passer de la surface à la plongée, avec une flottabilité neutre. En conséquence, si le pilote évacuait toute l'eau de mer dans le ballast, il obtenait au maximum une poussée verticale de 50 kg pour pousser la vis en bois dans la coque. Toutefois, une vis en bois nécessite une poussée d'environ 156 livres (environ 70 kg) pour pénétrer dans une surprotection en bois de pin⁵⁸, soit plus que la poussée verticale maximum que pouvait exercer le *Turtle*. À chaque tentative, le submersible s'éloignait vivement de la coque. En conclusion, l'arme secrète de Bushnell n'avait aucune chance de succès, que le navire ennemi fût doublé ou pas.

58 George Woodson et Charles McMillin, « Boring Deep Holes in Southern Pine », *Forest Products Journal*, vol. 22, n° 4, 1972, p. 49-53.

LA STRATÉGIE NAVALE ET LA NAVIGATION ESPAGNOLE VERS LES ANTILLES ET LE GOLFE DU MEXIQUE (1759-1783)

Agustín Guimerá Ravina
CSIC Madrid

Dans les écrits de l'amiral José de Mazarredo (1745-1812), qui fut le plus grand marin espagnol du temps, se reflète le dilemme auquel les marines alliées se trouvaient confrontées dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, face à la supériorité navale de la Grande-Bretagne.

D'un côté, Mazarredo insiste sur la nécessité de ne pas se disperser avec des expéditions, conquêtes ou reconquêtes, mais de se concentrer sur l'essentiel : combattre la marine britannique et son commerce. De là découlait le premier objectif de la stratégie, la destruction des forces ennemies. Dès 1776, il avait en commun avec les Britanniques des innovations tactiques que furent la coupure de la ligne de bataille et la lutte contre l'ennemi à la distance d'un coup de pistolet, soit six ans avant leur apparition officielle due à Rodney lors de la bataille des Saintes. Selon les Britanniques, le combat en ligne avait figé la guerre sur mer dans une sclérose tactique préjudiciable¹.

D'autre part, Mazarredo était réaliste et reconnaissait la difficulté de mener à terme cette idée, étant donné la supériorité économique et technique de la Grande-Bretagne, avec la marine marchande la plus développée d'Europe – fournissant en matelots celle de guerre – et un système financier plus adapté aux grandes nécessités d'un conflit maritime à cette époque. Comme elle disposait de ressources plus grandes que ses adversaires pour maintenir longtemps ses escadres en haute mer, ses équipages acquéraient une expérience maritime et tactique plus importante. Comme on le sait, la guerre maritime au XVIII^e siècle était une lutte longue, coûteuse, complexe et imprévisible. Elle

1 José de Mazarredo, *Rudimentos de táctica naval*, Madrid, 1776 ; *id.*, *Instrucciones y señales para el régimen y maniobras de la escuadra del mando de don Luis de Córdova*, Cádiz, 1781 (Biblioteca Museo Naval, Madrid). Voir aussi Agustín Ramón Rodríguez González, « Las innovaciones artilleras y tácticas españolas en la campaña de Trafalgar », dans José María Blanco Núñez, Pablo de Castro et Enrique García Hernán, *Actas del XXXI Congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 21-27 Agosto 2005)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2006, p. 548-549.

était très dépendante des vents et des courants comme de la technologie alors existante. Tous ces avantages jouaient toujours en faveur de la Royal Navy :

Les armées de terre se remplacent avec des levées d'hommes et de fonds. Il n'en va pas de même pour celles de mer qui, une fois détruites, ne peuvent être reconstituées de toute la guerre. À pertes navales égales avec les alliés, c'est la Grande-Bretagne qui gagne puisque sa supériorité s'accroît².

On peut en déduire qu'il était réellement suicidaire d'engager le combat sans qu'il existât un équilibre des forces. C'était faire le jeu de l'ennemi. Lorsque les conditions étaient favorables, les marines alliées ne cessèrent de rechercher le combat, comme au cap Spartel en 1782. En pareil cas, l'escadre britannique ne cherchait pas la bataille, évitant une issue défavorable en faisant force de voiles³.

Cela explique que l'Espagne et la France aient préféré une défense active du *statu quo* impérial, obligeant les Britanniques à réaliser un grand effort pour inverser la situation.

68

En général, les alliés étaient bien obligés de suivre la vieille stratégie de l'empire espagnol : ne pas compromettre inutilement leurs escadres au combat, assurer leurs propres communications maritimes, empêcher celles de l'ennemi avec la course, et entreprendre, dès que le blocus se relâche, une expédition amphibie contre les territoires ennemis, en comptant sur la surprise⁴.

Dans le fil de ces réflexions, mon propos portera sur la stratégie navale définie par la monarchie des Bourbons en relation avec son commerce intercolonial et transatlantique entre 1759 et 1783. Ces dates marquent l'ascension de Charles III au trône espagnol et la fin de la guerre d'Indépendance des États-Unis, quand la politique réformatrice espagnole et les forces navales – l'Armada – parvinrent à leur maturité. Malgré les pertes subies lors de la prise de La Havane par les

2 José de Mazarredo au Premier consul Bonaparte, 9 mars 1800, dans Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar. Teniente General de la Real Armada*, Madrid, Artegrafía, 1945, p. 209-210.

3 Le 12 juillet 1782, les 40 vaisseaux de l'escadre combinée ne purent attaquer les 23 de Lord Howe qui, à la hauteur des Sorlingues, refusa le combat, voir Mazarredo, 30 juillet 1782 (Archivo Museo Naval, Madrid, legajo 2381). Au cap Spartel, avec 34 vaisseaux, Lord Howe parvint à échapper à l'escadre combinée qui en comptait 46, grâce à sa plus grande force de voile ; relation sur le combat, attribuée à Mazarredo alors major général de l'escadre espagnole, 20 février 1782 (*Revista de Historia Naval*, n° 40, 1993, p. 95-104). Voir aussi la contribution de Jose María Blanco Núñez dans ce volume, « Le commandement naval espagnol et les opérations combinées avec les Français (Manche et Gibraltar) ».

4 Agustín R. Rodríguez González, « La Marina ilustrada : reflexiones sobre su eficacia combativa », dans Manuel Reyes García Hurtado (dir.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, p. 183-205, loc. cit. p. 193 ; Agustín R. Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. I, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 129-150.

Britanniques en 1762, la marine espagnole avait poursuivi sa croissance. Dans les décennies ultérieures, elle fit preuve d'une grande capacité opérationnelle.

C'est durant la guerre d'Indépendance des États-Unis qu'a été atteint le nécessaire équilibre nécessaire des forces dans l'espace étudié ici : les Caraïbes, le golfe du Mexique, et les Bahamas. Dans l'historiographie hispano-américaine, cette zone géographique est appelée « les Grandes Caraïbes ». C'était un espace stratégique de premier ordre et l'épicentre des conflits navals entre les puissances européennes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Les alliés disposèrent localement de la supériorité à certains moments de la guerre⁵.

Après un bref examen des conditions géographiques de ce monde américain et les antécédents historiques, je vais essayer de donner une lecture stratégique du commerce colonial espagnol et des opérations de l'Armada pendant la guerre d'Indépendance américaine.

LE LABYRINTHE ACCESSIBLE

Les Caraïbes, le golfe du Mexique et l'archipel des Bahamas, sa sortie naturelle au nord, constituent un espace carré de 5 000 kilomètres de côté créé par la tectonique des plaques qui donna lieu à d'impressionnantes formations volcaniques qui formèrent des îles. Celles-ci peuvent se répartir dans les « familles » suivantes : Les Grandes Antilles (88 % de la superficie), les Bahamas (5 %), les Petites Antilles (3 %), Trinité-et-Tobago (2 %) et celles du nord du Venezuela (1,5 %). Cette géomorphologie se conjugue à un réseau hydrographique complexe pour donner lieu à de nombreux récifs de corail, barrières de sable, mangroves, lagunes, estuaires, falaises côtières, etc. Il est donc difficile de naviguer dans ce labyrinthe maritime, même avec la technologie moderne. Ses rares baies naturelles sont abritées mais de petite taille, à l'exception de celles de La Havane et de Santiago de Cuba qui forment de grands ports naturels⁶.

5 Toutefois, je suis d'accord avec le professeur Rodríguez González qu'aucune des deux ne domina vraiment les mers européennes et américaines durant cette guerre : Agustín R. Rodríguez González, « La Marina ilustrada », art. cit., p. 193.

6 David Barker, « Geographies of Opportunity, Geographies of Constraint », dans Stephan Palmié et Francisco A. Scarano, *The Caribbean: A History of the Region and its Peoples*, Chicago/London, University of Chicago Press, 2011, p. 25-38 ; Oruno Denis Lara, *Les Caraïbes*, Paris, PUF, 1986 ; David Watts, *The West Indies. Patterns of Development, Cultural and Environmental Change since 1492*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987. Dans le présent ouvrage, on trouvera la contribution de Clive Wilkinson, « L'océan, le climat et les opérations navales pendant la guerre d'Indépendance américaine ».





Carte 1. L'imbrication des possessions coloniales dans l'espace caraïbe

Pour ce qui est du régime des vents, l'entrée naturelle de la région est l'arc des Petites Antilles, baignées par le courant des Canaries et ses alizés, les *trade winds*, suivant l'orientation générale est-ouest sous ces latitudes tropicales. Ce fut son principal accès depuis l'Europe méridionale, à partir du xv^e siècle. Le détroit de Floride et le canal des Bahamas forment sa sortie naturelle, d'où s'écoule le courant du Golfe qui atteint le 40^e parallèle en Amérique du Nord, avant de commencer sa courbe vers l'Europe. En outre, les Grandes Caraïbes et les Bermudes constituent un lieu de confluence atmosphérique produisant de juin à novembre les terribles ouragans, un véritable arsenal d'énergie naturelle : forts vents et pluies, inondations et vagues gigantesques.

Ces deux facteurs, la géomorphologie et le climat, ont conditionné l'établissement puis le développement de la navigation et du commerce européen dans cette région depuis 1492. Ces activités maritimes ont suscité à moyen terme un système portuaire international, à l'intérieur des limites imposées par les puissances mercantilistes.

72

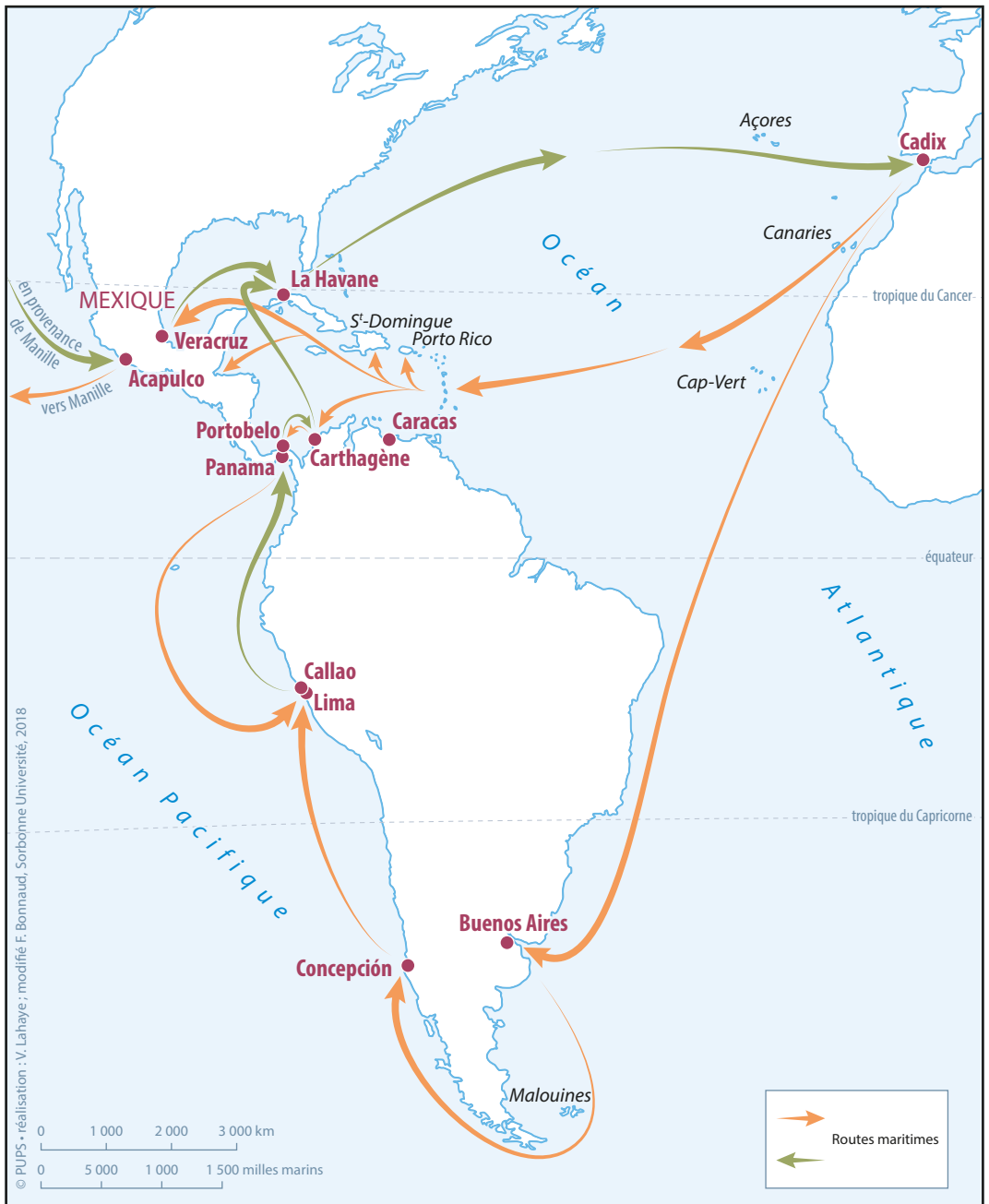
Comme nous le savons, pendant les xvii^e et xviii^e siècles, les traversées jusqu'à cette région du monde étaient longues : une moyenne de 40 jours de Cadix à l'arc des Petites Antilles, 65 jours jusqu'à Carthagène-des-Indes, et 75 jusqu'à Veracruz, dans le golfe du Mexique. Le retour vers l'Europe était encore plus compliqué, la moyenne étant de 125 jours de Veracruz à Cadix et de 70 jours de La Havane à cette place maritime⁷. Avec le développement de la technologie navale et nautique, ces temps se réduisirent au cours du xviii^e siècle, jusqu'à des cas spectaculaires, comme les traversées du célèbre marin Federico Gravina en 1789 et 1802. Mais le facteur temps dans ce franchissement de l'Océan a des répercussions stratégiques, comme nous le verrons⁸.

OBJECTIFS POLITIQUES ESPAGNOLS : EMPIRE RENFORCÉ ET FRONTIÈRE MARITIME

Le trafic et le commerce transatlantique et intercolonial dans le « lac espagnol » des Grandes Caraïbes suivent un modèle en vigueur durant plus de trois siècles. Aux xvi^e et xvii^e siècles, les célèbres flottes et galions d'argent unissaient le sud de l'Espagne avec d'une part Carthagène-des-Indes et l'isthme de Panama, c'est-à-dire avec le marché péruvien, et d'autre part Veracruz, le marché mexicain et le galion de Manille. Il n'est pas étonnant qu'à une époque de crise de la monarchie

7 Pierre Chaunu, *Sevilla y América. Siglos xvi y xvii*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1983.

8 Gravina, commandant la frégate *la Paz*, à l'été 1789, ne mit que 30 jours de Cadix à Carthagène-des-Indes puis 44 de La Havane à Cadix : Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, Imprenta J. López, 1873, t. II, p. 127.



Carte 2. Routes commerciales de l'empire espagnol au XVIII^e siècle

espagnole, comme cela s'est produit au xvii^e siècle, les puissances rivales qu'étaient la Hollande, la France et la Grande-Bretagne aient occupé quelques îles aux marges des Caraïbes, à l'exception de la Jamaïque dont la position centrale fut mise en valeur par les Britanniques. Depuis ces enclaves prospéraient un commerce direct avec les colonies espagnoles, la course et la piraterie. Celles-ci étaient des variantes d'une activité marchande internationale qui transcendait les frontières coloniales. Comme on sait, cette situation complexe reflétait l'incapacité dans laquelle se trouvait l'Espagne d'approvisionner suffisamment ses colonies. Tout cela va de pair avec la dégradation du commerce officiel entre la métropole hispanique et cette région⁹.

Cependant, quand survient la guerre de Succession espagnole, le solde de l'empire espagnol est positif. Malgré les petites conquêtes territoriales de ses rivaux, l'Espagne a maintenu quasiment intactes ses possessions américaines, en tirant d'importants revenus en argent et produits coloniaux par ses célèbres flottes et galions. Mais, avant même la consolidation de la dynastie des Bourbons sur le trône espagnol par le traité d'Utrecht en 1713, les gouvernements du

9 Les études sont nombreuses sur les relations internationales et la puissance navale espagnole au xviii^e siècle. Felipe Abad León, *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, Madrid, Editorial Naval, 1985 ; Juan Batista González, *La estrategia española en América durante el Siglo de las Luces*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992 ; María Baudot Monroy (dir.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo xviii*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014 ; Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. 1, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 107-128 ; José Luis Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lleida, Milenio, 1996 ; *id.*, « Carvajal y Ensenada, un binomio político », dans José Miguel Delgado Barrado et José Luis Gómez Urdáñez (dir.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, p. 65-92 ; Agustín Guimerá Ravina, « La marine espagnole contre la piraterie nord-africaine (1750-1785) », dans Michèle Battesti (dir.), *La Piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État*, Paris, PUPS, 2014, p. 331-345 ; Agustín Guimerá Ravina, « Teoría y práctica del imperio: el Secretario de Marina e Indias Antonio Valdés en la Junta de Estado (1787-1792) », dans Carlos Martínez Shaw, Pedro Tedde et Santiago Tinoco Rubiales (dir.), *Andalucía, España, Indias. Pasión por la historia. Homenaje al profesor Antonio Miguel Bernal*, Sevilla, Madrid, Universidad de Sevilla/Marcial Pons, 2015, p. 513-543 ; Agustín Guimerá Ravina, « The Offensive Strategy of the Spanish Navy, 1713-1808 », dans N. A. M. Rodger, Jeremiah Dancy, J. Ross Dancy, Benjamin Darnell et Evan Wilson (dir.), *Strategy and the Sea*, Woodbridge, The Boydell Press, 2016, p. 98-108 ; José Hernández Franco, *La gestión política y el pensamiento reformista del conde de Floridablanca*, Murcia, Universidad de Murcia, 1984 ; María Victoria López-Cordón, « Entre Francia e Inglaterra. Intereses estratégicos y acuerdos políticos como antecedentes de Trafalgar », dans Agustín Guimerá Ravina, Alberto Ramos et Gonzalo Butrón (dir.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 19-60 ; Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, « Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo xviii », dans *La marina de la Ilustración : ciclo de conferencias, noviembre 1988*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 49-62 ; Agustín R. Rodríguez González, « Las innovaciones artilleras », art. cit. ; Agustín R. Rodríguez González, « La Marina ilustrada », art. cit. ; *id.*, « Les objectifs de la marine espagnole », art. cit. ; Jesús Salgado Alba, « Ideas estratégicas de la marina de la Ilustración », dans *La marina de la Ilustración, op. cit.*, p. 33-48.

futur Philippe V avaient vu la nécessité de renforcer un empire menacé par ces puissances. La monarchie espagnole, détentrice d'un grand empire ultramarin, souhaitait recouvrer sa position dans le concert des nations européennes.

Ce que l'on appelle « réformisme Bourbon », qui s'est développé à partir de 1763, est déjà en germe dès ces premières dispositions¹⁰. La guerre de Sept Ans avait entraîné des coûts élevés et des pertes pour les puissances européennes, qui se virent condamnées à un plan de réforme pour améliorer leur situation interne et être davantage en sécurité dans un contexte international de plus en plus difficile. La monarchie espagnole prit part à ce processus.

L'Espagne qui avait vu sa souveraineté impériale réduite avec la prise de La Havane et celle de Manille en 1762, se tourna vers les réformes. Quant à l'Amérique espagnole, cet impérialisme rénové avait pour but, d'une part, de la mettre dans un état de défense optimal et, d'autre part, d'extraire le maximum de ressources américaines pour la croissance de la métropole.

Cette recherche de la sécurité impériale et la résurgence de la monarchie espagnole s'inscrivaient dans un système européen d'équilibre des pouvoirs, inauguré à Utrecht. Le maintien du *statu quo* international par ces États mercantilistes ayant chacun ses possessions coloniales et son monopole commercial – comme le commerce hispano-américain – exigeait des armées et des marines puissantes, soutenues par des systèmes administratifs et fiscaux efficaces.

Parmi les nombreuses réformes bourbonniennes en Amérique, les frontières de l'empire prirent une importance croissante pour l'État espagnol : expéditions pour fixer les limites avec le Portugal ; cartographie et hydrographie dans les Caraïbes, le nord-est et l'extrémité sud de l'Amérique ; occupation de nouveaux espaces frontaliers avec un peuplement et des missionnaires ; création de la vice-royauté du Rio de la Plata et accords avec les communautés indigènes vivant dans ces régions.

À cet égard, les Caraïbes et le golfe du Mexique constituent une véritable frontière maritime. Ce concept définit un énorme espace aquatique, vide mais très fréquenté, qui relie ses rivages, une authentique mosaïque de systèmes portuaires par de multiples routes : navigation, commerce, pêche et guerre navale. Ces relations maritimes sont sous-tendues non seulement par des activités économiques complémentaires et internationales, mais aussi par un

10 Il existe aussi une ample bibliographie sur les réformes des Bourbons espagnols. Voir Agustín Guimerá Ravina (dir.), *El reformismo borbónico: una visión interdisciplinar*, Madrid, Alianza Editorial, 1996 et Antonio Miguel Bernal, *España, proyecto inacabado. Costes/Beneficios del Imperio*, Madrid, Marcial Pons, 2005.



© PUPS - réalisation : V. Lahaye ; modifié F. Bonnaud, Sorbonne Université, 2018

Carte 3. L'Amérique espagnole en 1783

conflit pour le contrôle de ces mers opposant les puissances navales de l'époque. Ce sont les « mers de personne¹¹ ».

Le commerce colonial espagnol connaît une renaissance depuis Utrecht, spécialement dans la période 1748-1778¹². Cependant, on assiste à la décadence des galions qui assuraient les relations avec le Panama et le Pacifique, ce qui est de fait dans la première moitié du XVIII^e siècle, pour diverses raisons stratégiques, économiques et techniques. Au même moment, bien des parties des Caraïbes s'ouvrent au commerce effectué par des navires libres (*buques sueltos*) à l'origine des guerres de 1739 et de la Succession d'Autriche. Les flottes pour Veracruz se maintiennent dans les décennies suivantes, mais avec seulement un convoi tous les cinq ans entre 1740 et 1776. Finalement, en 1765, fut mis en place en Espagne ce qu'on appela le commerce libre, une série de mesures qui, progressivement, libérèrent le commerce colonial espagnol en l'ouvrant à plusieurs ports espagnols et hispano-américains, pour culminer avec les lois de 1778, toujours à l'intérieur d'un régime de monopole, c'est-à-dire sans permettre à d'autres puissances européennes de commercer directement avec l'Amérique espagnole.

Sa finalité est d'améliorer les conditions économiques de l'Amérique, afin d'obtenir de nouvelles recettes fiscales et de consolider la monarchie espagnole. Par une chaîne de causalité, le Trésor royal espagnol dépendait principalement des remises d'argent et d'or américains qui constituaient 80 % de la valeur des importations à cette période. Avec eux, la monarchie espagnole devait assurer la défense de ses territoires coloniaux. Il est symptomatique que cette expérience mercantiliste ait commencé précisément dans cet espace caraïbe, essentiel pour la défense de l'empire.

11 La bibliographie sur la notion de frontière est considérable. Ici on ne parlera que de la frontière maritime, voir, par exemple Alicia Cámara, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, Nerea, 1999, p. 59-63.

12 Le trafic colonial officiel hispano-américain depuis Cadix augmenta de 86 % pendant l'époque du monopole de ce port (1717-1778) si on regarde la moyenne annuelle du nombre de navires, et 123,5 % pour celle du tonnage entre 1710-1747 et 1748-1778. En donnant l'indice 100 à la période 1725-1735, la valeur des importations officielles américaines passe de l'indice 88 en 1717-1738 à celui 370 en 1750. On constate la même chose avec les importations de produits coloniaux en prenant le même indice en 1725-1735 comme base :

	1717-1738	1747-1778
Sucre	95	1578
Cacao	87	418
Tabac	122	162

Voir Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976, p. 533-556 et Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América latina colonial*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992, spécialement aux pages 227-252 et 268-286.

Le renforcement de celui-ci porte en lui l'inévitable rivalité avec les autres puissances, spécialement la Grande-Bretagne. En ce sens, la marine a représenté le dernier grand effort pour réorganiser et maintenir l'empire espagnol. Elle était l'institution capable, avec l'armée, de manifester l'organisation, la rationalité et l'efficacité logistiques nécessaires pour atteindre ces objectifs : l'argent, les connaissances, le personnel technique, les institutions – académies des gardes-marines, observatoires astronomiques, cours d'études supérieures –, les clients – les fabriques royales –, les technologies et les instruments scientifiques – les horloges et baromètres de marine.

78

On connaît bien le discours politique du gouvernement espagnol en ce qui concerne le développement de la monarchie absolue, la puissance maritime et la sauvegarde de l'Amérique. Le gouvernement de ce grand homme d'État du XVIII^e siècle espagnol que fut le marquis de la Ensenada (1743-1754) représente ce point d'inflexion. Son discours commence de manière claire son projet de réforme de l'Armada, en harmonie avec une diplomatie d'équilibre des puissances qui fera de l'Espagne un véritable arbitre entre les deux premières sur mer, la Grande-Bretagne et la France.

Bien que la neutralité armée fût impossible et que la monarchie espagnole dût s'allier à la France, par les célèbres pactes de Famille, ces puissances durent tenir compte de la force navale espagnole lors des conflits qui les opposèrent. Précisément, l'entrée de l'Espagne dans la guerre de Sept Ans et dans celle de l'Indépendance des États-Unis eut lieu, entre autres objectifs politiques, pour empêcher que la ruine de la marine française n'allât donner définitivement la suprématie navale à la Grande-Bretagne¹³.

Au milieu du XVIII^e siècle se produisit un changement d'échelle des conflits entre les États européens. La guerre de l'Oreille de Jenkins en 1739 eut pour théâtre les Caraïbes, ce qui fut une première. Pendant la guerre de Sept Ans, le conflit eut une dimension mondiale : la guerre sur le continent européen pouvait se gagner aux Caraïbes ou aux Indes. L'Amérique fut le théâtre de privilégié de cet impérialisme renforcé du XVIII^e siècle, particulièrement les Caraïbes, par l'occupation britannique de la Floride et de certains points du littoral au Honduras et à Campêche – pour la coupe de bois de campêche –, en plus de l'intense commerce direct entre ces possessions caribéennes et les colonies espagnoles. Cette spirale de contrebande et de possession illégale de territoires aux Caraïbes conduisit inévitablement à la guerre. Par exemple, la fermeté des gardes-côtes espagnols – avec ce qui était tenu pour des actions

13 Voir la fameuse « Instrucción reservada » de Floridablanca a la Junta de Estado, 8 juillet 1787 ; Conde de Floridablanca, *Obras originales del Conde de Floridablanca, y escritos referentes a su persona*, Madrid, Academia española, 1952.

corsaires envers les marchands britanniques aux Caraïbes – fut le facteur décisif dans le début des hostilités en 1739. Tout cela constitua une véritable guerre commerciale.

Le gouvernement espagnol a toujours voulu récupérer les possessions étrangères aux Caraïbes, arrachées à l'empire au xvii^e siècle, principalement la Jamaïque, la colonie britannique la plus riche de cette région et qui, par sa position centrale, représentait une menace. Il prétendait aussi récupérer également la Floride, cédée aux Britanniques en 1763, comme compensation du retour de La Havane, qui menaçait le trafic et le commerce entre Veracruz, La Havane et l'Espagne. Il avait également pour objectif politique de conquérir les Bahamas, occupés par la Grande-Bretagne et qui étaient la sortie naturelle des Caraïbes et du golfe du Mexique.

Des écrits postérieurs à Ensenada, comme les célèbres instructions du Premier ministre, le comte de Floridablanca, en 1787, révèlent cette claire conception géopolitique de la zone défensive des Caraïbes et golfe du Mexique, avec de pénétrantes observations sur les ressources géographiques, stratégiques et économiques des différents points de cette région américaine et sur sa fonction impériale¹⁴.

Cependant, les possessions des Caraïbes et du golfe du Mexique furent regardées pendant longtemps comme autant d'enclaves pour défendre l'empire, et seulement plus tardivement comme une source de richesses. Dans le cas de Cuba, ce n'est qu'après la récupération de La Havane en 1763 que l'État se mit à investir massivement dans la défense et le soutien à son économie, préparant le grand essor sucrier des années 1790. Pour Trinidad et son « canal de l'hivernage » – autre port des Caraïbes –, une île considérée jusqu'alors comme marginale hormis pour le trafic des esclaves, la couronne d'Espagne attendit la décennie 1780 pour pousser son peuplement et son activité économique, ce qui coïncida avec sa réévaluation stratégique¹⁵.

Tel fut le cadre géographique et historique dans lequel se développa la stratégie navale espagnole.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Si la stratégie est l'art et la science d'employer adéquatement la force militaire, parmi d'autres moyens, pour atteindre les objectifs fixés par la politique, la

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Allan J. Kuethe, « Havana in the Eighteenth Century », dans Franklin W. Knight et Peggy K. Liss, *Atlantic Port Cities. Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991, p. 13-39 ; Francisco Morales Padrón, *Trinidad española*, Sevilla, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, 2011.

monarchie espagnole, en s'y conformant, choisit pour les Caraïbes et le golfe du Mexique au cours du XVIII^e siècle de défendre le *statu quo* en ce qui concernait son commerce colonial et le système portuaire à son service, d'assurer ses possessions dans cette région, de combattre le négoce ennemi par la course et la capture de ses convois ainsi que de reconquérir la Jamaïque et les autres zones occupées par les Britanniques.

80 L'intervention de l'Espagne dans la guerre de Sept Ans en 1762 a pour justification aux Caraïbes le désir d'expulser les Britanniques de la côte des Moustiques et du golfe du Honduras où ils s'étaient installés illégalement et de mettre fin à la prohibition de la pêche qu'ils avaient imposée à Terre-Neuve. Pour la guerre d'Indépendance américaine, il s'agit, entre autres choses, d'un plan de restauration de l'autorité espagnole sur le Mississippi et la Floride et de révocation du privilège britannique concernant le bois de campêche. Dans les deux cas, le gouvernement espagnol avait un objectif plus général : prévenir une possible défaite de la marine française qui aurait donné à la Royal Navy une suprématie définitive sur les océans. Il fallait s'allier avec la France pour faire front face au rival naval séculaire dans cette région.

Les chiffres parlaient d'eux-mêmes. Selon le marin Antonio de Ulloa, l'Espagne alignait en 1772 55 vaisseaux, 30 frégates et 28 bâtiments plus petits, la France 47, 47 et 26, la Royal Navy 120, 90 et 70. Additionnées, les deux marines alliées ne représentaient que 85 % de l'effectif des vaisseaux et des frégates britanniques. En réalité, le nombre de navires en état d'être armés par la France et par l'Espagne – puis de tenir la mer – était bien moins élevé. La Royal Navy avait là encore l'avantage. Mais la *fleet in being* favorisa les opérations alliées aux Caraïbes, dans le golfe du Mexique et aux Bahamas à partir de 1779¹⁶.

Néanmoins, comme l'ont clairement montré les historiens britanniques eux-mêmes, la Royal Navy avait trop de missions à remplir et ce dans trop d'espaces maritimes : protection du commerce national, destruction de celui de l'ennemi, opérations amphibies contre les possessions adverses – qu'elles soient punitives ou conquérantes –, annihilation de la flotte ennemie, protection de la Grande-Bretagne d'une possible invasion, blocus des ports et recours à des

16 Antonio de Ulloa, *La marina. Fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*, éd. Juan Helguera Quijada, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1995, p. 241-243. Il est clair que tout dépendait de la possibilité d'armer ces unités et de les maintenir longtemps à la mer, ce qui était bien plus difficile pour les alliés que pour les Britanniques. En 1800, à une époque de grandes difficultés pour les marines de France et d'Espagne, l'amiral Mazarredo calcula que les unités armées par les alliés représentaient, toutes catégories confondues, moins du tiers de celles déployées par la Royal Navy : vaisseaux, frégates et plus petits bâtiments. Voir le rapport de Mazarredo à Bonaparte, le 9 mars 1800 (Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, op. cit.*, p. 209-210), ainsi que la communication de John Hattendorf, « *Fleet in being*. Le concept de *fleet in being* et la Royal Navy dans la guerre d'Indépendance américaine », dans ce volume.

bases navales d'alliés pour ce faire. Ce fut particulièrement évident pendant la guerre d'Indépendance américaine.

Mais il faut avoir présents à l'esprit les intérêts politiques distincts de la France et de l'Espagne qui pesèrent sur l'efficacité de certaines des opérations navales communes.

OUTILS STRATÉGIQUES ET THÉÂTRES D'OPÉRATIONS

Dès les ^{xvi}^e siècle, l'efficacité de la défense du commerce colonial et de sa marchandise stratégique – l'argent – tenait aux flottes et aux galions dans les Caraïbes et le golfe du Mexique, et aussi à la présence de quelques escadres américaines, comme l'escadre de Barlovento, créée en 1575¹⁷.

Pourtant, on assiste au milieu du ^{xviii}^e siècle à d'importants changements stratégiques. Les galions qui reliaient l'Espagne à l'isthme de Panama et au marché péruvien sont supprimés. Les *registros sueltos*¹⁸ remplacent les flottes pour le Mexique dès 1739. En outre, la défense locale s'avère insuffisante. L'escadre de Barlovento, qui a coûté très cher à maintenir sans donner les

17 On trouvera une vision générale des opérations navales aux Caraïbes dans José María Blanco Núñez, *La Armada española en la segunda mitad del siglo xviii*, Bazán, Izar, 2004 ; José Merino Navarro, « La Armada en el siglo xviii », dans Mario Hernández Sánchez-Barba (dir.), *Las fuerzas armadas españolas. Historia institucional y social*, Madrid, 1986, t. II ; Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno, « Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo xviii », art. cit. ; Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo xviii*, Madrid, Servicio histórico y museo del ejército, 1990. Les opérations de la guerre de Sept Ans ont été étudiées par Pilar Castillo Manrubia, « Pérdida de La Habana (1762) », *Revista de Historia Naval*, n° 28, 1990, p. 61-77 ; Cesáreo Fernandez Duro, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* [1900], Madrid, Museo Naval, 1972, t. VII, p. 39-117 ; Celia María Parceros Torre, *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*, Ávila, Junta de Castilla y León, 1998 et Gustavo Placer Cervera, *Inglatera y La Habana, 1762*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 2007. Sur les opérations navales de la guerre d'Indépendance américaine : Juan Alsina Torrente, *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en el mar (Trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006 ; Eric Beerman, « La última batalla de la guerra de la Independencia no fue Yorktown. La expedición hispano-norteamericana a las Bahamas en 1782 », *Revista de Historia Naval*, n° 5, 1984, p. 89-102 ; José María Blanco Núñez, *La Armada española, op. cit.*, p. 120-165 ; Cesáreo Fernandez Duro, *La Armada española, op. cit.*, t. VII, p. 209-345 ; Enrique Manera Regueyra, « La Armada Real en la Independencia de los EE.UU. », dans Vicente Palacio Atard (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondika, Marinvest, 1989, p. 415-425 ; Carlos M. Martínez Shaw, « Participación de la Armada española en la guerra de Independencia de los Estados Unidos », *Revista de Historia Naval*, n° 10, 1985, p. 75-80 ; Carmen de Reparaz, *Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Pensacola*, Madrid, Instituto de Cooperación Hispanoamericana, 1986 ; María Pilar Ruigómez de Hernández, *El Gobierno español del despotismo ilustrado ante la Independencia de los Estados Unidos*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, 1978 ; Francisco de Solano, « Tráfico marítimo y conflictividad en el mar de las Antillas durante la guerra de la Independencia norteamericana », dans Leoncio Cabrero et al., *Hispanoamérica hacia 1776*, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo-CSIC, 1980, p. 119-129.

18 Navires autorisés à gagner l'Amérique en dehors d'une flotte (NDT).

résultats escomptés, est donc supprimée en 1748. La défense de l'Amérique se trouve désormais centralisée en métropole, confiée sur mer à une Armada renforcée qui envoie des escadres permanentes vers les colonies. Aussi bien l'essor des marines d'État européennes que l'amélioration des techniques de navigation favorisent ces changements.

Une fois encore, il faut garder présente à l'esprit la symbiose stratégique entre le sud de l'Europe, les Caraïbes et le golfe du Mexique. La situation de l'Espagne méridionale sur la seule route possible pour aller en Amérique tropicale – soit le triangle formé par le cap Saint-Vincent, les Açores, Madère et les Canaries – donnait un avantage à l'Armada dans sa lutte contre la Royal Navy, ainsi en 1780 lorsque l'escadre de l'amiral Luis de Córdova, comprenant 24 vaisseaux espagnols et 6 français, captura un convoi britannique de 50 voiles, ce qui affecta directement les mouvements de l'escadre de Rodney de l'autre côté de l'Océan en 1781.

82

Le théâtre des opérations aux Caraïbes et dans le golfe du Mexique comportait, comme toujours, pour le trafic maritime et le commerce colonial quelques « points noirs » essentiels pour l'Amérique espagnole :

- L'arc des Petites Antilles, par lequel on arrivait d'Europe et où se trouvaient des bases navales britanniques stratégiquement très bien situées ;
- l'isthme de Panama et de son cordon défensif (Carthagène-des-Indes et Portobelo) ;
- le golfe du Mexique (Veracruz et La Nouvelle-Orléans) ;
- L'ensemble Floride-La Havane-détroit de Floride et canal des Bahamas, formant un véritable entonnoir stratégique.

Plusieurs ports complétaient le réseau défensif impérial : San Juan (Porto Rico), Cumaná, La Guaira, Urabá, Maracaibo, Santa Marta, Chagres et Omoa. Cette dispersion favorisait tantôt l'un, tantôt l'autre des deux adversaires, selon les circonstances. Même avec leurs bases navales des Petites Antilles et de la Jamaïque, les Britanniques ne pouvaient être partout, ce qui les obligeait à se concentrer dans quelques zones bien déterminées des Caraïbes et du golfe du Mexique. Du point de vue espagnol, ces mêmes espaces étaient très vastes et peu peuplés. Hormis quelques ports très bien fortifiés, les colonies restaient vulnérables aux attaques ennemies.

LES OBSTACLES À LA GUERRE NAVALE

La manœuvre stratégique au temps de la navigation à voile se heurtait à de nombreux inconvénients, dans l'espace comme dans le temps. Accorder ses mouvements dépendait de l'inconstance des vents et des courants et les délais pouvaient devenir interminables. Ces navigations qui se prolongeaient entre

l'Espagne et les Caraïbes provoquaient des maladies à bord tel le scorbut et ruinaient les plans. En contrepartie, on pouvait gagner des avantages stratégiques dans ces mers lointaines :

En compensation de cette lenteur des parcours, une fois que la concentration avait pu avoir lieu sur l'objectif principal, le temps propice à la manœuvre prévue, celui pendant lequel on jouissait de la supériorité de moyens, pouvait durer des semaines, voire des mois¹⁹...

Ce fut le cas en 1780 avec la réunion des escadres espagnole et française aux Petites Antilles. Mais, dans ce si vaste espace maritime, on ne rencontre pas toujours l'ennemi. En 1780, l'escadre de l'amiral José de Solano, comptant 14 vaisseaux, 5 frégates et 3 bâtiments plus petits, chercha en vain un grand convoi britannique dans les eaux des Caraïbes. De même, les grandes distances représentaient tout un défi pour les opérations amphibies espagnoles, comme la prise de Pensacola en 1781.

La fièvre jaune frappa les équipages espagnols, à La Havane en 1762 puis aux Petites Antilles en 1780²⁰. Les pluies paralysaient elles aussi fréquemment les opérations. Ce fut déterminant pour l'attaque britannique de La Havane, menée à bien en juin 1762, juste avant l'hivernage. L'époque des ouragans marque également une limite. L'escadre de l'amiral José de Solano – avec 14 vaisseaux et 51 transports – quitta La Havane en octobre 1780 afin de s'emparer de Pensacola. Le marin avait bien été obligé de sortir à cause d'un conseil de généraux, tenu à Cuba. Néanmoins, comme il l'avait prédit, son escadre fut dispersée par un violent ouragan et obligée de revenir à son port de départ. Ainsi se trouvaient vérifiées les maximes de toujours tenir compte de « l'économie des forces », de « ne rien laisser au hasard » et de « ne pas porter ses coups dans le vide »²¹.

DÉPLOIEMENT DE FORCES

Preuve que le gouvernement espagnol attribuait une grande valeur à la défense de quelques points clés des Grandes Caraïbes, il concentra en 1762 14 vaisseaux, 6 frégates et d'autres embarcations moindres à La Havane, bien avant que la guerre fût déclarée à la Grande-Bretagne. Il destina d'autres unités à la défense de Santiago de Cuba, Veracruz et Carthagène-des-Indes. Le total se montait à

19 Enrique Manera Regueyra, « La defensa del imperio : Carlos III », dans Vicente Palacio Atard (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, op. cit., p. 415.

20 Voir Dr Jean-François Viaud, « Malades et blessés dans la marine française », dans ce volume.

21 José María Blanco Núñez, *La Armada española*, op. cit., p. 12.

21 vaisseaux et 10 frégates cette année-là, soit respectivement 37 et 30 % de la flotte.

Lors de la guerre d'Indépendance américaine, on retrouva le même état de choses avec l'envoi depuis la métropole de l'escadre de José de Solano avec 14 vaisseaux et 5 frégates qui se joignirent à celles du port militaire de La Havane, représentant désormais une menace tangible pour les forces de l'amiral George Rodney.

Logistique

84

Lors des guerres de Sept Ans puis d'Indépendance américaine, La Havane devint le pivot de la logistique espagnole aux Caraïbes et dans le golfe du Mexique. La fondation de son arsenal en 1722 était liée à sa situation stratégique dans le détroit de Floride – mouillage pour les flottes et les navires enregistrés (*suelto*s) rentrant en Espagne –, aux bonnes conditions nautiques et terrestres de sa localisation, à l'abondance de bois de qualité pour les chantiers navals ainsi qu'à sa main-d'œuvre bon marché. Elle devint la principale base navale et corsaire espagnole des Caraïbes et du golfe du Mexique, soit une véritable menace pour la Jamaïque, la vallée du Mississippi et la Floride qu'occupaient les Britanniques. La Havane fut le principal arsenal de la monarchie espagnole et l'un des plus actifs au monde, tant par le nombre d'unités qui y furent construites que par sa taille. De 1714 à 1762, La Havane lança 66 vaisseaux, soit les deux cinquièmes des constructions pour l'Armada dans cette période. Entre 1765 et 1797 on y construisit 70 unités, dont le fameux trois-ponts, la *Santísima Trinidad*, en 1769²².

Comme par effet de miroir, les Britanniques firent eux aussi bon usage de leurs bases navales des Caraïbes, à la Jamaïque et aux Petites Antilles, pour s'y approvisionner et y faire de l'eau. Ils eurent aussi un arsenal à Antigua. Normalement, leurs escadres s'arrêtaient à la Barbade et à Antigua à leur arrivée aux Caraïbes où elles maintenaient des croisières de surveillance. Les Français s'appuyaient de même sur leurs ports de la Martinique et de la Guadeloupe.

Les trois puissances dépendaient pourtant de l'Europe pour leurs approvisionnements navals et militaires, en plus des renforts de troupes, d'où l'importance des convois et de leur protection. Veracruz fournissait en

22 Antonio Bethencourt, « Astilleros y arsenales de ultramar : La Habana », Vicente Palacio Atard (dir.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, op. cit., p. 119-130 ; César García del Pino, « El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII », dans Agustín Guimerá Ravina et Fernando Monge (dir.), *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000, p. 167-173 ; Allan J. Kuethe, « Havana in the Eighteenth Century », op. cit. ; G. Douglas Inglis, « The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century », dans Craig L. Symonds (dir.), *New Aspects of Naval History*, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Co. of America, 1985.

farines mexicaines La Havane et d'autres ports des Caraïbes. L'interruption momentanée de ces convois influa directement sur la stratégie navale, ainsi dans le cas de Rodney en 1781.

Renseignement naval

Dans ces immenses espaces des Caraïbes et du golfe du Mexique, le renseignement naval était plus important que jamais. Les navires neutres, les contrebandiers et les corsaires, les frégates détachées des escadres ainsi que la surveillance depuis les côtes facilitaient l'information. En 1762, on fut informé du départ de la force britannique depuis Saint-Domingue vers La Havane, ce qui se trouva confirmé par une frégate ainsi que par un navire pratiquant la contrebande. En définitive, l'expédition fut aperçue du cap de Cojimar, au sud de la place, un jour avant son arrivée.

Inversement, la désinformation était stratégiquement avantageuse. En 1780, l'escadre de Solano fit escale aux Canaries, la clé européenne des Caraïbes, afin de recevoir des informations sur le possible passage de forces ennemies, ce qui montre une fois encore la symbiose stratégique entre l'Europe et l'Amérique tropicale. En route vers les Caraïbes, l'amiral espagnol envoya à l'avance des navires rapides afin qu'ils prissent contact avec l'escadre française que commandait le comte de Guichen, pour lui communiquer un nouveau point de rendez-vous, à mi-distance entre la Dominique et Marie-Galante, à cause de la menace que Rodney faisait peser sur la Martinique. Il ajouta encore une manœuvre de diversion, en ordonnant à son escadre de gouverner vers cette île jusqu'à être en présence de navires suspects, puis de virer vers le nouveau point de rendez-vous la nuit même, avec toute sa surface de voile.

Qui plus est, une fois les escadres de Solano et Guichen réunies à La Havane en juillet 1780, Rodney crut que Guichen se dirigerait vers l'Amérique du Nord. C'est pourquoi il divisa ses forces afin de poursuivre l'amiral français et de surveiller Solano. Pour les forces navales britanniques aux Caraïbes, ce fut un moment de faiblesse.

OPÉRATIONS DÉFENSIVES ET OFFENSIVES MENÉES PAR L'ARMADA

La défense maritime des Grandes Caraïbes par les Espagnols avait une double dimension : sauvegarder activement les ports et protéger les convois.

Dans le premier cas, la dissuasion était fondamentale. Par exemple, les grandes fortifications de La Havane, de Porto Rico et de Veracruz devaient décourager de possibles assaillants. Ni le territoire ni le climat ne favorisaient les opérations amphibies britanniques. La présence d'unités navales en état d'alerte croisant aux approches de ces ports était encore un autre moyen. Enfin, les forces navales

contribuaient à la défense de ces places lorsqu'elles étaient attaquées. Ainsi, à La Havane, en 1762, les matelots et les soldats de marine y prirent une part active. Depuis leurs navires, ils aidèrent de leur feu à neutraliser les Britanniques à certains moments du siège. Mais on sait bien que la décision du commandant de l'escadre espagnole, le marquis du Real Transporte, d'immobiliser ses unités dans la baie et de ne pas en sortir, donna aux Britanniques une totale liberté de mouvement et leur assura la maîtrise de la mer.

La protection des convois fut un des grands succès de l'Armada lors de la guerre d'Indépendance américaine²³. La manière dont l'amiral Solano a protégé son convoi de plus de 100 voiles, de Cadix à La Havane entre avril et juillet 1780 a déjà été évoquée. Quand la jonction fut effectuée avec les forces du comte de Guichen entre la Dominique et Marie-Galante, l'escadre combinée comptait 25 vaisseaux et quelques frégates, soit un effectif supérieur à celui de Rodney qui ne chercha pas la bataille. Les alliés gagnèrent ensuite La Havane sans difficulté. Ainsi, ils tirèrent parti du temps et des occasions pour accomplir leur mission qui était de protéger leurs convois respectifs.

86

Pendant la guerre d'Indépendance américaine, les actions offensives prenaient essentiellement deux formes : la capture de convois britanniques et les opérations amphibies. Le cas échéant, on comptait sur l'alliance française, mais les priorités respectives des deux monarchies firent qu'il n'y eut pas de combat décisif aux Caraïbes et dans le golfe du Mexique. On a déjà évoqué la capture en août 1780 par l'escadre combinée de Córdoba d'un grand convoi britannique à la hauteur de Madère et l'importance de son impact stratégique²⁴.

Il existe une polémique sur l'opportunité stratégique des opérations amphibies, contrairement aux batailles navales. Certains auteurs défendent la thèse selon laquelle les alliés auraient dû systématiquement rechercher la destruction des forces navales britanniques. Pourtant il existe à mon avis une autre interprétation plus conforme à la réalité du XVIII^e siècle. Nous avons vu que la stratégie alliée recherchait l'équilibre entre la défense du *statu quo* impérial et la supériorité navale britannique.

Ce qu'on a appelé la « sclérose navale », avec la généralisation de la ligne de bataille lors des combats, eut pour résultat que des adversaires de même habileté pour le combat et la navigation ne se causaient que peu de dommages, les affrontements pouvant s'achever sans vainqueur ni vaincu. C'est la raison pour

23 Voir Patrick Villiers, « Les convois et les escortes à travers l'Atlantique (1778-1783) », dans ce volume.

24 Il ne se passa rien de tel avec le grand convoi qui faisait route depuis la Grande-Bretagne vers les Caraïbes en mars 1762. Le plan d'attaque de La Havane était connu des alliés, mais rien ne se produisit lorsqu'il passa vers le sud de l'Espagne et dans la zone Madère-Canaries, ni non plus aux Grandes Antilles. Les alliés ne joignirent pas leurs forces en cette occasion.

laquelle la Grande-Bretagne recherchait avec acharnement le combat décisif afin de rompre ce cercle vicieux l'empêchant d'établir une plus grande supériorité navale et donc une sécurité accrue pour ses colonies comme sa métropole. N'oublions pas que la Grande-Bretagne demeura sous la menace de l'invasion alliée pendant une grande partie du XVIII^e siècle.

Dans cette perspective, la jonction de Solano et de Guichen à La Havane en juillet 1780 marqua la complète réussite de leur mission qui était de conduire deux convois sains et saufs à leurs destinations respectives, La Havane et Saint-Domingue. Rodney se retira et ne chercha pas la bataille. Les alliés avaient la maîtrise de la mer dans le détroit de Floride et dans le golfe du Mexique. Guichen eut ordre de revenir en France. Mais l'Espagne put atteindre un autre de ses objectifs, la conquête de Pensacola. Rappelons-nous aussi que, avant la concentration alliée prévue à Saint-Domingue en 1782, de Grasse avait accompli la mission qui lui avait été assignée par son roi, l'appui à donner aux opérations navales en Amérique du Nord.

Entrons alors dans le débat sur les opérations amphibies et prenons comme exemple les succès espagnols de la guerre d'Indépendance américaine. Le professeur Harding décrit ce conflit comme étant dans une large mesure une guerre amphibie. Il s'agit d'un conflit territorial, mais dépendant des approvisionnements par voie de mer et de la mobilité amphibie. Avec l'appui apporté par la France et l'Espagne aux rebelles américains, le centre de gravité de la guerre passa de l'Amérique du Nord aux Caraïbes et au golfe du Mexique, avec des menaces sur les possessions britanniques qui obligèrent le Royaume-Uni à une posture défensive²⁵. Harding soutient également que l'Espagne porta au long du XVIII^e siècle une attention plus constante au pouvoir amphibie que les Français, tout en ne disposant pas de l'infrastructure nécessaire pour l'exercer pendant de longues périodes de temps²⁶.

Si pour la Grande-Bretagne (soit la puissance amphibie par excellence du siècle) les succès de telles opérations eurent une grande répercussion dans l'opinion, pour le prestige de la monarchie et de ses forces navales nous pourrions dire

25 Voir Richard Harding, « Les amiraux britanniques de la guerre d'Indépendance américaine », dans ce volume.

26 Voir les travaux très utiles de Richard Harding : *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830* (London, UCL Press, 1999) ; « The Use of Intelligence in Royal Navy Amphibious Operations, 1739-1783 », dans Randy Carol Balano et Craig L. Symonds (dir.), *New Interpretations in Naval History* (Annapolis, Naval Institute Press, 2001, p. 3-20) et « Operaciones anfíbias británicas, 1700-1815 », dans Agustín Guimerá Ravina et José María Blanco Núñez (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio : Bloqueos y operaciones anfíbias, 1793-1815* (Madrid, Marcial Pons Historia, 2008, p. 39-58), ainsi que la communication de John Hattendorf, « El mar frente a la costa en la teoría y la praxis : la guerra de 1812 », dans Agustín Guimerá Ravina et José María Blanco Núñez (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio : Bloqueos y operaciones anfíbias, 1793-1815* (Madrid, Marcial Pons Historia, 2008, p. 405-425).

la même chose en Espagne. Charles III était entré en guerre en 1762-1763 puis en 1779-1783 au côté de la France afin d'expulser les Britanniques de leurs établissements des côtes des Caraïbes et de récupérer la Jamaïque, en plus de reconquérir Gibraltar et Minorque. Bien qu'il s'agît de l'objectif politique d'un monarque absolu, la reprise de Mobile et de Pensacola en 1779-1781, l'éviction des Britanniques des enclaves de Campêche, du Guatemala et du Nicaragua (1779), du Honduras (1781) et la conquête des Bahamas (1782) furent autant de revers importants pour la Grande-Bretagne et suscitérent de grandes réjouissances en Espagne.

Selon Richard Harding, l'opinion britannique appréciait davantage les conquêtes territoriales que les victoires navales, si importantes qu'ait été la propagande sur les succès de la Royal Navy. Celle-ci s'efforça de s'emparer des Antilles françaises lors des conflits du XVIII^e siècle. Il dut y avoir quelque chose de comparable en Espagne, mais qui n'a pas été suffisamment étudié. Prendre les possessions ennemies des Caraïbes et du golfe du Mexique supposait aussi de se faire indemniser des dépenses de guerre, ainsi pour les Espagnols avec le butin qu'ils firent après avoir pris les Bahamas. Qui plus est, la puissance amphibie avait une signification diplomatique certaine, car elle permettait d'obtenir une monnaie d'échange. En 1763, lors du traité de Paris, les Britanniques troquèrent La Havane et Manille contre la Floride et le privilège de charger du bois de campêche, ce qui fut une épine dans le pied pour les Espagnols. Puis, cette fois à l'avantage de l'Espagne, à la paix de Versailles en 1783, la Grande-Bretagne rendit la Floride et Minorque.

Les opérations amphibies espagnoles dans le golfe du Mexique et les Caraïbes purent toujours compter sur l'appui de l'Armada qui protégeait le débarquement, bloquait le port attaqué, transportait renforts et vivres, participait avec ses hommes à l'assaut final et tenait à l'écart l'escadre britannique, comme en 1781 celle de Rodney le fut par celle de Solano à Pensacola²⁷.

Le dénouement de la bataille des Saintes entre de Grasse et Rodney en avril 1782 marqua une victoire non pas seulement tactique pour les Britanniques, mais véritablement stratégique en empêchant la conquête de la Jamaïque puisque la jonction des forces navales alliées ne put avoir lieu à Cap-Français²⁸.

*

**

27 Voir dans ce volume Michael Crawford, « L'appui des forces navales au profit des opérations terrestres pendant la guerre d'Indépendance ».

28 Olivier Chaline, « Le comte de Grasse à la tête de son armée navale », dans le présent volume.

À la fin de la guerre, l'Espagne était parvenue à maintenir intact son empire américain²⁹. Elle n'avait perdu que peu de navires, en comparaison des conflits antérieurs : 6 vaisseaux, 2 frégates et un convoi de 20 voiles. L'empire espagnol avait atteint en 1783 sa plus grande expansion territoriale avec 16 millions de km². L'Armada continua sa progression numérique jusqu'en 1795, avec les grandes interventions dans la guerre contre la France révolutionnaire.

Une fois signée la paix de 1795 avec les révolutionnaires, Mazarredo défendit le schéma stratégique traditionnel : l'alliance avec la République française avant une nouvelle guerre contre la Grande-Bretagne :

Seuls, nous ne pourrions rien contre les Anglais ; ce serait notre ruine. Tel n'est pas le cas aujourd'hui ; ils ont un autre ennemi contre lequel ils ont compté sur nous jusqu'à maintenant [la France] [...] l'Angleterre avec son fossé maritime, l'Angleterre avec son industrie, et avec la marine, sera pour longtemps la maîtresse du monde ; affermissant d'autant plus sa domination que durent les calamités du continent européen³⁰.

Mais Mazarredo tenait qu'on devait bien faire la guerre sur mer. Cela ne vaudrait pas la peine d'envisager de combattre sans disposer de la supériorité numérique ni choisir le moment opportun, comme le faisaient les Britanniques eux-mêmes :

On ne peut pas dire que les marines françaises et espagnoles n'utilisent pas leurs possibilités, alors qu'elles représentent une puissance égale ou supérieure à celle anglaise, car plus elles le feront loin de l'Angleterre, plus grandes seront pour celle-ci la dépense et la peine [...] Les marines de France et d'Angleterre, dans leur infériorité, ne peuvent tenter la moindre opération sans compter sur la surprise, mais en ayant fini avant que l'ennemi soit en mesure d'accourir en plus grand nombre, ses forces réunies³¹.

Dans ses plans d'action alliée conjointe en Méditerranée, présentés à Bonaparte en 1800, Mazarredo nous montre très bien cette flexibilité stratégique. Il disait clairement que c'était l'alliance franco-espagnole qui avait expulsé les Britanniques de leurs bases méditerranéennes entre 1796 et 1798. Mais il défendait une stratégie lointaine et coordonnée, une guerre bien conduite, pouvant faire de la Méditerranée un « lac asséché » pour la Royal Navy. Il

²⁹ Voir dans ce volume José G. Cayuela Fernández, « Le bilan opérationnel espagnol (1778-1783) ».

³⁰ José de Mazarredo au Prince de la Paix, Carthagène, 27 juin 1796, Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 4039, doc. 1.

³¹ José de Mazarredo au Premier consul Bonaparte, 9 mars 1800, Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar*, op. cit., p. 209-210.

affirmait même que cette conjonction aurait évité le désastre d'Aboukir et la conquête britannique de Minorque. Si les forces des deux pays faisaient leur jonction, l'ennemi ne pourrait résister à leur pression :

Tout cela serait accompli avant que les Anglais n'accourent et, leurs forces, loin de pouvoir le faire avec supériorité, seraient probablement battues séparément et elles resteraient en infériorité pour toute la campagne³².

Néanmoins, à partir de cette date, il était de plus en plus évident que la marine espagnole aurait des difficultés, pour ne pas dire serait dans l'impossibilité, de résister à l'élan britannique sur mer, et ce pour des causes extérieures à l'institution navale elle-même. Mais c'est déjà une autre histoire.

Traduit de l'espagnol par Olivier Chaline.

32 *Ibid.*, Voir aussi, Mazarredo à Bonaparte, 17 novembre 1799 et 11 janvier 1800, dans Agustín Guimerá Ravina, « Napoleón y la Armada », dans José María Blanco Núñez, Pablo de Castro et Enrique García Hernán, *Actas del XXXI Congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 21-27 Agosto 2005)*, *op. cit.*, p. 519-538.

LES CAMPAGNES DU COMTE DE KERSAINT
AUX ANTILLES ET EN GUYANE (1778-1782)

Sylviane Llinares
Université de Bretagne-Sud, Lorient

Les papiers personnels du comte de Kersaint (1742-1793) offrent à l'historien une source précieuse pour étudier les opérations navales et la projection de puissance durant la guerre d'Indépendance américaine¹. L'intérêt est d'autant plus grand que la matière porte sur les petites opérations navales de surveillance, d'assistance ou de diversion. Ces lettres et mémoires manuscrits renseignent sur la multiplicité des missions confiées à cet officier, depuis les croisières en Manche au début de la guerre jusqu'à l'année 1782 où il reprend aux Anglais les colonies hollandaises de Guyane, Essequibo-Demerara et Berbice. Outre les événements de la guerre d'Amérique qu'Armand de Kersaint consigne en tant qu'homme de mer soucieux de sa réputation et de la vérité des faits, il donne également des informations sur la protection du domaine colonial français, sur la situation en Amérique en 1777 en lien avec l'agent du Congrès américain à la Martinique et sur l'état des forces navales anglaises en 1780. S'y ajoutent des projets de campagnes dans le but d'obtenir un commandement de navire et destinés à livrer une guerre sans merci aux intérêts commerciaux et stratégiques de l'Angleterre. Ces propositions transmises sous forme de mémoires au secrétaire d'État de la Marine concernent par exemple la côte de Guinée, les Açores ou la Guyane². L'engagement familial est à relever, puisque ses deux frères cadets font carrière dans la marine. Guy-Pierre de Kersaint (1747-1822) l'accompagne lors de l'expédition de la Guyane. Ces différentes missions donnent à voir, depuis la dunette, pour ainsi dire, et dans le vif de l'action, les rotations des navires, le temps à la mer, celui d'une relâche ou d'un réarmement. Les campagnes du comte de Kersaint permettent de mieux comprendre la formation et l'usage des

- 1 Archives départementales des Yvelines (désormais ADY), E 1426-1453 Kersaint. On consultera E 1452 spécialement les « Lettres sur la vie privée et publique de Kersaint », probablement rédigées après sa démission de la Convention le 20 janvier 1793.
- 2 Archives nationales (désormais AN), Marine 2 JJ 113 f° 56-119 : « Sur un établissement dans la rivière de Gambie, mai 1779 à bord de l'*Épervier*, remis au ministre le 19 juillet 1779 », « Projet de campagne à la côte de Guinée, remis au ministre le 15 juillet 1779 », « Projet de campagne sur les îles Açores, à bord de l'*Épervier* en mars 1779 et remis le 15 juillet ».

micro-escadres agrégeant différents types de petits navires, ceux qui composent la « petite marine » – ou encore ce que l'on appelle la « poussière navale ». On y décèle aussi l'engouement pour la course et les profits qu'elle a pu procurer durant le conflit, Louis XVI ayant autorisé les équipages de la marine à la pratiquer. Enfin, soulignons qu'Armand de Kersaint commande pendant toute la durée du conflit l'*Iphigénie*³, une frégate de 12, portant 32 canons, dont il sait tirer le meilleur parti grâce à l'expérience acquise. La matière est riche et montre toute la palette opérationnelle de la marine hors les célèbres engagements des grandes escadres. Des choix s'imposent pour limiter notre propos : nous présenterons d'abord l'homme, sa formation et sa connaissance du terrain, ensuite la diversité des missions périphériques et les retours d'expériences qu'il en a faits, et pour finir, l'épisode de la prise de la Guyane hollandaise.

L'EXPÉRIENCE DE L'ATLANTIQUE

Guy-Armand Simon de Coëtnempren appartient à une vieille famille noble bretonne d'ancienne extraction antérieure à 1500. Le nom de Kersaint est connu pour deux raisons : la fin tragique du père lors de la bataille des Cardinaux le 20 novembre 1759, qui commande le vaisseau le *Thésée*, perdu corps et biens, et le fait que le fils aîné soit un des rares marins à avoir été guillotiné durant la Révolution à Paris, le 4 décembre 1793. Le père, Guy-François, né au manoir de Kersaint près de Morlaix en 1707, embarque à 16 ans, commande de nombreux navires et épouse la demoiselle Jeanne Eustache, fille d'un négociant du Havre. Sept enfants naissent de cette union, quatre garçons et trois filles. Le puîné meurt en bas âge, les deux cadets, Joseph, né en 1746, et Guy-Pierre, né en 1747, font carrière dans la marine. Les trois sœurs épousent des marins, dont Bernard de Marigny, major général de la marine en 1789. Joseph quitte la marine en 1786, passe à l'île de France, s'y marie et y meurt en 1797. Guy-Pierre, capitaine de vaisseau en 1786, émigre en 1790 et rentre en France en 1803. Proche de Denis Decrès, alors ministre de la Marine, il est nommé chef militaire du port d'Anvers, puis préfet maritime d'Anvers en 1812.

3 AN, Marine 2 J1 113 f° 2-46, « Journal de la frégate du roy l'*Iphigénie* commandée par M. de Kersaint, lieutenant de vaisseau, armée à Lorient en mars 1778 », du 11 mars 1778 au 3 août 1778 (dans le port de Brest le 15 juillet 1778).

Tableau 1. Grades de Guy-Armand Simon de Kersaint⁴

05/09/1755	garde de la marine (Brest)
17/09/1757	enseigne de vaisseau
01/02/1770	lieutenant de vaisseau
13/03/1779	capitaine de vaisseau
01/05/1786	chef de division
01/01/1793	vice-amiral

Kersaint embarque très jeune avec son père, « à 12 ans et demi, jeté sur la mer, sachant à peine lire et écrire⁵ ». Enseigne de vaisseau à 15 ans, « il était officier avant que d'être un homme et avant l'âge que la loi de ce temps avait fixé pour être élève ». Au total, son temps de navigation est de 231 mois et 26 jours, soit presque vingt années. Ce qui, rapporté au temps d'activité, de l'âge de 13 ans à celui de 46 ans – soit trente-trois années –, est énorme. Il a donc passé presque les deux tiers de sa vie en mer⁶. Il fait ses premières navigations et combat durant la guerre de Sept Ans avec son père lors de campagnes d'observation dans le golfe de Gascogne et sur les côtes de Guinée. Il embarque ensuite sur des vaisseaux et frégates pour les îles du Vent (Saint-Domingue). En 1763, il combat sur la côte marocaine sous les ordres de La Motte-Picquet. Puis il enchaîne avec une campagne de quinze mois sous les ordres du comte de Kearney qui, d'après Kersaint, est le premier appui qu'il ait eu dans sa carrière. En 1767, lors d'une autre campagne au Maroc, il quitte Brest sans officier et sans le cuisinier, absents à l'heure fixée pour le départ : « Voilà un homme qui ne respecte rien, quoi, rien ne l'arrête, pas même son cuisinier. » Il rembarque en 1768 toujours avec de Kearney pour les îles du Vent. Il reste alors à la Martinique et commande le *Gédéon* comme stationnaire sous les ordres du gouverneur. De 1772 à 1776, il marque un arrêt, se consacre à sa vie personnelle et épouse à la Martinique en 1772 Claire de Paul d'Alesso d'Éragny, qui est la cousine du gouverneur d'Ennery. Naît une fille, Claire, future duchesse de Duras, très proche de Chateaubriand lors de la Restauration.

Le comte de Kersaint possède avant le début de la guerre d'Indépendance américaine une bonne connaissance du terrain antillais. La station navale et les voyages privés qu'il effectue sur des navires marchands entre 1773 et 1776 renforcent cette expérience. Il écrit avoir visité les colonies d'Amérique et de Guyane et rédigé un mémoire dont l'abbé Raynal s'est servi dans son

4 AN, Marine C7 153 – Dossier Personnel Kersaint, né le 20 juillet 1742.

5 ADY, E 1452 « Lettres sur la vie privée et publique de Kersaint ».

6 Il a demandé sa mise à la retraite en 1788.

Histoire philosophique et politique des deux Indes, probablement l'édition revue et augmentée de 1774. Il est également propriétaire d'une habitation à Sainte-Lucie pour exploiter la canne à sucre qu'il revend en 1777 pour une valeur de 120 000 livres à son associé avec lequel il partage une concession. Il s'est porté acquéreur d'une habitation en Martinique dont il se sépare en 1784. Kersaint indique avoir bénéficié par l'entremise de Kearney de l'appui du chef du bureau des colonies, le célèbre Dubuc. Durant sa période d'inactivité, il fait deux traversées sur des bâtiments marchands « profitant de cette occasion pour s'instruire des usages de la marine marchande et du mérite de ceux qui en font leur unique profession », ce qui l'engage à écrire un mémoire sur un projet d'intégration des officiers auxiliaires de la marine de commerce dans celle de guerre qu'il soumet à Sartine en 1778. Enfin, il semble bien informé sur la situation en Amérique, ayant noué des liens d'amitié avec l'agent du Congrès américain Birgam, présent en Martinique. C'est encore une excellente opportunité qui se présente pour adresser un mémoire à Sartine et qui permet à ce dernier de disposer de bonnes informations. Kersaint a reçu des ordres fin 1776 pour prendre le commandement d'une corvette, la *Favorite*, destinée à la Martinique. Sitôt arrivé, il reçoit l'ordre de repartir avec la nouvelle de la défaite des Américains en Virginie. Kersaint raconte qu'il s'agissait d'une fausse missive contenant des nouvelles obsolètes et qu'il a transmis en mai 1777 un rapport circonstancié sous forme de questions et réponses faites par l'agent du Congrès américain. Lien de cause à effet, il obtient alors la croix de Saint-Louis et les félicitations appuyées de Sartine.

LA DIVERSITÉ DES MISSIONS

Kersaint est nommé commandant de la frégate l'*Iphigénie* en janvier 1778, il prend possession du navire à Lorient le 16 février 1778. Il doit se rendre à Brest et se mettre sous les ordres de d'Orvilliers. La frégate a été lancée en janvier 1778 à Lorient. Elle mesure 132 pieds de long; 34 pieds 6 pouces de large et son creux est de 17 pieds et 6 pouces. Elle a été carénée le 22 février. Le journal de navigation tenu de mars à août 1778 comporte les dimensions de la mâture de l'*Iphigénie* qui a la particularité de compter des mâts de grand et petit huniers égaux en longueur (52 pieds) et diamètre (15 pouces). Cette égalité permet en théorie de doubler le rechange des mâts de hune à la mer, ces pièces de mâture étant les plus fragiles et les plus exposées au tir à démâter. Les mâts de hune sont aussi les plus chers, car ils ne peuvent être faits d'assemblage comme les bas mâts et sont incontournables, car ils portent les voiles de propulsion essentielles. Le navire ne combat en général qu'avec ses huniers.

Tableau 2. Équipage de l'*Iphigénie* en 1778

État-major	Total de l'équipage
M. de Kersaint, lieutenant de vaisseau	9 officiers major
M. de Capellis, lieutenant de vaisseau	1 volontaire
M. le chevalier de Boisé, enseigne de vaisseau	43 officiers marins
M. le chevalier de Saint-Vallier, lieutenant de vaisseau	142 matelots
M. Quello, lieutenant de vaisseau, officier auxiliaire	35 soldats
M. Malroux, lieutenant de vaisseau, officier auxiliaire	12 surnuméraires
M. Condé, lieutenant de vaisseau, officier auxiliaire	1 secrétaire
M. Gravix, prêtre	27 mouses
M. Oneil, chirurgien major	10 domestiques

Le journal de navigation de l'*Iphigénie*, renseigne sur le départ de Lorient et le temps nécessaire pour atteindre la haute mer. La frégate largue les amarres « de l'amiral » pour aller mouiller en rade de Pen-Mané le 11 mars 1778 à midi. Le 16 mars, la chaloupe des pilotes se présente pour sortir la frégate, et ce n'est que le 17 mars, à 5 h 30, que l'*Iphigénie*, profitant du vent et du flot, sort. Elle passe la citadelle de Port-Louis à 6 heures et la pointe de Groix à 9 heures, soit près de six jours pour quitter Lorient en mars 1778. La frégate part pour convoyer 80 bâtiments marchands à Bordeaux. Deux divisions ont été formées à cette fin, celle du sud avec la corvette le *Serin* commandée par La Pérouse, le lougre le *Chasseur* sous les ordres de La Villebouquais, celle du nord aux ordres de La Clochetterie, commandant la *Belle Poule*, avec l'*Hirondelle* et la *Curieuse*. Le point de rencontre se fait en rade de Saint-Nazaire, début avril. Après le convoi, Kersaint reçoit la mission de croiser en Manche pour surveiller les mouvements des escadres anglaises. Durant 47 jours, il tient la mer, observe, chasse, « on lui reproch[e] de n'avoir pas vu sortir l'amiral Byron de Plymouth, non à Brest, mais à la Cour où dans l'ignorance qu'on est des choses de la mer, on pense qu'une frégate est comme une sentinelle à la porte des Tuileries⁷ ». Il termine sa croisière au moment du combat de la *Belle Poule*, venue le relever et qui fut prise, dit Kersaint, pour l'*Iphigénie* par les Anglais, « fatigués de sa surveillance et déterminés à la guerre ». Nous sommes le 17 juin 1778, Kersaint s'en retourne à Brest avec une prise, un cutter anglais, le *Lively*, doublé de cuivre. Il écrit à Sartine :

Je prendrais la liberté de vous dire qu'on a trop légèrement rejeté en France le doublage en cuivre. Les Anglais ont, dans cet instant, vingt frégates d'élite qui en sont pourvues. Ces frégates désoleront notre commerce à la guerre. Elles seront montées par vingt jeunes gens choisis qui feront leur fortune à nos dépens et la feront rapidement⁸.

7 ADY, E 1452 « Lettres sur la vie privée et publique de Kersaint ».

8 Le 16 mai 1778, cité par Jacques Michel (cotes d'archives non précisées), *Du Paris de Louis XV à la marine de Louis XVI*, t. II, *La Reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984, p. 69.

Kersaint obtient alors l'accord du ministre pour faire doubler l'*Iphigénie*. En novembre, deux autres frégates sont doublées, la *Gentille* et l'*Amazonne*. Le programme de doublage des frégates se poursuit en 1779. Il s'étend aux vaisseaux en 1780, et en 1783, les plus gros vaisseaux, les trois-ponts de 110 canons, sont doublés de cuivre. Dès lors, la marine éprouve des difficultés à se pourvoir en feuilles de cuivre. L'entreprise de Romilly-sur-Andelle créée en 1783 doit produire du cuivre laminé pour le doublage des vaisseaux du roi. Elle devient une société en commandite au capital de 800 000 livres en 1785 et doit sa réussite au soutien du négoce rouennais dont les Élie-Lefebvre, négociants, armateurs et industriels du textile et les Le Coulteux, armateurs, négociants et banquiers. Des officiers de la marine sont actionnaires des fonderies de Romilly, tels le comte de Kersaint ou le chevalier de La Pérouse. En 1772, La Pérouse accompagnant le chevalier de Ternay sur la *Belle Poule*, premier essai d'une frégate doublée de cuivre par la marine, mais resté sans effet. Au début de la guerre d'Indépendance américaine, il commande l'*Amazonne* qui est la deuxième frégate à être doublée de cuivre, en novembre 1778, juste après l'*Iphigénie*. Celle-ci entre dans le port de Brest le 15 juillet 1778 : « [...] nous commençons à la désarmer, ne gardant que le vin dans la cale et un peu de lest. » Elle entre dans le bassin le 16 juillet, « il y a une grande discussion pour savoir si on mettrait entre le cuivre et le bois de la toile fine imprégnée de bray gras ou bien de la toile grossière⁹ ». Une autre prise anglaise, le cutter l'*Alert*, ramené par la *Junon*, arrive à point nommé. On constate qu'il n'y a qu'une peinture blanche appliquée sur le bord, que le gouvernail est garni de plomb, et que les garnitures sont en cuivre. Trois jours de travail sont nécessaires pour doubler la frégate qui bénéficie de toutes les avancées techniques du moment au tout début de la guerre¹⁰. Le 29 juillet, Kersaint, en attente de ses ordres et avec la permission du comte d'Orvilliers, précède l'escadre française, il chasse vers Ouessant. Il est soucieux de l'état dans lequel se trouve son équipage, le mauvais temps fatigue la mâture de la frégate et oblige les hommes à travailler trempés. Il se rend compte que les trois quarts des marins de l'équipage n'ont pas de quoi se changer. Il explique cela par le fait que dans l'attente des ordres pour la frégate, et logeant à terre lors du réarmement de la frégate, les marins sont tous en compte avec leurs hôtes, celles-ci ont donc gardé leurs sacs en gage, les soldes n'ayant pas été versées.

L'*Iphigénie* quitte Brest pour escorter un convoi vers la Martinique et porter des lettres et des paquets, il s'agit d'un transport de troupes, 1 100 hommes pour

9 AN, Marine 2 JJ 113 f° 2-46, « Journal de la frégate du roy l'*Iphigénie* commandée par M. de Kersaint, lieutenant de vaisseau, armée à Lorient en mars 1778 ».

10 Sylviane Llinares, « Les frégates, un support pour l'innovation au XVIII^e siècle », *Rocheport et la mer. Cycle de conférences organisé par le CERMA*, n° 29, « L'*Hermione* et ses sœurs. Les frégates en France jusqu'en 1815 », 2013, p. 37-49.

la relève dans la colonie, sur quatre bâtiments à l'île de Ré¹¹. Kersaint continue à traverser l'Atlantique en direction des îles du Vent. La frégate rentre à Rochefort en juillet 1781 pour y être désarmée. Toutefois, un projet de croisière aux Antilles transmis au nouveau ministre, le maréchal de Castries, se transforme en raison de l'évènement de la prise d'Essequibo et Berbice par Rodney en 1781 et de la crainte d'une possible installation en Guyane hollandaise afin d'y fonder des colonies. L'*Iphigénie* est réarmée et préparée à Rochefort dès juillet 1781. L'attente est longue, car des navires en provenance de Bordeaux chargés de marchandises pour Cayenne subissent de grosses avaries. Kersaint attend en rade de l'île d'Aix et compte des malades qui sont transportés à l'hôpital de l'île de Ré saturé, il est attentif aux mouvements de désertion des hommes dans ces circonstances. Le 9 octobre 1781, l'expédition fait voile vers la Guadeloupe et Cayenne, elle se compose d'un vaisseau, de deux frégates, de trois corvettes, de six bâtiments de transport et d'un aviso. Vient ensuite la partie tenue secrète de la mission : reprendre aux Anglais la série d'établissements hollandais situés à l'embouchure et le long des trois fleuves, l'Essequibo, le Demerara et le Berbice.

Tableau 3. Division du comte de Kersaint

L' <i>Iphigénie</i> , 32 canons, frégate commandée par le comte de Kersaint
L' <i>Aimable</i> , 32 canons, frégate commandée par le chevalier de Suzannet
Le <i>Rosignol</i> , 22 canons, corvette, commandée par le chevalier de Kersaint
Le <i>Chien de chasse</i> , 20 canons, aviso commandé par le vicomte de Pluvinel
Le <i>David</i> , 24 canons, corvette commandée par le chevalier Dombideau
Deux chaloupes canonnières

Ce sont bien des opérations de débarquement en milieu fluvio-maritime qui sont programmées par Castries. L'attaque a lieu dans la nuit du 29 au 30 janvier 1782 à Demerara. 250 hommes commandés par le chevalier d'Alais débarquent sur la côte à l'est, ils doivent s'emparer du fort. Kersaint, lui, doit prendre le contrôle de l'entrée de la rivière avec sa division. Les guides égarent le détachement terrestre dans les marais, et les navires talonnent dans la rivière à plusieurs reprises. La division en impose par ses frégates et ses corvettes, et l'ennemi abandonne le fort, Kersaint le poursuit en remontant la rivière. Les Anglais demandent alors la capitulation et leur renvoi à la Barbade. Le pavillon du roi flotte sur Essequibo le 5 février 1782 et le 8 février, le chevalier de Suzannet s'empare de Berbice. Kersaint comptabilise ses prises : 6 navires

11 AN, Marine B⁴ 181, f^o 36 à 43, « Lettres de Kersaint de la Martinique et Rochefort, extrait du journal, convoi pour l'Amérique ».

de guerre (de 28 à 8 canons), 13 navires marchands dont plusieurs armés de canons, 80 pièces d'artillerie dans les forteresses. Il a fait 400 prisonniers. Il reste cependant « sans secours d'aucune espèce » jusqu'à « la journée fatale du 12 avril qui changea le théâtre de la guerre en Amérique en entraînant les vainqueurs et les vaincus à Saint-Domingue et à la Jamaïque ». Kersaint voue aux gémonies le marquis de Bouillé qui, dit-il, « sacrifie les intérêts de la nation à ses ambitions ». La défaite des Saintes a eu comme conséquence de bloquer Kersaint pendant cinq mois en Guyane hollandaise, il « fallut cependant s'y soutenir et y faire subsister les troupes et les vaisseaux ». Il établit alors un plan de défense, remet le commerce en activité et laisse son frère Joseph sur place jusqu'à la fin de l'année 1782. Kersaint arrive à Rochefort le 14 septembre 1782 et prend le chemin de Versailles où il est présenté au roi par le ministre dans le salon du conseil. Il est cependant désigné pour une nouvelle mission suite au décès de Vialis, celle d'établir les stations de paix dans les colonies. Kersaint s'embarque sur la *Fauvette* à Rochefort le 3 novembre 1783 et prend le commandement du *Réfléchi* et des forces navales françaises à la Martinique le 24 décembre. Il « eut l'honneur et le bonheur d'y saluer le premier après la guerre de la liberté américaine¹² ». Il doit veiller à l'évacuation entière des îles conquises et à la reprise de Sainte-Lucie. Sa mission s'achève le 22 novembre 1784. Le temps de la guerre se termine, la paix étant signée depuis le 3 septembre 1783, il peut enfin débarquer.

*

**

En 1785, le comte de Kersaint voyage en Angleterre, avec l'accord du maréchal de Castries, dont il a l'estime et la confiance¹³. Il est ensuite choisi par « ce ministre qui aimait les grandes choses et savait au moins vouloir », pour la réforme de l'équipement de l'armée navale, on lui confie le *Léopard*, un vaisseau de 74 canons expérimental¹⁴. Il s'agit du dernier commandement du comte de Kersaint. Embarqué pour la première fois à l'âge de 13 ans avec son père, il aura consacré presque les trois quarts de sa vie au service de la

¹² ADY, E 1452 « Lettres sur la vie privée et publique de Kersaint ».

¹³ Sylviane Llinares, « Les mémoires et les correspondances des marins voyageurs en Angleterre (1750-1790) », *Documents pour l'histoire des techniques*, hors-série n° 1, « Les techniques et la technologie entre France et Grande-Bretagne (xvi^e-xix^e siècle) », dir. Patrice Bret, Irina Gouzévitch et Lilliane Pérez, mai 2010, p. 145-153, <http://dht.revues.org/1418>, mis en ligne le 21 juin 2011, consulté le 29 janvier 2018.

¹⁴ *Id.*, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au xviii^e siècle*, thèse de doctorat sous la dir. de Jean Meyer, Paris, Librairie de l'Inde, 2 tomes, 1994.

marine. Son expérience à la mer est indéniable. Par ses fréquentes campagnes aux Antilles, il connaît parfaitement cet espace maritime, de la Guyane aux côtes américaines. Il a réussi avec une petite division à reprendre aux Anglais en 1782 Essequibo, Demerara et Berbice en Guyane hollandaise où les Français resteront jusqu'en 1784. Croisant en Manche, escortant des convois marchands, traversant l'Atlantique sans relâche, effectuant avec vélocité et grande adaptabilité toutes les missions qui lui ont été confiées, il a pu ainsi contribuer au succès français de la guerre d'Indépendance américaine. Il a peu navigué en escadre, sauf dans celles formées avec la « petite marine », mais son expérience du combat naval est cependant bien réelle, ne serait-ce que dans la pratique de la course, de la chasse agressive et de l'envie d'en découdre. La frégate est de fait la plus apte à remplir toutes ces missions. Voulue en tant que telle ou heureuse circonstance, les campagnes de Kersaint témoignent de cette symbiose qui s'opère entre un équipage et son navire. Kersaint fait toute la guerre à bord de son *Iphigénie*, neuve, doublée de cuivre, avec des mâts de hune uniformisés, et dont le commandement sera ensuite confié à son frère de mai 1783 à avril 1784. Les petites missions et notamment les opérations de diversion méritent sans doute plus d'attention et des recherches plus abouties pour décrire et comprendre l'histoire opérationnelle de la guerre navale. Elles contribuent en tout cas efficacement à disperser, si ce n'est à harceler, les forces anglaises et participent indéniablement de cet enthousiasme retrouvé dans la revanche du pavillon français sur toutes les mers.

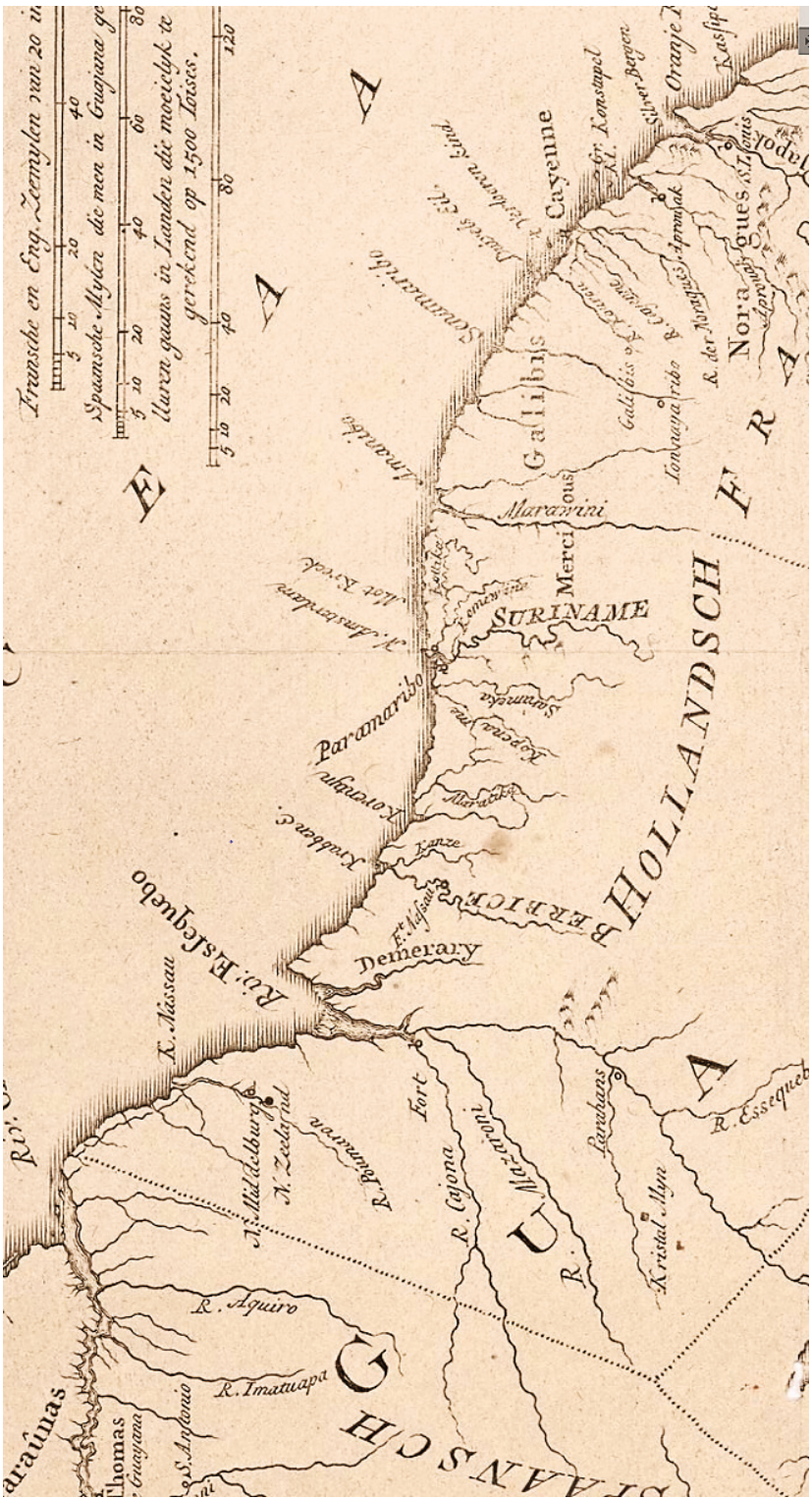
ANNEXES

Tableau 4. Les embarquements du comte de Kersaint 1755-1788

Âge	Embarquement	Affectation
13 ans	1755	le <i>Formidable</i> , 80 canons (pilotin avec son père) le <i>Sphinx</i> , 64 canons (escadre de Conflans)
14-15 ans	1756-1757	l' <i>Intrépide</i> , vaisseau de 74 canons (côtes de Guinée)
16-17 ans	1758-1760	l' <i>Améthiste</i> , frégate (îles du Vent)
19-21 ans	1761-1763	l' <i>Opale</i> , frégate (Amérique/Antilles) naufrage le <i>Diadème</i> , vaisseau de 74 canons (escadre de Blénac) la <i>Diligente</i> , frégate
21-22 ans	29/10/1763 - 19/03/1764	la <i>Malicieuse</i> , frégate (Océan, comd. La Motte-Picquet)
23-24 ans	01/02/1765 - 01/08/1766	la <i>Danaé</i> , frégate (îles du Vent, comd. de Kernay)
25 ans	05/03/1767 - 01/08/1767	la <i>Turquoise</i> , corvette (Brest) * la <i>Lunette</i> , corvette canonnière (Maroc)
26-27 ans	13/09/1768 - 08/04/1769	la <i>Belle Poule</i> , frégate (îles du Vent, comd. De Kearney)
28-30 ans	05/01/1769 - 27/04/1772	* le <i>Gédéon</i> et le <i>Rossignol</i> , corvettes garde-côtes (Martinique et Saint-Domingue)
34-35 ans	1776-1777	* la <i>Favorite</i> , corvette (Martinique)
38-40 ans	16/2/1778 - 1/10/1782	* l' <i>Iphigénie</i> , frégate convoi Bordeaux Manche, Ouessant 29/7/1778 convoi Martinique 9/1778 îles du Vent 1779/1781 Guyane hollandaise, reprise des colonies d'Essequibo-Demerara et Berbice aux Anglais
41-42 ans	03/11/1783 - 22/11/1784	* le <i>Réfléchi</i> , 64 canons (îles du Vent) comd. forces navales d'Amérique
45-46 ans	1787-1788 23/08/1787 - 3/09/1788 12/09/1787 - 13/02/1788	* le <i>Léopard</i> , 74 canons côtes de Bretagne Espagne, Méditerranée
Temps de navigation		231 mois et 26 jours, soit presque vingt années

Note : *commandement.

Carte 1. La Guyane hollandaise : Essequibo, Demerara, Berbice, Suriname, Paramaribo, Maracayni, Casenne



LES CONVOIS ET LES ESCORTES
À TRAVERS L'ATLANTIQUE (1778-1783)

Patrick Villiers

*Professeur émérite d'histoire moderne et contemporaine
Université du Littoral-Côte-d'Opale (ULCO), Boulogne-sur-Mer*

Au début de 1744, prévoyant l'entrée en guerre contre l'Angleterre, Maurepas demande une hausse de son budget de vingt millions de livres en 1744 pour protéger les îles et le commerce colonial, écrivant notamment :

J'ai trop souvent entendu dire par des ministres étrangers que notre marine était trop négligée, qu'il vaudrait mieux que le roi eût cinquante mille hommes de moins et cinquante vaisseaux de plus, qu'on ne pourrait imaginer l'effet que cette augmentation de vaisseaux produirait sur les Cours étrangères, que ce serait le moyen le plus sûr de se faire craindre et respecter, de se procurer des alliés et de prévenir les guerres que l'agrandissement de notre commerce et la faiblesse de nos forces navales pourraient nous occasionner¹.

Contrairement à une idée encore trop souvent répandue, Maurepas a été un très bon ministre de la Marine. Il s'est très tôt interrogé sur l'utilité stratégique des batailles navales et disait en plaisantant : « Savez-vous ce qu'est un combat naval ? On tire des coups de canon, il y a beaucoup de fumée et beaucoup de dégâts à réparer. » Il consacra l'essentiel de ses moyens à protéger le commerce colonial. En 1745, Maurepas avait adressé à Louis XV un mémoire visant à mieux protéger le commerce maritime, écrivant notamment :

Je crois pouvoir avancer que c'est principalement par mer qu'on doit faire la guerre à une puissance maritime. Je conviens qu'en France les forces de terre sont nécessaires et exigent de grandes dépenses, mais les forces navales le sont-elles moins quand il y a guerre contre une puissance maritime et ne méritent-elles pas d'être préférées du moment qu'elles servent à procurer par le commerce

1 Archives nationales (désormais AN), Caran, fonds Marine, G 127, Maurepas, *Réflexions sur le commerce et la marine*.

des mers des revenus à l'État sans lesquels il ne pourrait entretenir même les forces de terre² ?

Moufle d'Angerville a pu écrire à son propos : « Si l'on considère l'état de faiblesse où il trouva la marine au commencement de la guerre, le défaut de fonds qui lui manquèrent toujours dans ces temps malheureux, on sera surpris des choses qu'il fit avec si peu de moyens. »

À partir de 1745, Maurepas tenta d'organiser des convois de moyenne importance avec une escorte de deux ou trois vaisseaux, mais il fut contraint d'augmenter les escortes et la taille des convois. Cette politique ne pouvait que renforcer chez les Anglais l'intérêt d'intercepter de tels convois. Dès 1745, ils consacrèrent des forces importantes au blocus du Canada, puis des îles Sous-le-Vent et enfin de Saint-Domingue. Elles étaient complétées par des escadres en croisière dans le golfe de Gascogne. Les Anglais choisirent la politique du *close blockade*. Ainsi en septembre 1745, aux Antilles, le blocus de la Martinique et de la Guadeloupe était assuré par l'amiral Townsend avec une force de huit vaisseaux. En dépit de cette force, les deux tiers du convoi escorté par Duguay réussirent à passer. En février 1746, les Anglais portèrent leurs forces à 13 vaisseaux. En mars, ils ramenèrent cette escadre à cinq navires. Duguay à bord du *Magnanime* en profita pour s'échapper avec 42 marchands. Les forces anglaises à la Jamaïque furent à nouveau renforcées et Mac Nemara se trouva bloqué à Saint-Domingue jusqu'en juillet par 20 vaisseaux. L'arrivée de l'escadre de Conflans et de son convoi rendit la liberté du commerce à la Martinique et à Saint-Domingue. Après le départ de Folligny sur l'*Aquilon* le 2 janvier 1747, la Martinique ne reçut plus aucun convoi, à l'exception de celui de La Bourdonnais qui revenait de l'île de France. Il fallut attendre quelques navires rescapés du convoi de La Jonquière et surtout ceux du convoi de L'Estenduère arrivés en 1747 pour que les Antilles retrouvasent une activité commerciale digne de ce nom. Pour les Anglais, le combat contre L'Estenduère est une victoire puisque face aux 14 vaisseaux de Hawke, L'Estenduère a perdu 6 vaisseaux sur 8, mais sur le plan du commerce colonial son sacrifice a sauvé l'essentiel du convoi fort de 252 voiles³. En termes économiques, le prix des navires de guerre français perdus était égal à 3 % de la valeur du convoi. La balance du commerce confirme cette poursuite du commerce colonial de la France de 1744 à 1748 (tableau 1).

104

2 Texte et analyse dans Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du septentrion, coll. « Thèse à la carte », 2002, p. 279-282. Voir également Patrick Villiers *La France sur mer. De Louis XIII à Napoléon I^{er}*, Paris, Pluriel, 2015.

3 Archives nationales d'outre-mer (désormais ANOM), fonds ministériel, colonies C8A 56, 57 et 58, correspondance entre Caylus et Maurepas.

Tableau 1. Commerce colonial de la France de 1743 à 1749

Isles et Amérique Commerce de Guinée (en millions de livres tournois)			
Année	Entrées	Sorties	Sorties
1743	51,232	24,030	3,773
1744	32,307	16,008	1,106
1745	31,423	10,263	0,031
1746	21,994	18,442	0,044
1747	29,095	25,962	0,139
1748	20,625	26,428	1,484
1749	59,878	27,963	4,597

Ainsi, en dépit de leur supériorité numérique, les Anglais n'ont pas réussi à gagner cette bataille de l'Atlantique pendant la guerre de Succession d'Autriche. Si le commerce colonial français subit des pertes indiscutables, une liaison maritime avec la métropole fut toujours maintenue. Ainsi, à Nantes, 1745 fut la plus mauvaise année avec 38 départs, mais on en compta 84 en 1746 alors qu'on en dénombrait une centaine en année moyenne. On doit reconnaître que Maurepas, compte tenu de ses faibles moyens, assura assez bien la protection des îles et du commerce colonial, et que le jugement de Moufle d'Angerville était exact. Il en alla tout autrement pendant la guerre de Sept Ans⁴.

La qualité des vaisseaux français et le courage au combat des Français pendant la guerre de Succession d'Autriche ont impressionné les amiraux anglais qui connaissent parfaitement l'efficacité du système des classes français pour fournir de bons équipages dès le début du conflit. Ils imaginent, alors que la guerre n'est pas déclarée, capturer les pêcheurs de Terre-Neuve et les équipages coloniaux. L'amiral Boscawen s'empare de septembre à octobre 1755 de plus de 300 navires vendus en Angleterre 30 millions de lt et de 6 000 matelots. Une enquête d'août 1756 indique que 145 navires normands ont été capturés dont 130 avant la déclaration de guerre, 95 à Bordeaux en 1755, 37 à Nantes en 1755 et 20 en 1756. Croyant toujours à la paix, les négociants français reprennent leurs expéditions à partir de décembre 1755. À la différence du conflit précédent, le gouvernement n'organise pas de politique de convois, autorisant seulement les marchands à suivre les escadres. Il s'ensuit un effondrement du commerce maritime et principalement du commerce colonial. À Bordeaux, le nombre de navires pour les Antilles passe de 147 en 1755 à 103 en 1756, 38 en 1757 et

4 Patrick Villiers, *La France sur mer. De Louis XIII à Napoléon I^{er}*, op. cit., p. 119-121.

4 en 1758. Pour les retours, c'est pire, 57 bâtiments coloniaux entrent dans le port en 1755, 7 en 1756 et un seul en 1757. À Nantes, le nombre de navires en droiture passe de 60, à 39, puis à 25 et à 9. Seuls continuent à naviguer les navires de commerce que le roi affrète pour transporter troupes et vivres aux colonies, notamment vers le Canada. En cas de prise, l'État indemnise totalement les propriétaires⁵.

La victoire navale de Minorque par La Galissonnière le 20 mai 1756 et la prise de l'île permet une certaine activité commerciale en Méditerranée, mais en Atlantique l'Angleterre met en place le *closed blockade* devant Rochefort et Brest, mais également Nantes et Bordeaux avec un succès grandissant à partir de 1757 et surtout de 1759. Les Anglais obtiennent ainsi la maîtrise de l'Atlantique et de l'océan Indien avec comme conséquence la conquête du Canada, de la Martinique et de la Guadeloupe, puis des Indes. Le traité de Paris de 1763 concrétise la suprématie de la Royal Navy durant ce conflit. Il va en être tout autrement pendant la guerre d'Indépendance qui voit la marine française renouer avec la politique des convois.

106

SARTINE : DE LA ROUTE PATROUILLÉE À L'ESCORTE OBLIGATOIRE

Au lendemain de Saratoga, Vergennes adresse un mémoire à son homologue espagnol, Floridablanca, l'avertissant de l'intention de la France d'entrer en guerre et sollicitant l'alliance de l'Espagne. Or le gouvernement espagnol refuse absolument de soutenir les *Insurgents*. Il craint un effet d'imitation dans ses colonies d'Amérique. Ainsi s'expliquent les revirements de la stratégie française pendant la guerre qui passent par trois phases : 1778, la recherche de l'alliance espagnole ; 1779, l'échec de la guerre courte ; 1780-1783, la stratégie périphérique.

Le 27 juillet 1778, avec 1 934 canons contre 2 288 pour les Anglais, d'Orvilliers, après quatre jours d'habiles manœuvres, oblige Keppel à rompre le combat et à rentrer honteusement dans ses arsenaux, mais, du côté français, aucun corps de débarquement n'est prêt à traverser la Manche. Ouessant est une victoire « médiatique », mais sans exploitation militaire. Cependant, à la suite de cette victoire, l'Espagne s'engage à intervenir en 1779. Sartine et Vergennes optent pour une stratégie directe et une guerre courte, mais en attendant le débarquement en Angleterre prévu pour août 1779, la nécessité de protéger les îles et le commerce colonial s'imposent.

5 *Ibid.*, p. 125-129.

Dès le début de la guerre, Sartine adopte le système des « routes patrouillées ». Du côté des ports français, des frégates et des corvettes sont envoyées au large pour protéger les atterrages. Aux Antilles, les initiatives sont prises par les officiers de marine eux-mêmes. Ainsi le chevalier de Dampierre ordonne de protéger le commerce vers la métropole : « J'ai fourni deux frégates pour débouquer six bâtiments vers la France. Ces six bâtiments valent 4 millions et je trouve que le commerce est bien hardi. C'est l'effet des assurances, mais cela n'en ferait pas moins de tort à la nation s'ils venaient à être pris⁶. » La guerre n'étant pas officiellement déclarée, le taux d'assurance est encore celui du temps de paix, mais effectivement la capture de ces navires aurait ruiné les armateurs. La valeur des navires chargés de denrées coloniales est très élevée. À titre de comparaison, un vaisseau de 74 canons prêt à partir pour quatre mois équivaut à 750 000 livres. Dampierre sera félicité pour son initiative. En métropole, les chambres de commerce s'inquiètent après la signature du traité de paix et de commerce signé avec les futurs États-Unis. Aux demandes pressantes des chambres, Sartine répond de manière si évasive que le comte d'Orvilliers, commandant du port de Brest, ordonne le 1^{er} avril 1778 à quatre frégates de 36 canons et à quatre corvettes de 16 canons d'escorter les bâtiments de commerce le long de la côte atlantique et de croiser dans le golfe de Gascogne.

Le ministre donne enfin ses instructions le 11 avril. Les navires à destination des Antilles seront escortés jusqu'à 40 lieues à l'ouest du cap Ortegal par des frégates et des corvettes qui ont ordre de s'opposer à toute visite des navires de commerce par un corsaire ou une frégate anglaise. Au retour, les navires du roi ont ordre d'accorder leurs escortes aux navires français ou *Insurgents* qui le demanderont et d'intercepter les corsaires anglais, de les capturer et de les ramener dans un port de France pour les mettre sous séquestre⁷.

La première escorte de ce type est donnée à Rochefort par les frégates la *Junon*, la *Courageuse* et la corvette le *Rossignol* à des navires de La Rochelle. Au retour, la division protège le *Montyon*, de La Rochelle, qui venait d'échapper à des corsaires anglais⁸. Cette tactique est généralisée au cours de l'année 1778. Au-delà des 40 lieues, les navires sont seuls et à l'arrivée essaient de retrouver les frégates croisières qui les accompagnent alors jusqu'au port. Le risque est grand de ne pas trouver l'escorte. Depuis février 1778, les Anglais considèrent le commerce français de bonne prise. Avant l'ouverture officielle des hostilités déterminées par la capture des frégates la *Pallas* et la *Licorne*, le 17 juin, 54 navires français

6 AN, Caran, fonds Marine B⁴ 140, 15 mai 1778.

7 AN, Caran, fonds Marine B³ 655, 28 avril 1778.

8 Patrick Villiers et Jean-Claude Lemineur, *L'Hermione, La Fayette et Latouche-Tréville, deux hommes et une frégate au service de la guerre d'Indépendance américaine*, Nice, ANCRE, 2015.

sont capturés pour une valeur de 15,6 millions de livres, dont 32 par les navires du roi d'Angleterre et 22 par les corsaires ennemis.

Louis XVI déclare officiellement la guerre le 10 juillet. *Sartine* poursuit sa doctrine d'escorte au départ et à l'arrivée, tactique que l'on appellera ultérieurement « la route patrouillée », et augmente le nombre de frégates destinées à croiser du cap Finisterre à Brest. À la Martinique quatre frégates et une flûte armée en guerre se trouvent en station au vent des îles, de même qu'à Saint-Domingue. Deux frégates et une corvette patrouillent le long de la côte espagnole, une frégate et une corvette dans le golfe de Gascogne, quatre frégates croisent entre Ouessant et Nantes à la fin du mois d'août 1778, mais un capitaine marchand revenant des Antilles indique que les corsaires anglais croisent à la latitude de Belle-Île « depuis cent lieues jusqu'à 35 de ce passage, lesquels disaient attendre les navires de Saint-Domingue ».

108

Ce système est vivement remis en cause par les chambres de commerce qui demandent une escorte sur la totalité du parcours, à l'aller comme au retour : « C'est ainsi que les Anglais dirigent la protection dont ils couvrent les bâtiments venant de leurs colonies. Les effets en sont heureux. » Le succès de cette méthode vient d'être démontré par Dampierre qui devant revenir en France a pris l'initiative le 29 juin 1778 d'escorter un groupe de navires coloniaux de la Martinique aux ports de France : « Comme il a une douzaine de gros bâtiments et très riches qui vont aussi bien que moi, il y a apparence que nous irons ensemble en Europe, ils ne me feront pas perdre plus de cinq à six jours et c'est un gros avantage pour l'État⁹. »

La première escorte exigée par le ministre est accordée à deux navires chargés de vivres pour le roi destiné à la Martinique, le *Comte d'Artois* et le *Sartine*. L'escorteur est la flûte du roi armée en guerre, la *Ménagère*, commandée par le lieutenant de vaisseau Dolobaratz. À son arrivée à la Martinique, il écrit à *Sartine* : « Je puis vous assurer que sans mon escorte, ils auraient été pris. J'ai trouvé plusieurs frégates à travers les îles, quoiqu'assez faible, je leur en ai imposé vu la grandeur du vaisseau qui ne laisse pas que d'avoir beaucoup d'apparence¹⁰. » En effet, une flûte, de loin, pouvait passer pour un vaisseau de 50 canons.

En dépit de ces premiers succès, *Sartine* refuse car l'armée navale anglaise est en mer et le ministre ne veut pas disperser ses frégates encore en nombre insuffisant. Néanmoins le comte de La Touche-Tréville, commandant du port de Rochefort, devant l'insistance des chambres de commerce de La Rochelle et

9 Fonds ministériel, CAOM, C8 A 77, 3 juillet 1778.

10 *Ibid.*, 25 juillet 1778.

de Bordeaux qui attendent avec anxiété plus de 50 navires coloniaux, envoie les frégates la *Courageuse*, la *Terpsichore* et la corvette le *Rossignol* « croiser entre les 44° et 47° » pour favoriser la rentrée des bâtiments des colonies. La Touche-Tréville propose de faire atterrir les bâtiments de commerce à Vigo d'où ils se seront ensuite escortés jusqu'en France. Vigo, port espagnol, est encore neutre et les navires français peuvent y attendre l'arrivée de l'escorte. Se coordonnant avec le comte d'Hector, commandant du port de Brest, il met en place un système de convois routiers et de croisière et contrôle les corsaires embusqués près de Belle-Île ou de l'archipel des Glénans.

Finalement, devant l'importance des pertes subies par le commerce colonial, Sartine décide le 30 octobre 1778 la navigation obligatoire en convois, mais il reste encore à les mettre au point. Les ordres du ministre n'arrivent à Saint-Domingue qu'à la fin du mois de janvier 1779. On assiste ainsi à un paradoxe. Dans une lettre adressée à d'Argoud, gouverneur de Saint-Domingue, Sartine le félicite d'avoir regroupé une flotte de 100 navires sous la protection de la frégate la *Concorde* et de la flûte la *Ménagère* alors qu'il n'a aucun ordre à ce sujet et lui reproche quelques jours plus tard d'avoir laissé partir un convoi sans escorte : « Quoi que vous n'eussiez point d'ordre précis à cet égard, les événements antérieurs dont vous étiez instruits vous en donnaient le conseil. » Avec cette lettre, la politique des convois devient obligatoire des deux côtés de l'Atlantique.

Contrairement à une idée trop souvent véhiculée par les historiens de l'école mahanienne, les officiers français de l'Ancien Régime ne refusent pas ces missions d'escorte comme en témoigne cette lettre de La Touche-Tréville, le futur commandant de l'*Hermione*, adressée aux directeurs de la chambre de commerce de Bordeaux :

À la mer, à bord de la corvette le *Rossignol*, le 3 septembre 1778,

Messieurs, c'est avec bien de l'empressement que j'ai saisi l'occasion de faire quelque chose qui peut vous être utile et agréable, en offrant au navire, la *Comtesse de Jonzac*, de le convoyer jusqu'à l'entrée de votre rivière. Je l'ai trouvé à 50 lieues dans l'ouest. Je faisais route alors pour aller chercher à m'emparer des corsaires qui infestent le golfe, et qui suivant le plus grand nombre des dépositions, se tiennent sur les côtes d'Espagne, depuis le cap Pinas jusqu'à celui du Finistère. Ma première mission était de croiser depuis l'Isle-Dieu jusqu'à Cordouan, ce que j'ai fait depuis le 6 jusqu'au 13 de ce mois. Je trouvai, le 8, un bateau corsaire auquel j'ai donné chasse pendant quinze heures, et que la nuit, devenue obscure par des nuages épais arrêtés sur la lune, a soustrait à ma poursuite.

Après m'être bien assuré de son éloignement, j'ai sollicité le commandant du port de Rochefort de donner une extension à ma croisière, afin de me rendre plus

utile, ce qu'il m'a accordé, et je me rendais où je croyais avoir des succès, quand j'ai cru devoir faire, pour le moment, le sacrifice de mes espérances à l'utilité dont j'ai senti que je pourrais être au commerce, en assurant le retour d'un de ses bâtiments. Ce sera toujours avec le même zèle que je saisirai de pareilles circonstances, heureux si les faibles moyens que j'ai employés, Messieurs, à voire satisfaction. Le désir que j'ai d'y contribuer plus que personne, n'est pas une des moindres raisons qui me fait souhaiter d'obtenir le commandement d'une frégate dont la force assure un appui plus imposant.

Je suis très respectueusement, Messieurs, votre très humble et très obéissant serviteur, Latouche fils, lieutenant de vaisseau¹¹.

L'ORGANISATION DE CONVOIS OBLIGATOIRES, 5 MARS 1779-FÉVRIER 1783

110

Dans sa lettre du 30 octobre 1778, Sartine dresse une organisation presque idéale des futurs convois. Les commissaires ordonnateurs des ports doivent se coordonner avec les armateurs. Toutes les semaines, ils devront lui envoyer un état détaillé des navires prêts à partir en indiquant des dates pour lesquels ils seront prêts. Les dates des départs des convois seront tenues secrètes et ne seront communiquées aux armateurs que huit à dix jours à l'avance. Deux cas seront possibles. Dans le premier, l'escorte se scindera en deux à l'arrivée aux Antilles. Les navires des îles du Vent quitteront le convoi principal avec une partie de l'escorte les autres continueront directement vers Saint-Domingue. Dans la seconde option, l'escorte ne se séparera pas et tous les navires iront à la Martinique où l'escale devra être la plus courte possible. Les navires déjà présents se joindront au convoi qui repartira vers Saint-Domingue puis vers la métropole¹².

Le système se rode au cours de l'année 1779. Dans la plupart des cas, l'île d'Aix fut le lieu de concentration des bâtiments marchands. Aux Antilles, d'Estaing remporte la bataille navale de la Grenade le 6 juillet 1779. Il exploite sa victoire en se rendant maître de l'île, de ses navires de commerce et de sa production. S'emparer d'une grande île permet de contrôler le prix du sucre sur le marché européen et obtenir des liquidités monétaires dont le royaume a besoin par la réexportation en Europe des denrées coloniales. La possession de la Grenade permet également une meilleure protection des convois arrivant de France.

11 Arnaud Communay, *Négociants bordelais au XVIII^e siècle*, Bordeaux, Moquet, 1888, p. 111. Sur Latouche-Tréville et son engagement pour la protection des navires de commerce français voir Patrick Villiers et Jean-Claude Lemineur, *L'Hermione, La Fayette et Latouche-Tréville, deux hommes et une frégate au service de la guerre d'Indépendance américaine*, op. cit., p. 74-88.

12 ANOM, colonies B 164, f^o 396-397, 30 octobre 1778.

Des frégates et des corvettes convoient les marchands. La Touche à Rochefort est le grand coordonnateur de ces escortes qui sont alors considérées comme une des missions essentielles de la marine ainsi qu'en témoignent les instructions que reçut Guichen en février 1780 :

Le second objet du sieur Guichen doit être de protéger les navires de commerce, de maintenir la libre circulation entre les îles appartenant à Sa Majesté et d'assurer leurs subsistances [...]

C'est par la prise et la destruction d'un grand nombre de bâtiments ennemis que les navires français et neutres, se voyant protégés, s'attacheront plus encore qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent au commerce d'importations et d'exportations [...]

En quittant la Martinique, le sieur comte de Guichen emmènera sous son escorte tous les navires de commerce qui devront être expédiés des îles pour l'Europe¹³.

C'est compter sans les aléas climatiques. Le marquis de Bouillé dans ses mémoires rapporte l'arrivée dramatique entre le 10 et le 15 octobre 1780 d'un convoi parti de Bordeaux sous l'escorte des frégates la *Cérès*, commandée par le marquis de Bombelles en division avec l'*Inconstante*. La première partie du voyage se passa très bien et Bombelles lui « envoya une corvette pour [l']informer qu'il était sous les tropiques et pour [lui] demander des renseignements sur l'endroit où il devait le mener ». Les Anglais disposant d'un vaisseau de 74, d'un de 50 et de deux frégates au vent de la Martinique, Bouillé propose de faire d'abord atterrir le convoi à la Guadeloupe, mais l'arrivée d'un ouragan perturba ces plans. Le 12 octobre au soir, les premiers navires arrivent devant Saint-Pierre « dont la rade est très mauvaise et où on ne permet pas aux navires de rester pendant l'hivernage ». Ils sont aussitôt envoyés à Fort-Royal tandis que l'ouragan se déchaîne : « La mer s'éleva à 25 pieds de hauteur, entra dans le bourg [de Saint-Pierre] et renversa maisons, fortifications, digues, quais et tous les obstacles qu'elle rencontra [...] » Selon Bouillé, l'ouragan fut de la même violence que celui de 1766. Douze navires du convoi présents à Saint-Pierre échappèrent au désastre de même que la *Cérès* et les navires mouillés à Fort-Royal, mais deux prises « valant deux millions de livres furent jetées et brisées sur les rochers et leurs équipages périrent en totalité ». L'*Inconstante* parvint à la Martinique totalement démâtée. La frégate la *Junon* fit naufrage. De la prise de la *Fame* qui transportait 150 hommes dont 100 de la compagnie de volontaires de la Martinique, on ne sauva que 30 hommes. Plus de dix navires marchands ne furent jamais retrouvés, faisant disparaître, selon Bouillé, 2 000 hommes de troupe. Les autres mouillèrent

13 AN, Caran, fonds Marine B/4/215, Instructions pour le sieur de Guichen.

comme ils purent dans les différentes îles des Antilles. Les Anglais subirent des pertes encore plus lourdes¹⁴.

112

Afin de mieux protéger les navires marchands, les vaisseaux du roi essayèrent diverses tactiques. La meilleure fut fournie par de Grasse en mars 1781 en charge de l'escorte de 150 voiles. En avant du convoi se trouvaient les frégates chargées d'éclairer la route. De part et d'autre des marchands étaient placés quatre vaisseaux armés en flûte qui formaient l'escorte rapprochée. L'armée navale, rangée sur trois colonnes, se trouvait au vent. Entre elle et les marchands se trouvait un vaisseau répéteur ayant comme mission de transmettre au convoi les ordres du comte de Grasse. En adoptant une telle tactique, de Grasse s'assurait l'avantage essentiel en cas de combat, celui d'être au vent de l'ennemi. En outre, pour accélérer la traversée de l'Atlantique, de Grasse imagina de faire remorquer les marchands les plus lents par certains de ses vaisseaux, ce qui lui permit de surprendre l'amiral Hood, mais les vaisseaux de ce dernier étant tous doublés en cuivre s'échappèrent. Cependant le convoi français arriva sans une seule perte à Fort-Royal, ce qui permit à de Grasse d'entreprendre sa campagne victorieuse marquée notamment par la victoire de la Chesapeake et la reddition de Yorktown.

Une des dispositions classiques des navires d'escorte pour la protection d'un convoi est de naviguer à son vent. Les escorteurs ont ainsi le vent pour eux tandis que l'attaquant doit louvoyer pour s'approcher du convoi. Cet ordre de marche ne fut pas toujours respecté et cet oubli se révéla désastreux en décembre 1781 lors de la sortie du convoi de ravitaillement destiné principalement à de Grasse. Le 12, au large d'Ouessant, Guichen appareilla tout en se tenant sous le vent des marchands français. L'amiral anglais Kempenfelt, au vent des navires de commerce français, profita de la brume pour s'emparer de 20 marchands (sur 150) en majorité chargés de troupes en dépit de Guichen et de ses 19 vaisseaux. Le convoi fit demi-tour et rentra à Brest pour être réorganisé. Cette erreur resta unique, mais lourde de conséquences car de Grasse ne reçut pas les hommes ni le ravitaillement dont il manqua cruellement aux Saintes.

BILAN STATISTIQUE

La taille des convois ne cessa de grandir de 1778 à 1782 comme le montre le tableau 2.

14 François-Claude-Amour Bouillé, *Mémoires du marquis de Bouillé pendant son administration aux îles du Vent de l'Amérique*, éd. Philippe Henrat, introduction Philippe Haudrère, Paris, Société de l'histoire de France, 2015, p. 178-182.

Tableau 2. Convois coloniaux vers les Antilles de 1778 à 1782

Date de départ	Escorté par	Lieu de départ	Nombre	Arrivée	Pertes
Martinique					
1778					
mai :	<i>Junon</i>	Aix	?	juillet	néant
mai :	<i>Courageuse</i>	Bordeaux	10	juillet	?
août :	<i>Ménagère</i> (flûte)	Nantes	2	sept.	néant
sept. :	<i>Terpsichore</i>	île d'Aix	12	?	?
sept. :	<i>Aigrette</i>	Nantes	9 + 5	?	?
oct. :	<i>Iphigénie</i>	Bordeaux	10	?	?
oct. :	<i>Sibylle</i>	Rochefort	9 +	?	?
1779					
fév. :	<i>Fier, Renommée</i>	Aix	53	avril	3
avril :	<i>Annibal</i> + 3 v.	Brest	117	juin	néant
juil. :	2 frégates	Aix	16	août	néant
août :	<i>Renommée</i>	Aix	32	octobre	néant
1780					
fév. :	Guichen + 16 v.	Aix-Brest	100	mars	néant
mai :	<i>Experiment</i> + 2 f.	Marseille	52	juin	néant
juin :	2 f. + <i>Destin</i>	Brest	7+	?	?
juin :	<i>Guerrier</i> + 3 f.	Aix	60	octobre	néant
juin :	2 f.	Brest	14	août	néant
juil. :	<i>Céres, Inconstante</i>		52	12 oct.	20+
sept. :	<i>Victoire</i> + 3 v.	Aix	24+	déc.	néant
1781					
févr. :	<i>Fier</i>	Bordeaux-Brest	13	?	?
mars :	De Grasse + 21 v.	Brest	150-200	avril	néant
mars :	<i>Alceste</i>	Marseille	13	juil.	néant
juil. :	2 f.	Aix	60	août	néant
oct. :	<i>Iphigénie</i>	Aix	12	déc.	néant
déc. :	Guichen	Brest	110	convoi intercepté par Kempelfelt, 21 pris, convoi annulé	

Date de départ	Escorté par	Lieu de départ	Nombre	Arrivée	Pertes
1782					
janv. :	<i>Alceste</i>	Marseille	84	20 mars	?
févr. :	<i>Couronne</i> + 2 v.	Brest	50	22 mars	néant
avril :	<i>Protecteur</i> + 2 v.	Brest	16	convoi intercepté, convoi annulé	
juin :	<i>Atalante</i>	Nantes	9		néant
août :	<i>Protecteur</i>	Aix	176	oct.	néant
sept. :	Mac Nemara	Aix		oct.	1
sept. :	<i>Solitaire</i> (Borda)	Aix		nov.	néant + <i>Vénus</i> convoi sauvé grâce au sacrifice de Borda
déc. :	<i>Marseillais</i> + 5 v.	Brest	33	annulé à Cadix	

114

Tableau 3. Convois Antilles - France de 1778 à 1782

Parti le	Escorté par	Lieu départ	Nombre	Arrivée	Pertes
1778					
juil. :	<i>Protée</i> + 1 f.	Martinique	22	août	néant
août :	<i>Inconstante</i>	Saint-Domingue	19	oct.	5+
sept. :	<i>Terpsichore</i>	Saint-Domingue	8+	oct.	néant
oct. :	<i>Dédaigneuse</i>	Saint-Domingue	100+	nov.	faible
1779					
janv. :	<i>Charmante</i>	Port-au-Prince	52	mars	8+
janv. :	2 frégates	Cap-Français	34	Fév.	2
fév. :	3 frégates	Martinique	45	avr.	13
mai :	1 v. + 1 f.	Cap-Français	23	juil.	?
mai :	<i>Charmante</i>	Saint-Domingue	21	juil.	?
août :	<i>Fier</i> + 2 f.	Martinique, Saint-Domingue	80	oct.	11
nov. :	<i>Renommée</i>	Martinique	?	déc.	néant
1780					
janv. :	<i>Tonnant</i> + 1 f.	Saint-Domingue	56	mars	néant
avril :	<i>Tourterelle</i>	Martinique	5	juin	néant
mai :	<i>Fier</i>	Port-au-Prince	21	juil.	10
juin :	<i>Boudeuse</i>	Saint-Domingue	25	août	néant
août :	Guichen + 13 v.	Cap-Français	95	janv.	néant

Parti le	Escorté par	Lieu départ	Nombre	Arrivée	Pertes
sept :	<i>Iphigénie</i>	Martinique	?	?	?
1781					
mars :	2 f.	Cap-Français	35	juin	néant
juin :		Cap-Français	?	fin août	?
sept :	convoi	Martinique pour Saint-Domingue			
oct. :	<i>Actionnaire</i> + 2 v.	Cap-Français	135	déc.	5
1782					
fév. :	<i>Victoire</i> + 3 v.	Saint-Domingue	150	mai	néant
mars :	<i>Solitaire</i> + 1 f.	Saint-Domingue	19	mai	néant
mai :	<i>Saint-Esprit</i> + 3 v.	Cap-Français	124	juillet	néant
juil. :	<i>Languedoc</i> + 3 v.	Saint-Domingue	45	août	néant
juil. :	<i>Triomphant</i> + 1 f.	Martinique	30	août	?
août :		Cap-Français	100	sept.	?
oct. :	<i>Palmier</i> + 3 f.	Cap-Français	52	nov.	4 coulés

À l'aller, le nombre de convois varie peu, six à huit par an. Au retour, les écarts sont plus brutaux d'une année à l'autre. En effet, devant l'importance du nombre de bâtiments prêts à quitter les îles ou Saint-Domingue, les gouverneurs les obligent à attendre les armées navales. Les convois de plus de 150 voiles ne sont alors pas rares. Dans les deux cas, le nombre des bâtiments augmente d'une année sur l'autre. En 1782, on atteint le trafic d'une année de paix moyenne. La défaite des Saintes, défaite tactique, se révèle une victoire stratégique. Les Anglais se retranchent dans la Jamaïque menacée d'invasion et ne tenteront plus aucune attaque contre les grands convois jusqu'à la signature de la paix.

Simultanément on note une baisse du nombre de corsaires anglais dans l'Atlantique, ce que constate le comte d'Hector en 1782. Écrivant au ministre pour l'informer de la séparation du convoi et de son escorte à la suite d'une tempête, Hector affirme que désormais les éléments sont plus dangereux que les corsaires. À partir de 1781 nombreux sont les convois qui arrivent sans perte aux Antilles. Ayant dépouillé Nantes qui est le seul port atlantique pour lesquels les sources sont sûres et complètes, j'ai pu constater qu'à partir de 1780, à l'aller comme au retour, les pertes nantaises sont inférieures à 5 % du total des mouvements des bâtiments¹⁵. En comparaison, à la veille de la guerre, les pertes dues aux fortunes de mer se montent à environ 2 %.

¹⁵ AN, CARAN, sous-séries B³ et B⁴ de 1778 à 1783. Archives départementales de Loire-Atlantique, fonds Marine B⁴ 444 à B⁴ 453.

Si l'on compare l'efficacité relative des petits et des grands convois, on peut noter que les premiers, en cas de rencontre avec une armée navale anglaise, risquent la destruction totale. Le cas s'est produit à plusieurs reprises et il faut la présence d'esprit de La Motte-Picquet pour sauver le convoi de Marseille. Ces petits convois permettent cependant un approvisionnement plus régulier des îles. À s'en tenir aux chiffres, les grands convois semblent plus sûrs car à partir de 1780, notamment à l'aller, ils sont escortés par l'armée navale partant aux Antilles. Ils peuvent cependant être attaqués comme le montre le raid de Kempelfelt en décembre 1781. Une des causes de la bataille des Saintes est le souci du comte de Grasse de protéger son convoi destiné à l'invasion de la Jamaïque. Ce convoi arrive sans perte comme le note avec satisfaction le marquis de Bouillé. La Motte-Picquet s'est également illustré en attaquant les grands convois anglais. Si les grands convois sont globalement plus sûrs, ils sont beaucoup plus compliqués à organiser et perturbent beaucoup plus les cycles de prix. Leurs arrivées massives entraînent de violentes baisses de prix tandis que leurs retards ont l'effet inverse.

Conséquence du bon fonctionnement général des convois, le nombre de marchands escortés ne cesse d'augmenter au cours de la guerre comme le montre le tableau 4 ci-dessous¹⁶ :

Tableau 4. Bâtiments de commerce coloniaux de la Manche et de l'Atlantique ayant navigué en convois

Nombre de :	1778	1779	1780	1781	1782
navires aller	57+	218	300 +	222+	335+
convois aller	3	5	6	6	8
navires retour	119	255+	192+	170+	520
convois retour	3	7	6	3	6
navires coloniaux français capturés	110	63+	31+	26+	16+

Le nombre de navires coloniaux capturés ne cessa de baisser, mais ne figurent ici que les navires capturés en convois coloniaux. Ainsi, si l'on compare ce bilan à celui de la guerre de Succession d'Autriche, et plus encore à celui de la guerre de Sept Ans, l'on peut affirmer que la Marine royale a gagné la victoire des convois coloniaux pendant la guerre de l'Indépendance américaine, préalable indispensable pour protéger les colonies françaises des Antilles et pour soutenir les *Insurgents*. Les historiens maritimes, même contemporains, ne se sont pas intéressés à cet aspect de la guerre navale pourtant fondamental.

¹⁶ Patrick Villiers, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon I^{er}*, op. cit., p. 195-199.

Si Louis XVI après bien des hésitations s'était décidé à déclarer la guerre pour l'Indépendance de l'Amérique, c'est en partie parce que Necker et les milieux financiers lui avaient promis de financer la guerre par l'emprunt et sans impôt, mais à la condition du maintien du commerce colonial. On oublie aussi que si de Grasse affronta Rodney aux Saintes, c'est parce qu'il avait un convoi de 200 navires à protéger. De Grasse perdit huit vaisseaux de guerre et fut capturé, mais en 1782 on compta plus de navires coloniaux français traversant l'Atlantique que pendant les années de paix 1775-1777. Le succès de la guerre des convois joua un rôle déterminant pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique comme il l'avait été déjà au temps de celle de la Succession d'Espagne.

DEUXIÈME PARTIE

Le navire, de la navigation au combat

LA COLLECTION ROCHEFORTAISE
DE DEVIS DE RETOUR DE CAMPAGNE
DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Alain Morgat
Archives départementales de la Haute-Marne

Les antennes portuaires du Service historique de la Défense (SHD) conservent les archives produites depuis le XVII^e siècle par l'administration et les unités de la marine implantées dans les bases et arsenaux français. À ce titre, c'est dans ces établissements que se concentrent les archives liées aux bâtiments de la marine¹. Ainsi, leurs séries C regroupent l'essentiel des journaux de bord produits depuis la Révolution jusqu'à nos jours, tandis que les rôles d'équipage des bâtiments de guerre constituent une part importante de leurs séries E, qu'il s'agisse des rôles tenus à bord ou des rôles restant à la main de l'administration de la marine dans les arsenaux (rôles de bureau). Les archives liées à la construction des navires forment le fonds des directions locales des constructions navales (séries G). C'est ici que sont conservés en particulier plusieurs milliers de plans remontant jusqu'au XVIII^e siècle.

Une typologie a moins retenu l'attention des chercheurs, sans doute parce que sa conservation a été beaucoup plus lacunaire, mais aussi parce que son approche est probablement moins immédiate que pour les journaux de bord ou les rôles d'équipage. Il s'agit des devis d'armement et de campagne, qui doivent plutôt recevoir le nom de devis de retour de campagne pour la période antérieure à la Révolution, car c'est bien après la fin des campagnes que ces documents étaient définitivement établis et transmis aux autorités du port de rattachement. Déposés à l'administration du contrôle dans les ports et sous forme de doubles dans les directions des constructions navales, la très grande majorité de ces documents ont été perdus, mais la collection conservée au SHD Rochefort fait exception avec près de 300 devis antérieurs à la Révolution². Une

1 À l'exception notable de la correspondance échangée par les commandants des bâtiments, qui forme la sous-série BB⁴ des archives centrales de la marine, conservée au château de Vincennes.

2 La sous-série 2 G² du SHD Rochefort dédiée au devis d'armement et de campagne comprend exactement 286 devis antérieurs à la Révolution. Pour entrer dans une comparaison plus détaillée port par port (en remerciant René Estienne, conservateur du SHD Lorient, et Magali Lachèvre, conservateur du SHD Cherbourg, pour les

bonne proportion concerne la période de la guerre d'Indépendance américaine, puisque 29 devis encore conservés et qui ont été produits à Rochefort portent sur des campagnes menées entre 1779 et 1783.

NAISSANCE DES DEVIS DE CAMPAGNE

Alors que la Marine royale connaît une phase de déclin continu dans ses moyens matériels et humains durant une grande partie du XVIII^e siècle, cette période apparaît aussi comme un moment important de réflexion sur son fonctionnement et sur les améliorations à y apporter, en particulier durant le long ministère de Maurepas (1723-1749). Puisque ce n'est plus l'heure de pouvoir construire des navires en rafale, il convient que ceux qui parviennent à franchir cette étape soient de qualité et répondent aux objectifs qui ont présidé à leur élaboration.

122

C'est ainsi qu'émerge progressivement le concept d'évaluation des bâtiments qui ont été construits dans les arsenaux. Si celui-ci fait partie intégrante du

informations fournies), les fonds du SHD Lorient ne conservent pas de collection équivalente. Sans mentionner la perte des archives les plus anciennes de la direction des constructions navales de Lorient en 1943, cela ne semble de toute façon pas avoir été une préoccupation majeure au sein de la Compagnie des Indes. Voici les éléments précis d'information que René Estienne a eu l'obligeance de me fournir sur cette question : si l'on veut évoquer les pratiques en la matière au sein de la Compagnie des Indes orientales, il faut mentionner l'encadrement scientifique et documentaire incarné par *Le Manœuvrier* de Bourdé de La Villehuet et les instructions nautiques du *Neptune oriental*. Ces publications se situent dans des considérations liées à l'accessibilité aux ports et mouillages asiatiques et à un programme de navigation dans lequel le voyage en groupe domine et où la performance n'est pas, jusqu'à l'intervention de Groignard, la préoccupation majeure. Il est évident que chaque bâtiment avait sa réputation, mais cela relève de mentions éparses et non de procédures systématiques. « L'important est le mécanisme d'ensemble, pas la performance individuelle », comme le confirme le règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes arrêté en l'assemblée d'administration du 16 septembre 1733, publié en 1734, qui ne dit pas un mot de la question, alors que son contenu est très méticuleux sur le service, l'arrimage, les escales, etc.

Quelques documents en rapport sont toutefois à signaler dans le fonds de la Compagnie des Indes orientales, en particulier le « Devis de l'état du vaisseau le *Souverain* après le combat du 17 août 1759 », qui propose un état précis batterie par batterie de toutes les parties du navire.

Les devis d'armement et de campagne conservés à Toulon forment la sous-série 1 G⁶, mais sa fourchette chronologique est très différente de celle de Rochefort puisqu'elle s'étend de 1855 à 1947. Les devis d'armement et de campagne de Cherbourg remontent plus loin puisque les plus anciens datent de l'an VIII. La sous-série 2 G⁷, partie du fonds de la direction des constructions navales de Cherbourg, comprend en plus des devis des états de lieux et s'étend jusqu'en 1921. Le répertoire numérique, établi par Guy Petit, date de 1998, et a fait l'objet d'une publication par le Service historique de la Marine.

Le SHD Brest conserve des devis au sein de sa sous-série 2 G, mais ils ne sont pas antérieurs à 1854. Enfin, des devis d'armement et de campagne sont aussi conservés dans le fonds des archives centrales de la marine conservé à Vincennes, au sein de la sous-série 7 DD¹, où ils côtoient des dossiers de bâtiments concernant leur entretien jusqu'à leur condamnation.

processus de construction et de mise en service de ces navires, il ne doit pas être perdu de vue une fois que les bâtiments ont été lancés. C'est le sens de la volonté qu'exprime la volonté de Maurepas dans une lettre adressée à l'intendant de la marine au port de Rochefort. Celle-ci apparaît comme le premier témoignage direct de la création de devis de retour de campagne et mérite à ce titre que l'on s'y attarde.

Voici ce qu'écrivit Maurepas à la date du 19 avril 1733 :

J'ay remarqué, Monsieur, que la plupart des rapports qui sont faits par les commandants des vaisseaux qui arrivent de la mer n'expliquent pas assez leurs bonnes ou mauvaises qualitez ny les radoubs qu'il convient leur faire, et il me paroist que le bien du service exige de suivre une règle uniforme pour ces rapports, qui doivent donner des connoissances certaines pour remédier aux défauts des vaisseaux, s'ils en ont, ou les entretenir dans les bonnes qualitez qu'on leur a connu. Je vous envoie à cet effet un projet de ces sortes de devis, qu'il conviendra de faire imprimer dans la forme de ce modèle. Je vous prie d'examiner avec M. de la Rochelar et les officiers qui ont le plus navigué³ s'il y auroit d'autres observations à y insérer, et j'attendray votre avis pour donner les ordres convenables à cet égard⁴.

La réponse de l'intendant nous manque, mais elle est portée en filigrane de la lettre suivante du ministre, en date du 24 mai :

J'ay reçu, Monsieur, avec la lettre que vous avez pris la peine de m'écrire le 10 de ce mois, les observations faites sur le modèle de devis à remettre au controlle pour les vaisseaux qui arrivent de la mer.

Ce modèle a été dressé pour être uniforme dans les autres ports, et il me paroist suivants les observations de Rochefort qu'il ne diffère que pour ce qui regarde les flûtes ou vaisseaux armez pour le transport des munitions et autres effets dans les colonies.

On peut donc laisser subsister tous les articles qui ont rapport aux vaisseaux armez en guerre, et ajouter ceux qui concernent les autres armements, suivant les remarques contenues au mémoire cy-joint, qui est relatif aux observations que vous m'avez envoyées.

La principale de ces remarques ne regarde que le lest de ces derniers vaisseaux ou flûtes, qui consiste ordinairement en pierres, fer, vivres et autres effets dont

3 Cette mention semble particulièrement intéressante puisqu'elle évoque la consultation des officiers de marine dans leur rôle de praticiens, à l'opposé des nombreux reproches faits à la Marine royale de cette époque de suivre un modèle qui néglige le point de vue des opérationnels au profit de celui des administratifs.

4 SHD Rochefort, 1 E 118, p. 251-252.

il sera nécessaire de faire mention, et en désigner aussi l'arrimage qui servira de règle dans un autre armement soit pour la charge, soit pour l'encombrement. Il conviendra de faire imprimer ce modèle afin d'en remettre à l'avenir un exemplaire aux commandants des vaisseaux qui reviendront de la mer, et qu'ils s'y conforment.

J'approuve aussi que vous y fassiez mention de l'article qui regarde les vaisseaux [...] par rapport aux changements qui auront été faits pendant la campagne, tant dans l'arrimage que dans la situation des masts⁵.

Cette mention de l'attention apportée par les autorités rochefortaises aux bâtiments de transport est particulièrement intéressante, parce qu'elle rappelle les singularités du port rochefortais et en particulier son rôle central d'entrepôt des colonies⁶.

124

L'intérêt de cette deuxième lettre de Maurepas est encore renforcé par l'ajout d'une annexe permettant d'entrer dans le détail du projet de modèle de devis. Intitulée « Remarques sur les observations faites à Rochefort sur les articles cy après des modèles de devis des vaisseaux qui arrivent de la mer⁷ », celle-ci permet de mettre en lumière certains points correspondant aux préoccupations des autorités navales de Rochefort (intérêt déjà signalé pour les bâtiments de transport, importance d'exposer en détail le radoub...).

Le formulaire est encore perfectionné au cours des semaines suivantes, et il est intéressant de noter que ces compléments portent sur l'importance de la bonne mention des changements opérés dans l'arrimage ou dans la mâturation d'un bâtiment durant une campagne, comme le démontre une nouvelle lettre produite sur le sujet par l'intendance du port de Rochefort :

Addition que l'on peut faire au formulaire de devis que la Cour ordonne d'imprimer pour donner aux capitaines qui commandent les vaisseaux du roy. Il arrive quelquesfois que les capitaines montent des vaisseaux nœufs et qui par conséquent ne sont pas bien connus pour leurs qualités ; il convient que les capitaines fassent dans le cours de leur campagne des changements tant dans leur arrimage que dans la situation de leurs mâts, pour chercher la situation qui leur convient le mieux pour la bonne allure, car tout le monde scait que la différente manière d'arrimer et de placer les mâts ne contribue seulement pas à faire bien ou mal aller un vaisseau mais mesme à l'empescher de tourmenter et de fatiguer sa masture.

5 *Ibid.*, p. 379-380 bis.

6 Voir à ce sujet Sébastien Martin, *Rochefort. Arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

7 *Ibid.*, p. 381-382.

C'est pourquoy je pense qu'on pourroit ajouter à l'instruction que la Cour ordonne pour un devis que les capitaines qui commandent des vaisseaux neufs feront les changements mentionnés cy dessus et feront des observations dans les changemens qu'ils ont faits, dont ils feront un article dans leur devis⁸.

MISE EN ŒUVRE DU FORMULAIRE DE DEVIS DE 1733

Un formulaire de devis semble donc avoir été établi en 1733, quelques semaines seulement après la première lettre du ministre sur le sujet. C'est le devis de retour de campagne établi en 1783 pour la flûte *Les Deux Sœurs* qui semble être la seule trace qui en subsiste. Il comporte trois pages, sous le titre « Mémoire servant de modèle pour dresser les devis des vaisseaux qui viennent de faire campagne, et ce suivant l'ordre de M. le comte de Maurepas du 24 mai 1733 ».

Sur la première page figure l'état de l'armement, avec le nombre de canons aux différentes batteries et sur les gaillards d'arrière et d'avant. Les lignes suivantes précisent le tirant d'eau du navire⁹ à l'avant et à l'arrière, et si celui-ci se tient bien une fois lesté.

La deuxième page du formulaire regroupe les articles 2 à 12. Si une partie d'entre eux laissent des espaces pour que puissent être reportées des valeurs liées aux caractéristiques techniques du navire, la plupart appellent un commentaire plus détaillé qui doit être reporté à la suite de la partie imprimée. Cela concerne en particulier « les bonnes et mauvaises qualités qu'on a reconnues dans le vaisseau » (article 4), ainsi que la mention des principaux changements opérés durant la campagne.

À la suite de l'article 7, le formulaire précise que le devis peut continuer ainsi : « J'estime que ce vaisseau doit naviguer avec *n* tonneaux de lest, etc. que sa mâture, etc. », laissant ainsi une marge assez importante au commandant du navire dans la précision de ses réponses.

L'article 8 doit servir à indiquer si la mâture est bien proportionnée et l'article 9 le traitement à apporter aux mâts. L'article 10 précise qu'il « convient de marquer si pendant la navigation le vaisseau a eu du jeu dans quelques-unes de ses parties, s'il lui manque quelque pièce de liaison, s'il y a des voyes d'eau et où elles sont¹⁰ ». L'article 11 cherche tout simplement à savoir « s'il y a quelque chose à changer pour en faire un meilleur voilier », tandis de l'article 12 souhaite que

8 *Ibid.*, p. 383.

9 À noter que le formulaire imprimé ne semble prendre en considération que les vaisseaux, en dépit de la lettre du ministre du 24 mai assurant la prise en compte des autres types de bâtiments.

10 La réponse du devis de 1783 : « carêner ladite flûte ».

soit précisé « s'il a besoin d'un radoub, marquant en détail en quoi il consiste, ou s'il est en état d'être mis à la mer sans aucun radoub considérable ».

La troisième et dernière page du formulaire comporte l'article 13, qui se concentre sur l'état des voiles, des câbles, des haubans, des agrès et des cordages et les réparations qu'il conviendra d'apporter¹¹, et l'article 14 qui s'attarde sur le cas des vaisseaux neufs, en précisant qu'il « convient que les capitaines fassent dans le cours de leur campagne des changements, tant dans leur arrimage que dans la situation de leurs mâts, pour chercher la place qui leur convient le mieux pour la bonne allure, car il est incontestable que la différente manière d'arrimer et de placer les mâts ne contribue seulement pas à faire bien ou mal aller un vaisseau, mais encore à l'empêcher de tourmenter et de fatiguer sa mâture ».

126

Dans le cas du devis des *Deux Sœurs*, les articles appelant report d'information ponctuelle ont bien été complétés, mais le commandant ne semble pas avoir trop tenu compte des recommandations émises dans les articles demandant une réponse avec texte libre, puisque la quinzaine de lignes reportées au crayon à la suite du formulaire comportent les mesures de la flûte et une appréciation pour le moins synthétique de ses qualités nautiques.

Il est probable que le formulaire de 1733 a été, dans les années qui ont suivi, massivement distribué aux commandants dans le cadre des opérations d'armement des navires de guerre, mais cela n'a malheureusement laissé que cette seule trace, très postérieure à l'élaboration du « formulaire de Maurepas ».

LES DEVIS DE CAMPAGNE DES ANNÉES 1750 ET 1760

Les premiers devis de retour de campagne à nous être parvenus remontent au tout début des années 1750.

L'exemplaire le plus ancien conservé dans les fonds de la marine à Rochefort concerne la flûte la *Chèvre*. Comportant trois pages, il reprend un chapeau largement inspiré du modèle de 1733 : « Devis du vaisseau du roy la *Chèvre*¹² au retour de la campagne de 3 mois 15 jours, finie le 7 décembre de la présente année, que ce vaisseau vient de faire à l'isle Royale, sous le commandement de Monsieur Large ». Cet intitulé est intéressant parce qu'il souligne l'usage qui est alors fait de ce document spécifique créé une vingtaine d'années plus tôt : c'est au retour de la campagne qu'il est établi. Cette caractéristique est d'autant plus importante qu'elle sera une constante jusqu'à la fin du siècle et en particulier durant la guerre d'Indépendance américaine.

11 Le texte précise aussi qu'il convient de ne pas entrer dans un détail excessif, car il doit servir d'introduction à la visite qui sera faite du navire dans le port.

12 La *Chèvre* est bien une flûte, mais la référence au vaisseau est préimprimée sur le document.

Le devis de la *Chèvre* reprend le reste de la première page du formulaire de 1733, avec les informations sur l'armement du navire, mais l'essentiel de son texte est rédigé de manière libre par le commandant, qui développe en particulier son évaluation dans la partie consacrée aux qualités nautiques du navire et aux améliorations qu'il conviendrait d'apporter. Il estime en particulier que sa mâture est trop faible et précise que celle-ci nécessite de nombreuses réparations. Il termine le document ainsi : « Je certifie ce dessus véritable, en foy de quoy j'ay signé le présent, à Rochefort, le 7 décembre 1751 », nous donnant ainsi la formule d'attestation en vigueur pour les devis de ces années-là et nous confirmant que le document est bien finalisé à l'occasion du retour au port et du désarmement du navire.

Cela ne doit pas pour autant pousser à confondre les devis de retour des campagnes avec les inventaires d'armement et de désarmement, dont la nature et les objectifs diffèrent. Ces inventaires ont bien pour vocation de recenser le matériel mis à disposition sur un navire pour une campagne et, au retour, de contrôler l'usage qui en a été fait. Ce que ces documents partagent avec les devis, c'est qu'ils n'ont pas été conservés en grand nombre. Il est ainsi assez rare de retrouver une pièce telle que l'inventaire d'armement et de désarmement d'une gabare, conservée au SHD Rochefort sous la cote 2 G¹ 13¹³.

La sous-série 2 G² des archives de la marine à Rochefort conserve 170 exemplaires de devis de retour de campagne des années 1750 et 1760¹⁴. Ils représentent donc l'essentiel des devis produits à Rochefort avant la Révolution, mais il convient de préciser que leur contenu est en général moins riche que celui des devis de l'époque de la guerre d'Indépendance. La caractéristique majeure des devis des années 1750 et 1760 qui nous sont parvenus est l'éloignement de plus en plus perceptible du modèle très précis de 1733 pour une rédaction très libre, correspondant peut-être davantage à l'état d'esprit des commandants qui les rédigent. Cela ne signifie nullement que le document n'est pas structuré, comme le montre bien l'exemple du devis du vaisseau l'*Hippopotame*, désarmé à Rochefort en 1764¹⁵. Il comporte ainsi une partie appelée « Réparations », qui comprend trois premiers paragraphes détaillant les réparations les plus

13 Daté de 1776, ce document qui est presque entièrement préimprimé – puisque les seules mentions manuscrites portent sur les quantités embarquées – a été imprimé à Rochefort chez Charles Mesnier, imprimeur officiel de la marine dans le port.

14 L'année 1765 marque une vraie rupture, car presque aucun nouveau devis n'est produit avant la fin des années 1770. La période 1751-1765 est donc extrêmement fructueuse en la matière, et il est possible de suivre de très près l'évolution de certains bâtiments : la flûte la *Chèvre* bénéficie ainsi de pas moins de neuf devis entre 1751 et 1756 et ce nombre est de huit pour la flûte l'*Anna-Sophia* entre 1752 et 1755 !

15 SHD Rochefort, 2 G² 12.

importantes à mener sur le navire, suivis de toute une série de mentions d'interventions plus modestes.

Ce qui est beaucoup plus rare à cette époque-là, c'est que le devis soit accompagné de plans, ce qui deviendra une règle dans le courant du XIX^e siècle. Le seul exemple disponible dans les fonds de Rochefort est un plan du lest, qui accompagne justement le devis du vaisseau l'*Hippopotame* déjà évoqué. Constitué de trois plans pour chaque niveau de pont exécutés de manière soignée, le document se complète des mentions des valeurs de tirant d'eau en sortant de carène, en lest et le vaisseau une fois armé, ainsi que de la hauteur de la batterie.

128

La très complète ordonnance de la marine de 1765 n'oublie pas d'évoquer les devis de retour de campagne, preuve de leur enracinement une trentaine d'années après leur institution. Deux articles du titre V du livre I y sont en effet consacrés : l'article LIX précise que le « capitaine fera un devis qui contiendra ce qu'il aura reconnu de la force du navire, de sa bonté et de son sillage, s'il est bon voilier ou non, et généralement ses défauts, comme ses bonnes qualités, l'état de sa mâture et celui du radoub qu'il estimera lui devoir être fait pour le remettre en état de servir », tandis que l'article LX ajoute que « lorsque le vaisseau sera désarmé, il remettra ce devis au contrôle de la marine, après l'avoir communiqué au commandant du port »¹⁶.

Le texte insiste ainsi sur l'évaluation des qualités nautiques du navire et de son état général au retour de sa campagne, ainsi que sur la nécessité de préciser les réparations qui paraissent indispensables. Il est donc bien en accord avec la façon dont les commandants de navires rédigent les devis à cette époque-là.

UN NOUVEAU MODÈLE DE DEVIS DE CAMPAGNE À LA FIN DES ANNÉES 1770

Malgré ces rappels très officiels figurant dans l'ordonnance de 1765, les devis de retour de campagne connaissent quelques années d'éclipse, du moins aucun d'entre eux n'est conservé pour les années qui suivent dans les archives navales françaises¹⁷. Il faut en effet attendre 1779 pour que de nouvelles pièces nourrissent les fonds rochefortais, mais ceux-ci connaissent à partir de ce moment une production jusque-là inédite dans cette matière.

¹⁶ L'article MCCXII (livre XV, titre XCVIII) précise pour sa part qu'après « le désarmement, le commandant et l'intendant feront une visite exacte du dedans et du dehors du vaisseau, et vérifieront le devis qui en aura été remis par le capitaine qui l'aura commandé, lequel y sera présent, ainsi que le capitaine de port, le commissaire des constructions et radoubs, le contrôleur de la marine et l'ingénieur-constructeur en chef, pour constater ensemble le radoub qu'il conviendra d'y faire, auquel il sera incessamment travaillé ».

¹⁷ À quelques rares exceptions près : un devis de campagne pour la flûte la *Barbue* en 1766 et deux exemplaires d'un devis de campagne pour la frégate l'*Aurore* en 1773.

Ce n'est pas seulement un phénomène quantitatif, les devis de retour de campagne adoptent à la fin des années 1770 une structure qui sera conservée pendant plusieurs décennies. Cela ne signifie pas que des exceptions sont impossibles, comme le démontre l'exemple du devis de la flûte la *Ménagère* établi en février 1781 au retour d'une campagne dans les Antilles¹⁸. Celui-ci s'affranchit totalement du formulaire pour devenir un texte libre de quatre pages, avec une annexe sur les réparations et les changements à effectuer¹⁹. Le document respecte cependant dans ses grandes lignes le modèle des devis de campagne tant dans son titre²⁰ que dans son contenu, en détaillant les qualités nautiques du navire, évaluées dans différents contextes. Il est difficile de dire si ce document a ainsi été rédigé parce que le commandant souhaitait s'affranchir du carcan du formulaire ou si c'est simplement parce qu'il n'en disposait pas lorsqu'il a rédigé son devis, soit parce qu'aucun exemplaire n'avait été embarqué ou parce qu'il avait disparu pendant la campagne pour une raison ou pour une autre. Dans le cas de la seconde hypothèse, cela ouvre la possibilité que les devis de campagne ne faisaient pas systématiquement partie de la documentation embarquée, du moins lors des campagnes militaires, ce qui n'aurait rien d'impossible au regard des priorités immédiates.

C'est bien toutefois pendant les campagnes de la guerre d'Indépendance américaine qu'émerge un nouveau modèle de devis de campagne, du moins c'est que ce reflète la collection des archives de Rochefort qui nous est parvenue. Pourvu de 12 pages, il est beaucoup plus complet, s'attardant aussi bien sur les caractéristiques techniques du navire que sur son équipement, son armement ou ses performances nautiques.

La première page, dont le titre précise toujours le navire considéré, la campagne effectuée et son commandant, récapitule l'artillerie embarquée, les dimensions principales du navire et son tirant d'eau à l'arrière et à l'avant. Les deux pages suivantes sont consacrées à l'armement et au lest du navire : hauteur de la batterie, à bâbord et à tribord ; le devis des poids qui composent l'armement (munitions, agrès, vivres, eau, futailles, poids de l'équipage, chaloupes et canots) ; lest en fer (nombre de boulets et de mitrailles, répartition du lest, tirant d'eau sur le lest) ; lest en pierre, avec son tirant d'eau. La quatrième page du formulaire porte sur les vivres embarqués : boissons, dont la quantité est évaluée en fonction de la durée de la campagne ; salaisons ; farines ; biscuits, dont la répartition dans les soutes est bien précisée. La page suivante, qui mentionne

¹⁸ SHD Rochefort, 2 G² 20, no 67.

¹⁹ Elle est décomposée en tâches incombant d'une part au charpentier et d'autre part au calfat.

²⁰ « Devis de la flûte du roy la *Ménagère* à son retour de la campagne qu'elle vient de faire sous le commandement de M. de Viart, lieutenant de vaisseau, aux isles Antilles ».

aussi l'évaluation du bois à brûler, porte essentiellement sur les tirants d'eau, une fois que l'armement du navire a été mené à bien.

Les pages 6 à 9 du document en constituent son cœur, puisqu'elles portent sur l'évaluation des qualités nautiques du bâtiment. Ces quatre pages se présentent toutes de la même façon avec une marge gauche précisant le domaine à évaluer et les trois quarts de la page laissés en blanc, sous un chapeau intitulé « Observations », afin de laisser toute latitude aux commandants pour porter leurs commentaires.

130 La page 6 porte sur les « qualités de gouverner », le « port de la voile », les mouvements de tangage et les mouvements de roulis ; la page 7 requiert des commentaires sur la « marche au plus près », la « marche vent large », la marche vent arrière et les « allures sous les différentes capes » ; la page 8 doit servir à déterminer pour chaque bâtiment « s'il est ardent », « s'il est lâche » et « comment il vire de bord vent devant et vent arrière », elle demande l'évaluation du tirant d'eau pour la meilleure marche et sollicite une comparaison de sa marche avec celle d'autres bâtiments ; enfin, le texte en marge de la page 9 demande à ce que soient signalées les « difficultés à tomber sur l'avant ou sur l'arrière » et sollicite des observations sur le placement du lest en fer, ainsi que des précisions sur le faux côté du navire et sur la position jugée la plus avantageuse de la mâture.

Celle-ci fait justement l'objet de la dixième page du formulaire, qui se présente sous forme d'un tableau en trois colonnes recensant les dimensions de départ de chaque élément constituant la mâture (mâts, beaupré, perroquets, vergues, barres...), les changements à l'usage proposés pour ces dimensions et l'état de chacun de ces éléments. Les deux dernières pages sont dans l'esprit des pages 6 à 9 et sollicitent l'avis développé des commandants sur les améliorations à apporter au navire. La page 11 se concentre ainsi sur l'état du bâtiment (liaisons, calfatage, réparations nécessaires) et sur ce qu'il convient d'effectuer sur la voilure, tandis que la dernière se penche sur l'état du gréement et sur les « changements utiles, inutiles pour l'avenir ou forcés, faits pendant le voyage ». Le bas de cette page laissé en blanc offre la possibilité au commandant d'apporter des commentaires supplémentaires, avant qu'il ne date et ne signe le devis dès lors validé, pour être ensuite remis au contrôle de la marine du port de désarmement.

DU BON USAGE DES DEVIS DE RETOUR DE CAMPAGNE

Il va de soi qu'un formulaire qui laisse autant de latitude dans une bonne moitié de ses pages aux commandants auquel il est confié aboutit à des documents qui sont remplis de manière très hétéroclite, d'autant qu'il apparaît à la lecture des réponses que ce travail représentait une corvée pour une bonne partie d'entre eux.

Certains se révèlent en effet particulièrement laconiques. Le commandant de la corvette le *Sylphe* se contente ainsi d'indiquer « marchant bien » comme réponses aux interrogations sur la marche de son navire vent large et vent arrière. Et il est tout aussi sobre dans ses indications sur les travaux à mener sur le navire après la campagne : calfatage « à réparer partout » ; réparations « partout » ; voilure « *idem*, à réparer ». Voilà qui laisse à supposer qu'il y a du travail à faire, mais il préfère visiblement que des hommes de l'art s'en préoccupent à sa place ! Et l'on peut même percevoir une nuance d'exaspération face à ce qu'il semble ressentir comme un exercice vain dans sa dernière réponse. Dans le champ « Grément et tous cordages », il indique en effet : « En très mauvais état, comme on doit le penser après une campagne longue à l'Amérique²¹. » Le commandant de la frégate la *Médée*, de retour à Rochefort en septembre 1784 de sa campagne d'Amérique, simplifie aussi l'exercice : dans la rubrique « Grément et tous cordages », il se contente d'indiquer « tout le grément à refaire »²².

D'autres commandants sont en revanche nettement plus prolixes, à tel point que les dimensions du formulaire se révèlent parfois insuffisantes pour leurs développements. Les réponses du commandant de la corvette la *Flore* comportent ainsi plus de 15 lignes pour chaque point d'étude, tout en débordant sur la marge et il consacre même près de 40 lignes à répondre sur les changements à opérer sur le navire²³. Il va de soi que ce type de devis devait combler les ingénieurs des constructions navales, qui obtiennent des réponses concrètes et détaillées à leurs interrogations.

Sur le corpus étudié, il convient de reconnaître que ces devis complétés très consciencieusement ne représentent qu'une minorité. Il faut dire que des questions très pratiques handicapent parfois les commandants dans cet exercice. Froger de L'Éguille, commandant de la frégate la *Néréide*, se déclare par exemple en 1783 incapable de donner certains éléments relatifs au tirant d'eau, car « n'ayant jamais vu cette frégate dans cet état, en ayant pris le commandement à Cap-Français, à Saint-Domingue²⁴ ». Le capitaine de vaisseau Turpin, commandant du vaisseau le *Fier*, se plaint aussi, de retour d'Amérique en 1780, d'un manque d'informations initiales sur son bâtiment : « J'observe que lorsque j'ay pris le commandement du vaisseau le *Fier*, c'est sans avoir totalement fini son armement deux jours avant d'aller en rade, qu'il m'a été impossible d'avoir

21 SHD Rochefort, 2 G² 33, n° 262.

22 SHD Rochefort, 2 G² 112, n° 381.

23 Il semble toutefois important de préciser que ce devis a été établi en 1789, au retour d'une campagne de 14 mois le long des côtes d'Afrique, dans un contexte bien différent de celui qui préside aux devis rédigés durant la période de la guerre d'Indépendance américaine (2 G¹ 30).

24 SHD Rochefort, 2 G² 24, n° 379.

aucune espèce de renseignements sur les différents tirans d'eau et généralement sur tout ce qui a eu rapport à son armement²⁵. »

C'est souvent dans les comparaisons entre bâtiments que les commandants se révèlent les plus prolixes et les plus libres dans leurs commentaires, que ce soit pour se féliciter du matériel mis à leur disposition ou au contraire déplorer sa mauvaise qualité. Voici par exemple ce que déclare en 1784 au sujet de son bâtiment le commandant du vaisseau l'*Ajax*, de retour d'une campagne de 15 mois dans l'océan Indien : « Marchant un des plus mal de l'escadre de M. le bailli de Suffren, mieux au plus près cependant²⁶. »

132

Les commandants se livrent même parfois à une comparaison très complète des bâtiments appartenant à une même escadre, comme le fait en 1784 le lieutenant de vaisseau Mallevault, commandant de la corvette le *Tourtereau*²⁷ : « Ce bâtiment comparé pour le plus près à la *Nymphe* a marché aussi bien qu'elle dans le convoi, le *Tourtereau* marchant alors mieux qu'il n'a jamais marché, la *Nymphe* a pu marcher mieux. Pour le largue le vent arrière, le *Tourtereau* marchait aussi bien que le *Protecteur*, l'*Alcide*, l'*Amphion* et l'*Hermione*²⁸. »

Mentionnons aussi La Faye, commandant de la frégate l'*Atalante* en 1783 : « Je n'ai point trouvé de bâtiment qui aye mieux marché. Nous avons généralement gagné tous ceux que nous avons chassés ; j'ai même de l'avantage à Saint-Domingue sur les frégates de l'armée de Monsieur de Guichen. J'en ai eu aussi sur la *Fée*, qui avoit plus grande réputation²⁹. »

Dans ce petit jeu des comparaisons, un dernier point paraît intéressant à relever. Ce sont les divergences d'impression, qui démontrent que ces documents sont éminemment liés à la personnalité des commandants qui les rédigent, à leur expérience et à leur goût pour la navigation, comme peut l'illustrer une courte mention dans le devis rédigé en 1784 par le commandant de la corvette la *Fauvette* :

Nous n'avons pu nous essayer qu'avec la *Cérès*, le *Téméraire* et le *Fanfaron* ; notre avantage sur la première : considérable ; avec le vaisseau : presque nul. Nous trouvâmes le *Fanfaron* croisant près des Cayes, nous longeâmes par de fortes brises pour gagner l'Île-à-Vache ; la corvette était légère, il nous gagnait au vent

25 SHD Rochefort, 2 G² 55, n^o 452.

26 SHD Rochefort, 2 G² 21, n^o 461.

27 SHD Rochefort, 2 G² 33, n^o 263.

28 À noter que c'est la seule mention de l'*Hermione* dans un devis de campagne.

29 SHD Rochefort, 2 G² 34, n^o 360.

et nous le gagnions de l'avant. De ces différens essais, je ne puis conclure avec M. de la Borde que le bâtiment a une marche superbe, mais qu'il marche bien³⁰.

En outre, les devis de campagne ne nous fournissent pas seulement des éléments techniques sur les navires considérés, sur leurs performances nautiques ou sur la manière de naviguer de leurs commandants. Ils peuvent aussi nous apporter d'utiles informations sur le déroulement d'une campagne, même si celles-ci nécessitent d'être recherchées avec soin. Le commandant du *Fier* nous permet de prendre connaissance de la réparation de fortune qui a été effectuée durant la campagne en écrivant dans la rubrique « Voilure » qu'il convient de « refaire presque en entier son jeu de voiles [pourvu] à l'Amérique de mauvaise toile de Hollande³¹ ».

Il convient aussi de signaler que les commandants s'affranchissent parfois du modèle des devis quand les objectifs qu'ils assignent à la rédaction de ce document divergent de celui qui est communément recherché³². C'est ainsi que le commandant du vaisseau le *Saint-Esprit* de retour en 1782 d'Amérique laisse de côté les rubriques consacrées à l'état du bâtiment après la campagne pour offrir une description extrêmement détaillée du lest qu'il a mis en place, depuis la fosse jusqu'aux câbles³³. Il souhaite ainsi exposer très précisément comment le lest doit être réparti afin que son navire obtienne sa meilleure navigabilité, en allant bien au-delà de ce qui est généralement demandé aux commandants dans leur rédaction.

C'est bien dans le domaine des recommandations que semblent s'investir le plus les commandants dans l'établissement de leurs devis, qu'ils aient identifié les meilleures solutions ou qu'ils les pressentent. D'après le lieutenant de vaisseau commandant du *Tourtereau*, dans les changements utiles à prévoir, et après « avoir diminué les hunes qui avaient trop de longueur », il conviendrait d'accentuer cette diminution et il croit « qu'il serait indispensable de donner une mèche au gouvernail de cette corvette »³⁴.

QUELQUES REMARQUES SUR LE CORPUS ANALYSÉ

La collection de devis de campagne de Rochefort de l'époque de la guerre d'Indépendance américaine est composée de 29 unités, qui portent toutes

30 SHD Rochefort, 2 G² 33, n° 265.

31 SHD Rochefort, 2 G² 55, n° 452.

32 Comme cela a déjà été évoqué avec le devis de la *Ménagère* de 1781.

33 SHD Rochefort, 2 G² 22.

34 SHD Rochefort, 2 G² 33, n° 263.

sur les années 1779-1784³⁵. Comme nous conservons 2 exemplaires de devis pour une même campagne pour 6 d'entre elles, cette collection porte donc sur 23 campagnes³⁶. Un peu plus de la moitié de ces 29 devis concerne des vaisseaux (15, dont 4 en double), tandis que la répartition est équitable entre les autres types de bâtiments : quatre devis de frégates (un en double), quatre pour les corvettes (un en double), trois pour les flûtes, un pour un brick et deux pour les gabares. L'assez forte représentation des petites unités, surtout si l'on tient compte des quatre devis en double exemplaire pour les vaisseaux, s'accorde bien avec ce que l'on sait du rôle de Rochefort durant le conflit et de l'évolution de la nature des bâtiments armés dans le port charentais.

Plus de la moitié porte sur des campagnes menées dans l'océan Atlantique (14), dont un tiers dans les Antilles (5). L'océan Indien est bien représenté aussi avec quatre campagnes, sans oublier quelques campagnes menées au large des côtes de France et d'Espagne (5), dans le cadre d'escadres d'évolution. Si l'on se penche sur l'ancienneté des 23 bâtiments concernés, plus des deux tiers (16) ont été lancés durant le règne de Louis XVI et ont moins de cinq ans. Il n'est pas inintéressant non plus de relever aussi que la presque totalité des sept bâtiments antérieurs à cette date sont des vaisseaux³⁷.

134

UN RETOUR D'EXPÉRIENCE BÉNÉFIQUE ?

Le plus délicat est probablement de déterminer l'utilisation qui était faite des devis après la fin des campagnes et de savoir si les informations et enseignements reportés ont réellement été pris en compte au sein de l'administration de la marine dans les ports.

L'existence de devis présentant des caractéristiques très étonnantes peut aider à apporter une réponse. Il y a en effet dans la sous-série 2 G² de Rochefort cinq devis de campagne des années 1780 faisant référence à la République³⁸. On peut par exemple citer l'exemple éminemment paradoxal du devis du vaisseau « de la République » le *Royal Louis* ! L'explication est finalement assez simple, et

35 Ils figurent dans les articles 2 G² 20, 21, 22, 23, 24, 33, 34, 55 et 112 du fonds de la direction des constructions navales de Rochefort.

36 La flûte la *Ménagère* fait aussi l'objet de deux devis, mais il s'agit bien de deux campagnes différentes (1779 et 1781).

37 Certains d'entre eux sont même très anciens, puisque le *Fier* a été lancé dès 1745 et l'*Amphion* en 1749 ! Certains de ces 23 bâtiments connaîtront une belle longévité puisque l'*Invincible* ne sera désarmé qu'en 1807 et la *Fauvette* condamnée seulement en 1814. À l'inverse, le vaisseau l'*Artésien* sera condamné à Rochefort dès 1785, ce qui ne surprend guère à la lecture de son devis établi en mai 1784 à son retour d'une campagne de 37 mois dans l'océan Indien (2 G² 21, devis n° 460).

38 Ils concernent quatre vaisseaux (le *Royal Louis* [1783], le *Terrible* [1783], l'*Invincible* [1782] et le *Saint-Esprit* [1782]), ainsi que la corvette la *Fauvette* (1784).

c'est bien la preuve de l'utilité de ces documents et de leur utilisation des années après. S'il est fait référence à la République sur ces devis, c'est bien que ceux-ci ont été établis après 1792, soit environ dix ans après la matière concernée, et que l'on a jugé utile de recopier des devis originaux de ces années-là pour diffuser leur contenu, en le reportant sur un autre exemplaire bâti sur le modèle en vigueur à l'époque. On peut donc en déduire qu'à l'époque révolutionnaire, ces documents sont jugés utiles dans le cadre de la gestion de bâtiments étant toujours en service, comme c'est le cas du vaisseau anciennement appelé le *Royal Louis*.

Une réponse générale à la question de l'utilisation des devis est cependant loin d'être évidente, car elle souffre d'une absence de sources handicapante. Comme le prévoit l'ordonnance de la marine de 1765 et comme le confirment les indications portées en début et en fin de document dans les devis de campagne de la collection rochefortaise, ils étaient remis à l'administration du contrôle de la marine installée dans le port charentais. La collection originale de devis était donc initialement conservée dans les bureaux du contrôle de la marine, mais un double devait en principe être prévu pour la direction des constructions navales. Il semble que cette pratique ait été loin d'être systématique puisque les exemplaires de devis établis en double apparaissent très minoritaires, et ce n'est donc qu'*a posteriori* que la plupart des devis ont été intégrés dans les fonds d'archives des constructions navales, dans une logique fonctionnelle qui se comprend aisément.

Il n'en reste pas moins que ces pratiques placent bien l'administration du contrôle de la marine au centre de la procédure et qu'il est tentant de consulter les fonds que celle-ci a produits pour trouver des documents évoquant l'utilisation ou non des devis de campagne. Le résultat s'avère très décevant, puisqu'il se faut contenter de quelques mentions repérées au gré des comptes-rendus du Conseil de marine. L'une des plus intéressantes est l'évocation lors de la séance du Conseil du 5 avril 1783 du procès-verbal de la visite de la frégate l'*Iris*, « prise pendant la guerre sur les Anglais ». Il est précisé que « le devis de M. de Traversais³⁹, lieutenant de vaisseau qui vient de commander ce bâtiment, annonce un défaut excessif de stabilité », et juste après que « le procès-verbal de visite [signale] un degré de pourriture qui exigeroit une refonte totale plus dispendieuse qu'une construction » et donc que « le Conseil est d'avis qu'il seroit plus avantageux de le vendre ».

39 Il s'agit de Jean-Baptiste Traversay, alors âgé de 28 ans, qui fera une brillante carrière dans la Marine royale puis en Russie, où il sera amiral puis ministre de la Marine impériale de 1815 à 1828.

Si l'on se fie à ce document, cela prouve que les devis de campagne sont pris en considération lors d'une décision aussi importante que la vente d'un navire. Il rappelle aussi que le devis d'armement est examiné en préalable du procès-verbal de visite du bâtiment menée après son désarmement, opération qui a laissé beaucoup plus de traces dans les archives.

Si l'on ne trouve pas plus de mentions d'examen de devis de campagne dans les sources rochefortaises, c'est aussi qu'ils sont peut-être dès cette époque sujets aux critiques exposées plus hauts : documents mal remplis, informations lacunaires, imprécisions, etc. Cela n'est malheureusement jamais mentionné clairement, alors que l'on peut trouver dans les procès-verbaux du Conseil de marine de Rochefort des critiques explicites de la manière dont les journaux de bord sont remplis. Ainsi est-il précisé dans l'un de ces comptes-rendus : « MM. Froger de la Rigaudière et de Martel, chargés par le Conseil d'examiner les journaux des officiers de bâtiments ci-dessus désignés, ont rendu compte qu'ils sont faits avec exactitude, mais ne contiennent rien d'intéressant pour la navigation », faisant toutefois sortir du lot trois officiers embarqués sur l'*Artésien* et sur le *Sphinx*, car ils ont « développé avec exactitude et précisions les mouvements et positions réciproques des armées française et anglaise, la description des combats avec toutes les circonstances, les remarques des mouillages, la position des terres, leurs vues [...] ».

ÉVOLUTION DES DEVIS DE CAMPAGNE AU XIX^E SIÈCLE

Quoi qu'il en soit de leur utilisation, la réglementation des devis de campagne se précise au cours du XIX^e siècle, comme pour les autres documents de bord (rôles d'équipage et journaux de bord), en restreignant toujours davantage la latitude des commandants, dans le but d'obtenir des informations aussi homogènes et exploitables que possible. En particulier, l'instruction du 14 septembre 1833 de l'amiral de Rigny, ministre de la Marine, reprecise les obligations à l'égard de la tenue de ces documents qui prennent peu à peu le nom de devis d'armement. Son premier point précise que « dès qu'un bâtiment entrera en armement, le capitaine recevra de la direction des constructions navales un devis », qui sera revêtu de la signature de l'ingénieur qui a suivi l'armement et qu'il « sera apporté le plus grand soin à l'indication des circonstances particulières et changements opérés dans les campagnes précédentes ». Les devis seront établis en trois exemplaires, l'un destiné au préfet maritime, le second au directeur des constructions navales et le dernier restant attaché au bâtiment. Celui-ci sera mis en dépôt, lors du désarmement, entre les mains du directeur des constructions navales. Les devis sont ensuite soumis à l'examen d'une commission présidée par le major général de la marine et composée d'un officier supérieur de vaisseau et d'un ingénieur des constructions navales. La commission, après avoir examiné en détail le devis

et les avoir éventuellement fait compléter, exprime sur la dernière feuille du devis « son opinion particulière relativement aux divers changements opérés par le capitaine ou proposés par lui, ainsi que sur les observations relatives à la marche, au grément, à l'arrimage, la voilure, la mâture, etc. ». Lorsque toutes les formalités sont remplies, l'exemplaire du préfet est transmis au ministre de la Marine, en prenant la précaution d'en déposer une copie auprès de la majorité générale, et lors du réarmement suivant, le capitaine reçoit de la direction des constructions navales un nouveau devis rédigé d'après les changements qui auront pu être faits, en reprenant à son bord les devis des campagnes précédentes déposés à la même direction lors du désarmement.

L'instruction se termine en rappelant que « les capitaines sont responsables de la bonne conservation de ces devis, ainsi que celle des plans, rapports et tous autres documents qui y seraient annexés⁴⁰ ».

C'est justement une évolution importante des devis de campagne du XIX^e siècle : ils comportent le plus souvent des plans très détaillés d'emménagements et de l'arrimage des bâtiments. Le devis d'armement et de campagne est en somme le fruit d'une collaboration étroite entre les directions des constructions navales et les officiers de marine, et ce fait est en soi suffisamment rare pour justifier de louer une nouvelle fois l'originalité et la richesse de ces documents. Ceux-ci ont cessé d'être tenus durant les premières décennies du XX^e siècle, mais leur essence peut aujourd'hui encore se retrouver dans les rapports de prise et de fin de commandement.

L'étude détaillée des devis de campagne conservés à Rochefort permet d'établir que ces documents se complexifient au fil des décennies, jusqu'à former vers la fin des années 1770 des documents préimprimés d'une douzaine de pages qui resteront en vigueur pendant près de cinquante ans. Si les parties réservées aux descriptions techniques du navire et de son armement sont le plus souvent remplies assez superficiellement, l'attention des commandants se porte davantage sur les parties consacrées aux qualités et à l'état de leur bâtiment. Ils remplissent ainsi parfaitement leur rôle de bilan de performance nautique qui est directement à l'origine de leur création.

Ces caractéristiques s'intensifient dans la trentaine de devis de campagne produits au retour de la guerre d'Indépendance qui contribuent ainsi à l'établissement définitif de la forme classique des devis.

⁴⁰ Il est intéressant de noter que les devis postérieurs à 1845 comportent en supplément une circulaire du ministre de la Marine du 22 novembre 1844 adressée aux préfets maritimes, déplorant l'application souvent trop souple de l'instruction de 1833 et la manière trop lacunaire avec laquelle beaucoup de devis d'armement sont complétés, ce qui relativise la supériorité supposée du contenu des devis d'armement du XIX^e siècle sur ceux du XVIII^e siècle.

LES FRÉGATES : DES MISSIONS DE GUERRE AUX COMBATS

Philippe Bonnichon
Sorbonne Université

Serait-ce pousser le paradoxe que de se demander si la guerre d'Amérique sur mer n'a pas été, de préférence, une guerre de frégates ?

FRÉGATES EN GUERRE, UNE GUERRE DE FRÉGATES ?

C'est un fait que, jamais auparavant, semble-t-il, les belligérants n'en avaient autant construit, utilisé, capturé, perdu ou remplacé. En 1775, avant la guerre, les Anglais comptent (effectif théorique) 82 frégates ; en 1780, au cœur de la guerre 111, en 1785, la paix revenue, 133 et ce, malgré une perte de 30 unités pendant la guerre. En regard, les Français ont 37 frégates en 1775, mais 58 en 1780 : leur effort de construction est proportionnel à celui des Anglais ; ils en perdent 34 pendant la guerre, mais la terminent avec 57 unités, chiffre poussé à 64 en 1790¹. Dans les mises en chantier françaises, la part des frégates dépasse la moitié pour la période 1764-1786 et, c'est un enseignement de la guerre, augmente encore de 3,5 % dans les vingt années qui suivent².

La guerre ouverte entre la France et l'Angleterre commence en juin 1778 par un combat de frégates, la *Belle Poule* de 26 canons contre l'*Arethuse*, 28 canons. Au fil du conflit, les constructions se soutiennent de part et d'autre, si bien qu'à la cessation des hostilités, les belligérants comptent autant sinon plus de frégates qu'au début. Les Anglais font construire des frégates de 40 portant du calibre de 18, à la puissance de feu importante, capables de rivaliser avec la seconde batterie d'un vaisseau. En réponse, les chantiers français s'activent. Grâce au comte d'Hector, commandant de la marine à Brest, on voit, au

1 Pour les chiffres, voir Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, t. II, p. 522-675.

2 Voir Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes*, Paris, SEDES, 1997, p. 75.

témoignage de Scipion de Castries³, 4 à 5 000 ouvriers travailler même la nuit et aux flambeaux, sur une étendue de plus d'une lieue. Le même officier, destiné au commandement d'une frégate, l'*Ariel*, prise aux Anglais par Lapérouse qui commandait la frégate l'*Amazonne*, la fait radouber à Lorient et doubler de cuivre : ce type de doublage se généralise en France, au fil des refontes et constructions nouvelles pendant la guerre. Les nouvelles frégates françaises gagnent aussi en puissance, de 28 jusqu'à 40 canons et du calibre de 12 à celui de 18. Il faut toujours trouver un compromis entre vitesse et légèreté d'une part et puissance de feu.

Guerre de frégates ? Il serait exagéré de l'affirmer, car sans la puissance de feu des vaisseaux et l'évolution des escadres, la guerre intercontinentale ne pouvait se soutenir : la théorie qu'un siècle plus tard soutient en France la « nouvelle école », privilégiant les petites unités, n'est pas davantage tenable à la fin du XVIII^e siècle. Ce sont, dans cette guerre, des manœuvres d'escadres qui peuvent être décisives, comme celle de de Grasse à la Chesapeake. Mais les destructions d'unités ou de flottes ennemies ne peuvent être que partielles, la puissance de feu étant généralement équilibrée entre les escadres qui s'opposent : même si de Grasse est écrasé aux Saintes et quelques vaisseaux pris ou détruits, la victoire de Rodney n'influe guère sur l'issue du conflit, et si Suffren, dans les mers de l'Inde, prend l'ascendant par ses offensives et avec ses moyens limités sur Hughes, la paix intervient sans qu'il ait éliminé son adversaire.

De toute manière, pour que réussissent manœuvres et combats d'escadres, pour éclairer, renseigner, soutenir au combat, relayer les ordres, amariner des prises, bref permettre les engagements, voire les exploiter, il est besoin de bâtiments plus légers et maniables que les vaisseaux de ligne. Les frégates, avec les plus petites unités, corvettes et avisos, ont ici un rôle irremplaçable.

Enfin, plus que jamais pendant cette guerre, le commerce continue, voire s'intensifie avec les liaisons transatlantiques, la montée en puissance des États-Unis et la position centrale des Antilles comme pivot des opérations (alizés obligeant) et dont l'essentiel de la subsistance vient de l'extérieur, en échange de ses produits écoulés vers l'Europe et l'Amérique. Ce commerce se fait pour l'essentiel en convois dont la sécurité est assurée surtout par des frégates. Les contemporains sont bien conscients de l'importance des escortes par la marine militaire :

Le plus ingrat, le plus pénible de tous [les services] et sans conteste le plus ennuyeux est celui d'escorter des bâtiments marchands [...] Bien défendre [le convoi] s'il est attaqué est la seule ressource que l'on ait pour acquérir un peu

3 Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. Gérard de Colbert-Turgis, Paris, Mercure de France, 1997, p. 161.

de gloire qu'il faut souvent sacrifier d'ailleurs [*i.e.* préférer se faire prendre] à la conservation de ce convoi. C'est néanmoins le service le plus important et le plus essentiel qu'on puisse attendre d'une marine militaire, car elle n'est instituée que pour protéger le commerce. C'est elle qui le fait fleurir et prospérer [...] Sans le commerce, outre que la marine militaire deviendrait inutile, elle ne pourrait pas exister parce qu'elle n'aurait pas de matelots⁴.

Pendant cette guerre, les îles françaises (et les autres) ne subsistent, au témoignage de leur gouverneur, Bouillé⁵, que par les convois de la métropole et, au jour le jour, par l'interlope qu'il tolère, voire organise, grâce aux îles et pavillons des neutres, Hollandais d'abord puis Danois. Les Anglais y recourent aussi, qui sous ces pavillons obtiennent parfois des sauf-conduits même dans les îles françaises quand les ravitaillements y sont nécessaires : les blocus ne sont pas hermétiques et les habitants de certaines Antilles peuvent appartenir aux deux nations belligérantes, comme à l'Espagne et à la Hollande, quand celle-ci est impliquée dans la guerre, avec le pillage puis la reconquête de Saint-Eustache.

Pour ce commerce, pour contrer les corsaires qui le parasitent, pour les transports, les débarquements de troupes en vue de conquérir des îles⁶, pour faire passer à travers l'Atlantique de l'argent, des troupes, des munitions vers le territoire américain, comme vers les îles, ou par elles, il convient pour répartir les risques de multiplier les envois de bâtiments dotés d'une autonomie de mission et d'action : bons marcheurs, s'il se peut, avec une assez grande capacité d'emport et possédant une puissance de feu sécurisante.

On utilisera ainsi des frégates. Certaines peuvent être armées en flûtes pour être plus chargées, au détriment de leur dotation en artillerie⁷. On peut aussi armer en guerre des navires marchands : ainsi un convoi de 14 bâtiments partis de Bordeaux sans escorte en vit prendre 9 par les Anglais ; or plusieurs de ces navires, richement chargés avaient 24 et 30 canons, « mauvaise méthode, remarque le gouverneur de la Martinique, d'envoyer à la mer des bâtiments marchands aussi forts, dont la perte est très considérable pour l'État et ruine les

4 Allusion au système français des classes, Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 139.

5 Nous nous référons ici et par la suite aux *Mémoires du marquis de Bouillé*, par François-Claude-Amour Bouillé, manuscrits inédits pour la guerre d'Amérique (éd. Philippe Henrat, Paris, Société de l'histoire de France, 2015).

6 Les Français perdent Sainte-Lucie mais prennent la Dominique, la Grenade, Saint-Vincent, Saint-Eustache, Monserrat, Saint-Christophe-et-Niévès, Saint-Martin, Saint-Barthélemy...

7 Ainsi est prise, à l'automne 1779, une petite flûte de 24 canons, rentrant en France chargée de malades et de blessés : son commandant a soutenu un combat opiniâtre ; c'était un officier « bleu », ancien pilote de Brest, « espèce d'hommes excellente et bien meilleure que celle des officiers marchands qui est détestable en général », prétend le marquis de Bouillé, auquel nous devons également l'exemple qui suit.

classes, ces bâtiments en ayant l'élite⁸ ». Aussi préfère-t-on finalement utiliser des frégates armées en guerre, comme bâtiments de taille et puissance intermédiaires pour les missions ponctuelles requises dans cette guerre intercontinentale.

Pour les missions d'importance, ces frégates sont confiées à des officiers expérimentés, lieutenants et souvent même déjà capitaines de vaisseau⁹, ou le devenant en commandant leur frégate et promis aux grades supérieurs : les Suffren sur la *Fantasque*, d'Albert de Rions, La Touche-Tréville sur l'*Hermione*, Kersaint (l'aîné) sur l'*Iphigénie*, Lapérouse sur l'*Amazonne* puis l'*Astrée*, Fleuriot de Langle sur la *Résolue* puis l'*Astrée*, les héros comme La Clocheterie sur la *Belle Poule* ou Du Couëdic sur la *Surveillante*, tous ont commandé des frégates, avant d'être promus (ou tués) pendant cette guerre.

QU'EST-CE DONC QU'UNE FRÉGATE ?

142

Elle se définit d'abord par la négative : à coup sûr, ce n'est pas un vaisseau. En effet, le vaisseau a au moins deux rangs de canons, tandis que la frégate n'en a qu'un, indépendamment de l'artillerie de moindre calibre que vaisseaux et frégates peuvent porter en plus sur leurs gaillards. Les vaisseaux ont donc haut bord par rapport aux frégates, plus profilées ; les premiers disposent d'une artillerie plus nombreuse et de plus gros calibre pour leur batterie inférieure que les frégates. Encore que, dans la pratique, les Anglais utilisent encore de petits vaisseaux de 50 canons, que les Français ont délaissés et que les grosses frégates montent à 36 et 40 canons, voire plus, avec l'artillerie des gaillards. Si bien que les puissances de feu tendent à s'égaliser, voire s'inverser, si, la mer étant grosse, les sabords de la première batterie d'un petit vaisseau ou même d'un 74 doivent être tenus fermés. C'est l'argument que développe le second de Langle¹⁰ pour inciter son capitaine à refuser de quitter sa frégate de 36 la *Résolue* pour prendre le commandement du petit vaisseau de 50, l'*Experiment*, il est vrai, déjà pris aux Anglais au large de Savannah : il pourrait être repris par

8 Il observe que les navires de commerce peuvent avoir intérêt à se faire prendre : le roi répond de leur valeur et les négociants français les surévaluent, car chez eux, dit-il, « tout esprit de patriotisme et de droiture est étouffé par l'esprit d'intérêt et la cupidité qui, peut-être, est aussi forte chez les Anglais, mais ceux-ci ont un attachement pour la patrie et un intérêt pour la chose publique inconnus chez les marchands français ».

9 Il est exceptionnel et dû à la faveur ministérielle qu'un jeune enseigne comme Scipion de Castries se voit confier, dans la dernière année de la guerre, une frégate ; il est parent du ministre qui veut lui donner l'occasion de se distinguer. D'autres protégés, comme Laborde-Marchainville, fils du banquier de la Cour, à ce grade, ne commandent que des corvettes ou des avisos.

10 L'enseigne Bruno de La Monneraye, dont nous avons donné à la Société de l'histoire de France, en 1998, les *Souvenirs* pour la période 1760-1791 (Paris, Honoré Champion, 1998, p. 184-185).

une simple frégate, portant du calibre de 18 ou 24, ce qui serait déshonorant. En effet, comme Castries le rappelle, « nous considérons toujours dans la marine comme une chose extrêmement fâcheuse pour un vaisseau de ligne de se rendre à des frégates¹¹ », ce qui pourtant arrive, nous le verrons.

La frégate ne se distingue pas du vaisseau par le gréement – qui est à trois mâts –, mais par la taille – qui est généralement inférieure¹² –, par le tonnage, par l'équipage – moindre de moitié que celui d'un vaisseau de 74 –, et par tous éléments liés à l'emport d'artillerie et à la puissance de feu.

La frégate a donc un tirant d'eau moindre et un centre de gravité moins élevé que celui d'un vaisseau ce qui, avec une voilure presque comparable, permet vitesse, souplesse de manœuvre et d'évolution et aptitude à serrer le vent supérieures. La frégate, « vaisseau miniature¹³ » ? Cette réduction peut présenter des points faibles, mais aussi comporter de nombreux atouts.

La faiblesse principale d'une frégate réside dans la puissance de feu qui l'expose à être prise. C'est ce qui arrive en 1781 à la *Magicienne*, sous le commandement de La Bouchetière, qui avait réussi une liaison importante, transportant à Boston, à travers l'Atlantique, des hommes et des fonds. Elle est attaquée, prise et conduite à Halifax par le vaisseau *Chatham* sans que l'*Hermione* et d'autres, qui ont appareillé au bruit de la canonnade, aient pu s'interposer.

Sur le feu au combat, Bouillé avance ce jugement à propos de la bataille navale de juillet 1779 entre Byron et d'Estaing, après la prise de la Grenade :

L'escadre de Byron avait plus souffert que la nôtre par la justesse du tir de nos canonniers, ce qui est toujours arrivé dans les combats où l'on s'est battu à demi portée de canon. Leur petite artillerie [aux Anglais], obusiers, etc¹⁴, dont leurs gaillards sont couverts ne peuvent alors faire d'effet et, jusqu'à ce que nos vaisseaux soient également armés dans ce genre, nous devons éviter les combats de près... L'avantage des Anglais est donc de combattre de près et corps à corps... celui des Français est au contraire de combattre en ligne et à une distance qui les empêche de la rompre.

11 Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 139.

12 La coque d'un vaisseau de 74 représente environ 57 mètres, pour permettre d'aligner 14 sabords à la batterie basse. Les plus gros vaisseaux peuvent avoir jusqu'à 15 et 16 sabords, ce qui est un maximum. Les frégates alignent au maximum 14 sabords, souvent moins, ce qui fait que leur longueur de coque est toujours nettement inférieure à 60 mètres, sans compter évidemment les beauprés ni les bout-dehors.

13 Encore que cette miniaturisation soit toute relative, c'est la formule qu'avancent certains auteurs, comme Frédéric Mauro, dans *L'Expansion européenne, 1600-1870* (Paris, PUF, 1966, p. 109).

14 « Etc. » pourra impliquer les caronades qui apparaissent du côté anglais dans cette guerre.

Dans le cas particulier des frégates, les duels corps à corps sont nombreux – nous le verrons – et aussi souvent qu'à leur tour à l'avantage des Français ; mais si elles sont attaquées par des vaisseaux, leur salut tient plutôt à leur supériorité de marche et de manœuvre.

C'est ici que réside leur atout principal, compensant leur faiblesse relative de feu et justifiant leur emploi dans des missions diversifiées. Les deux frégates qui accompagnent le vaisseau de 74 de Lapérouse à la baie d'Hudson dans l'été 1782 sont particulièrement utiles, par leur plus faible tirant d'eau dans une navigation très difficile¹⁵, avec de nombreux hauts fonds qui rendent permanents les risques d'échouages brutaux.

144

Plus légères, les frégates sont en principe plus rapides, même si ce n'est pas toujours le cas : le *Chatham* marchait mieux que la *Magicienne* comme souvent les vaisseaux anglais doublés de cuivre. Entre frégates, on voit également de grandes inégalités : ainsi, des trois frégates dont disposait l'escadre de Ternay en Nouvelle-Angleterre, l'*Hermione*, la *Surveillante* et la *Gentille*, la troisième marchait mal ; aussi est-ce sous prétexte d'exercice d'hiver, en morte-saison de 1780, que Ternay envoie croiser les deux premières, « les seules bonnes frégates de l'escadre », d'Halifax au Saint-Laurent¹⁶. En février 1781, la *Gentille* sera envoyée patrouiller avec l'*Astrée* de Lapérouse, rentré de France avec cette frégate pour laquelle il avait échangé sa précédente unité, l'*Amazone*, qui, elle aussi, marchait mal. Ces deux frégates réussissent à prendre un petit vaisseau anglais de 50 canons, ce qui est toujours glorieux. Ainsi donc, les frégates offrent des atouts réels, même au combat, ce qui justifie qu'on les utilise toujours plus dans cette guerre.

Si les frégates se distinguent nettement des vaisseaux par les ponts et la taille, la différence est moins marquée avec les corvettes qui sont, si l'on veut, de petites frégates, à moins que ces dernières ne soient de grosses corvettes... La différence est plus floue qu'avec le vaisseau, même dans le langage, car les corvettes ont grossi elles aussi, et souvent les témoins ou acteurs de l'époque appellent indifféremment corvette ou frégate un même bâtiment. C'est le cas du *Sénégal*, arrivé avec la frégate l'*Alcmène* à Fort-Royal de la Martinique¹⁷ ou

15 Dans des parages inconnus des Français où les Anglais, instruits par l'expérience, n'utilisent que des navires beaucoup plus petits. La dernière mise au point sur ce raid des Français est due à Alain Barrès dans *Lapérouse et ses compagnons à la baie d'Hudson* (La Rochelle, La Découvrance, 2012).

16 « Une pareille croisière en cette saison était assurément le comble de la stupidité car les négociants n'exposent pas leurs fonds au danger presque certain de voir périr leurs navires dans ces mauvais temps. » (Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 179.)

17 Le *Sénégal*, 24 canons, de construction anglaise, marchait mal (Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 89) : pris en chasse par une frégate anglaise, il dut son salut à l'arrivée

du *Lively*, bâtiment pris aux Anglais. Ces (petites) frégates sont appelées tantôt corvettes, tantôt frégates par Bouillé qui mentionne par ailleurs la prise par la frégate *Iphigénie* d'une « corvette de 28 canons », ce nombre de bouches à feu pouvant aussi bien être celui d'une frégate.

Les corvettes ont en effet comme les frégates un rang de canons, ont moindre tonnage, mais même profil et grément, et portent de 20 à 24 canons, rarement plus et parfois moins. Une frégate peut quant à elle n'en avoir que 24. Bref, une corvette est une petite frégate ; en dessous, on a affaire à des cutters, des lougres, des bricks et avisos, de taille et puissance de feu bien moindres encore, mais capables de liaisons, manœuvres et évolutions rapides. Aussi le nombre de ces petites unités ne cesse-t-il de croître à cette époque¹⁸. Pourquoi cette augmentation ? Que demande-t-on aux frégates ?

LEURS MISSIONS

Il convient de disposer de frégates dans toutes les circonstances où il faut pouvoir agir en souplesse plutôt qu'en force, préparer ou accompagner un engagement massif, compter sur la vitesse d'évolution, réaliser, hors escadre, des actions autonomes, diversifiées : éclairer, observer, renseigner au plus vite, transmettre les ordres et rendre compte ; croiser, débouquer aux Antilles, sécuriser convois, flottes et atterrages ; soutenir, remorquer, amariner, exploiter en combat d'escadre et appuyer de ses feux à terre ; attaquer et prendre des bâtiments ou des îles, se défendre ; soutenir des engagements individuels, jusqu'au sacrifice éventuel ; telles sont les missions essentielles dévolues aux frégates. Ces navires sont indispensables, aussi bien pour les liaisons transocéaniques que pour les combats d'escadres et les débarquements. De nombreux exemples éclairent ces différents types d'engagements.

Lorsque des frégates servent dans une escadre ou une armée navale, elles se tiennent en général à la découverte. C'est une frégate de Suffren qui lui signale les bâtiments de Johnstone, avant le combat de la Praya, quitte à servir ensuite au feu avec les vaisseaux quand ceux-ci sont trop peu nombreux à être

de deux vaisseaux, à la découverte desquels il avait été envoyé et avec lesquels il put rallier Boston, dans l'été 1778.

¹⁸ Bouillé se flatte, à l'automne 1780, d'avoir constitué une petite flotte d'une vingtaine de voiles, avec des corsaires pris aux Anglais et des bâtiments des îles, qui lui servent au ravitaillement, aux transports, au renseignement pour les territoires qu'il a en charge. Son « amiral » est une corvette de 16 canons, l'*Aigle*, dont le commandant, un officier « bleu », sera tué au combat contre une frégate deux fois plus forte. Bouillé se réjouit chaque fois que sa petite flotte peut être renforcée de frégates, dont il signale l'arrivée et qui lui permettent des entreprises plus consistantes.

ou pouvoir être engagés. Mais ce n'est pas le rôle ordinaire des frégates : elles se tiennent en principe hors de la ligne. Quand en 1779 l'armée navale d'Estaing (avec 24 vaisseaux, 11 frégates de premier rang, 12 à 15 corvettes ou cutters et beaucoup de goélettes) marche en trois colonnes (une pour chaque escadre) pour prendre la Grenade, les frégates et les corvettes sont sur les ailes, tandis que c'est une frégate anglaise qui sort de Sainte-Lucie pour les observer¹⁹. Au mouillage, d'Estaing est averti de l'arrivée de l'armée navale de Byron, avec son convoi, par une goélette puis par trois frégates, « couvertes de feux » en pleine nuit qui arrivent pour signaler l'ennemi. Pendant le combat de la Grenade, les frégates sont préposées à la répétition des signaux de l'armée navale, tandis que chaque chef d'escadre a des frégates pour porter les ordres.

Hors de ligne, les frégates sont à même d'observer les engagements : au premier combat de la Chesapeake, au printemps 1781, l'*Hermione* est la seule frégate éclaireuse de l'escadre Des Touches qui a 8 vaisseaux dont un de 50, pris aux Anglais, le *Romulus*. Elle signale 3 frégates et 10 vaisseaux de ligne anglais, dont un amiral de 100 canons à trois ponts. Le combat, acharné, tourne à l'avantage des Français. Ils tenaient le vent, mais, la mer étant grosse, n'auraient pu utiliser la première batterie de leurs vaisseaux ; aussi passent-ils sous le vent, ce qui aurait été un inconvénient dans d'autres circonstances, mais leur donne ici, contre les Anglais – handicapés par la sorte –, toute leur puissance de feu. On voit le *Conquérant*, de La Grandière, se battre 20 minutes contre deux vaisseaux à la fois et le *Romulus*, de La Villèsbrune, attaquer le *London*, de 100 canons, et « avec un feu terrible, lui tuer beaucoup de monde », sans perte chez lui, avant d'être dégagé par deux vaisseaux français. Trois vaisseaux anglais, hors de combat, devront être refondus. Mais si l'avantage reste aux Français, les Anglais gardent le mouillage de la baie qui, quelques mois plus tard, aura une importance stratégique pour la prise de Yorktown, de Grasse ayant su, cette fois, en écarter les Anglais. Il n'empêche que l'affaire inspire confiance aux Américains dans les capacités navales françaises et l'armée de Washington triple le nombre de ses engagés. Pour ce qui regarde la frégate, dans ce récit, Castries, alors jeune garde, précise : « L'*Hermione* ne prenait aucune part au combat et nous pouvions jouir sans risque de ce spectacle imposant [...] Sur une frégate, on juge parfaitement les manœuvres et c'est la meilleure leçon de pratique que l'on puisse prendre²⁰. »

Mais si les frégates sont généralement hors de ligne dans un combat d'escadre, elles ne sont pas passives. À la prise de Saint-Christophe, au début de 1782, les vaisseaux de de Grasse sont au mouillage, tandis que frégates et corvettes

¹⁹ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 113.

²⁰ *Ibid.*, p. 190.

se tiennent à la découverte « pour empêcher la communication avec l'ennemi du dehors, s'il se présentait » ; l'escadre de Hood, signalée par les croiseurs, arrive et engage le combat ; la frégate la *Résolue*, « sous le vent de [la ligne française], s'aperçoit que le *Glorieux* a beaucoup souffert » ; elle s'avance sous le feu de l'ennemi et envoie à M. d'Escars ses canonnières²¹. En plus d'être humain, le renfort au cours d'un combat de ligne peut aussi consister en un réapprovisionnement en matériel et en munitions. Si un vaisseau est désemparé, les frégates peuvent le remorquer pour lui éviter d'être pris : c'est l'ordre que donne de Grasse à l'*Astrée* de Lapérouse, qui remorque le *Zélé* après un abordage avec la *Ville de Paris* dans l'engagement préliminaire à la défaite française du 12 avril 1782. À l'inverse, à la fin d'un combat, les frégates peuvent devoir amariner les vaisseaux ennemis désemparés : c'est ce qu'au combat contre Byron, à la Grenade, de Grasse aurait voulu faire : quatre vaisseaux anglais étaient hors de combat et « comme une bataille gagnée sur mer n'est bien reconnue telle que lorsqu'on prend des vaisseaux²² », quelques frégates auraient suffi pour ce faire, ce qui diminuait d'autant l'armée anglaise ; le convoi anglais pouvait lui aussi être pris : tous les observateurs de la journée tombent d'accord sur le fait qu'il fallait prendre ces vaisseaux hors de combat, depuis les jeunes gardes comme Castries et La Monneraye, jusqu'aux capitaines de vaisseau comme Suffren et aux généraux comme de Grasse et Bouillé ; mais c'est d'Estaing qui commande et il s'y refuse, ce que tous lui reprocheront. Aussi lorsque de Grasse commande à Saint-Christophe ordonne-t-il à la *Résolue*, lors du combat contre Hood, d'aller prendre la frégate anglaise *Solbay* qui, désemparée, donne sur Nièves et saute quand les Français manœuvrent pour s'en approcher²³.

Il ne s'agit pas toujours, pour les frégates, d'évoluer en escadre, lors de déplacements ou de combats. Elles peuvent, en action autonome, voire en petites divisions légères de frégate ou en accompagnement d'un ou plusieurs vaisseaux, effectuer des croisières, au large des îles ou des côtes, faciliter ou préparer des atterrages pour des flottes. Les généraux ont besoin de renseignements en permanence pour prendre leurs décisions, pour anticiper les mouvements de l'adversaire, pour évaluer ses forces, pour projeter des attaques là où il est dégarni. Lorsque la *Belle Poule* soutient le combat qui déclenche les hostilités, elle était en observation de l'armée navale de Keppel. Bouillé qui, à la Martinique, ne reçoit qu'avec un court préavis les ordres, les envois de France et les annonces d'arrivée d'escadres recherche sans cesse les renseignements qui lui permettent de pourvoir à l'approvisionnement et à la défense de ses îles, à

21 Bruno de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. cit., p. 182.

22 Scipion de Castries, *ibid.*, p. 122.

23 Bruno de La Monneraye, *ibid.*, p. 182.

la réception d'escadres à ravitailler, et de projeter débarquements et conquêtes chez les Anglais. Il a des intelligences avec un gazetier et des habitants de la Dominique de façon à préparer la prise de cette île, de même qu'avec les indigènes caraïbes de Saint-Vincent²⁴. Il entretient ces intelligences grâce à des navires de liaison et, de même, ne manque pas une occasion d'envoyer chez les Anglais (qui d'ailleurs en font autant) des parlementaires pour observer et renseigner, sous prétexte d'échange de prisonniers.

Quand il est basé à la Martinique, Kersaint multiplie les missions de ce genre avec sa frégate la *Favorite* d'abord, dans les Antilles anglaises et en Nouvelle-Angleterre, puis avec l'*Iphigénie*, excellente frégate de 36, au commandement de laquelle il reste pour l'essentiel de la guerre.

Outre les croisières et la recherche de renseignements, les frégates sont aussi un instrument privilégié, grâce à leur marche et leur souplesse d'utilisation, pour assurer les liaisons essentielles à la conduite de la guerre. À cet effet, le ministre choisit les bâtiments et les officiers les plus aptes, ceux qui ont fait la preuve de leurs capacités, pour ces missions de confiance. La liaison de La Touche-Tréville, ramenant de Rochefort La Fayette aux États-Unis sur l'*Hermione* est bien connue. L'*Hermione* soutient un combat brillant à l'entrée de la Delaware River ; plus tard, à la fin de l'automne 1780, elle assure avec la *Surveillante* et avant de partir en croisière la sécurité du départ de l'*Amazonie* sur laquelle Lapérouse ramène en France le fils de Rochambeau venant réclamer des renforts.

Déjà, en 1778, trois convois amenaient de France aux îles des renforts, en vue des hostilités ; chaque convoi est escorté d'une frégate et l'*Amphitrite* reste stationnée aux îles du Vent. En 1779, c'est l'*Amazonie* de Lapérouse qui mène à la Martinique Noailles et un état-major d'officiers. Plus tard, Lapérouse capture un convoi escorté, six navires ennemis ; il prend au large de Savannah la frégate anglaise *Ariel* ; lorsqu'il revient de France en 1781, il est passé au commandement de l'*Astrée*. Cette année-là, l'*Astrée*, la *Résolue* de Langle et la *Magicienne* de La Bouchetière partent séparément de France à destination de l'Amérique avec plusieurs millions de livres, avec des munitions, et des passagers comme le colonel Lawrens et Tom Payne : l'impératif est de passer sans être pris ; aussi la *Résolue* rallie-t-elle Boston après 80 jours de mer, étant passée par la route inusitée du sud des Açores. Au printemps 1781, l'*Amazonie*, envoyée chercher quatre millions à La Havane, en revient à la Martinique, selon Bouillé, avec une prise de 24 canons, richement chargée.

24 « Ils étaient dans nos intérêts, écrit-il, ajoutant qu'il est extraordinaire que les Anglais se soient toujours donné les sauvages pour ennemis et que les Français au contraire se les soient toujours attirés et affectionnés », oubliant peut-être qu'à la Martinique justement les Caraïbes ont lutté contre les Français et ont été éliminés.

Ce sont des frégates qui, de Nouvelle-Angleterre aux îles françaises, font les liaisons permettant à Rochambeau et de Grasse de s'accorder sur la manœuvre décisive de la Chesapeake. Passer coûte que coûte à travers les croisières, voire l'armée navale ennemie, justifie les risques pris. Ainsi, l'*Ariel* qui rentrait de la côte d'Afrique va traverser deux fois l'armée navale anglaise, après le funeste combat des Saintes : la première fois par hasard, la seconde volontairement, pour apporter le plus vite en France le renseignement que l'amiral anglais est en route pour Gibraltar. La nuit favorise cette action, ainsi que le fait que la frégate soit de construction anglaise. « La prise de ma frégate était d'un bien médiocre intérêt pour l'État », écrit Castries²⁵, tandis que le renseignement transmis permet d'expédier à Guichen, un renfort de 9 vaisseaux contre les 36 anglais faisant route vers le détroit. On multiplierait les exemples : l'activité des frégates dans une guerre transocéanique, devenue mondiale, reste irremplaçable.

Ces navires sont aussi nécessaires pour les transports de troupes, les débarquements, les conquêtes aux Antilles. Leur capacité de transport est importante pour des troupes, leur équipement, leur artillerie ; leur appui feu est appréciable contre des objectifs terrestres limités ; leur tirant d'eau facilite l'approche de la terre et le débarquement en chaloupe, la nuit s'il le faut pour surprendre l'ennemi. C'est à l'utilisation de frégates que Bouillé doit la plupart de ses conquêtes aux Antilles. Dès le début de la guerre, il s'empare de la Dominique, avec trois frégates et une partie des trois régiments dont il dispose²⁶.

M. Du Romain, avec la petite frégate *Lively* prise aux Anglais, débarque 150 hommes et, avec l'aide des Indiens caraïbes, s'empare de Saint-Vincent²⁷ et d'un convoi qui y entrerait. Le même, avec une seule des frégates d'Estaing, a repris aux Anglais l'île de Saint-Martin et réoccupe Saint-Barthélemy où les Anglais qui l'avaient prise n'avaient laissé aucune garnison.

C'est avec trois frégates encore que Bouillé reprend Saint-Eustache, en y surprenant la garnison anglaise par une marche de nuit. De son côté, Kersaint, avec deux frégates, dont son *Iphigénie*, enlève à la côte de Guyane les colonies de Berbiche et Essequibo, occupées par les Anglais.

²⁵ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 253.

²⁶ Il a en plus une corvette, une flûte et 18 goélettes de cabotage, chacune pouvant porter de 50 à 100 hommes.

La première de ces frégates devait éclairer la marche, canonner le fort et mettre à terre 300 à 400 volontaires et flibustiers. La deuxième, protéger la descente de 80 hommes, pour prendre à revers un fort. Le reste, débarquer de bateaux et chaloupes, là où il n'y avait pas de batteries. En tête, la *Tourterelle* portait le général, alors que la corvette fermait le convoi. Même si Bouillé se plaint que les frégates ont mal manœuvré pour la protection des troupes, la prise de l'île ne coûta que deux blessés aux Français.

²⁷ À la paix, l'île, comme la plupart des autres, sera rendue aux Anglais, aux représailles desquels les Caraïbes restent exposés.

Sécuriser le commerce et les échanges est, nous l'avons vu, selon les conceptions de l'époque, la principale mission d'une marine de guerre : l'exécution de cette mission est largement dévolue aux frégates. Aux exemples déjà cités de convois escortés de frégates nous n'ajouterons que le cas des 26 voiles, escortées de la seule frégate *Aurore*, commandée par M. de Flotte, qui rallie la Martinique en décembre 1779. Le sauvetage de ce convoi contre l'escadre anglaise basée à Sainte-Lucie donnera lieu au fameux combat de La Motte-Picquet contre Hyde Parker, sur lequel on reviendra.

150

Mais même sans qu'intervienne le feu du combat, les frégates peuvent avoir à imposer, par la force, les intérêts que l'État leur a confiés. Ainsi, la guerre prenant fin en 1783, il faut exécuter les stipulations de la paix. *L'Ariel* est envoyée protéger à Terre-Neuve les pêcheurs français, faire respecter leurs droits pour le séchage de la morue : son commandant demande raison de molestations anglaises, réinvestit Saint-Pierre-et-Miquelon. Il fait preuve d'une fermeté qui va jusqu'à la menace de dispositions hostiles si les concurrents anglais, hier adversaires et qui ont aussi des unités militaires dans ces eaux, ne reviennent pas sur leurs entreprises. Il doit prendre à partie un brick de guerre anglais. De même, envoyé aux Antilles remettre aux Anglais les îles prises par les Français pendant la guerre, il doit, en quittant Saint-Christophe-et-Niévès, tirer une salve qui fait des victimes, pour relever l'insulte faite par les habitants au pavillon du roi de France qui doit être, à terre, remplacé par celui du roi d'Angleterre²⁸.

Enfin, la sécurité du commerce et des intérêts passe réciproquement par l'offensive et l'insécurité portées chez l'adversaire. Côté français, Bouillé remarque avec un regret qu'il suggère seulement que, les convois anglais partant toujours à date et formation fixes de la Barbade, ce pourrait être l'occasion de captures fructueuses. En tout cas, les frégates aux îles multiplient les prises utiles. Les Anglais ne sont de leur côté pas en reste.

En offensive, des frégates sont envoyées en raids ou en croisières. Nous avons vu la « stupidité », dénoncée par Castries, d'une croisière tardive au large du Canada. Il n'empêche que lorsque Cillart y met fin, les frégates françaises tombent, plus au sud, sur un navire anglais²⁹. L'amarinage par très grosse mer est délicat et coûte la vie à un patron de chaloupe, mais la prise est appréciée³⁰.

Revenant du raid de Lapérouse à la baie d'Hudson avec les pelleteries prises aux Anglais valant plusieurs millions, la frégate de Langle, *l'Astrée*, malgré un

²⁸ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 293.

²⁹ Le *Vrai Breton* est chargé de porto, d'agrumes (les spéculateurs y gagnent 500 pour un et la prise est bienvenue pour les marins qui souffrent du scorbut), et de 1 000 boîtes de prunes confites de Coïmbre qui permettent aux officiers français de faire de ce butin, pendant l'hiver, des cadeaux appréciés, dans la société qu'ils fréquentent en Nouvelle-Angleterre.

³⁰ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 180.

équipage et un bâtiment très éprouvés, chasse ou contrôle encore quelques navires rencontrés sur la route du retour à Brest et amarine le sloop *Sally* « chargé de beurre, vin, fer, cordages, pour la Barbade³¹ ».

Quant à Castries, il est envoyé la même année 1782 à la côte d’Afrique, avec son *Ariel*, faisant partie d’une petite division, commandée par Cillart sur la *Surveillante* et comprenant, avec ces deux frégates, le cutter le *Fanfaron*. Il s’agit de perturber le commerce négrier des Anglais. Excellente marcheuse, la *Surveillante* prend un navire négrier, tandis que l’*Ariel* combat la frégate anglaise *Tartare*, de même construction qu’elle et la capture avec 500 Noirs, parmi lesquels le combat a fait beaucoup de victimes.

Ainsi donc, en missions de renseignement, de liaison, de conquête, en défensive comme en offensive, les frégates sont toujours plus nécessaires et utilisées pendant cette guerre. Comment combattent-elles ?

LES FRÉGATES AU COMBAT

Ne revenons pas sur les combats de ligne, où nous avons vu le rôle des frégates, à la découverte, en liaison, en soutien et en exploitation. Dans la rencontre, à la Grenade, entre Byron et d’Estaing, Castries estime que ce dernier « n’était pas homme de mer », car la poursuite de l’armée anglaise, doublée de cuivre, après la bataille était une sottise vouée à l’échec, tandis que la prise des vaisseaux désemparés était un devoir : « Les Anglais avaient plus de canons que nous, observe-t-il, et, portant, nous les avons battus ; faute d’exploitation par les frégates, la victoire restait sans portée. Cependant, six bateaux de transport, avec environ 3 000 hommes, tombèrent au pouvoir de nos frégates et la prise de l’île offre au total 6 à 7 000 prisonniers et une douzaine de navires richement chargés³². » Bouillé détaille aussi les fautes d’Estaing en cette affaire et lui reproche de n’avoir pas envoyé toutes ses frégates prendre le convoi que Byron a sauvé.

Dans les autres types de missions que l’accompagnement de la ligne, l’action combattante des frégates peut être plus directe. Ainsi l’escorte des convois implique-t-elle vigilance, promptitude de manœuvre et défense par le feu. En décembre 1779, le marquis de Flotte qui allait être promu capitaine de vaisseau l’année suivante escortait donc avec sa seule frégate *Aurore* un convoi de 26 voiles parti de Marseille pour approvisionner la Martinique et l’escadre de La Motte-Picquet, basée à Fort-Royal. Il embouque le canal de Sainte-Lucie, lorsque sort de cette île – que d’Estaing n’avait su reprendre – toute l’escadre de

31 Bruno de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. cit., p. 201.

32 Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 122-123.

Hyde Parker, soit 13 vaisseaux, alertés par un éclaireur anglais, pour s'emparer du convoi français.

Flotte manœuvre de façon à interposer sa frégate entre les Anglais qui sortent et son convoi qui serre la terre et il commence à se défendre, en attendant que La Motte-Picquet appareille en hâte de Fort-Royal pour venir le secourir. L'amiral français, avec son seul vaisseau d'abord, pendant une demi-heure, faisant feu des deux bords, puis rejoint par deux autres vaisseaux de son escadre, soutient avec la frégate le combat contre les Anglais ; onze navires du convoi sont mis à la côte, les autres sont sauvés par cette action où l'inégalité des forces et la hardiesse de la manœuvre attirent à La Motte-Picquet les félicitations de son adversaire, tandis que la mission de l'*Aurore* est finalement réussie³³.

152

Pour attaquer et prendre des îles aux Antilles, Bouillé préfère utiliser des frégates plutôt que des vaisseaux. À Tobago, le débarquement se fait, comme à la Dominique, avec des frégates et de petits bâtiments. L'île est prise, après une poursuite à terre de la garnison, en avril 1781.

L'avantage de Tobago, explique Bouillé, est que, de là, on peut établir en croisière sur la Barbade des frégates qui ont à Tobago un refuge assuré. Après la prise de Saint-Eustache grâce à un débarquement de nuit, les frégates françaises repartent chargées de prisonniers, 250 environ sur chacune.

Comment débarquer ? « Cette opération, une des plus difficiles de la guerre maritime, exige beaucoup de précautions », écrit Bouillé. En janvier 1782, le débarquement puis le siège de Saint-Christophe par l'armée navale de Grasse sont plus délicats que les coups de main précédents. Les Anglais sont sur leurs gardes, on ne peut attaquer qu'avec des bombes, en fonction de la position de Brimstone Hill, la forteresse, à l'intérieur. Ses vaisseaux étant assez loin de terre, de Grasse voudrait débarquer de nuit, dans des chaloupes. « Sous des batteries formidables, sans protection, avec une lune qui permet à l'ennemi de nous voir ? objecte Bouillé. S'il est des cas où il faut faire des débarquements la nuit, c'est dans ceux où on surprend l'ennemi, jamais quand il est préparé à l'empêcher. » C'est finalement un volontaire, avec 60 hommes, soutenu par deux frégates, qui s'empare d'une petite anse où il n'y avait qu'une batterie. Les troupes fortes de plus de 4 000 hommes débarquent pour aller assiéger la citadelle, la ville ayant capitulé. Le siège est long. Le petit vaisseau portant l'artillerie de campagne de l'autre côté de l'île est dressé à la côte. Les bâtiments français tirent cette artillerie de l'eau en quelques jours. Des frégates anglaises prennent un navire français chargé de bombes. Quand la terre capitule, l'armée navale anglaise paraît et livre combat où elle perd la frégate de 36, la *Solbay*. L'île étant rendue,

33 Voir pour le récit de cette affaire les *Souvenirs de 1760 à 1791* de La Monneraye (éd. cit., p. 144-154), qui y était.

les troupes anglaises mises à terre se rembarquent sous la protection de deux de leurs frégates et l'armée navale anglaise se retire, de nuit, à l'insu des Français. Avec la prise de Nièves et de Monserrat, Bouillé qui rentre à la Martinique sur la frégate *Médée* observe que les Anglais ont perdu trois îles qui leur rapportaient de 20 à 24 millions et que, n'ayant plus d'asile sous le vent, ils doivent se réfugier à la Jamaïque.

Les frégates ont donc un rôle déterminant dans ces actions amphibies. Quand elles agissent dans des missions autonomes, elles sont amenées à livrer des combats individuels, d'autant plus acharnés que l'honneur est en jeu et que la perte du bâtiment ne tirera pas à conséquence dans le rapport global des forces.

Ainsi, le combat glorieux de La Clocheterie sur la *Belle Poule* a galvanisé l'opinion du public et le moral de l'armée navale de Brest ; ou plus tard, le duel à mort entre la *Surveillante* – « frégate armée comme toutes les autres, qui n'avait rien de bien particulier, sinon d'être excellente voilière », écrit Castries³⁴ – contre le *Québec*, « excellente frégate, la mieux armée peut-être qui fût jamais sortie des ports d'Angleterre ». Les deux frégates portaient 36 canons. Le capitaine anglais, Farmer, était accompagné d'un cutter qui ne prit aucune part au combat, mais put sauver quelques Anglais quand le *Québec* en feu finit par sauter, Du Couëdic, le Français, ayant interdit que l'on tire alors sur ce cutter. Le duel, à portée de pistolet, fut mortel : le *Québec* est perdu sans presque aucun survivant ; la *Surveillante*, quasiment épave, parvient à regagner Brest, mais Du Couëdic, meurt de ses blessures après qu'a péri la plus grande partie de son équipage. Il est enterré comme un héros.

Moins acharnée, du fait de l'Anglais, s'il faut l'en croire, fut la rencontre de Castries avec Elphinston, à la côte d'Afrique, au printemps 1782. L'*Ariel*, de construction anglaise, attaque et capture le *Tartare* qui lui est exactement semblable. L'Anglais commence à tirer de loin, de trop loin, et pour la forme, semble-t-il ; le Français ne répond qu'à portée de pistolet et par des tirs à mitraille, faisant grand carnage sur le pont du *Tartare* qui amène assez vite son pavillon³⁵.

Les abordages sont rares, mais on connaît l'exploit de l'Américain John Paul Jones qui combat une « superbe frégate », souscrite par les dames d'Irlande : ayant le feu à son bord, Jones saute sur celui de l'ennemi, « de sorte que, sur le point de périr, il se trouva au bout de quelques minutes maître d'un superbe vaisseau [...] Cette action est peut-être la seule de ce genre ».

Nous avons évoqué les combats de l'*Hermione* et de la *Magicienne*, qui se fait prendre. Kersaint, avec son *Iphigénie*, montra beaucoup de valeur, « chassant

34 Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 158.

35 *Ibid.*, p. 235.

une frégate anglaise, l'attaquant à portée de pistolet et la prenant, après une défense qui lui tua beaucoup de monde ». De même, la *Boudeuse*, de l'escadre d'Estaing, prit la *Belette*, de 28 canons, qui portait en Angleterre la nouvelle de la prise de Sainte-Lucie. Après le combat de la Grenade, l'*Amphitrite* prend une frégate anglaise et un transport près de la Barbade³⁶. La *Junon*, de son côté, prend une frégate de Rodney.

Après la prise de Saint-Vincent, M. Du Romain eut encore un combat, considéré comme très brillant, contre une frégate anglaise « de la plus grande dimension » et qui portait du calibre de 18 quand il n'avait que du 12 ; il la força à se retirer³⁷. Les frégates anglaises sont bonnes marcheuses : au cap Ortegale, M. de Ligondès, sur un vaisseau de 50, est attaqué par un vaisseau de 64 : le vaisseau français force l'anglais à se retirer et combat la frégate seule, mais celle-ci lui échappe par sa vitesse de marche.

154

Des frégates françaises sont prises, elles aussi : les vaisseaux anglais de la Barbade s'emparent de l'*Alcuin*, et la *Sphinx*, précédemment prise aux Anglais, est reprise par un bâtiment plus fort, dans un combat où 3 officiers et 40 hommes sont tués, selon Bouillé. La *Blanche*, commandée par La Galissonnière, et la *Fortunée*, « une des plus belles et meilleures [frégates] du roi », commandée par Marigny, sont prises, également sur ce théâtre.

Parfois, des frégates, seules ou à plusieurs, s'emparent de petits vaisseaux : la *Gentille* et l'*Astrée*, de 40 canons, prennent le vaisseau de 50 le *Romulus* en 1781 et le ramènent à Newport. Ç'avait été le cas de l'*Experiment*, également de 50 canons, en 1779, près de Savannah. Castries écrit à propos du *Romulus* : « Il est toujours glorieux de prendre plus fort que soi et c'est le troisième vaisseau à deux batteries pris par des frégates françaises³⁸. » À la fin de la guerre, aux Antilles, la *Nymphé* et l'*Amphitrite* prennent un vaisseau anglais de 50, repris le lendemain par un vaisseau plus puissant de 74. Sur le théâtre espagnol, près de Cadix, le chevalier de Saint-Ours prend avec sa frégate un vaisseau anglais de 64 – en fait 44, ce qui est plus équilibré, pour le combat³⁹.

On a vu combien il importe, pour les liaisons, de pouvoir riposter à une prise à partie, d'être assez offensif et manœuvrant pour passer malgré tout⁴⁰. Empêcher

³⁶ Bouillé s'en félicite – lui que d'Estaing, avec qui la mésentente était complète, a laissé sans une frégate pour défendre les îles, repartant de la Martinique avec toutes les siennes et en lui faisant un pied de nez. De ce fait, si l'on compte les deux frégates arrivées avec un convoi à Fort-Royal et que Bouillé garde pour lui, ce dernier compte quatre frégates pour protéger le commerce et les liaisons entre ses îles.

³⁷ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 160.

³⁸ *Ibid.*, p. 187.

³⁹ Jean-Jacques de Cotignon, *Mémoires* [1761], éd. Adrien Carré, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1974, p. 124.

⁴⁰ Rappelons l'épisode de Castries, traversant deux fois l'armée anglaise pour en rendre compte, à Lorient : il s'était porté sur la route présumée de la *Ville de Paris*, le vaisseau amiral

l'ennemi de passer est aussi une mission que manquent par exemple les frégates françaises au blocus de Gibraltar en 1782 : un convoi anglais vient ravitailler le rocher, « malgré [les] frégates françaises », écrit Cotignon qui remarque avec dépit qu'on ne peut poursuivre les Anglais : « Ils étaient doublés de cuivre et nous d'huîtres »⁴¹, écrit-il.

Au total, on voit que si les résultats sont contrastés, mais finalement équilibrés de manière globale dans les engagements entre les belligérants, les frégates sont devenues de plus en plus nécessaires dans cette guerre, pour manœuvrer, prendre le vent, gagner de vitesse, défendre ou prendre un convoi, débarquer, conduire le feu et le soutenir, en escadre ou en duel, mettre à l'épreuve l'esprit offensif et les qualités maritimes des officiers.

L'utilisation de frégates en nombre suffisant est nécessaire aux îles des Antilles, pivot de la navigation atlantique et des opérations maritimes et l'on a vu combien Bouillé se sent vulnérable et démuné, s'il est privé de ces unités ; à la côte des États-Unis où leur tirant d'eau permet des évolutions dans les estuaires, impossibles aux grosses unités : ainsi, avant que Barras ne parte pour Yorktown faire sa jonction avec de Grasse, l'*Ariel* embarque 100 hommes pour aller prendre une batterie gênant l'entrée de Newport ; débarquée, la troupe encloue les canons ennemis, la batterie étant tournée, tandis que la frégate faisait feu.

Les frégates sont nécessaires enfin pour sillonner l'océan, transporter ordres, argent, renforts, munitions, agents de liaison et d'influence, diplomates et chefs de guerre, comme en témoigne, par exemple en 1781, l'activité de l'*Astrée* et de la *Résolue*.

Le commandement de ces frégates est une école où se distinguent les meilleurs officiers que la guerre va promouvoir : des lieutenants de vaisseau expérimentés passent au grade de capitaines de vaisseau en restant au commandement de frégates, pour des missions de confiance avant de prendre en charge un vaisseau ou une division : on a vu le cas des Lapérouse, Latouche-Tréville, Fleuriot de Langle ou Kersaint⁴², Suffren, d'Albert de Rions, tant d'autres ; quant aux

de de Grasse, capturée aux Saintes, pour la reprendre si possible ; en effet, une prise anglaise qu'il avait faite l'avait informé de la défaite de de Grasse. Finalement, la *Ville de Paris*, trop avariée, était perdue, mais porter le renseignement au plus vite valait de passer puis repasser à travers l'armée navale ennemie.

⁴¹ Jean-Jacques de Cotignon, *Mémoires*, éd. cit., p. 117.

⁴² Castries, qui ne l'aime pas en raison de ses options politiques ultérieures, écrit de lui : « M. de Kersaint l'aîné passait avec raison pour l'un des meilleurs officiers de la marine. C'était peut-être le plus habile manœuvrier qu'il y eût dans le corps. Il avait commandé pendant presque toute la guerre la frégate l'*lphigénie*. Elle était le modèle de l'armée pour la légèreté et l'élégance de son gréement qui n'en diminuait en rien la solidité. Cette frégate était une très excellente marcheuse et M. de Kersaint qui joignait à ses talents un bonheur

plus jeunes officiers bien en Cour, c'est une fierté pour eux de se voir confier comme enseignes dont on espère en haut lieu qu'ils sauront faire leurs preuves, de bonnes frégates de 24 canons de 8 en batterie, 6 obusiers de 18 et 4 canons de 6 sur les gaillards, en tout 34 bouches à feu, plus les pierriers, le tout servi par 300 hommes d'équipage, comme le détaille Castries avec complaisance pour son *Ariel*.

Enfin ces frégates peuvent mettre en valeur non seulement ceux qui les commandent, mais les généraux qui savent les utiliser. Bouillé l'a fait. Il porte cette appréciation sur d'Estaing dont il a tant à se plaindre, qu'il dénigre par ailleurs comme homme de mer et à qui il faut rendre cette justice : « C'est le seul amiral français à qui j'aie vu tirer parti de ses frégates, pour éclairer l'ennemi, désoler son commerce et protéger le nôtre [...] je le répète, c'est le seul amiral français que j'aie vu tirer parti de ses frégates pour s'éclairer et pour entreprendre. »

156

Pour abrupt qu'il soit, ce jugement d'un terrien met en lumière l'importance de ce type de bâtiments dans une guerre transocéanique, comme celle d'Amérique.

soutenu en avait tiré tout le parti possible. Il a fait un nombre prodigieux de prises [...] M. de Kersaint était fait par ses talents pour être mis un jour à la tête de la marine, personne ne connaissait mieux que lui tous les détails d'un vaisseau. Il était ce qu'on appelle vulgairement un loup de mer. Il n'avait presque pas quitté cet élément. Il avait la passion de son métier, mais une ambition démesurée lui fit voir dans la Révolution un moyen de la satisfaire. » (Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, éd. cit., p. 310-311.)

DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AUX GUERRES DU
PREMIER EMPIRE : LA TRAJECTOIRE EN ZIGZAG D'UN
OFFICIER DE MARINE ROYALISTE ET NOVATEUR,
ÉDOUARD-THOMAS DE BURGUES DE MISSIESSY

Marie-Christine Varachaud et André Zysberg
CNRS, université de Caen, CRHQ

Édouard-Thomas de Burgues de Missiessy naît à Toulon le 23 avril 1756. Sa double particule ne doit pas faire illusion, car il est issu d'une famille de négociants enrichis dans le commerce maritime. Son arrière-grand-père, Antoine, viguier du port, qui a harangué Louis XIV en 1660, s'insinue dans la noblesse en 1669, moyennant l'érection de sa terre et du château de Missiessy, près du Mourillon, en seigneurie. À la génération suivante, les Burgues, devenus les de Burgues de Missiessy, quittent le comptoir pour entrer dans la Marine royale où ils fondent une lignée de capitaines de vaisseau. Toulon est devenu sous le règne de Louis XIV une pépinière de marins de la flotte royale. Marchands, hommes de maistrance et d'équipage, patrons de tartanes et artisans de la construction navale, les Toulonnais se font peu à peu une place au sein du grand corps, où ils seront en position, vers la fin du XVIII^e siècle, de devenir officiers.

La carrière d'Édouard-Thomas de Burgues de Missiessy suit cette trajectoire¹. Dès l'âge de 10 ans, il sert comme volontaire sur le vaisseau commandé par son père en Méditerranée. Les embarquements se succèdent sans interruption jusqu'à son admission parmi les gardes de la marine. Burgues appartient à cette génération dynamique d'officiers de marine qui ont 20 ans lors du déclenchement de la guerre d'Amérique : en mars 1778, il est enseigne sur le *Vaillant* dans l'escadre de l'amiral d'Estaing, chargé des signaux et participe à quatre combats, depuis l'entrée dans Newport jusqu'à la prise de la Grenade. Sa première heure de gloire survient en juin 1781, lorsque la frégate sur laquelle il sert comme enseigne, la *Surveillante*, livre un furieux combat contre un vaisseau

1 Les principales sources sur la carrière de Burgues de Missiessy se trouvent au SHD Vincennes, département Marine, CC7 Alpha 368. Voir aussi : AN Marine, C1176, 181, 184 et 188 ; et son dossier dans l'ordre de la Légion d'honneur 5LH 395 19.

anglais de 50 canons, l'*Ulysse*, dans les débouquements de Saint-Domingue. Sa conduite lui vaut la promesse du commandement d'une frégate, promotion qu'il obtiendra en août 1789 pour accomplir une campagne contre les corsaires barbaresques. Guerrier valeureux et savant, il montre très tôt son intérêt pour les questions aussi diverses que les manœuvres, la cartographie, la tenue des rôles d'équipage, voire les observations d'ordre économique, comme c'est le cas en 1784, lorsqu'il rapporte de sa campagne à Riga un mémoire sur le commerce du bois en Baltique. Cependant le coup de pouce décisif survient entre juillet 1787 et février 1788. Lieutenant depuis 1782, il est choisi par le comte de Kersaint (1742-1822) pour faire partie de l'état-major du *Léopard*, un vaisseau de 74 canons sur lequel son commandant expérimente diverses améliorations. Inventeur doté d'un brin de génie (il est l'introducteur d'un four en acier à double foyer fonctionnant au charbon, la fameuse cuisinière de Kersaint qui s'inspirait du modèle anglais), partisan de tout chambouler, accueillant la Révolution comme un coup de la Providence, Kersaint a exercé une vraie fascination sur Burgues. Loin de partager ses idées politiques, le jeune officier se passionnera durant toute sa longue carrière pour les innovations qui pouvaient faire progresser la marine. Jeune lieutenant, Burgues fut aussi le témoin d'un événement extraordinaire. En 1786, il est embarqué sur le *Patriote*, un 74 canons flambant neuf qui effectue sa première campagne avec d'autres bâtiments pour une croisière d'évolutions². Parti de Brest le 20 mai, ce vaisseau mouille devant Cherbourg, où Louis XVI est venu procéder au lancement d'un des fameux cônes du port artificiel conçu par Louis-Alexandre de Cessart. Le 24 juin au petit matin, le roi monte à bord du *Patriote*, qui prend le large pour accomplir diverses manœuvres avec l'escadre dirigée par le comte d'Albert de Rions, l'une des gloires de la guerre d'Amérique. Burgues fut sans doute présenté au souverain à cette occasion, et en conserva un beau souvenir, comme tout l'état-major de ce vaisseau.

2 Vaisseau au nom emblématique construit sur les plans de Sané, le *Patriote* avait embarqué un gros millier d'hommes et 11 passagers, alors qu'un vaisseau de ce type aurait dû compter 750 à 800 hommes au plus. L'état-major comprenait 45 officiers (dont les officiers majors de l'escadre) auxquels s'ajoutaient 33 élèves de la marine ou aspirants et 13 volontaires, qui étaient servis par 44 valets. La maistrance comptait 90 officiers mariners, effectif normal. On dénombrait 302 matelots, 221 novices et 117 mousses, soit un équipage également raisonnable. La plupart des matelots étaient normands et bretons, quelques-uns venaient de Rochefort. Le nombre élevé de novices traduit la volonté de former des matelots attirés par les métiers de la mer en période de paix. Il y avait surtout 204 hommes issus du corps des canonniers matelots, qui provenaient d'horizons variés, comme la Lorraine, la Bourgogne et Paris. Enfin, engagés comme surnuméraires, on trouvait à bord des chirurgiens, deux secrétaires et les gens du munitionnaire. Le *Patriote* jouait le rôle d'un vaisseau-école, tant pour les futurs officiers que pour les hommes d'équipage : mousses, novices et canonniers-matelots (AN Marine C° 894).

La carrière de Burgues se poursuit sans interruption après le déclenchement de la Révolution. Loin d'émigrer, de prendre un congé ou même de quitter son corps en raison des troubles qui agitent les ports-arsenaux et les équipages de la flotte, il devient capitaine de vaisseau en 1791, et au cours des deux années suivantes, de juin 1792 à la fin de mai 1793, Burgues sert dans la flotte commandée par l'amiral Truguet qui opère sur les côtes du comté de Nice et du sud de la Sardaigne. Commandant une division de trois vaisseaux de ligne et une frégate, il est fait contre-amiral à l'issue de cette campagne qui se solde par la prise de Nice et un échec devant Cagliari. L'arrivée au pouvoir du Comité de salut public (avril 1793), qui engage une politique d'épuration des officiers nobles, interrompt la brillante carrière de Burgues. À peine débarqué à Toulon au mois de mai 1793, il est considéré comme suspect par la municipalité jacobine et incarcéré au fort Lamalgue avec 70 autres notables et officiers. Ces hommes sont libérés le 30 juin, alors que Toulon est gagnée par l'insurrection fédéraliste. Ce mouvement populaire et antijacobin des sections se transforme en sécession royaliste. Un comité général prend le pouvoir et livre Toulon aux Anglais, tandis que la flotte est désarmée après la trahison de l'amiral de Trogoff, le 29 août. Les soldats anglais débarquent avec leurs alliés espagnols et napolitains, s'emparent de l'arsenal et des points stratégiques. Burgues ne s'est sans doute pas engagé dans ce mouvement. Il a cependant noté dans ses états de service, qu'il rédige sans doute pendant la Restauration : « Toulon se trouva momentanément replacé sous l'autorité du roy par l'excellent esprit et le dévouement de ses habitants à la cause royale [...] » L'armée de la Convention se dirige vers Toulon en septembre et assiège la ville. Le 19 décembre, elle est reprise grâce à l'artillerie de Bonaparte. Plusieurs milliers de Toulonnais fuient vers la campagne ou se réfugient à bord des navires ennemis.

C'est le cas de Burgues, qui s'est embarqué sur un vaisseau espagnol le 16 décembre 1793. Il se réfugie en Italie, résidant à Gênes, puis à Livourne, où il reste jusqu'au mois d'avril 1795. L'orage de la Terreur passé, il revient en France à bord d'une felouque génoise. Toujours considéré comme suspect, il est arrêté à Toulon et emprisonné pendant trois mois. La République a besoin de marins expérimentés. Burgues est élargi en juin 1795, après avoir été innocenté par une commission composée de représentants du département du Var, de la commune de Toulon, de l'armée et de la marine. Le procès-verbal de son interrogatoire, qui ne manque pas de sel, nous montre un patriote modèle qui « n'a cessé de s'occuper de ce qui pouvoit être utile à la République ». Libéré, il trouve un poste au dépôt des cartes et plans de la marine. Adjoint de Borda pour faciliter l'usage des nouveaux poids et mesures dans les ports et arsenaux, il est aussi nommé directeur adjoint de l'école de construction navale et, en 1797, il publie son ouvrage sur l'installation des vaisseaux. Burgues n'est donc

pas resté sans emploi. C'est dans les bureaux de la marine qu'il a fait plus amplement connaissance avec Jean-Charles de Borda, l'officier de vaisseau le plus savant de son temps, qu'il avait peut-être rencontré une première fois durant les opérations de la guerre d'Amérique, notamment lors de la prise de la Grenade (juillet 1779). Il faut aussi supposer qu'il était en relation assez étroite avec Jacques-Noël Sané. Comme Borda, l'auteur des plans types du 74 avait déterminé avec précision le volume, le poids et le déplacement de ce modèle. Burgues a sans doute eu recours à ces calculs pour composer sa première étude intitulée *L'Arrimage des vaisseaux*.

L'étape décisive est sa réintégration dans la flotte, qui intervient quelques semaines après le coup d'État du 18-Brumaire, à la fin de 1799 :

Le citoyen Édouard Missiessy Quiès fait contre-amiral au mois de janvier 1793, et non compris dans l'organisation dernière, demande à rentrer en activité. Cet ancien officier général, entré au service en 1770, a été fait enseigne en 1771, lieutenant en 1781 et capitaine de vaisseau en 1792. Il a commandé à Toulon, depuis la Révolution, le vaisseau le *Centaure* et est actuellement attaché au dépôt des cartes et plans. Le citoyen Missiessy est recommandable par ses connaissances dans les sciences relatives à la marine, et je propose aux consuls de la République de le rappeler au service comme contre-amiral et à son rang d'ancienneté.

La longue parenthèse se referme. Il lui faut aussi un emploi à la mer. Au mois de juin 1801, Burgues est envoyé à Cadix en qualité de chef d'état-major général de la flotte commandée par l'amiral Truguet. Il s'agit de la force navale réunie dans le port andalou pour aller porter secours à l'armée d'Égypte, mais la capitulation du général Menou (31 août 1801) fait avorter cette entreprise.

Chef compétent et administrateur habile, Laurent Jean-François Truguet (1752-1839) a été ministre de la Marine de novembre 1795 à juillet 1797. Ce Toulonnais était l'arrière-petit-fils d'un maître calfat, le petit-fils d'un écrivain de marine, enfin le fils d'un capitaine de vaisseau promu chef d'escadre en 1756 et anobli en récompense de la victoire de Port-Mahon. Des racines populaires et catholiques : sa mère octogénaire, traduite en 1793 devant le tribunal révolutionnaire de Toulon pour avoir caché des prêtres réfractaires, est élargie par les ouvriers de l'arsenal... Bel exemple de méritocratie monarchique, Truguet est issu du grand corps. Lieutenant de vaisseau en 1779, favorable à la Révolution, il est promu capitaine de vaisseau et contre-amiral en 1792, puis après un passage par la case prison pendant la Terreur, il devient vice-amiral et ministre de la Marine de novembre 1795 à juillet 1797. On peut le considérer comme un restaurateur, car il fait rentrer en activité des cadres de l'ancienne marine écartés par les Jacobins. Il favorise aussi la promotion de fils

de la bourgeoisie et de la petite noblesse. Burgues doit sans doute beaucoup à ce compatriote guère plus âgé que lui, son patron de fait, qui l'a poussé et aidé dans les moments difficiles. Truguet était aussi une vieille connaissance de Bonaparte. Les deux hommes avaient travaillé ensemble au siège de Cagliari en 1793. Ambassadeur à Madrid après son départ du ministère de la Marine en 1797, Truguet est rappelé au bout d'un an. D'un caractère indépendant, il se montre ouvertement hostile au coup d'État du 18-Brumaire et plus encore au plébiscite impérial. Écarté du service actif puis rappelé en activité en juillet 1809, il poursuit sa longue carrière jusqu'au début de la monarchie de Juillet.

En mars 1802, Burgues revient à Paris où il est chargé avec le titre de préfet maritime de tous les travaux relatifs à la fameuse flottille d'invasion de l'Angleterre (projet maintenu malgré la signature de la paix d'Amiens le 25 mars 1802), qui était en réorganisation, tâche peu exaltante, qu'il cherche à abrégier. La solidarité entre marins toulonnais n'est pas un vain mot. Du 24 octobre 1803 au 9 septembre 1804, Burgues devient le commandant de la seconde escadre de la flotte de Brest, qui est depuis septembre 1803 sous les ordres de son protecteur, Truguet. Or celui-ci, républicain de cœur, refuse de signer avec les autres amiraux une adresse invitant le Premier consul à prendre la couronne impériale. Il est sèchement limogé et remplacé par le docile Ganteaume en juin 1804. Double mortification pour Burgues : d'une part, il n'a pas été compris dans la fournée des trois vice-amiraux promus en mai 1804 (Decrès, Ganteaume et Villeneuve) ; d'autre part, Decrès le place sous les ordres de Ganteaume, un marin de La Ciotat que Burgues méprise et considère comme un homme inapte au commandement en chef d'une armée navale, un médiocre qui ne lui arrive pas à la cheville.

Missiessy adresse alors une lettre de protestation à Decrès, qui en dit beaucoup sur son orgueil et sur les rapports entre officiers généraux de la marine :

À bord du vaisseau le *Républicain* en rade de Brest le 3 messidor an XII
[22 juin 1804]

Excellence,

Je croyais, lorsque j'eus l'honneur de vous écrire, que vous deviez être convaincu que je ne pourrais être employé en aucune manière sous les ordres du général Ganteaume, que je n'avois pas besoin de vous ajouter que c'étoit par des motifs personnels, pour que vous en eussiez la pensée et vous les remettre. Indépendamment de ces motifs, il est naturel que chacun apprécie ses moyens et ses services avec ceux de celui qui étoit placé après soi dans la ligne ; il seroit même fâcheux que cela ne fut point, ce seroit une preuve qu'on sert sans désir de se distinguer. Vous me rappelez M. de Barras, qui quoiqu'antérieurement

l'ancien de M. de Grasse a servi sous ses ordres ; mais M. de Barras étoit convaincu, ainsi que toute la marine, qu'il n'avoit pas les talens pour commander une armée navale. Au lieu que les nombreux témoignages de confiance que j'ai reçus, tant des chefs avec lesquels j'ai servi que du gouvernement, exprimant tous que l'on m'envisageoit propre aux commandemens les plus importans, ont dû me donner cette idée de mes talens, et cela dès 1785, époque où étant des derniers lieutenans de vaisseau le gouvernement manifesta vouloir me donner le commandement d'une division de gabarres destinées à faire des évolutions en allant et en revenant de Riga ; l'année d'après il me considéra parmi le petit nombre de ceux qui devoient être major d'une escadre d'évolutions, et vous savez que c'étoit, en quelque sorte, être placé sur la ligne des grands commandemens.

Tout est dit dans ce texte où il semble que la Révolution ne s'est pas produite, que Burgues se situe toujours dans la marine d'Ancien Régime. Malgré tout, il ne démissionne pas. Une nouvelle opportunité se présente à lui. Le poste de commandant en chef de la flotte de Toulon se libère, car le patron de cette armée navale, Latouche-Tréville, promu vice-amiral à 58 ans, vient de mourir à bord du *Bucentaure*, le 18 août 1804. Par qui le remplacer ? Decrès consulte ses fiches. Par François de Rosily-Mesros ? Un passé glorieux, un chef compétent mais âgé, qui dirige depuis 1795 le dépôt des cartes et plans. Napoléon reconnaît son talent, mais estime qu'un amiral restant dans un bureau à Paris ne peut « se comparer aux hommes qui s'exposent à tous les dangers qu'on court à la mer ». Il est donc écarté, comme Bruix, également vice-amiral depuis 1801, qui a de graves problèmes de santé ; quant à Ganteaume, le fidèle et médiocre Ganteaume, il commande la flotte du Ponant à Brest. Restent en piste Villeneuve, qui était en poste à Rochefort, et Burgues de Missiessy, le contre-amiral le plus ancien, qui piétine, dans le rôle de l'outsider. Napoléon l'apprécie mais s'en méfie, car peu sûr : « Sa famille avait livré Toulon. » Decrès reçoit séparément les deux officiers généraux et préconise le choix de Villeneuve, très docile, qui ne lui fera pas d'ombre et dont il est content : « La promotion de vice-amiral, dit-il à l'empereur, en a fait un homme tout nouveau. L'idée des dangers est effacée par celle de la gloire. » Fin de partie : Burgues est désigné pour remplacer Villeneuve à la tête de l'escadre de Rochefort. Decrès a hésité, car il n'apprécie guère Burgues et se méfie de lui : trop brillant, trop ambitieux, trop froid, pense-t-il de ce Toulonnais qui a eu l'habileté de passer entre les orages et les défaites, mais le choix des officiers généraux de la marine encore en bonne santé et compétents est devenu très restreint. Napoléon se plaint même de cette disette de chefs et voudrait promouvoir des amiraux plus jeunes. Nommé le 10 septembre 1804, Burgues quitte Brest sans regret pour prendre le commandement de la base de Rochefort.

Peu de temps après son arrivée sur les bords de la Charente, il est chargé d'entreprendre une expédition aux Antilles. Il s'agit à la fois la fois d'attaquer les possessions anglaises dans les îles Sous-le-Vent, de s'assurer de la défense de la Guadeloupe et de la Martinique, enfin de débarquer des troupes dans la partie française de Saint-Domingue, où un ancien lieutenant de Toussaint Louverture, Jean-Jacques Dessalines, vient de proclamer l'indépendance d'Haïti et menace d'investir la capitale de l'île. Cette campagne aux Antilles fait partie d'un plan de diversion, afin d'attirer les forces navales anglaises dans les Caraïbes, puis de faire converger toutes les escadres françaises vers Brest pour y lever le blocus et se rendre maître de la Manche, afin de protéger le débarquement en Angleterre avec la flottille de Boulogne. Parti de l'île d'Aix le 11 janvier 1805 avec une division comprenant cinq vaisseaux de 74, trois frégates et deux bricks, Burgues affronte un temps exécrable dans le golfe de Gascogne et se glisse entre les croisières anglaises pour mouiller à la Martinique, le 21 février. Il y retrouve une vieille connaissance, Thomas Villaret de Joyeuse (1748-1812), combattant de la guerre d'Indépendance, qui a pris parti pour la Révolution, héros des combats de prairial (mai-juin 1794), vice-amiral dès septembre 1794, dont la carrière s'interrompt brutalement après le coup d'État du 18-Fructidor (4 septembre 1797). Les deux hommes n'ont guère d'atomes crochus. Villaret a été remis en selle par Napoléon en 1801 et nommé capitaine général de la Martinique et de Sainte-Lucie. Il voudrait profiter de l'arrivée de Burgues pour reprendre l'offensive contre les Anglais et les déloger des Petites Antilles. Or Burgues n'a aucune envie de faire la planche à Villaret...

Sa mission a pourtant réussi, car il a fortement perturbé les établissements britanniques des Antilles, rançonné leurs planteurs, pris ou détruit nombre de navires marchands ennemis ; enfin, il a débarqué des soldats et des armes pour renforcer les garnisons de Saint-Domingue, de la Guadeloupe et de la Martinique. Napoléon est pourtant très mécontent, car Burgues, se limitant aux premiers ordres reçus, refuse de reprendre l'îlot du Diamant occupé et fortifié par les Anglais (au sud-ouest de la Martinique) et donne l'ordre d'appareiller, alors que l'empereur aurait voulu qu'il reste aux Antilles pour y attendre la flotte de Villeneuve, laquelle après plusieurs essais infructueux pour sortir de Toulon, est enfin parvenue à la Martinique le 14 mai. Mais Burgues est déjà reparti (il revient à Rochefort le 26 juillet), le plan de diversion a échoué. Nelson est resté en embuscade au large du cap Finistère pour attendre le retour de la flotte de Villeneuve, qui se dirige vers Cadix au lieu de se porter hardiment sur Brest. Missiessy ne sortira plus de Rochefort, tandis que Ganteaume reste cloué à Brest. Cette succession calamiteuse d'ordres et de contre-ordres, de rendez-vous manqués et de grandes manœuvres avortées aboutit à la bataille de

Trafalgar (21 octobre 1805). Face à la colère de Napoléon, Missiessy demande en juillet 1805 à être relevé de son commandement et remâche ses déceptions :

Ma santé ne se rétablit point et je ne puis pas encore prévoir l'époque où je pourrai reprendre le commandement d'une escadre : son délabrement provient aussi du désagrément que j'ai éprouvé l'année dernière de n'être point compris dans la promotion des trois vice-amiraux, tous mes cadets, et vous devez présumer qu'il continue de m'affecter.

164

Nouvelle éclipse de carrière pour Burgues, qui s'est mis en congé pour raison de santé. L'ordre de mission tant attendu arrive enfin, dans un contexte difficile, celui de l'échec du blocus continental, l'impossibilité de défendre le cordon littoral d'un Grand Empire assailli de toute part : tenues en échec, les forces navales françaises restent confinées dans les ports. Après une longue semi-retraite qui a duré près de trois ans, Burgues est nommé le 16 février 1808 à la tête la flotte de l'Escaut. Napoléon lui confie un secteur très exposé au nord-ouest du Grand Empire, une zone stratégique très proche des côtes de l'Angleterre, allant de la Flandre à la Zélande. Commandant en chef d'une flotte organisée pour la défense d'Anvers, Burgues donne enfin la mesure de ses capacités d'officier général. L'escadre de l'Escaut, d'abord forte de huit vaisseaux de ligne, deux frégates et deux corvettes, s'accroît jusqu'à compter quinze vaisseaux de ligne et six frégates en 1814. Une grande partie des marins de cette escadre, qui sont désormais répartis en équipages de haut bord, proviennent de la conscription et ne sont plus nécessairement des gens de mer. Burgues établit pour eux un remarquable programme de formation et d'entraînement. Il renforce la défense des bouches de l'Escaut en faisant construire des forts sur les berges du fleuve. Enfin, Burgues a fait remonter le fleuve à son escadre jusqu'au port d'Anvers, de telle façon qu'elle puisse riposter à un siège de la ville. Cette manœuvre n'avait rien d'évident à cause des risques d'échouage sur les bancs de sable. Il reçoit aussi l'appoint d'une flottille commandée par L'Hermite.

Le 30 juillet, les forces anglaises débarquent à Walcheren avec 36 vaisseaux de ligne et 40 000 hommes de troupe, détruisent Flessingue, mais n'osent pas dépasser les bouches de l'Escaut et se retirent en octobre sans assiéger Anvers, après avoir subi de lourdes pertes causées par l'artillerie de marine. C'est une victoire pour Missiessy, qui a l'honneur de recevoir le couple impérial, le 30 avril 1810. Il a enfin été promu vice-amiral en mars 1809 et reçoit l'année suivante le titre de comte. Durant l'hiver 1813-1814, les équipages de l'Escaut sont affaiblis par la défection des Hollandais et des Danois, et par l'obligation de détacher une partie des marins pour armer les autres places de Zélande et de Flandre. Dans les premiers jours de février 1814, Anvers est investie par les forces anglaises qui tentent d'incendier le port et la flotte. Galvanisés par

leur chef, les Français résistent. Burgues conserve son escadre opérationnelle, l'entraîne en été, prête à appareiller, mais pas plus que les autres flottes des ports français, elle ne prendra jamais la mer, à cause du blocus anglais. Avec Carnot, il organise en 1814 la défense d'Anvers et ne signera l'armistice que sur l'ordre de Louis XVIII, le 25 avril 1814.

Lors du retour de Napoléon, Missiessy donne sa démission. Republicain de façade pendant la Révolution, puis détestant Napoléon I^{er} qui se méfiait de ses amiraux et de sa marine, Burgues de Missiessy était resté secrètement fidèle aux Bourbons, comme le montre sa biographie qu'il rédigea lors de la Restauration. Il considérait la Révolution comme une période anarchique : « notre désastreuse Révolution ». Ni le nom de Napoléon ni la mention de l'empereur n'apparaissent jamais dans ses états de service. Il fait seulement référence au « gouvernement », quelle que soit la période et une seule fois, quand il reçoit le titre de comte en 1810, il mentionne le « chef du gouvernement ». Il note au sujet de la Restauration :

Enfin dans les derniers jours d'avril [1814], on fut instruit dans la place [d'Anvers] du renversement du gouvernement usurpateur et du retour si désiré des Bourbons. L'amiral annonça cet heureux événement à la flotte par un ordre du jour dans lequel respiraient les sentimens d'amour et de dévouement pour la dynastie légitime, dont il fit arborer les couleurs.

Cependant, son roi de cœur reste Louis XVI, le seul nommé comme Sa Majesté. Après l'abdication de Napoléon, Burgues est nommé préfet maritime à Toulon. Comblé d'attentions honorifiques par le gouvernement de la Restauration, il jouit d'une autorité indiscutée et propose de multiples projets de réforme sur tous les sujets de la marine : adoption de caisses en fer pour conserver l'eau, amélioration des cuisines, fabrication en fer des mèches de cabestan. Rien ne lui semble négligeable, notamment ce qui concerne le personnel, officiers et équipages, jusqu'à la création d'une bibliothèque dans l'arsenal de Toulon. Il publie encore des études : les *Aperçus sur le personnel et le matériel de la marine* (1829) et *Tactique et signaux* (1827). Admis à la retraite en 1832, il meurt chez lui, à Toulon, le 24 mars 1837. Comme le remarque Patrick Villiers, il fut sans doute, malgré les éclipses de sa carrière, l'officier général de la marine qui servit le plus à la mer, soit treize ans sur une carrière active qui dura un peu plus de quarante ans, depuis sa première campagne sur un vaisseau à l'âge de 10 ans en 1766, jusqu'à la fin de son commandement de la place d'Anvers et de la flotte de l'Escaut en 1814³.

3 Sur la vie et les œuvres de Burgues de Missiessy, voir : Patrick Villiers, « French Ships from 1788 to 1805 as Analysed by Burgues-Missiessy, a Theorician and Sailor who Became a Famous

Ce n'est pourtant pas cette longue carrière traversant quatre régimes, de la monarchie de Louis XVI à celle du début de Louis-Philippe, qui nous a intéressé, mais le paradoxe entre cet homme conservateur, sinon réactionnaire, nostalgique de marine de l'Ancien Régime, et son esprit d'invention qui a guidé sa pensée et toute son œuvre professionnelle jusqu'à sa fin de sa vie. Il a côtoyé dans sa jeunesse des innovateurs tels que Borda, Kersaint et Sané et, sans être un imitateur servile, il s'est inspiré de ces exemples pour s'appliquer à un sujet aussi prosaïque que l'aménagement des vaisseaux, afin de ranger des milliers d'objets hétéroclites au sein d'un espace aussi restreint. Cet art de l'aménagement comprend aussi la distribution des postes de travail de 800 hommes. Aucun souci maniaque de l'ordre ne guide sa démarche, sinon la volonté de mettre en place des dispositifs pour améliorer et accélérer la préparation du combat. On lui doit trois ouvrages :

166

Le *Traité d'arrimage* publié en 1789, à l'âge de 33 ans, dans lequel il établit pour tout ce qui compose la charge d'un vaisseau, la division simple en objets inamovibles, inconsommables et consommables, ce qui le conduit à déterminer la répartition des objets consommables, de manière à ce que la consommation journalière n'altère en rien l'activité la plus avantageuse à la marche du vaisseau. Son modèle était le *Léopard*, sur lequel il avait fait ses classes comme officier major en 1787-1788. À partir des calculs de Borda pour établir le volume de la carène, il découpe le vaisseau en huit tranches verticales, en évaluant pour chacune d'entre elles le poids de tous les objets qui sont embarqués. Il s'agit ensuite de proposer la meilleure répartition de ces charges dans chaque tranche. Il propose des améliorations, par exemple la suppression du four à pain placé devant la misaine, qui est remplacé par le four à double étage de la cuisinière de Kersaint ; ou encore le remplacement du bois à brûler par du charbon de terre pour gagner de la place et du poids. Il dispose dans les tranches centrales, les plus proches du centre, tout ce qui peut l'être afin d'accroître la stabilité du vaisseau. Presque toute la démarche de Burgues est déjà là : s'intéresser à un domaine aussi ingrat et mal maîtrisé que l'arrimage, auquel il applique une méthode quantitative : trouver la répartition optimale de la charge d'un vaisseau, hommes et matériel, afin d'en améliorer sa marche.

Admiral » (« Les vaisseaux français en 1805, des budgets de 1799 à 1805 aux analyses de Burgues-Missiessy, théoricien et marin devenu amiral renommé », chap. XIV, 14.1 à 14.16 et Sylviane Llinares, « The Art of Sailing and Naval Science in France at the End of the 18th Century », dans Congrès international de Madrid et Cadix, *Technology of the Ships of Trafalgar : Proceedings of an International Congress held at the Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Madrid, and the Diputación Provincial, Cádiz, 3-5 november 2005*, publié sur le site WEB du CRHAEL. et du même auteur : « Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration », *Revue d'histoire maritime*, n° 12, 2010, p. 193-202.

Son maître livre est le *Traité d'installation des vaisseaux*, somme de 400 pages, qui a été conçue pendant son exil à Gênes et publiée à Paris sous les auspices prestigieux de Borda, Rosily et Gauthier en 1797. Nous consacrons à ce texte novateur la plus large partie de cet article, car il analyse le rapport entre le matériel et l'équipage.

Burgues publia en 1803, un ouvrage intitulé *Moyens de procurer aux vaisseaux de différents rangs des qualités pareilles*, en adaptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaître le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'échelle pour l'application du même plan aux bâtiments de tous les rangs. Dans ce texte assez court (une soixantaine de pages), bilan de son expérience, Burgues réexamine les différents types de vaisseaux. Comme d'autres avant lui, il convient de la nécessité de conserver uniquement un nombre réduit de modèles : 74, 80 et 116 canons. Il analyse les différents moyens pour améliorer les performances. Agir sur tous les paramètres techniques (architecture, gréement) s'avère trop complexe. On peut néanmoins introduire des améliorations à la marge : sur les lignes d'eau de la carène, sur les plans de mâture et de voilure, mais le facteur humain reste essentiel. Le calculateur cède la place au gestionnaire des ressources humaines. Burgues parvient à la conclusion qu'il faudrait diminuer le nombre d'hommes d'équipage, comme dans la marine anglaise, donc alléger le vaisseau et mieux rationaliser l'organisation du travail à bord, passer de 700 à 600 hommes d'équipage pour un 74. Il revient sur l'analyse fonctionnelle des postes de travail. Il faudrait conserver le même nombre d'hommes pour servir l'artillerie, mais diminuer les autres secteurs d'affectation de l'équipage, comme ceux de la manœuvre. Il fait preuve d'une démarche pionnière d'ergonome.

Le titre *Installation des vaisseaux* est trompeur. Il ne s'agit pas d'une nomenclature ou d'un inventaire. L'auteur présente son ouvrage comme une méthode de management :

L'installation des vaisseaux est l'une des parties de la marine les moins avancées, quoiqu'elle constitue pour ainsi dire l'organisation du bâtiment [...] Peut-être que les rapports de l'installation avec le gréement et l'arrimage sont cause qu'on a négligé de l'envisager théoriquement et ont empêché de lui donner cette attention particulière, qui compare les dispositions usitées avec les principes résultant de nos connaissances ; marche que doit tenir l'esprit, pour faire des progrès dans les arts et réformer les erreurs. C'est cette analyse qui nous a conduits à reconnaître que l'installation devait comprendre l'établissement de ce qui reste fixe dans les différentes parties du bâtiment, de ce qui concourt à l'attaque et à la défense, et de ce qui, dans le logement des individus, est susceptible de

déplacement dans le branle-bas [...] Pour agir avec méthode, nous avons établi de la manière la plus avantageuse, dans chaque lieu du bâtiment, les objets fixes qui sont nécessaires à la navigation ; nous les avons ensuite accordés, le mieux qu'il nous a été possible, avec les dispositions favorables au combat, et propres à en accélérer la préparation, et avec le mouvement d'une manœuvre générale qui aurait lieu en même temps dans un branle-bas pressé [...] nous avons eu en vue d'établir des principes utiles dans toutes les périodes du service, et qui puissent contribuer à accélérer l'armement ou le désarmement du vaisseau. La répartition de l'équipage, pour les différentes manœuvres à l'ancre et à la voile, pour le combat, l'abordage, pour une descente, etc., devant être considérée comme une dépendance de l'installation, nous avons terminé l'ouvrage par ce travail⁴.

Ce traité se divise en deux parties. La première considère l'arrangement du vaisseau de 74 canons, de la cale à la dunette. La seconde s'applique à la répartition et aux déplacements des hommes à la manœuvre, au combat et au repos. Le premier volet montre comment disposer tout ce qui sert à l'armement d'un vaisseau de guerre. Chaque niveau forme un chapitre. On doit concilier chaque objet avec les principes de l'arrimage. Il faut tenir compte du besoin de communication du service, de la circulation de l'air, de la célérité du dispositif de combat et de la manœuvre qui aurait lieu en même temps⁵. Burgues ne s'exprime pas en architecte du navire. Il expose pourquoi et comment tous les objets de l'armement sont répartis dans la structure, étage par étage en fonction des besoins du service, en déterminant des déplacements de moindre amplitude. Toutes les circulations sont étudiées, verticales au moyen des écoutilles, horizontales selon la répartition des chambres et des portes de communication : celle de la poudre et des boulets à l'évidence, ainsi que le transport des liquides, du biscuit, des hamacs, des bailles, des seaux, bref, des moindres objets. Le premier impératif est celui de la sécurité. L'arrangement de la soute aux poudres exige une protection minutieuse contre l'humidité et contre le risque d'incendie au moyen de cloisons en doubles planches séparées par un intervalle de neuf centimètres rempli de briques maçonnées. Burgues décrit minutieusement la disposition des barils de poudre et des gargousses formant l'apprêté du combat. Les armoires contenant les gargousses seront réparties par calibre pour éviter toute méprise et tout retard dans la distribution des poudres pendant le combat. Ces armoires seront fermées par des grillages en fil de cuivre, afin de prévenir l'incursion des rats... La célérité du service de l'artillerie pendant le combat exige que l'on distribue par deux endroits les gargousses pour la charge des

4 Édouard de Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, Paris, imprimé par ordre du ministère de la Marine et des Colonies, an VI.

5 *Ibid.*, p. 33.

canons. La soute aux poudres sert à passer les gargousses pour les pièces, depuis l'arrière jusqu'au grand mât. Si la distribution s'étendait plus loin vers l'avant, le feu deviendrait moins vif ; aussi distribue-t-on, entre le milieu et l'avant, les gargousses nécessaires au service du canon qui sont en avant du grand mât. Ces gargousses sont placées dans des coffres situés dans la cale, comme dans un lieu moins exposé aux accidents du feu : ils sont mis à l'avant pour la facilité du service des canons dans le combat⁶.

L'assujettissement des canons de la première et de la seconde batterie nécessite des assurances que l'on emploie depuis le XVII^e siècle. La nouveauté réside dans le fait que tout a une place précise, que tout est réglé, dimensionné, numéroté : le dispositif du combat exige qu'on place à portée de chaque canon tout ce qui tient à son équipement, comme refouloir, écouvillon, anspect, pinces, valets, boulets ronds, boulets ramés, paquets de mitraille, porte-gargousses, cornes d'amorce et boutefeux : la platine à feu de chaque pièce sera mise dans un sac de cuir, avec les boulons et les goupilles qui la fixent au canon, et chaque sac, accroché au même clou que la corne d'amorce de la même pièce, portera le numéro du canon, comme le porte-gargousse, pour le distinguer plus aisément et éviter toute méprise : il contiendra tout ce qui est nécessaire au service de la platine. Avant l'action, le chef de pièce mettra en baudrier le sac de cuir contenant la platine, comme il met la corne d'amorce⁷.

Le dimensionnement des pièces est souvent commandé, quand cela est possible, par la taille des hommes. C'est ainsi que le grand cabestan représente un modèle d'ergonomie : il faut que la longueur totale des barres soit telle qu'étant en place elles se terminent à l'aplomb de l'extrémité arrière de l'affût des canons les plus voisins, lorsqu'ils sont poussés au sabord, afin que la puissance de ces leviers soit la plus grande possible ; que les barres soient placées à la hauteur de la poitrine des hommes d'une taille ordinaire, pour que leur effort soit plus naturel et plus considérable, que chaque trou de barre et chaque barre portent un numéro bien lisible : au-dessus du numéro de chaque trou, on désignera par leur nom et leur ordre de position, le nombre d'hommes qui doivent faire force sur la barre, afin qu'ils y soient plus tôt rangés ; le nombre d'hommes pour tenir dessous le tournevire doit aussi être indiqué par ordre de position⁸.

Des questions telles que l'aération et la salubrité sont évoquées à plusieurs reprises. Burgues a connu par ouï-dire les désastres sanitaires de la guerre de Sept Ans. Il sait que des maladies sont causées par les vaisseaux mal entretenus. Il connaît le danger mortel de la nourriture avariée, les effets méphitiques de

6 *Ibid.*, p. 4-7.

7 *Ibid.*, p. 55-57.

8 *Ibid.*, p. 64-65.

l'absence de vêtements de rechange et de l'entassement des hommes dans les batteries à l'air vicié. Burgues relie l'observation de l'hygiène à la qualité de vie à bord. Un coup de faubert et un jet d'eau valent mieux qu'un coup de gnole. La cale était un espace redoutable, source des miasmes qui se dégageaient de la sentine. Burgues préconise son nettoyage quotidien :

Pour cette opération, on place deux robinets qui permettront de laver toutes les parties de la cale sans que l'équipage en soit fatigué. [...] Ce lavage doit se faire peu avant la nuit ; et lorsque la cale aura reçu la quantité d'eau nécessaire pour la bien laver, on laissera séjourner cette eau jusqu'au matin qu'on la pompera entièrement. Ce séjour de l'eau a pour objet qu'aux heures du sommeil aucune émanation fétide ne nuise à la santé de l'équipage⁹.

170

Certes, une bonne partie de ces calamités ont été corrigées pendant la guerre d'Amérique, mais il restait encore bien des améliorations à accomplir. L'une d'entre elles concerne le couchage de l'équipage. Une règle traditionnelle, appliquée dans la plupart des marines, voulait que l'on comptât un hamac pour deux hommes, l'un se reposant pendant que l'autre travaillait. Le système de l'alternance de la bordée était même l'origine probable du mot *matelot*¹⁰. Or Burgues conseille désormais qu'il y ait un seul hamac par homme et il en donne la raison :

L'espace disponible pour un vaisseau de 74 canons, dans les dimensions actuelles, peut aisément contenir 190 hamacs, où pareil nombre d'individus peuvent coucher tous à la fois sans que leur santé en souffre. La place de chaque hamac est de 48 cm de large sur 2,12 m de longueur [...] lorsque le hamac est tendu [...] (36) Chaque individu doit avoir son hamac, et la santé de l'équipage l'exige : le hamac sera en toile, garni d'un petit matelas de laine ou de coton et de crin, de 8 cm d'épaisseur sur 48 cm de largeur et 1,82 m de longueur, afin que chaque homme, mieux couché que dans le simple hamac usité, conserve et répare pleinement ses forces. Ce but serait plus sûrement atteint si chaque homme se couchait déshabillé et que l'équipage fut habituellement à trois quarts. [...] La place de chaque hamac porte le numéro de la personne qui y couche¹¹.

Burgues en donne la répartition exacte et même le plan : depuis ceux du faux-pont (au nombre de 190), ceux de la première batterie (375) et ceux de la seconde batterie (119), soit 684 hamacs, autant que d'hommes d'équipage.

9 *Ibid.*, p. 12-13.

10 Le terme *matelot* viendrait du néerlandais *mattenot*, qui signifie « partage de la même couche », voir André Zysberg (dir.), *Nouveau glossaire nautique*. M., Paris, CNRS éditions, 2006, p. 1245.

11 Édouard de Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, op. cit., p. 34-36.

L'état-major est logé sous le gaillard d'arrière dans des compartiments cloisonnés qui se situent à bâbord et à tribord, devant la salle à manger des officiers et la chambre du conseil. Tout est démontable et amovible, sauf le tambour du gouvernail, afin de mettre en batterie l'artillerie du gaillard d'arrière. Burgues se montre résolument hostile au logement du capitaine sur la dunette, où sont placées les quatre caronades de 36, plate-forme qu'il veut dédier entièrement à la manœuvre et au combat. Emblème sévère d'une force navale en projection, le vaisseau de Burgues n'a plus d'ornements ou de décoration, qui sont autant de fioritures superflues. La beauté d'un navire de combat doit ressortir uniquement de sa solidité et de son adaptation parfaite à sa fonction :

Les établissements nécessaires pour loger le capitaine avec convenance, sans cependant apporter du retard au dispositif du combat, consistent dans la disposition d'un espace en arrière du mât d'artimon, séparé du reste de la batterie par deux cloisons de bois – faciles à enlever – qui formeront la chambre à coucher et celle à manger ; dans quelques ornements fort simples et tels qu'ils tiennent à la solidité du bâtiment ; qu'ils en fassent ressortir les beautés et donnent à l'ensemble une apparence militaire qui frappe la vue... Les ornements qui tiennent à la solidité, et qui font ressortir les beautés du bâtiment, consistent dans des moulures simples d'un goût agréable et d'un travail fini. Sur le dessus du tambour, on établira sur toute son étendue une espèce de coffre d'un genre simple, mais agréable et bien fini, dont les côtés formeront une bibliothèque pour les livres d'un usage journalier ; le milieu, entre les deux côtés, contiendra les volumes de cartes ; et le devant servira de bureau, par une planche qui sera à charnière et à coulisse, à l'effet d'agrandir la table à écrire¹².

Le seul luxe réservé aux officiers du vaisseau est constitué par les lieux d'aisance qui doivent être à l'anglaise, c'est-à-dire avec un bassin dans lequel aboutit un tuyau qui verse une eau rapide pour entraîner les ordures sans que les parois en conservent l'odeur. Le dessus de ce bassin, en bois de chêne, et « fait avec goût et solidité pour servir de siège, doit être à charnière et se fermer bien hermétiquement ». Avec cette touche de modernité empruntée aux Britanniques, nous sommes loin des anciennes bouteilles qui dégageaient une odeur fétide. Il reste que l'équipage n'a pas accès à ce confort, que les hommes doivent se contenter la nuit des baquets qui sont vidés chaque matin par les sabords, et dans la journée il faut se rendre aux poulines, espace aérien tout à l'avant du vaisseau.

¹² *Ibid.*, p. 98-99.

La préparation et la distribution de la nourriture sont décrites dans l'*Installation des vaisseaux*. Il n'y est pas question néanmoins de la qualité des aliments, thème essentiel mais ici hors sujet. Le 74 de Burgues comprend deux appareils de cuisson : un four et une cuisinière. Le four est situé dans l'entrepont de la première batterie, entre le grand mât et la grande écoutille, afin de charger au mieux le centre du vaisseau. C'est un four à double foyer, chacun d'eux composé d'une caisse de fer recouverte en partie de plaques de cuivre, la seconde caisse reposant sur des pieds distants de huit centimètres du pont de la première batterie, afin que la chaleur du four soit isolée du plancher. Ce four sert à donner de temps en temps du pain frais à l'équipage, et même à pouvoir l'alimenter entièrement de pain frais, si un départ pressé avait forcé de mettre sous voile sans biscuit et avec de la farine seulement. Burgues a toujours l'obsession de nommer, de compter le nombre d'objets et de noter leur consommation : « Sur la porte de chaque four on écrira en caractères bien lisibles la quantité de pain frais que cuit à chaque fournée, avec la quantité de bois et d'eau qu'elle consomme, ainsi que le nombre de fournées que l'on peut faire par jour, séparément dans chaque four et dans les deux fours à la fois¹³. »

La cuisinière se trouve au niveau de la seconde batterie, sous le gaillard d'avant. Elle est fabriquée en fer et repose sur des pieds qui l'isolent du plancher, sur le modèle de celle de Kersaint, lui-même inspiré de la marine britannique. Son âtre consomme indifféremment du charbon de terre ou de bois. Burgues prête une grande attention au système de ventilation et d'évacuation de la fumée. La cuisson respecte l'ordre hiérarchique, car tout le monde ne mange pas les mêmes aliments. Les officiers profitent toujours d'une table délicate et bien garnie en viandes – ce que Burgues ne dit pas –, tandis que l'équipage a droit à un menu frugal. Les ouvertures des foyers feront face aux côtés du vaisseau, et seront au nombre de trois de chaque côté ; savoir les deux premiers foyers à tribord pour les deux chaudières de l'équipage, et le troisième pour les chaudières particulières des officiers mariners et celle des malades. À bâbord, le premier foyer est destiné à la cuisine du capitaine, le second à celle des officiers, et le troisième pour les élèves et les malades si le nombre en était considérable¹⁴.

La distribution des repas est réglée afin que tout s'exécute dans l'ordre et la rapidité. On mange selon son grade, et pour l'équipage à même le plancher de la batterie (pas de table amovible comme sur les navires britanniques) et à son numéro de plat. Là encore, toute chose a sa place :

Les établissements nécessaires pour renfermer séparément les ustensiles de chaque plat, comme gamelle, corbillon et bidon, dans un endroit où ils seront faciles à prendre sans gêner en aucune manière, et sans que l'odeur qui en émane puisse se

¹³ *Ibid.*, p. 69-70.

¹⁴ *Ibid.*, p. 96.

ressentir, afin de rendre la cambuse absolument inutile, consistent dans des armoires en grillage de fer. Ces armoires seront divisées en compartiments pour que chaque plat puisse serrer ses ustensiles [...]. D'après la grandeur de ces compartiments, on peut, sur un vaisseau de 74, en établir 84 environ, nombre suffisant pour la totalité de l'équipage, qui doit être divisé en plats de 8. Sur chaque porte de compartiment, il y aura une plaque de tôle sur laquelle sera écrit, en caractères bien lisibles, le numéro du plat. La distribution doit se faire une demi-heure avant chaque repas, sous le gaillard d'arrière, afin qu'elle soit sans danger et plus commode. À tribord on distribuera le biscuit, et à bâbord le vin, pour que toute la distribution, se faisant en même temps, soit plus promptement terminée. Lorsque, dans la distribution, il y aura du fromage, on fera d'avance des portions de quatre, de deux et d'une ration, en raison du nombre d'hommes dont l'équipage est composé, pour que, pendant qu'on distribue le biscuit et le vin, on puisse donner la quantité de portion de fromage qui revient à chaque plat, sans prolonger la distribution¹⁵.

Que se passe-t-il quand tout doit bouger, les hommes avec le matériel, quand il faut transformer au plus vite les postes de repos en postes de combat, quand tout survient inopinément durant la nuit, pendant que l'équipage est couché et qu'il repose dans une entière tranquillité ? À chaque niveau, du faux-pont à la dunette, Burgues établit un scénario de combat pressé. Autrement dit, après avoir décrit l'arrangement des objets, il analyse les tâches en ergonome : « On suppose, dit-il, que le branle-bas aura lieu la nuit, pendant que l'équipage est couché et qu'il repose dans une entière tranquillité. »

Prenons l'exemple de la première batterie :

Le dispositif du combat exige, dans la première batterie, le branle-bas des personnes qui y couchent, le transport des malades dans le faux-pont, le démontage de la cloison de la sainte-barbe, le démarrage des canons, l'enlèvement du suif et de l'étoupe autour des écoutilles où l'on passe la poudre pendant le combat, la disposition des quatre bailles de combat aux endroits indiqués. Il faut encore remplir d'eau les bailles de combat, mettre autour des bailles les seaux et fauberts qu'elles doivent avoir, garnir les pompes à chapelets, remplir la pompe à incendie, faire le breuvage pour rafraîchir les équipages pendant le combat, remplir le nombre de bidons fixés, et placer à chaque canon, son équipement en porte-gargousses, platines à feu, corne d'amorce et boutefeux. En décrochant les hamacs des personnes qui couchent dans l'entrepont et les montant de suite aux filets de bastingage affectés à chaque hamac, l'entrepont se trouve entièrement libre. Les hamacs du pointeur, du chargeur et des deux premiers servants de chaque canon de la première batterie seront dépendus

¹⁵ *Ibid.*, p. 94-95.

et montés par les autres servants de la même pièce, pour que le pointeur, le chargeur et les deux premiers servants ne perdent pas un instant à dessaisir et démarrer des deux bords le canon auquel ils sont affectés et à le mettre en état de servir le plus tôt possible. Le troisième servant de chaque pièce mettra au même instant le fanal de combat en place, et le quatrième servant ira prendre et remettre au pointeur le porte-gargousse, la platine à feu, la corne d'amorce et le boutefeu. Pendant qu'on dépendra et qu'on montera les hamacs, les officiers marinières et les matelots de charpentage, de calfatage et de voilerie, destinés à disposer la première batterie, démonteront la cloison de la sainte-barbe et placeront tout ce qui la compose à l'endroit indiqué ; ils mettront les bailles de combat en place, garniront les pompes de la cale, rempliront la pompe à incendie et les bailles de combat, entoureront les bailles de combat du nombre déterminé de seaux et de fauberts, et enlèveront l'étaupe et le suif autour des écoutes au passage des poudres. Dans le même temps, les officiers marinières de canonage destinés à la première batterie éclaireront les fanaux de combat, ouvriront les armoires où sont les armes pour les hommes qui font partie du rôle d'abordage, feront remplir et placer les bidons de breuvage autour des bailles de combat par le distributeur des vivres chargé de ce soin¹⁶.

La disposition du gréement obéit aux mêmes principes : rapidité d'exécution, protection des manœuvres lors d'un combat et surtout ergonomie des gestes, comme le montre l'usage des poulies marionnettes :

Que sur l'arrière du travers du grand mât et du mât de misaine, il soit établi sur le pont, des poulies tournantes appelées marionnettes, au nombre de six, de chaque côté de chaque mât, pour les cargues-fonds et cargues-boulines de la grand-voile et de la misaine, du grand et du petit hunier, et pour les drailles des voiles d'étai et des focs ; parce que cet aboutissement rend susceptibles ces manœuvres d'une action simultanée avec celle des gaillards dans une manœuvre générale ; ce qui ne serait pas possible si elles aboutissaient sur les gaillards, où elles n'auraient pas le développement nécessaire [...] ce qui peut concourir à l'orientation des basses voiles, pour qu'elles soient le plus possible dans le plan de leur vergue, ce sont des rouets de poulie dans l'épaisseur du bord de la seconde batterie pour y border et amurer la grande voile et pour y border la misaine [...] Cette manière de les établir emploie moins de poulies et de cordages, et par conséquent diminue les frottements et les chances d'être coupées par les boulets de l'ennemi ; elle a encore cet avantage que le développement et l'action des hommes qui agissent sur ces cordages ne gênent pas dans l'ensemble d'une manœuvre générale, et que leur poids est moins contraire à la stabilité. Il est vrai que ces hommes seront moins

¹⁶ *Ibid.*, p. 72-73.

sous la surveillance et la direction de l'officier que s'ils étaient sur le gaillard, pour les filer plus promptement et plus à propos ; mais cet inconvénient n'est réel que dans les mauvais temps ; car dans les temps ordinaires, il est préférable d'avoir les voiles parfaitement tendues. Cependant, pour réunir ces deux avantages, on établira des rouets de poulie et des taquets d'amarrage sur les gaillards, afin de pouvoir y border et amurer les basses voiles dans le gros temps¹⁷.

La seconde partie de l'*Installation des vaisseaux* traite du management (du vieux français *mesnage*) des ressources humaines. Il n'y a plus de divisions en chapitres selon les niveaux du vaisseau, de la cale aux hunes, mais un découpage selon la répartition des hommes : rôles des plats, des quarts, du combat, d'abordage, de descente, du mouillage, des accidents de feu, enfin des postes à coucher. La méthode d'exposition choisie s'avère très originale, car Burgues attribue à chaque homme un code numérique (sauf pour le capitaine commandant et le capitaine en second) qui l'identifie d'un rôle à l'autre :

On a numéroté chaque individu de chaque grade et de chaque classe du rôle d'équipage, en raison du mérite, c'est-à-dire qu'on a donné à celui qui en a le plus, le premier numéro, et ainsi de suite ; et on les a répartis dans les différents rôles, selon leur numéro. On n'aura donc qu'une chose à faire à l'armement du vaisseau, pour avoir tous les rôles faits, que de donner un numéro à chaque individu de chaque grade et de chaque classe de l'équipage, suivant ce qui a été dit, et dès qu'un homme aura été numéroté, par cela seul, tous ses postes, suivant les différents rôles, lui seront assignés¹⁸. Ce code permet de suivre les postes occupés par chaque membre de l'équipage. Nous avons choisi le matelot n° 33, qui est qualifié de chargeur pour l'artillerie, mais effectuait bien d'autres tâches, ce qui donne une représentation dynamique de l'équipage. Commençons par une vue générale sur la répartition des hommes¹⁹ :

Tableau 1. Répartition des grades parmi les effectifs

Grade	Effectif
Capitaine de vaisseau	1
Capitaine de frégate	1
Lieutenants de vaisseau	5
Enseignes de vaisseau	5

¹⁷ *Ibid.*, p. 91-92.

¹⁸ *Ibid.*, p. 170.

¹⁹ *Ibid.*, p. 169-170.

Officiers soldats	2
Aide-commissaire	1
Officier de santé en chef	1
Élève de la marine	6
Maître de manœuvre	2
Second de manœuvre	2
Contremaître	3
Quartier-maître	16
Maître de canonnage	3
Second de canonnage	4
Aide de canonnage	42
Maître de timonerie	2
Second de timonerie	4
Aide de timonerie	7
Pilote côtier	1
Maître de charpentage	1
Second de charpentage	1
Aide de charpentage	3
Maître de calfatage	1
Second de calfatage	1
Aide de calfatage	3
Maître de voilerie	1
Second de voilerie	1
Aide de voilerie	2
Gabier	24
Timonier	8
Chargeur	41
Matelot	231
Novice	101
Mousse	40
Sergent	4
Caporal	8
Soldat	88

Maitre armurier et forgeron	1
Second armurier et forgeron	1
Second chirurgien	2
Aide-chirurgien	2
Premier commis	1
Second commis	1
Apothicaire	1
Boucher	1
Tonnelier	1
Coq	1
Boulangier	1
Domestique	3
Total	683

Le nombre total des hommes apparaît en nette diminution : 773 en 1765 et 710 en 1786 par rapport aux règlements d'Ancien Régime ; 683 en 1797 selon la proposition de Burgues. L'effectif des équipages français tend donc à rejoindre celui de la Royal Navy. Le tableau 2 ci-dessous par catégories permet de comprendre cette évolution²⁰ :

Tableau 2. Répartition des effectifs dans les équipages français

1765		
État-major	27	3,5
Officiers mariniers	95	12,3
Matelots	427	55,2
Novices		0,0
Mousses	65	8,4
Soldats	134	17,3
Personnel de santé	5	0,6
Personnel des vivres	8	1,0
Domestiques	12	1,6
Total	773	100,0

²⁰ *Encyclopédie méthodique. Marine*, s. v. « Équipage », 1765, Paris, Panckoucke, t. II, p. 186-193 ; *ibid.*, s. v. « Répartition », 1786, t. III, p. 345-346.

1786		
État-major	23	3,2
Officiers mariniers	106	14,9
Matelots	404	56,9
Novices		0,0
Mousses	50	7,0
Soldats	100	14,1
Personnel de santé	5	0,7
Personnel des vivres	9	1,3
Domestiques	13	1,8
Total	710	100,0

1797		
État-major	22	3,2
Officiers mariniers	102	14,9
Matelots	304	44,5
Novices	101	14,8
Mousses	40	5,9
Soldats	100	14,6
Personnel de santé	4	0,6
Personnel des vivres	7	1,0
Domestiques	3	0,4
Total	683	100,0

De 1765 à 1797, les proportions restent très voisines, voire identiques pour l'état-major et les officiers mariniers. La différence majeure concerne les matelots, qui forment 55 % de l'équipage en 1765, près de 57 % en 1786 et seulement 45 % en 1797. Cet écart tient à l'enrôlement de novices, qui n'apparaît pas sur l'ordonnance de 1786. Or les apprentis matelots sont déjà présents sur les vaisseaux de la guerre d'Amérique, notamment ceux de Suffren pendant la campagne de l'Inde : il n'y avait que 244 matelots sur l'*Annibal* de 74 canons lors de son appareillage en mars 1781, tandis que l'on avait engagé 90 gardes-côtes, également qualifiés de novices, souvent des paysans issus de villages littoraux, pêcheurs à mi-temps, qui n'auraient jamais dû être affectés

sur un navire de ligne en partance pour l'océan Indien²¹. L'analyse des rôles d'équipage de la guerre d'Amérique nous a montré que l'effectif théorique d'un vaisseau est rarement respecté. Assez curieusement, la maistrance est assez souvent en surnuméraire, car le Toulonnais et le Brestois, qui formaient le noyau dur des équipages, ne rechignent pas à prendre du service, parce que la paie est bonne pour les officiers mariniers qui sont devenus des professionnels de la Royale. Face au déficit récurrent de matelots, la compagnie de soldats embarqués permet aussi de compléter l'équipage. Autre aspect souvent ignoré : la composition d'un équipage change au fil d'une campagne : c'est ainsi que des esclaves affranchis des Mascareignes et des cipayes se retrouvent sur les vaisseaux de Suffren... La Révolution et l'Empire n'y changent presque rien. Les travaux de Rémi Monaque sur les équipages de Trafalgar montrent au contraire un recrutement de plus en plus hétérogène, qui va bien au-delà du cadre de l'Inscription maritime, avec des hommes issus de tous les horizons sociaux et géographiques.

Les rôles fonctionnels tels qu'ils figurent dans l'ouvrage de Burgues, apportent beaucoup plus d'informations que les rôles d'équipage, qui sont de simples listes nominatives. Ils permettent notamment de suivre les affectations successives de chaque homme, grâce au code qui les identifie. La vie quotidienne en mer s'organise selon le système traditionnel des deux quarts. L'équipage est réparti en deux bordées égales qui travaillent et se reposent alternativement. Par exemple, le matelot n° 33 est compris dans le quart de tribord et posté sur le gaillard d'arrière. En rade ou au mouillage, on observe le rôle des trois quarts : l'équipage est divisé en trois parties, ce qui donne un temps de repos plus important.

Presque tous les officiers mariniers sont requis pour surveiller la bonne exécution des manœuvres avec deux quarts : le premier et le second maître, mais aussi les patrons de timonerie, de canonage, de charpentage, de voilerie. De la même façon, toutes les catégories d'hommes d'équipage sont requises pour agir sur le grément entre la dunette, le gaillard d'arrière et le gaillard d'avant : les matelots et les novices bien sûr, également les aides de canonage, de timonerie, de calfatage, de voilerie et de charpentage, enfin les soldats qui sont mis à contribution pour travailler aux manœuvres basses. Tous bordent ou filent les écoutes, halent les boulines, orientent les bras selon le vent, hissent les drisses et raidissent les palanquins. Si les hommes les plus agiles grimpent sur les haubans pour atteindre les manœuvres hautes, ils ne sont pas les seuls à être expédiés en l'air : du côté du gaillard d'arrière, il faut 53 hommes pour serrer la

21 Voir Marie-Christine Varachaud et André Zysberg, « Les équipages de la guerre d'Indépendance », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 391-407.

grand-voile, dont un contremaître, un quartier-maître, 11 aides de canonnage, un aide de timonerie, 36 matelots et 3 novices. On compte sur 37 hommes pour carguer le grand hunier et sur 21 hommes pour ferler le perroquet de fougue. Du côté du gaillard d'avant, 49 hommes sont perchés sur la vergue de misaine et, encore plus haut, 35 hommes sont envoyés en l'air pour serrer le petit hunier.

Partant toujours de la même base de deux quarts de 299 hommes, Burgues de Missiessy suppose cinq scénarios de position de la voilure et de distribution de l'équipage selon l'allure du navire et la direction du vent. La dernière est établie pour virer vent devant avec la voilure des basses voiles, des trois huniers, des trois perroquets, de la brigantine, du foc d'artimon, des trois voiles d'étai, du faux foc et du grand foc. Dix officiers marinières dirigent la manœuvre :

Le premier maître sera attentif à toute la manœuvre. Le premier contremaître surveillera l'action des galhaubans du grand mât de hune et du grand mât de perroquet pour faire raidir à propos ceux sous le vent et faire filer ceux du vent. Le premier maître de canonnage surveillera l'action des bras du grand mât et celle de l'écoute de revers de grand-voile. Le troisième maître de canonnage sera attentif à faire filer l'écoute de sous le vent de grand-voile et aux mouvements des bras de misaine [...] Le premier second de timonerie sera attentif sur les palans d'écoute et de retenue de la brigantine et sur l'écoute du foc d'artimon. Le troisième second de timonerie surveillera l'action des galhaubans du mât de perroquet de fougue et du mât de perroquet d'artimon pour faire raidir à propos ceux de sous le vent et faire filer ceux du vent. Le maître de charpentage surveillera l'action des bras et des boulines du mât d'artimon. Le second de calfatage sera attentif à l'action des écoutes des voiles d'étai et le maître de voilerie aux cargues-points de grand-voile²².

Le rôle des trois quarts implique moins d'hommes pour chaque manœuvre. Si nous choisissons l'exemple de la prise de ris dans les trois huniers à la fois, sur la dunette et le gaillard d'avant, on passe de 158 à 107 hommes. Tous les postes comptent des hommes en moins pour assurer les mêmes tâches, sauf l'action de brasser les voiles qui mobilise un effectif identique. Cette répartition reste théorique quand le navire est en rade ou au port. Sauf en cas d'attaque-surprise de l'ennemi, l'équipage ne se mobilise que pour les manœuvres de mouillage et d'appareillage.

Les rôles de combat montrent que la plus forte mobilisation des hommes s'opère au service de l'artillerie. Dans le scénario du tir depuis un seul bord, le plus réaliste, il faut 210 hommes à la première batterie pour la manœuvre de 14 canons de 36 à 15 hommes par pièce, soit 168 matelots, 14 novices,

²² Édouard de Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, *op. cit.*, p. 198.

14 soldats et 14 mousses. La seconde batterie, qui compte 15 canons de 18, a besoin de 10 hommes par pièce, soit 150 hommes, dont 90 matelots, 30 novices, 15 soldats et 15 mousses. Il faut aussi 25 hommes au gaillard d'arrière pour le service de 5 canons de 8, à raison de 5 hommes par pièce (dont un soldat et un novice). On poste 15 hommes pour le service de 3 canons de 8 au gaillard d'avant. Enfin, huit hommes sont postés sur la dunette pour le service de deux caronades de 36, avec un aide de canonage, un matelot chargeur et deux servants dont un novice à chaque pièce. On observe que les soldats et les novices servent le canon. Le tableau 3 montre la répartition globale des hommes pendant un combat :

Tableau 3. Répartition des postes de combat

Répartition des postes de combat		(%)
Manœuvre et pilotage	115	16,9
Canonnage	472	69,2
Mousquèterie	53	7,8
Service des blessés	26	3,8
Réparation	16	2,3
Réserve	0	0,0
Total*	682	100,0

*Le capitaine de vaisseau non compris.

Une centaine d'hommes suffisent pour manœuvrer et piloter le vaisseau au combat, soit 17 % de l'équipage : il s'agit donc de l'effectif minimum pour diriger le navire. Plus des deux tiers des hommes servent les canons. Le vaisseau dessiné par Burgues s'avère plus que jamais un système d'armes dont la puissance dimensionne le bâtiment. Notons le rôle de la mousquèterie des hunes, où sont perchés une cinquantaine de gabiers et de soldats. Il y a aussi, autour du chirurgien, un apothicaire, des aides et des soldats pour amener et panser les blessés sur le faux-pont, où se trouve l'« amphithéâtre ». Les charpentiers et calfats sont postés aux galeries pour boucher les voies d'eau. La mobilisation s'étend aux domestiques, aux commis des vivres, au boulanger et au coq, qui sont affectés au transport des gargousses et des poudres (ils sont comptés avec le service de l'artillerie).

Les opérations de mouillage mobilisent les 9/10^e des hommes d'équipage, y compris les soldats. Il faut 241 hommes sur le gaillard d'arrière, 239 sur le gaillard d'avant et 51 sur la dunette, soit 531 hommes qui mettent la main à

toutes les manœuvres : bras, drisses, écoutes et cargues. Parmi eux, les gabiers sont perchés sur les vergues pour faciliter le ferlage des voiles. Presque tout le monde travaille au gréement, sauf 6 hommes qui sont dans les grands porte-haubans pour sonder, 4 hommes au gouvernail et 12 aux bossoirs de tribord et de bâbord. Restent 88 hommes postés dans la cale et l'entrepont pour filer les câbles. Au total, 619 hommes sont mobilisés pour exécuter un mouillage. L'appareillage mobilise autant de monde. 152 hommes sont postés au gaillard d'arrière, 165 au gaillard d'avant, 41 sur la dunette, 24 aux hunes et au beaupré. Il s'agit de hisser et de déployer la voilure pour le démarrage du vaisseau. La manœuvre des drisses, des bras, des écoutes et des cargues mobilise 383 hommes, soit presque tous les matelots et une partie des novices. Les ancres sont relevées au moyen du cabestan. Il faut 84 hommes aux 12 barres du grand cabestan, qui se trouve sur le pont de la première batterie, tandis 74 hommes s'attèlent aux 11 barres du cabestan de la seconde batterie : ce sont tous des soldats, des matelots artilleurs et des novices. Restent les 90 matelots qui enroulent les câbles à l'aide du tournevire et des gargettes. Au total une manœuvre d'appareillage nécessite l'emploi de 630 hommes.

Grâce au suivi des codes numériques, on s'aperçoit que malgré les désignations du rôle général de l'équipage, tous les hommes peuvent être affectés à des postes qui ne correspondent pas nécessairement à leur destination première. Le traité de Burgues restitue un modèle sans doute optimisé, supposant discipline et polyvalence. La répartition aux postes de travail montre bien la mobilité de l'équipage et la diversité des tâches auxquelles chaque homme peut être affecté selon les besoins. Pour mieux s'en rendre compte, suivons les postes de travail du matelot n° 33, qui est considéré comme chargeur sur la liste de l'équipage. Sur le rôle des deux quarts ou rôle de manœuvre du gréement, il est perché sur la vergue du grand hunier. À la deuxième répartition du quart de tribord, il agit sur la cargue bouline sous le vent de la grand-voile. La troisième répartition du quart de tribord le montre à nouveau sur la vergue du grand hunier. À la quatrième répartition, il agit sur les deux premiers galhaubans du grand mât de hune et sur le premier galhauban du grand mât de perroquet pour les raidir sous le vent et les filer au vent. Pendant la cinquième répartition, il est posté au bras sous le vent du perroquet de fougue et sur la bouline pour les filer ; puis il passe sur les cargues d'artimon. Sur le rôle de combat d'un bord, le numéro 33 est chargeur de la première pièce, celle qui est la plus en arrière de la première batterie. Sur le rôle de combat des deux bords, il est chargeur de la seconde pièce de tribord. Comme ce canon n'a pas d'aide de canonage, le numéro 33 est donc chef de pièce dans un combat des deux bords. Le 33 n'est pas compris dans le rôle d'abordage. Il fait partie de la 4^e compagnie du rôle pour une descente ou débarquement. Lors du mouillage, le matelot n° 33 se tient sur le gaillard

d'arrière avec un autre matelot et un novice pour agir sur le bras sous le vent du grand hunier. Pendant l'appareillage, il file les cargues de bâbord au grand hunier. Le numéro 33 est posté à la première batterie pour actionner les pompes à chapelets en cas d'incendie. Il mange au 2^e plat ou 1^{er} plat des chargeurs et enfin, il se couche dans la première batterie au hamac n° 90.

Certes, Burgues de Missiessy ne fut pas un modèle de loyauté et de courage face aux périls, sauf vers la fin de sa carrière, quand il défendit le port d'Anvers. Il a toujours évité les orages politiques et les désastres navals (Aboukir, Trafalgar). Il fut un officier général plein de morgue et de ressentiment, appréciant peu ses collègues, sauf Truguet, son frère protecteur. La trajectoire en zigzag de Burgues de Missiessy montre néanmoins que la filière d'officiers savants et combattants qui s'illustrent pendant la guerre d'Amérique se poursuit pendant la Révolution et le Premier Empire. Monarchiste de cœur, ultraconservateur en politique, Burgues fut un esprit novateur, voire révolutionnaire en matière de marine, comme en témoigne son traité de *l'Installation des vaisseaux*. Du charnier à la cuisinière, les objets sont placés pour optimiser les déplacements et équilibrer les charges. Gestion du matériel et gestion des ressources humaines vont de pair. Il est vrai que Burgues est un maniaque du rangement, du chiffre et de l'étiquetage. Le vaisseau de guerre est une entreprise, où se pratiquent le travail posté et les « trois-huit » sous la forme des rôles de quart. La répartition des hommes selon le rôle d'équipage n'a qu'une signification relative, celle de la hiérarchie et de la paie qui varie selon le grade. L'analyse des tâches montre qu'un servant de l'artillerie peut être commandé pour brasser une voile de hunier. Le matelot reste plus que jamais un homme à tout faire, tandis que les novices et les soldats peuvent également être affectés aux batteries et grimper jusqu'aux manœuvres hautes. Cet officier général très méticuleux et sans doute pointilleux a aussi le souci des hommes, comme le prouvent ses remarques sur la santé et l'hygiène. L'attribution d'un hamac individuel et d'autres détails montrent un chef bienveillant qui savait le prix des moindres améliorations pour assurer le bien-être de l'équipage. Il n'a guère été entendu par les responsables de la Marine républicaine puis impériale. À ce titre, Louis XVI fut plus réformateur que Napoléon... Les guerres navales se gagnent pourtant avec des équipages bien soignés sur des vaisseaux bien ordonnés.

L'ARTILLERIE DE MARINE BRITANNIQUE

Nicholas J. P. Hall

Conservateur émérite de l'artillerie, Royal Armouries, Londres

« L'art de servir les canons avec habileté, prudence et précision est le stade ultime et essentiel de la science du canonier de marine. Pour atteindre ce niveau, les canoniers de tous grades doivent fréquemment être entraînés à servir l'artillerie pour les rendre parfaitement habiles¹. » Corbett a écrit en 1905 que « tout le temps de la marine à voile, l'arme dominante a été le canon² ». Il a été dit qu'alors la doctrine navale britannique accordait une grande importance au combat rapproché qui permettait le plein emploi des canons de gros calibre au détriment de la recherche d'un système tactique.

Il est peut-être excessif de faire remonter cette tendance aux Tudors, mais il est curieux de trouver un écrit de William Bourne, datant de 1587, qui dit :

Nous, les Anglais, nous n'avons pas été considérés comme de bons canoniers, jusque récemment. Et la raison principale pour laquelle les Anglais ont fini par être considérés comme de bons canoniers est qu'ils sont audacieux et confiants dans leur artillerie. D'autres nations cependant en ont une meilleure connaissance, comme les Italiens, les Français et les Espagnols. Les Anglais avaient peu de connaissances, mais ils les ont acquises des Hollandais ou des Flamands à l'époque d'Henry VIII. Et la raison principale pour laquelle les Anglais sont considérés comme de bons canoniers est qu'ils savent se servir de leurs canons sur les navires à la mer³.

En France, le domaine de la tactique, sous l'influence décisive de Colbert, fut confié aux mathématiciens et aux scientifiques. Il en résulta un haut niveau de professionnalisme dans la marine française, tant en matière de constructions navales qu'en matière de transmissions des messages par pavillons. Il n'est donc pas surprenant que le premier livre sur la tactique navale soit l'ouvrage du père

1 Louis de Tousard, *The American Artillerist's Companion*, Philadelphia, C. & A. Conrad & Co., 1809, t. II, p. 395.

2 Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816*, London, Navy Records Society, 1905.

3 William Bourne, *The Arte of Shooting in Great Ordinance*, London, Thomas Woodcocke, 1587, p. 2.

Hoste, *L'Art des armées navales* (1697) tiré de son expérience à la mer avec le comte de Tourville. Tourville avait diffusé des instructions sur la navigation et le combat en 1690-1691 et 1693.

Selon Brian Tunstall, ces écrits sont d'une immense supériorité par rapport aux méthodes contemporaines anglaises d'organisation de la flotte et en matière de transmissions. De plus, après la guerre de Sept Ans, des efforts considérables ont été menés pour réformer la marine française. Étudions les observations de Vernon en 1754 : « Nos officiers de marine méprisent tant la théorie et, en se fiant seulement à leur génie à l'instant de l'action, n'ont ni les délais ni les connaissances sur lesquelles s'appuyer. Leurs consultations sont toutes menées à la hâte et par manque de connaissances théoriques ou d'expérience. Leurs pensées sont désordonnées, empreintes de perplexité ou confuses. »

186

Le contre-amiral Kempfenfelt servant sous les ordres de l'amiral Geary dans la flotte de la Manche en 1779, s'efforçait constamment de la faire manœuvrer. Geary, lassé de tout cela, lui dit avec bonhomie : « Maintenant, mon cher Kempy, pour l'amour de Dieu, faites-moi le plaisir de jeter vos signaux par-dessus bord et faites ce que nous comprenons tous : Rapprochez-vous de l'ennemi ! » Ce trait est prouvé par une lettre de Benjamin Thompson, comte de Rumford, qui y prit part également : « Je ne puis me remémorer une seule occasion au cours de laquelle nous avons tenté une manœuvre, et au cours de laquelle nous n'avons pas envoyé au moins un signal évidemment erroné et contradictoire⁴. »

Il n'est peut-être pas surprenant que Vernon et Kempfenfelt, qui avaient tous deux une approche sérieuse de la tactique, aient compris l'importance de l'habitude des Français de tirer dans la mâture et dans les gréements (à démâter) pour neutraliser l'ennemi. Tous deux militaient pour introduire ce procédé dans la tactique anglaise⁵. La bataille navale de Malaga du 24 août 1704 est un premier exemple des emplois différents de l'artillerie navale. Au cours de la bataille, aucun navire ne fut perdu d'un côté comme de l'autre. Un rapport anglais critiquait la manière des Français de tirer surtout sur la mâture et le gréement, tandis que notre tir visant les coques a dû, en conséquence, tuer plus de marins qu'eux⁶.

En réalité, à courte distance, la technique employée était de tirer alternativement en hauteur ou au ras de l'eau, en poussant le coin de pointage en hauteur, ou en le retirant pour ce faire⁷.

4 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, London, Conway Maritime Press, 1990, p. 146.

5 *Ibid.*, p. 3, 6.

6 *Ibid.*, p. 86 sq.

7 *Ibid.*, p. 4.

L'apparent dédain des Anglais pour la tactique et la manœuvre avait-il de l'importance ?

Si cela pouvait conduire à la défaite, alors la réponse est oui. Un exemple choquant a été donné lors de la bataille de Toulon contre les flottes alliées, française et espagnole, en 1744. Parmi les nombreux et honteux manquements qui ont conduit à la défaite figure l'incapacité de l'escadre anglaise commandée par le contre-amiral Lestock à obéir à des signaux de la plus haute importance envoyés par l'amiral Mathews, même après que ses ordres lui ont été apportés par une chaloupe. L'acquiescement surprenant de Lestock par la cour martiale fut encore plus honteux pour le pavillon anglais⁸.

À la Grenade en 1779, la défaite de Byron devant d'Estaing a été due principalement à son incapacité à maintenir sa flotte en bon ordre la nuit précédant la bataille. De plus, le plan d'attaque de Byron était mauvais. Ainsi que Suffren fut prompt à le faire remarquer, d'Estaing était à même de rendre cette défaite plus complète⁹.

En dépit de rapports concernant Rodney, son plan échoua à la Martinique le 17 avril 1780 par suite d'un défaut de transmission ou de compréhension des signaux par ses capitaines¹⁰.

Dans le cas de la bataille de la Chesapeake, l'incapacité de Graves d'exploiter son avantage initial en surprenant son ennemi au mouillage est à comparer avec la rapidité de l'amiral de Grasse à appareiller dans des circonstances difficiles. Comme l'écrivit Rodney : « L'avant-garde ennemie était grandement éloignée du centre et de l'arrière-garde et aurait pu être attaquée avec l'ensemble de la flotte britannique¹¹. »

Dans les *Instructions pour le combat* britanniques qui manifestent le point de vue traditionnel des Anglais sur l'emploi de l'artillerie navale, l'insistance du tir à courte distance montre que c'est la coque qui est prise pour cible, si ce n'est pour couler l'ennemi, au moins pour lui causer des pertes, atteindre son moral et réduire sa capacité de combat. Les *Instructions pour le combat* en vigueur durant la guerre d'Indépendance d'Amérique étaient essentiellement fondées sur celles de Russel, datant de 1691.

Celles-ci prennent la forme d'un certain nombre de signaux, certains ayant trait à la manœuvre. L'instruction n° XIX traite de l'emploi de l'artillerie¹² :

8 *Ibid.*, p. 86 sq.

9 *Ibid.*, p. 162-163.

10 Andrew Lambert, *War at Sea in the Age of Sail*, London, Cassell, 2000, p. 136 sq.

11 Cité d'après Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816*, London, Navy Records Society, 1905, p. 123.

12 *Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea*, London, Admiralty, instruction n° XIX, 1808.

« Chaque capitaine doit prendre soin de ne tirer que lorsqu'il est certain d'atteindre l'ennemi à la distance du but en blanc¹³. »

Cette instruction était fondée sur une longue tradition.

Le duc d'York écrivait en 1665 : « Les canons ne doivent pas tirer avant que le navire ne soit à une distance à laquelle les coups sont efficaces. Le contraire fera l'objet d'une enquête et sera sévèrement réprimé par une cour martiale ».

Les *Instructions pour le combat* de Lord Wimbeldon de 1625 disposent : « Personne ne doit tirer à l'arme de petit ou de gros calibre jusqu'à être à la portée de coulevrine ou de pistolet. Aucun tir ne doit être effectué sans résultat ou en vain. Les capitaines et les officiers doivent y veiller particulièrement. » Plus tôt, en 1617, Sir Walter Raleigh était direct : « 26. Les canonniers ne tireront pas aux armes de gros calibre à une autre distance que le but en blanc. » Évidemment, un certain nombre de manœuvres étaient nécessaires pour arriver à portée de tir. À la bataille de Gabbard, en 1653, « les Anglais, étant au vent, demeurèrent sur un bord pendant une demi-heure avant de prendre un dispositif dans lequel ils avaient l'intention de combattre : une ligne de file à demi-portée de canon¹⁴ ».

188

En dépit de la tradition britannique de combattre à courte distance, certains capitaines pouvaient commettre des erreurs, même lorsque le signal du combat à courte portée était envoyé. Par exemple, lors de la bataille de la Chesapeake, la confusion régna dans la flotte britannique lorsque « le *Montagu* [...] ouvrit le feu à trop grande distance¹⁵ ».

Les insuffisances des Anglais contrastaient vivement par rapport à l'avantage qu'avaient les Français de par leur supériorité manœuvrière et leur prompt obéissance aux signaux ».

Le capitaine de vaisseau Des Touches l'emporta par la manœuvre sur Arthbuthnot au cap Henry, le 16 mars 1781. En choisissant de combattre sous le vent, Des Touches, au contraire d'Arbuthnot, fut en mesure d'utiliser les canons de ses batteries basses, causant ainsi de sérieux dégâts aux navires britanniques¹⁶.

Aucune école d'artillerie navale ne fut établie en Angleterre avant 1830. Sir Howard Douglas, qui avait longtemps milité pour la création d'une telle école, considérait que l'artillerie navale britannique n'atteignait un haut niveau qu'en temps de guerre. Dans ce cas, il ne pouvait être que le résultat de l'énergie de quelques individualités exerçant le commandement. À titre d'exemple, une

13 Le « but en blanc » désigne la distance que parcourt le boulet sans abaissement de sa trajectoire lorsque le canon est à l'horizontale (NDT).

14 Clarendon, MSS 45 f 470

15 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 174

16 *Ibid.*, p. 129.

lettre de l'amiral Sir John Norris à Londres en 1735 adressée à Sir Tancred Robinson, capitaine du navire amiral HMS *Britannia* :

J'ordonne que les hommes soient souvent exercés aux canons de gros calibre, et serais heureux de savoir combien de refouloirs en bois avec des éponges à leurs extrémités ont été alloués, car les éponges faites de cordages ne sont pas aussi bonnes par beau temps et à l'exercice. De même, combien de coups chargés à boulets et à mitraille peuvent être attribués et je pense que les hommes affectés aux armes de petit calibre et au gréement devraient être entraînés à chaque occasion favorable, ce qui peut être fait sans tirer. J'espère que des baquets d'eau ont été opportunément placés dans le navire et dans les hauts, que des écouvillons ont été faits en quantité pour être mis en service, en cas de besoin¹⁷.

Dans la Navy, cinq coups de canon par mois étaient alloués en temps de paix pour les besoins de l'entraînement, à tirer depuis les ponts supérieurs.

Les Britanniques semblent avoir estimé de façon hasardeuse que les officiers de marine feraient tout le nécessaire pour s'assurer que leurs équipages étaient des canonniers performants. Être simplement « audacieux ou confiants dans leur artillerie » n'était pas suffisant. La tâche du maître canonnier, sous les ordres d'un officier passionné, était de transformer ses ordres en actions. Un indice du haut niveau de qualification attendue d'un canonnier de la Navy peut être tiré de ce certificat copié dans son carnet de notes par William Rivers, canonnier sur le HMS *Victory*.

Rivers est né en 1755 et paraît avoir été à la mer jeune, de telle sorte que son expérience peut être considérée comme typique des coutumes anglaises du dernier quart du XVIII^e siècle. Le certificat précise que le candidat « connaît l'emploi et la manœuvre des canons de gros calibre, et la manière d'en protéger la bouche, de les arrimer sur les navires à deux ponts et par gros temps. Il connaît la quantité de poudre pour chacun, la façon de remplir les gargousses et leur rangement dans le caisson d'urgence. Il doit être capable de lire et de fournir un spécimen de son écriture et de connaître les nombres ». Naturellement, il doit fournir un certificat de bonne conduite et de sobriété.

En prenant pour preuve le carnet de Rivers, l'expertise des maîtres canonniers était impressionnante. Il prenait des notes sur les aspects techniques ainsi que sur les travaux de Benjamin Robins et de Charles Hutton sur les dernières compétitions de tir et sur l'histoire de l'artillerie¹⁸.

17 G. Hinchliffe, « Some Letters of Sir John Norris », *The Mariner's Mirror*, vol. 56, n° 1, janvier 1970, p. 77-84.

18 William Rivers, s. d. [ca 1793-1812], ms. 1998/41/1, Master Gunner's Notebook, National Museum of the Royal Navy, Portsmouth.

Louis de Tousard (1749-1817), alors sous les ordres de La Fayette, a résumé la doctrine française et l'a fait connaître en Amérique. Tousard rapporte qu'un canonnier d'un navire de guerre devait passer un examen devant un professeur de mathématiques en présence de plusieurs canonniers¹⁹.

En plus de son habileté pratique et de sa connaissance des canons, « il devait être instruit en arithmétique, en géométrie et en trigonométrie ». Le canonnier devait s'assurer que les canons étaient bien dressés, de telle sorte que la ligne de mire, prise à la culasse près de la lumière jusqu'au guidon porté par la bouche, était bien parallèle à l'âme du canon. Il devait instruire les chefs de pièce à utiliser ce guidon, à suivre les mouvements du navire et à viser en tenant compte de la distance²⁰.

190

En dépit du conservatisme des *Instructions pour le combat*, Lord Howe, en prenant le commandement du secteur Amérique du Nord le 12 juillet 1776, ne se révéla pas être un homme attaché aux traditions. Concernant l'artillerie navale, il diffusa un ordre important, prescrivant aux capitaines de faire tirer autant de canons que possible à la première décharge²¹. Cela afin de s'assurer au moins une occasion de faire agir toute la puissance de feu avant que les navires ne passent hors de portée ou ne changent de cap. Cela suggère aussi que les craintes pour la structure des navires lors de tirs par bordées ont été exagérées. Toutefois, Louis de Tousard considérait que ces bordées étaient nuisibles au navire²². C'était là peut-être un sujet d'inquiétude lorsqu'un navire était en mauvais état. À la bataille de la Chesapeake, le HMS *Terrible* était si disjoint qu'il prenait l'eau à la suite du tir de ses propres canons et dut être incendié six jours plus tard²³.

Le premier manuel de tactique en anglais, reprenant en partie les écrits de Hoste, parut en 1762²⁴. Dans cet ouvrage, Christopher O'Bryan considère que le tir par groupes de pièces est plus efficace que la bordée. Comme il recommande de tirer à la distance du « but en blanc » – soit 300 yards, c'est-à-dire 270 m – cela peut signifier que l'on attendait que la fumée se disperse, afin de s'assurer du meilleur effet du premier tir, avant de tirer à nouveau²⁵. Un indice de la conviction qu'avaient les Britanniques que l'artillerie pouvait couler les navires, et pas seulement de détruire les canons ennemis et son équipage,

19 Il faut comprendre ici les officiers commandant l'artillerie du bord, pas les simples canonniers (NDT).

20 Louis de Tousard, *The American Artillerist's Companion*, op. cit., t. II, p. 370, 374.

21 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 129.

22 Louis de Tousard, *ibid.*, p. 410-411.

23 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 175.

24 Christopher O'Bryan, *Naval Evolutions or a System of Sea Discipline Extracted from the Celebrated Treatise of P. L'Hoste*, London, W. Johnston, 1762.

25 *Ibid.*, p. 124.

peut être tiré de l'ordre de Howe de couler les brûlots ennemis par le feu de l'artillerie²⁶.

En ce qui concerne le jugement habituel des Britanniques sur la préférence des Français pour le tir à dématier afin de rendre l'ennemi incapable de manœuvrer, un bon exemple nous est donné par la bataille d'Ouessant le 27 juillet 1778. L'amiral d'Orvilliers était du côté du vent, de telle sorte que ses canonnières avaient des difficultés à pointer assez haut les pièces situées dans les batteries sous le vent, afin d'endommager le gréement des navires anglais. Mais ils y parvinrent, si l'on en juge par le grand nombre de navires ainsi endommagés : « Du fait des différentes directions de leurs tirs, notre flotte avait de tels dégâts dans les voilures et les gréements qu'on ne parvint pas à former une ligne de tout l'après-midi. Les navires français, au contraire, étaient si peu endommagés qu'ils conservaient une parfaite maîtrise de leurs voilures. » Pour l'amiral Kempenfelt, c'était un exemple supplémentaire montrant qu'il était urgent que la Royal Navy se lance dans une véritable étude des tactiques navales²⁷.

Les canons de marine de cette époque avaient en commun les caractéristiques essentielles suivantes : ils étaient en bronze ou en fer fondu, coulés d'une pièce, comme un tube fermé à une extrémité. Les canons en fer étaient bien plus nombreux que ceux en bronze, en raison de leur coût. « En 1699, 80 % de l'artillerie sera constituée par des canons de fer. Le canon en fer est considéré [comme] infiniment plus dangereux²⁸. » Il est exact qu'à la bataille des Saintes, un canon explosa sur un navire de l'escadre de Vaudreuil²⁹.

En plus de l'aspect économique, les Britanniques semblent avoir cru longtemps qu'un bon canon en fer avait une durée de vie plus importante qu'un canon en bronze et était moins sujet à l'échauffement lors d'engagements prolongés. William Rivers écrit à propos des canons de fer « qu'ils résistent en général aux engagements les plus violents, plusieurs expériences nous ont appris que les canons en fer suédois sont préférables à tous les autres³⁰ ». Il ne cite aucun exemple de canons en fer ayant explosé. Il est curieux de constater que Tousard emploie les mêmes mots que Rivers en ce qui concerne les canons en fer³¹.

26 Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816*, op. cit., p. 251.

27 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 139-140, 146.

28 Jean Boudriot, avec la collaboration d'Hubert Berti, *L'Artillerie de mer. Marine française 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992, p. 39.

29 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 179.

30 William Rivers, s. d. [ca 1793-1812], ms. 1998/41/1, op. cit.

31 Louis de Tousard, *The American Artillerist's Companion*, op. cit., t. II, p. 520.

Un bon canon devait avoir une durée de vie d'environ 1 000 coups et, dans certains cas, d'environ 3 000³². Un canon pouvait passer les épreuves avec succès, tout en ayant des défauts ou des points de faiblesse indétectables. Quelquefois, des canons explosaient au tir. Mais je n'ai connaissance que de peu de cas. Adrian Caruana affirme que la mauvaise conception des canons fabriqués par la société Armstrong « avait pour conséquence l'explosion des canons, surtout quand ils étaient chargés à deux boulets³³ ». Cependant il ne cite pas de cas précis.

192

La croyance, de bon sens, selon laquelle plus ses parois étaient épaisses, plus le canon était solide, était en réalité inexacte mais cela ne fut pas compris avant le milieu du XIX^e siècle. Un feu intense et l'échauffement réduisaient la durée de vie du canon, spécialement si le fer fondu était du type connu sous le nom de « cassant à chaud », que la chaleur affaiblissait. Le chargement à deux, voire à trois boulets, une tactique très en usage chez les Britanniques, était une opération risquée. Ce genre de tir devait être limité au maximum après une série de 20 coups à la suite. Après un intervalle de seulement cinq minutes entre chaque coup, le canon était devenu si chaud qu'il était devenu extrêmement dangereux de continuer le feu³⁴.

À voir le poids d'un canon et les caractéristiques de son affût en bois, le chargement par la bouche était une rude affaire qui exigeait de la l'habileté, de la force, un travail d'équipe, un bon commandement, ainsi qu'un entraînement incessant pour atteindre de bons résultats.

Le maître canonnier y jouait un rôle clé. Lorsqu'il entraînait les servants du canon, il devait veiller à ce que chacun exécute chaque détail de sa tâche à la perfection. Il devait leur expliquer la nécessité de pointer soigneusement les pièces, de les éponger soigneusement avec le refouloir, le bassinet étant bien obturé immédiatement après le tir³⁵.

Le règlement britannique du service de la grosse artillerie de 1742 contient 40 ordres pour entraîner les servants à l'exercice³⁶. Le pointage pouvait prendre du temps et comme pour la plus grande partie de l'exercice, et exiger un dur effort physique. Il a été observé « qu'au combat, les servants ont besoin de cinq minutes pour pointer le canon, peut-être pour rater l'objectif³⁷ ».

32 Spencer C. Tucker, *Arming the Fleet, US Navy Ordnance in the Muzzle-Loading Era*, Annapolis MD, Naval Institute Press 1989, p. 50.

33 Adrian Caruana, *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875*, Rotherfield, Boudriot, 1997, p. 126.

34 William Rivers, s. d. [ca 1793-1812], ms. 1998/41/1.

35 *Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea*, op. cit., instruction n° XIX.

36 *Instructions for the Exercise and Service of Great Guns and Shells on Board her Majesty's Ships*, London, 1742.

37 Louis de Tousard, *The American Artillerist's Companion*, op. cit., p. 359.

Il est vraisemblable que ce long délai pour effectuer le pointage n'était exigé que pour un tir d'une précision particulière. La cadence d'un coup par minute semble avoir été vraisemblable sur les navires américains et britanniques. Celle d'un coup par minute et demie était sans doute plus réaliste et le tir à grande cadence n'était possible que pendant une période limitée.

LA FABRICATION DES CANONS

Des canons en fer fondu ont été coulés avec succès depuis le ^{xvi}^e siècle. La fabrication d'objets de grandes dimensions par une coulée de métal était bien connue. Toutefois, comme les Américains devaient le découvrir, les secrets de fabrication jalousement gardés par des dynasties de fondeurs n'étaient pas faciles à trouver. Ainsi, il apparaît que les minerais de fer du sud de l'Angleterre ou de Suède que pouvaient se procurer les maîtres de forges étaient particulièrement adaptés à la coulée de bons canons. Quelques minerais extraits en France étaient également propices, mais il fallait prendre de grandes précautions pour choisir un mélange de minerais qui ferait de bons canons³⁸. La bonne réputation des canons anglais apparaît à la lecture d'un rapport du roi Charles III d'Espagne à propos de la campagne de 1775 contre les Maures. On estimait qu'ils avaient 500 pièces d'artillerie « *siempre de fabrica inglesa*³⁹ ».

La technique de la coulée des canons en bronze plein, suivie du forage de leur âme, a été mise au point en France par Jean Maritz. Jan Verbruggen adopta à La Haye le procédé de Maritz et, en 1770, le fit connaître en Angleterre lorsqu'il fut employé à la fonderie royale de laiton. Un canon coulé plein en fer fondu en faisait une pièce plus solide et bien que l'usinage prît plus de temps, il en résultait une âme plus proche de l'axe géométrique du canon. John Wilkinson transféra cette technique à la fabrication des canons en fer, de telle sorte qu'eux aussi purent être coulés d'une pièce, sans âme, puis forés. Depuis 1776, le gouvernement britannique n'acceptait plus que des canons fabriqués selon ce procédé⁴⁰. Mais évidemment, la majorité des canons sur les navires britanniques pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique étaient de l'ancienne génération, du modèle « Armstrong-Frederick » de 1760, coulés de manière traditionnelle, avec un moulage de leur âme.

38 Comte de Gassendi, *Aide-mémoire à l'usage des officiers d'artillerie de France, attachés au service de terre*, Paris, Magimel, 1809.

39 Jorge Vigón, *Historia de la artillería española*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo Zurita, 1947, t. III, p. 13.

40 D. Braid, « H. Foxhall and the J. Wilkinson technology in the USA », *Journal of the Ordnance Society*, n° 3, 1991, p. 77-86.

Bien avant la déclaration d'indépendance, l'industrie du fer était un facteur clé du développement économique des colonies de l'Amérique du Nord. Tandis que la production de fer était fondée sur l'expérience et l'exemple de l'Angleterre, l'industrie nord-américaine se développa largement⁴¹.

Les canons n'ont pas été produits en grandes quantités jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. La plupart étaient en fer, car le bronze était très cher et peu disponible. En 1776, la réquisition des cloches fut autorisée à New York. Plusieurs fonderies en Pennsylvanie ont dû fournir des canons en fer à la marine. Mais les résultats ne furent pas satisfaisants : les canons durent être importés, même en temps de paix⁴². La capture de canons anglais représentait une part importante de la ressource.

194

Ainsi, 560 navires de ravitaillement britanniques ont été capturés dans la seule année 1776-1776, preuve du succès de l'artillerie navale américaine sur le peu de navires de guerre et de leurs très nombreux corsaires. Il n'est pas surprenant que les succès américains contre la puissante Royal Navy aient été mis en avant. En France, John Paul Jones fut fêté comme un héros. Lors du duel entre le *Bonhomme Richard* et la *Serapis*, les dégâts provoqués par l'artillerie navale furent très importants de part et d'autre. Mais alors que le *Bonhomme Richard* coulait, Jones fit preuve d'audace en venant à bout de l'équipage ennemi et captura la *Serapis*. En 1777, le navire américain *Hancock* donna la chasse au HMS *Fox* de 36 canons et le captura après lui avoir infligé de gros dégâts, dont la rupture du grand mât⁴³.

LA CADENCE DE TIR

La puissance de feu d'un navire de guerre était fondée sur le nombre et le calibre de ses canons. Les navires à trois ponts étaient les plus gros que l'on pouvait construire en bois. En dépit de leur caractère peu pratique, on se souvient du mot de Rodney : « Oh mon Dieu, les navires à trois ponts sont ce qu'il faut pour conserver la maîtrise de la mer, rien ne peut leur résister⁴⁴. »

Mais, quel que soit le type de navire, le nombre et le poids des canons n'étaient pas tout, bien entendu. En supposant un nombre suffisant de munitions à bord, la cadence de tir était un facteur clé. Pour accroître la puissance de feu à courte portée, on usait d'un procédé consistant à charger à deux, parfois trois boulets, et même à deux projectiles différents, par exemple un boulet

⁴¹ Oscar Theodore Barck et Hugh Talmage Lefler, *Colonial America*, New York, Macmillan, 1958, p. 341-342, cité dans Spencer C. Tucker, *Arming the Fleet*, *op. cit.*, p. 57.

⁴² Spencer C. Tucker, *ibid.*, p. 58.

⁴³ Bernard Ireland, *Naval Warfare in the Age of Sail*, London, Harper Collins, 2000.

⁴⁴ Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, *op. cit.*, p. 160.

et une boîte à mitraille. Ces chargements pouvaient être dangereux pour le canon. Si un entraînement permanent pouvait garantir une bonne cadence de tir, des défaillances du matériel pouvaient réduire cette cadence, telles que les ruptures des amarres rattachant le canon aux parois du navire ainsi que celles des tourillons ou des affûts. Les exercices étaient menés pour atteindre la plus grande cadence de tir compatible avec la sécurité.

Mais sans parler des dégâts infligés par l'ennemi, il y avait d'autres risques :

- l'inflammation de poudre tombée sur le plancher, d'autant plus qu'un boufefeu allumé devait être maintenu à côté des canons ;
- la mise à feu d'une gargousse au moment du chargement, due à un débris incandescent de la gargousse précédente resté dans la chambre⁴⁵.

Cet incident était susceptible de provoquer de graves blessures au chargeur, de déclencher un incendie dans la batterie, atteignant ainsi le moral des hommes. De tels incidents se sont produits lors de reconstitutions de tirs de canons se chargeant par la bouche, y compris sur un navire, réplique de l'original. Pour réduire ce risque, il semble qu'un usage fréquent du tire-bourre était nécessaire, suivi de l'introduction dans l'âme d'une éponge mouillée⁴⁶.

LE RATÉ DE MISE À FEU ET LE LONG FEU

Le coup ne part pas, faute de mise à feu de la charge de poudre. Il faut beaucoup de temps pour retirer le boulet puis la gargousse.

Ce qui pouvait apparaître comme un raté de mise de feu était en réalité une mise à feu retardée. Un grave accident pouvait survenir si le boulet et la gargousse étaient retirés au moment où se faisait la mise à feu.

La mise à feu n'était pas toujours immédiate ou régulière avec la mèche⁴⁷ et une amorce de poudre en vrac dans le bassinnet. Les tubes porte-amorces en fer-blanc faisaient gagner du temps par rapport à l'amorçage avec une poire à poudre. Mais ces tubes ne s'allumaient pas toujours instantanément et n'étaient pas appréciés. L'amiral Hawke voyait en eux « des objets très pernicious, susceptibles d'être projetés et de blesser les canoniers ». Tout retard de mise à feu réduisait la cadence de tir. De plus, un tel retard de mise à feu lors de tirs à grande distance et par mer formée pouvait faire manquer l'objectif.

La puissance de feu d'un armement donné pouvait être accrue si certaines de ces difficultés étaient résolues. En dépit du conservatisme bien ancré dans

⁴⁵ « Point chaud » en termes d'artillerie (NDT).

⁴⁶ Pour éteindre les points chauds en termes d'artillerie (NDT).

⁴⁷ Insérée dans la « lumière », un canal percé à travers la paroi supérieure du canon, reliant le bassinnet et qui reçoit la charge de poudre d'amorçage ainsi que la charge de poudre contenue dans la gargousse, placée au fond du tube, derrière la bourre et le boulet (NDT).

la Royal Navy, le capitaine sir Charles Douglas fut en mesure d'introduire des innovations efficaces. Des amarres de canons cassaient quelquefois au combat avec des conséquences dramatiques. Douglas essaya divers procédés pour mieux contrôler la force du recul.

De plus, en plaçant des anneaux d'amarrage de canons supplémentaires sur les flancs du navire, il permit le pointage des pièces sur un arc de cercle plus grand de quatre points, soit 45 degrés vers l'avant comme vers l'arrière⁴⁸.

Les canonnières français et anglais avaient remarqué qu'après le départ du coup, le fond de la gargousse avait tendance à rester dans la chambre, où elle pouvait s'y consumer, même après passage d'une éponge mouillée. L'emploi d'un tire-bourre était nécessaire après quelques tirs pour retirer le papier accumulé au fond de la chambre, qui pouvait obstruer la lumière (le canal d'amorçage). Les gargousses faites en tissu de laine se sont montrées plus efficaces que celles en papier⁴⁹.

196

Pour cette raison, Douglas décida d'utiliser des gargousses de flanelle (sorte de laine fine). Mais, sans doute à cause de leur coût, Douglas fournit des disques de flanelle, à coudre dans la base de la gargousse en papier, avec pour instruction de la charger la base tournée vers la culasse.

Il vint à bout du retard de mise de feu, du caractère dangereux et du manque de fiabilité des mèches lentes en adaptant des platines à silex sur les canons de marine. À la suite de l'équipement de tous les canons de platines à silex, de nouvelles amorces contenues dans des tubes de plumes d'oie, la cadence de tir a été considérablement accrue.

Douglas a financé lui-même l'adaptation de platines de fusil à silex du modèle réglementaire sur les canons du HMS *Duke* et a fourni ses gargousses à fond en flanelle. En novembre 1781, il fut affecté sur le HMS *Formidable* également équipé de canons munis de batteries à silex. Le capitaine Garner prit le commandement du HMS *Duke* à sa suite. Douglas rapporta que la bataille des Saintes, le 12 avril 1782, commença après que le HMS *Marlborough* s'eut fait canonner : « Le signal de combat rapproché a été envoyé, les navires de tête bien appuyés par le tir rapide et bien ajusté des navires suivants navigant à courte distance les uns des autres. » Le médecin de la flotte britannique nota que « le feu français faiblit au moment où [les Anglais] approch[èrent] et cess[a] quand [ils furent] bord à bord ».

Canonné par le HMS *Formidable* et cinq autres navires britanniques à sa suite qui le balayèrent de leur feu, le *Glorieux* fut rapidement réduit à l'état d'épave.

48 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 182-183.

49 Comte de Gassendi, *Aide-mémoire à l'usage des officiers d'artillerie de France, attachés au service de terre*, op. cit.

La *Ville de Paris* fut surprise de se faire canonner par le HMS *Arrogant*, navigant selon un cap inattendu. Mais l'*Arrogant* disposait d'une capacité de pointage latéral plus étendu, grâce au procédé de Douglas.

À bord du *Duke*, en dépit du tir violent et dévastateur de l'ennemi qui en « coupa [le] mât et le grément et mit [ses] voiles en lambeaux, et [le] balaya souvent⁵⁰, le feu continua, rapide et efficace, puissant et ajusté⁵¹ ». Douglas rapporte qu'aucune amorce

faite de tubes de plumes d'oies n'a raté, et qu'aucun canon n'a dû être passé au tire-bourre aussi longtemps que les gargousses à fond de flanelle ont duré à bord du *Formidable* ou du *Duke* ni aucun des 126 anneaux d'arrimage des canons [qui en avaient deux chacun à la batterie basse] n'a cédé à leur bord de ces deux vaisseaux. Le *Duke* tirait quelquefois des bordées complètes des deux bords avec autant d'aisance qu'à l'exercice, pas un atome de poudre ne prit feu accidentellement à son bord, grâce à l'emploi de bourres humides⁵².

Les canons de gros calibre étaient lourds en comparaison du poids du boulet tiré et nécessitaient une équipe de pièce nombreuse pour les servir. L'expérience montra que les canons étaient plus lourds que nécessaire, sauf pour une raison importante : si le rapport entre le poids du canon et le projectile était trop faible, le recul devenait trop violent. Un rapport de 1/200 était considéré comme bon. Une tentative hardie pour économiser du poids et réduire la taille des canons fut faite par la société Carron à Falkirk, en Écosse. Leur obusier naval, la caronade, semblait pouvoir offrir l'inatteignable combinaison de puissance de feu, légèreté, et facilité d'emploi.

Une bonne performance balistique fut rendue possible par la diminution du « vent⁵³ ». Cette caractéristique permettait de réduire considérablement la charge de poudre, établie à un douzième du poids du boulet, au lieu du tiers habituel. En conséquence, le recul était très violent. Au début, les essais menés pour contrôler le recul grâce à un affût amélioré ne furent pas entièrement satisfaisants. La livraison à la Navy débuta en 1779.

Il n'est pas surprenant que l'Amirauté, soumise à une forte pression pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique, ait succombé au vigoureux lobbying de

50 Livre de bord de Master, cité par Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail, op. cit.*, p. 182.

51 Howard Douglas, *A Treatise on Naval Gunnery*, London, J. Murray, 1855, p. 400.

52 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail, op. cit.*, p. 182. Elles ne pouvaient revenir incandescentes sur le navire et/ou la batterie, après le départ du coup, notamment sous l'effet du vent (NDT).

53 Différence de diamètre du projectile et de l'âme du canon pour tenir compte de l'encrassement important provoqué par la combustion de la poudre noire, lequel, assez rapidement, réduisait le diamètre de l'âme jusqu'à empêcher le chargement d'un boulet (NDT).

la société Carron. Il en résulta que certains navires furent entièrement dotés de caronades. L'un de ces navires était le *Rainbow*, de 42 canons, réarmé avec 20 pièces de 42 livres et 4 de 32 placées sur le gaillard d'avant. Cela accrut le poids de sa bordée, passant de 145,7 kg (321 livres) à 562 kg (1238 livres).

Le *Rainbow* attaqua la frégate française l'*Hébé* de 40 canons, en septembre 1782. Il est rapporté que la caronade à tribord avant, de 32 livres, tira 26 coups. L'affût céda au troisième coup, mais fut cerclé de cordages et réparé avec succès en dix minutes. Après cela, l'arme n'était pas particulièrement échauffée. Les Français furent surpris de trouver un boulet de 32 livres tombé sur la plage arrière. Il avait tué le commandant en second et l'homme de barre. Après une brève prise en chasse, l'*Hébé* amena son pavillon. Tous les officiers du *Rainbow* furent impressionnés par la caronade⁵⁴. Avec de tels succès, les caronades furent livrées aux navires, en fonction de leur cadence de production. En juillet 1782, un millier déjà avaient été fournies à la Navy.

198

BALISTIQUE

On admet que le projectile est un boulet plein, une sphère de fer fondu.

Il y a environ vingt ans, j'ai eu la chance de participer à des essais de tir d'artillerie avec des canons d'époque. Ces essais eurent lieu en collaboration avec les Royal Armouries et le Mary Rose Trust. La pièce dont on devait exécuter une réplique était une couleuvrine en bronze qui provenait du pont supérieur de la *Mary Rose*. D'un calibre de 140 mm, elle fut coulée en 1543 par le fondeur français Pierre Baude, installé à Londres⁵⁵. La réplique a été coulée en 1999, dans une fonderie de cloches artisanale, en utilisant un moule en sable moderne.

L'usinage de l'âme s'est révélé difficile et a abouti à un calibre de 146 mm au lieu de 140 mm sur l'original. Ce calibre de 146 mm est effectivement celui du canon anglais de 24 livres, de réalisation plus tardive. J'ai considéré que les résultats de nos essais peuvent s'appliquer aux performances d'un canon de marine de 24 livres du XVIII^e siècle, aussi je me suis référé à cette réplique comme si elle était un canon de 24.

Les essais ont été menés sur un champ de tir du gouvernement, les tirs se faisant au-dessus de la terre, mais avec la mer dans le lointain, masquée par une falaise. Il aurait fallu effectuer plus de tirs que ce qu'il a été possible d'en exécuter pendant les essais pour produire un résultat définitif. Neuf coups seulement ont été tirés car le très mauvais temps a gêné les essais. Que pouvons-nous tirer comme conclusions de ce nombre de coups limité ?

⁵⁴ Adrian Caruana, *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875*, op. cit., p. 177.

⁵⁵ M 81 1423.

La précision

La précision n'a pas été mesurée de façon scientifique. En visant avec la génératrice supérieure, il a été facile d'atteindre la cible de 1,7 x 2 m, à une distance de 45 et de 90 m. D'après la position des premiers impacts au sol lors de tirs à grande distance, nous en avons déduit qu'il était possible d'atteindre une cible aussi grande qu'un vaisseau à 1 000 m ou plus.

La portée

La portée maximale n'a pas été déterminée. Mais, après le premier impact à environ 1 000 m, le dernier coup est passé au-delà de la falaise située à 1 500 m. Le canon était pointé au site maximum (soit à la hausse maximale), c'est-à-dire avec la culasse portant sur l'affût, ce qui donne un angle un peu supérieur à 7°. La charge était de 1/4 du poids du boulet. Le boulet, d'un diamètre de 140 mm pesait 10,4 kg. Le vent était de 6 mm, le plus faible pendant les essais.

Il était proche de la tolérance anglaise d'environ 1/4 de pouce (0,276° de pouce, ou 7 mm) en usage pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique pendant laquelle les Français avaient réduit de moitié cette valeur du vent : 3,4 mm. La valeur de 1/4 de pouce était également proche de celle déterminée par le calcul suivant, fréquemment cité : diviser le calibre en 21 parties, le calibre du boulet doit être égal à 20 parties. Lors d'un essai d'un canon de 24 effectué en 1810, avec une charge de poudre égale à 1/4 du poids du boulet et un angle de 7°, le projectile a atteint la portée de 1 772 m⁵⁶. Cette portée est cohérente avec notre tir à la plus grande distance.

Ces canons, capables de tirer des projectiles à grande vitesse initiale, ont permis d'atteindre de grandes distances sur terre ferme, dans des circonstances idéales. Ce qui ne signifie pas qu'elles étaient praticables au combat. Mais, en tenant compte de la météorologie, l'ouverture du feu à environ 1 000 m avec des canons de 24 n'était pas un simple gaspillage de munitions.

Des batailles ont été commencées et poursuivies à des distances aussi grandes que 1 000 yards, soit 914 m⁵⁷. Douglas rapporte qu'une charge de poudre égale à 1/6^e du poids du boulet d'un canon de gros calibre était suffisante pour permettre au boulet de traverser le flanc d'un navire à 1 100 yards⁵⁸. Mais, afin d'obtenir une trajectoire suffisamment rasante et une précision en conséquence, il recommandait de tirer à pleine charge. En tirant à la distance du but en blanc, la grande vitesse initiale qui autorise le tir à grande distance donnait les meilleurs résultats.

56 R. Simmons, *The Sea-Gunner's Vade Mecum*, London, Steel & Co., 1812, p. 54.

57 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 4.

58 Howard Douglas, *A Treatise on Naval Gunnery*, op. cit., p. 105.

En tirant une très faible charge de poudre, notre réplique de canon de 24 tira à 150 m, avec une vitesse initiale de seulement 162,5 m/s (charge égale à 1/6^e du poids du boulet, boulet de 7,4 kg seulement, diamètre 127 mm, vent 19 mm).

Étant donné qu'un canon de 24 de la fin du XVIII^e siècle tirait une charge de poudre plus importante et avec un vent plus réduit, on peut penser que le but en blanc pouvait être à une distance double de celle du premier impact du projectile tiré avec notre faible charge. Avec une charge plus importante et un vent plus réduit, notre réplique de canon de 24 a permis au projectile d'atteindre la vitesse initiale maximum de 502 m/s. En prenant en considération ces résultats, nos essais semblent être cohérents avec les données historiques. Aux essais de 1810, le canon de 24, tiré à la distance du but en blanc, avec la même charge, a lancé un boulet à 226 m⁵⁹.

La pénétration

200

Une cible en chêne d'une dimension d'environ 1,7 x 2 m a été solidement construite en s'inspirant de la coque de la *Mary Rose*, moins massive que celle des vaisseaux du XVIII^e siècle.

Les six planches étaient d'une largeur de 280 mm, d'une épaisseur de 70 mm, sur des cadres de 250 mm de côté. Les poutres de renforcement étaient larges de 250 mm et épaisses de 90 mm. L'épaisseur totale à l'endroit d'une poutre de renforcement était ainsi de 410 mm (les chiffres sont approximatifs car les bois étaient grossièrement sciés).

Quatre coups ont été tirés sur la cible, avec des boulets de diamètres différents pour avoir des vents différents. Ceci parce que des boulets de diamètres différents avaient été trouvés avec les canons à bord de la *Mary Rose*.

Le premier tir a été effectué avec un boulet de 133 mm de diamètre, pesant 8,63 kg et une charge de poudre de 1/5^e, soit 1,73 kg. La distance de tir était de 45 m, la vitesse initiale du projectile de 157 m/s, la vitesse à la distance de la cible de 155 m/s. Avec une visée au centre de la cible, le boulet est passé juste au-dessus du centre, et un peu à droite.

Il a traversé facilement et proprement les planches, à proximité du cadre et d'une poutre de renforcement, arrachant et projetant des échardes du cadre et des poutres de renforcement⁶⁰.

Le dernier tir est sans doute le plus intéressant. La cible a été déplacée à une distance de 90 m. Le boulet était une nouvelle fois de 133 mm de diamètre, pesant 8,65 kg, la charge de poudre de 1/4, soit 2,16 kg. En pointant à vue,

59 *Ibid.*

60 Alexandra Hildred (dir.), *Weapons of Warre*, Portsmouth, Mary Rose Trust, 2011, fig. 109b, tir n° 3.

l'angle de site était d'un demi-degré. La vitesse initiale a été de 130,5 m/s, la vitesse restante à la cible de 128 m/s.

L'énergie cinétique développée par ce tir était de 709 kJ. Le boulet a renversé la seconde planche, un peu à gauche. Il a emporté la planche et provoqué la destruction du sommet du cadre situé derrière. De gros éclats de bois ont été projetés en arrière de la cible, la plupart à environ 15 m. Mais plusieurs gros éclats ont été retrouvés jusqu'à 30 m en arrière de la cible, dispersés à 20 m à gauche et 30 m à droite, un tableau impressionnant.

Mais cela concorde-t-il avec les travaux des célèbres mathématiciens anglais du XVIII^e siècle, Robins et Hutton ?

En se fondant sur les travaux de Hutton, il a été calculé qu'il fallait à un boulet de 24 une vitesse restante en cible de 257 m/s pour pénétrer 457 mm de chêne (18 pouces) et de 332 m/s pour en pénétrer 762 mm (30 pouces). Cette première épaisseur a été considérée comme typique de celle des flancs d'une frégate, la seconde, de celle d'un vaisseau de ligne.

Bien entendu, l'épaisseur relative du flanc d'un navire pouvait être supérieure lorsque l'angle d'incidence de la trajectoire n'était pas à 90° de la paroi. Toutefois, il y avait des ouvertures vulnérables, telles que les sabords et, bien entendu, un tir d'enfilade sur l'arrière d'un navire ne rencontraient que peu d'obstacles pour amoindrir ses effets dévastateurs.

Notre meilleur tir sur la cible représentative de la *Mary Rose* avait une vitesse restante de 155 m/s, alors que Hutton considérait qu'elle devait atteindre 257 m/s. Mais, en tirant à pleine charge, c'est-à-dire avec un ratio de 1/3 de poids de poudre par rapport au poids du boulet, notre canon de 24 a atteint une vitesse initiale de plus de 500 m/s.

Ce boulet n'a pas été tiré sur la cible, mais à la distance de 90 m. Il l'aurait atteinte en 0,18 s, avec une réduction de vitesse négligeable. La quantité de mouvement appliquée à la coque du navire aurait atteint 1 310 kJ. À titre de comparaison, un véhicule de 1,5 t, lancé à 100 km/h ne développe que 588 kJ.

Pendant une bataille navale, si la mise à feu pouvait être quasiment instantanée, la vitesse élevée du projectile et une trajectoire rasante étaient des atouts précieux pour un canonier expérimenté.

Après un vol de 3 secondes, notre boulet de 24 livres était encore animé d'une vitesse de 248 m/s, ce qui correspond à une distance de 1 000 m, à laquelle il avait suffisamment d'énergie pour endommager un navire.

Si « les vaisseaux de ligne étaient rarement coulés du fait de l'artillerie seule⁶¹ », le danger était cependant bien réel. Les réparations d'urgence pouvaient être efficaces sur un navire bien commandé. Les instructions de Lord Wimbledon

61 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, op. cit., p. 5.

de 1625 en donnent une description saisissante : « Un charpentier, secondé par quelque homme de confiance [...] recherche les coups qui auraient pu passer sous la ligne de flottaison. Il doit y avoir toutes prêtes des chevilles, des feuilles de plomb, et des planches de bois d'orme pour aveugler les voies d'eau trouvées. »

À la bataille du Dogger Bank, le 15 août 1781, les Anglais et les Hollandais naviguaient en ligne, bord à bord, et tirèrent à demi portée de mousquet. Peut-être en raison de la faible distance et de manière surprenante, les deux côtés des coques furent gravement endommagés. L'un des navires hollandais sombra dans la nuit⁶².

202 Le canon en fer fondu était lourd, encombrant, difficile à fabriquer et à servir au combat. Mais, comme instrument thermodynamique, il était capable d'infliger des effets dévastateurs lorsqu'il était servi par une équipe de pièce bien entraînée, « défonçant, pénétrant les coques et hachant les flancs et les ponts, détruisant ou démontant les canons, coupant les gréements, coupant ou abattant les mâts, perçant et déchirant les voiles jusqu'à les rendre inutilisables, et tuant ou blessant l'équipage⁶³ ».

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

62 *Ibid.*, p. 152-153.

63 Louis de Tousard, *The American Artillerist's Companion*, *op. cit.*, t. II, p. 411.

L'ARTILLERIE NAVALE FRANÇAISE DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

*Colonel Henri Ortholan (E.R.)
Docteur en histoire*

La guerre de Sept Ans n'est pas encore achevée que la France pense à la reconstruction de sa flotte. En prenant le secrétariat d'État à la Marine, en 1761, deux ans avant la fin du conflit, Choiseul s'y emploie aussitôt¹. Cette entreprise concerne tous les domaines de la construction navale, pour ne pas parler de renaissance, car la Marine royale n'est plus que l'ombre d'elle-même. Cette entreprise touche bien entendu l'artillerie ; dans un mémoire de 1765, Choiseul écrivait : « L'artillerie de marine était une partie essentielle fort négligée². »

UNE REMISE SUR PIED BIEN MENÉE

Sans attendre, Choiseul remet de l'ordre dans ce domaine³. En 1761, il réunit temporairement l'artillerie navale dans un corps unique avec l'artillerie de terre

- 1 Voir René Estienne, *La Marine royale sous le ministère du duc de Choiseul (1761-1766)*, thèse pour l'obtention du diplôme d'archiviste paléographe, Paris, École nationale des chartes, 1979, 2 tomes ; Jonathan R. Dull, « Choiseul sauveur et reconstruteur de la marine française », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, t. 1, *L'Instrument naval*, Paris, PUPS, 2013, p. 53-63 ; Olivier Chaline, « Rendre courage à la marine », dans Laurent Veyssière, Philippe Joutard et Didier Poton (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de Paris, 1763-1783*, Rennes, PUR, 2016, p. 137-145.
- 2 « L'artillerie était une partie essentielle qui était fort négligée, les canons de fer coulé n'étant pas du même calibre d'un port à l'autre. Depuis Louis XIV on avait négligé l'artillerie, qui était livrée à des entrepreneurs. J'ai réuni l'artillerie de mer à celle de terre. J'ai formé des brigades, j'en ai fait un corps solide et engagé, qui assure un fonds de matelot en même temps qu'il emploie de bons canonniers. Il faut encore quelques années pour que ces brigades aient pris quelque consistance, mais elles commencent à montrer l'utilité dont elles sont. Un chef d'escadre nommé Morogues, qui est à la tête de cette partie, est un homme aussi zélé qu'instruit. On a fait refondre par Martil [Maritz] tous les canons de la marine. À la fin de 1767, la marine aura tout ce qu'il lui faut d'artillerie. » (Choiseul, « Mémoire remis au roi en 1765 », *Journal des savants*, mars 1881, p. 171-184 ; avril 1881, p. 250-257, loc. cit. p. 253.)
L'artillerie avait été longtemps aussi insuffisante en quantité qu'en qualité. Au moment des guerres, la pénurie de canons avait souvent retardé les armements. On en manqua en 1759 pour armer l'escadre de Conflans ; de même en 1778, au début de la guerre d'Indépendance américaine.
- 3 On se reportera à l'ouvrage de Jean Boudriot et d'Hubert Berti, *Artillerie de mer. Marine française, 1650-1850* (Paris, ANCRE, 1992) et, plus particulièrement, pour les canons de fer de la période qui nous intéresse, aux pages 12-19.

pour permettre aux officiers des vaisseaux de profiter des enseignements des artilleurs du roi. Et quand, huit ans plus tard, en 1769, elle redevient un corps distinct, elle dispose d'officiers formés et compétents.

Cette période historique se signale par les très nombreuses études qui y ont vu le jour. Tout à fait dans l'esprit de l'époque, mémoires et livres didactiques se succèdent, tandis que l'on procède à de nombreux essais dans les arsenaux. Comme l'écrit Maurice Loir : « Tout est étudié : ténacité des métaux, force élastique de la poudre, effets des charges plus ou moins denses, vitesse restante des boulets, force vive au moment du choc, résistance de l'air, déviation des projectiles, etc. Aucun point n'est laissé dans l'oubli⁴. »

204

En raison de l'échauffement rapide du bronze ainsi que du coût de la fonte de pièces beaucoup plus nombreuses pour la marine que pour l'armée, on lui a préféré depuis longtemps le fer, malgré une augmentation de poids. Des essais menés en 1762 pour réaliser l'âme des pièces ont donné la préférence au forage, les canons forés « crevant » moins que ceux fondus « à noyau »⁵. Les canons sont fondus à Toulon, Brest, Rochefort, Ruelle, de même que dans diverses autres villes⁶. Un officier supérieur d'artillerie assure l'inspection de ces établissements où, dans chacun d'eux, réside un officier pour surveiller les travaux. On refuse en moyenne une pièce sur cinq, mais après l'adoption de la fabrication de la fonte par la méthode anglaise des fourneaux à réverbère, les rebuts deviennent moins fréquents. L'uniformisation se met à progresser sensiblement à partir de la guerre de Sept Ans.

Les canons en usage sur les vaisseaux comprennent six calibres désignés d'après le poids en livres du boulet : 36, 24, 18, 8 et 6. Les longueurs correspondent à douze fois le diamètre de l'âme. Les portées moyennes des quatre plus gros calibres sont de 3 000 m⁷. La cadence de tir est d'un coup toutes les 8 minutes pour la pièce de 36. « Le nombre d'hommes nécessaires au service de la pièce

4 Maurice Loir, *La Marine royale en 1789*, Rennes, La Découvrance, 1995, p. 183.

5 Sur les difficultés d'approvisionnement de la marine en canons lors de la guerre de Sept Ans, voir : James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston/ Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987, p. 143-159 et *Cahiers d'études et de recherches du musée de l'Armée*, hors-série n° 2, « Jean II Maritz (1711-1790). La fabrication des canons au XVIII^e siècle », dir. Lise Minost, 2005, p. 114-158.

6 Marseille, Saint-Gervais (Dauphiné), Guérigny (Nivernais), Indret (sur la Loire), La Chapelle-Saint-Robert (Périgord) et Baigorry (Basse-Navarre). Pour les canons de fer, voir Jean Boudriot et Hubert Berti, *Artillerie de mer*, op. cit., p. 37-39.

7 Les Anglais ont une artillerie plus maniable. Leur calibre le plus élevé est de 32 (soit une pièce de 28 en mesures françaises). Si la masse de fer lancée est moins importante, ils peuvent en revanche tirer plus rapidement – quatre coups, par exemple – de leur plus gros calibre contre trois de celui de 36. En outre, à poids égal de boulets, leurs canons sont moins longs que les nôtres, d'où une plus grande facilité du service des pièces, un plus grand espace disponible sur le pont, une moindre fatigue du vaisseau, une meilleure stabilité du corps flottant, enfin une réduction des équipages, à tel point qu'un vaisseau anglais à deux ponts porte 590 hommes, tandis qu'en France un navire du même rang en compte 700.

de 36 est de quinze dont un chef de pièce. Pour la pièce de 24 : treize hommes ; pour celle de 18 : onze hommes ; celle de 12 : neuf hommes ; celles de 8 : sept hommes et enfin pour celles de 6 et de 4 : cinq hommes⁸. »

On se décide à raccourcir les pièces d'un pied, moyennant une perte d'un douzième de la portée⁹. Or, l'expérience des combats montre que les adversaires n'ouvrent le feu qu'en s'approchant l'un de l'autre à un tiers de portée, sinon moins. Enfin, les préceptes de tir recommandaient de ne pas tirer au-delà de 1 600 m à cause de l'incertitude des coups.

Le point faible majeur de cette artillerie est le système de mise à feu par boutefeux, mèche soufrée qu'un des servants approchait de la traînée de poudre formant amorce. Or, le feu ne se communique pas à la charge instantanément et le navire a parfois le temps de rouler deux ou trois fois avant le départ du coup. Texier de Norbec imagine donc, en 1763, d'adapter aux canons une platine semblable à celle des fusils, fixée transversalement à la culasse de la pièce et qui, mise en action à l'aide d'un cordon, enflamme la charge instantanément.

Il existe un *Manuel du canonier* qui définit comme règles de tir :

- le tir à démâter, en pointant au-dessous de la hune ;
- le tir à couler bas, en pointant la ligne de flottaison ;
- le tir à l'horizon en visant directement ;
- le tir à ricochet en profitant des bonds que fait un boulet, après avoir rencontré la surface de la mer ou quelques autres objets.

Les marins français préféraient le tir à démâter, qui exigeait beaucoup de précision, au risque de perdre des projectiles, alors que les Anglais pratiquaient le tir à couler bas.

LA SANCTION DES OPÉRATIONS, LE COMBAT D'OUessant

Durant la guerre des Amériques, la Marine royale connaît douze engagements, qui impliquent au moins une escadre, soit une dizaine de vaisseaux. Ces formations sont peu homogènes, regroupant des vaisseaux de 44, 50, 54, 64, 70, 74, 80, 90 et 104 canons, où les modèles les plus représentés sont ceux de 64 et 74. Globalement, lors de ces batailles, le nombre de navires opposés par

⁸ Jean Boudriot et Hubert Berti, *Artillerie de mer, op. cit.*, p. 84.

⁹ Jean Boudriot date de 1766 cette diminution marquée de la longueur des canons et note que « cette artillerie dans les textes de l'époque est dénommée nouvelle artillerie ou bien artillerie de la fabrique de 1766 pour la distinguer l'ancienne artillerie ou celle de la fabrique de 1758 » (Jean Boudriot et Hubert Berti, *Artillerie de mer, op. cit.*, p. 12). La tendance au raccourcissement se confirme avec l'ordonnance de 1778 qui donne la première définition précise des fabrications s'imposant aux trois grands arsenaux. Dès la fin du conflit, les tables mises au point en 1778 sont jugées inadéquates, si bien que trois ans plus tard le maréchal de Castries, secrétaire d'État de la Marine, en fait donner de nouvelles. Les canons ainsi produits ont équipé la marine des guerres de la Révolution puis de l'Empire (*ibid.*, p. 14).

chaque camp est comparable ; les pertes également. Y fait largement exception cependant la bataille des Saintes, en avril 1782, qui se termine par une défaite pour l'armée navale de l'amiral de Grasse.

La véritable épreuve du feu de l'artillerie navale française survient lors du combat dit d'Ouessant, le 27 juillet 1778¹⁰. Cet engagement oppose deux armées navales, française et britannique, d'importance comparable : 27 pour la première, aux ordres de l'amiral d'Orvilliers, 30 pour la seconde, commandée par l'amiral Keppel. Le combat dure moins de trois heures. Avec trois vaisseaux de plus, l'avantage est *a priori* aux Britanniques, qui alignent près de 2 300 canons contre près de 1 950 chez les Français. Cet écart important de 350 pièces environ s'explique aussi par le type de vaisseaux mis en ligne : sept types côtés français, du 50 au 100 canons, cinq côtés anglais, du 64 au 100 canons avec un nombre plus important de 74 et de 90.

206 La nouveauté de 1778 réside notamment dans les instructions données par Louis XVI à d'Orvilliers et à d'Estaing. Il leur est enjoint de rechercher le combat et non plus de l'éviter comme lors de la guerre précédente. Il est manifeste que le roi compte sur la puissance de feu de ses bâtiments pour emporter la décision. C'est une rupture avec la guerre de Sept Ans : le combat n'est plus tenu pour contraire à l'exécution de la mission, sachant que l'artillerie navale française, qui n'avait pas brillé par son efficacité en 1759, se voit assigner une place déterminante dans l'issue de la bataille. On comprend que l'amiral Keppel ait pu éprouver une fort désagréable surprise en juillet 1778, lorsqu'il dut affronter la flotte de Brest.

Lorsque les deux armées navales s'aperçoivent, le 23 juillet, d'Orvilliers parvient à conserver l'avantage du vent. Quand, ensuite, le 27, le contact devient certain, l'armée navale française vogue d'abord bâbord amure, comme celle de Keppel, toutes deux vers le nord-ouest. Puis les formations virent toutes les deux par la contremarche pour se retrouver tribord amure, l'armée anglaise cherchant à attaquer l'arrière-garde française.

Or, vers 9 heures, d'Orvilliers fait virer bord sur bord, tous ses vaisseaux en même temps, de sorte que l'arrière-garde devient avant-garde et que l'ensemble remonte alors en sens inverse la ligne anglaise. Toujours au vent de la flotte ennemie, celle de d'Orvilliers se trouve donc inclinée vers elle, sans pouvoir utiliser ses batteries basses, sauf peut-être les deux trois-ponts de l'armée, la *Ville de Paris* et la *Bretagne*. Si, sous le vent de la flotte française, les vaisseaux britanniques ont leurs batteries basses bien dégagées, les Français ont cependant l'avantage que la fumée

¹⁰ Faut d'une étude poussée sur Ouessant, renvoyons à la monographie du commandant Claude Forrer et de Claude-Youenn Roussel, *La « Bretagne ». Vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, (Spézet, Keltia Graphic, 2005, p. 55-63), ainsi qu'au chapitre 13 de l'ouvrage de Sam Willis, *The Struggle for Sea Power. A Naval History of American Independence* (London, Atlantic Books, 2015, « French Firepower », p. 214-229).

des tirs des deux camps revient sur les vaisseaux de Keppel. De plus, les pièces de la deuxième batterie, équipée de canons de 24 ou de 18 suivant les vaisseaux, sont suffisantes pour effectuer, conformément aux habitudes françaises, un tir à dématé efficace qui provoque des dégâts très sensibles dans les gréements et les mâtures des navires adverses. Les Anglais, conformément à leurs habitudes, tirent au contraire de plein fouet sur les coques françaises.

La canonnade commence à 11 heures. Vers 11 h 45-midi, d'Orvilliers ordonne à l'escadre de tête française, commandée par le duc de Chartres, laquelle étant parvenue à dépasser la queue de la ligne anglaise, de virer lof pour lof (par vent arrière) par la contremarche afin d'envelopper l'arrière-garde anglaise. L'objectif est de la prendre entre deux feux¹¹. Mais, par impéritie du duc de Chartres, la manœuvre est exécutée trop tard, vers midi et demi, et l'occasion est manquée.

Au centre, profitant de l'avantage du vent, la *Bretagne* attaque le *Victory*. De manière plus imprévue, la *Ville de Paris*, qui a dérivé, se trouve plus proche de la ligne adverse, ce qui lui vaut d'être un moment prise entre deux feux par le *Victory* et le *Foudroyant* ; l'arrivée de la *Bretagne* rétablit opportunément cette situation inconfortable. Les pertes sont élevées des deux côtés.

LE BILAN

Lorsque les deux flottes se séparent, aucun navire n'est perdu dans les deux camps, qui revendiquent chacun la victoire alors qu'il s'agit d'une rencontre indécise. Toutefois, la victoire est au moins psychologique pour la Marine royale pour avoir fait simplement jeu égal avec la redoutable Royal Navy. De plus, c'est cette dernière qui a décroché.

En outre, les navires français ont moins souffert du combat que les navires britanniques. Pour être fixé à ce sujet, il faut consulter le procès intenté par l'un des amiraux anglais, Hugh Palliser, commandant l'avant-garde (escadre « rouge »), à l'amiral Keppel, qui commandait l'armée navale anglaise¹². Pour nous, Français, le fait qu'un subordonné puisse traîner devant les tribunaux son supérieur peut choquer, mais il faut savoir que des usages différents et des considérations politiques expliquent cette surprenante démarche, car les deux officiers appartenaient à deux partis opposés.

La lecture de ce procès permet de comprendre que l'artillerie de la flotte d'Orvilliers s'est montrée tout aussi efficace que redoutable, sinon davantage, si l'on considère les dégâts subis par les vaisseaux anglais. Presque toutes les dépositions

¹¹ Manœuvre classique réussie par Tourville à Béziers en 1690.

¹² Thomas Blandemor, *The Trial of the Honourable Augustus Keppel, Admiral of the Blue Squadron*, London, Wilkes, Breadhowe & Peadle, 1779.

(*evidences*) des capitaines anglais – et de leurs seconds, s'ils ont eu à déposer – sont unanimes sur les effets du feu français au point de rendre difficile la reprise du combat pour certains de leurs bâtiments, sauf réparations importantes : tout au plus pouvaient-ils tenir la ligne, mais non poursuivre l'ennemi. On retrouve pratiquement les mêmes dégâts d'une déposition à l'autre, ce qui confirme bien la pratique française du tir à démâter : gréement haché, voilure déchiquetée, mâts touchés et partiellement abattus, sabords parfois emportés, hunes brisées, et même canons démontés. Le lieutenant en second du *Worcester* reconnaît que les Français tiraient à démâter et qu'ils y sont parfaitement parvenus.

Lorsque par exemple la cour martiale pose la question au capitaine Bickerton, commandant le *Terrible*, de savoir s'il était en mesure de reprendre le combat après l'engagement, il répond carrément non. Le capitaine Forfar, du *Formidable*, et le capitaine Goodhall, du *Defiance*, font état de dix à douze vaisseaux anglais malmenés, ce qui rendait l'armée navale incapable de soutenir un nouvel engagement (capitaine Peyton, du *Cumberland*).

208

Ce sont essentiellement les navires de l'avant-garde, l'escadre rouge, celle de Palliser, et l'escadre centrale (blanche), celle de Campbell qui ont souffert. Le *Victory*, navire amiral sur lequel la *Bretagne* s'est acharné, est particulièrement mal en point si l'on considère la description détaillée des dégâts faite par Faulkner, son capitaine, qui correspondent aux avaries décrites plus haut, à la différence qu'elles sont beaucoup plus importantes que sur les autres vaisseaux :

Le président : indiquez les dégâts de votre navire.

Réponse : Le *Victory* avait un grand trou dans le centre du mât principal, à plus de huit pieds au-dessus du gaillard d'arrière, et un autre au niveau de la grande vergue ; le mât d'artimon a été cassé, avec un grand trou au milieu à environ huit pieds au-dessus de la dunette ; le beaupré a été cassé à sa base ; la grande vergue a pris un coup dans le mouvement ; la vergue d'artimon a pris un coup dans sa partie inférieure de sorte qu'il a fallu la couper immédiatement après la bataille, d'environ dix ou onze pieds ; le bâton de foc a été abattu d'environ trois pieds sauf le chouquet ; la vergue du grand hunier a été cassée à tribord ; deux de nos sabords du pont intermédiaire ont été très touchés ; les gréements courant et dormant, l'écoute et l'amure tribord de misaine ont été emportés ; l'étau du mât de misaine, l'une des liures du mât de beaupré, six haubans de misaine et quatre appareils, un sur la vergue et un au sommet du mât, l'étau du petit hunier ; l'étau du mât d'artimon, le principal faux étau, deux étais arrière du petit hunier, et cinq haubans, cinq haubans principaux de hune, le trussel¹³ principal, quatre haubans d'artimon, deux hunes

13 Note de l'éditeur : le sens exact de ce mot est resté mystérieux. Notre hypothèse est qu'il s'agirait de la principale drosse de racage ou *truss*. Merci à Patrice Decencière pour cette suggestion.

d'artimon arrière, plusieurs accolades, bowlings, etc. ont été soit emportés, soit coupés en pièces. Nos huniers furent très touchés, en particulier le grand hunier, qui a été mis en pièces, le gréement courant était très endommagé¹⁴.

Sans aucun doute les navires français ont souffert eux aussi, mais différemment car leurs voilures et gréements ont paru aux marins anglais moins abîmés que les leurs (capitaine Walsingham, du *Thunderer*).

À titre d'exemple, selon l'amiral d'Orvilliers, le trois-ponts la *Bretagne*, 100 canons, aurait tiré 1 400 boulets, chiffre qui paraît un peu élevé et qui représenterait près du quart de ses munitions en soute. Si l'on ramène ce chiffre à 1 000 coups – ce qui est déjà considérable – nous obtenons, sur deux heures de combat continu et de tir soutenu, une cadence de huit à neuf coups par minute pour ce seul bâtiment, ou encore d'un coup toutes les sept à huit secondes. Soit la *Bretagne* n'a pu utiliser sa batterie basse (30 canons de 36) ; sachant qu'elle n'a eu à tirer que d'un seul côté, cela fait, hors canons de chasse, 34 pièces (de 24, 12 et 6) qui ont tiré une moyenne de 30 fois chacune, soit un tir toutes les quatre minutes, ce qui est encore très élevé, mais qui donne une idée de cette cadence de tir. Soit la batterie basse a pu tirer, et cela équivaut à 20 coups par pièce, soit un tir toutes les six minutes.

Les Anglais admettront d'ailleurs assez rapidement que le feu français était plus précis et plus rapide que le leur. Ils le reconnaîtront encore dans les engagements ultérieurs. On lit dans les *Considérations sur la marine*, que Boisgenette fait publier en 1818, sans doute au sujet de la bataille de la Chesapeake : « Un capitaine qui avait assisté au combat de M. de Grasse, disait que dans les combats nous tirions plus et mieux que les Anglais. » De même lit-on dans le *Mémoire* du chef d'escadre Le Bègue, le 8 mai 1788 : « L'ennemi même a dit plusieurs fois dans les papiers publics que les canonnières de la marine de France l'emportaient sur les leurs. »

C'est en fait l'application des principes qui ont présidé à la formation des équipages qui a valu à la Marine royale plus d'un succès lors de la guerre d'Amérique, où ses canonnières se sont montrés supérieurs à ceux de la marine britannique, au point que, d'après Boisgenette, des Anglais « fussent après cette guerre sur le point d'abandonner leurs doctrines pour s'approprier les nôtres ». Mais c'est aussi après la guerre, en 1787 seulement, que les Français adoptent sous le nom d'« obusiers de vaisseaux » des pièces dont ils ont découvert subrepticement l'existence en 1780 sur un brick capturé, puis – en 1782 en perdant l'*Hébé*, frégate de 18 toute neuve – perçu le pouvoir destructeur : la caronade.

14 Thomas Blandemor, *ibid.*, p. 296.

MALADES ET BLESSÉS DANS LA MARINE FRANÇAISE

Dr Jean-François Viaud
Centre d'études des mondes moderne et contemporain
Université Michel-de-Montaigne, Bordeaux

À la fin du XVIII^e siècle, les éditions de traités consacrés aux maladies des gens de mer se multiplient. Cet intérêt ne se justifie pas uniquement par des raisons humanitaires ; en cette période où l'issue de la guerre se joue souvent sur les océans, la bonne santé de l'équipage et la rapide guérison des blessures sont des conditions essentielles à la réussite d'un engagement militaire. Il existe d'ailleurs des précédents douloureux, que ne manque pas de rappeler le médecin Antoine Poissonnier-Desperrières dans son ouvrage intitulé *Traité sur les maladies des gens de mer*, publié pour la première fois en 1767 et réédité en 1780, en pleine guerre d'Indépendance américaine. Le médecin s'y livre à une rétrospective des maladies et épidémies qui ont décimé la marine française, comme celles qui ont sévi lors du retour de l'expédition d'Halifax en 1746, conduite par le duc d'Anville. Mais surtout, il ne consacre pas moins de 67 pages à la description de la maladie, qui, en 1757, en pleine guerre de Sept Ans, avait décimé l'escadre de Dubois de La Motte, revenant de Louisbourg. De cette maladie, il fait le modèle paradigmatique de ce qu'il mentionne sous le nom de « fièvre maligne pestilentielle » ou « fièvre des vaisseaux ». Il rappelle qu'environ 5 000 malades avaient été débarqués à Brest, et que parmi eux, 3 100 étaient morts en trois mois ; ils avaient d'abord contaminé le personnel des hôpitaux, puis « tout le petit peuple de Brest », causant au moins 10 000, voire 15 000 morts en deux ans. Ce désastre sanitaire, qui avait désorganisé les armements bretons, avait eu des répercussions non négligeables sur la poursuite de la guerre et avait certainement contribué à donner l'impression que la marine française était plus faible que l'anglaise. Vingt ans plus tard, durant la guerre d'Indépendance américaine, cette catastrophe, qui n'a assurément pas été oubliée, est rappelée fort à propos ; de grosses épidémies surviennent en 1779 sur les vaisseaux de la flotte, suscitant des inquiétudes légitimes et réveillant d'amers souvenirs. Mais il serait faux de voir dans ces crises des épisodes isolés. Il s'agit seulement de manifestations aiguës, d'un embrasement épidémique lié à la forte contagiosité de certaines maladies. Car c'est pratiquement constamment que la maladie

règne à bord des vaisseaux ou que s'y traînent de misérables blessés, la navigation induisant par elle-même une morbidité très importante, même en dehors des conflits. Or, quand les conditions sanitaires sont d'emblée mauvaises, il est évident que le contexte de guerre aggrave la situation, surtout si s'ajoutent aux maladies des blessures de guerre. Cette situation se reflète dans les journaux de bord, dont certains apportent un témoignage explicite de la précarité sanitaire dans les bâtiments de la marine. Après quelques exemples tirés de ces sources, nous proposerons un examen plus exhaustif des maladies et blessures rencontrées chez les marins. Enfin, la guerre d'Indépendance américaine est assurément l'occasion de tenter des mesures afin d'éviter les catastrophes précédentes, et d'apporter ainsi des moyens supplémentaires à la lutte contre la diffusion des maladies en appliquant les préceptes de la médecine des Lumières.

LE POIDS QUOTIDIEN DU SANITAIRE

Il suffit parfois de la sensibilité particulière d'un capitaine aux souffrances physiques (les siennes ou celles de son équipage) pour donner à un journal de bord une tonalité particulière. Si l'histoire événementielle a surtout retenu l'engagement de la frégate la *Fée* dans les combats des mers d'Amérique en juin et juillet 1781 et en juin 1782¹, la lecture de son journal de bord fait pénétrer dans le quotidien des soldats et marins. La partie qui nous est parvenue² est commencée en février 1781 par le lieutenant de Boubée, qui n'est encore que second. La frégate mouille à Saint-Domingue, dans la rade de Saint-Louis, avec le vaisseau l'*Actionnaire*. Le malade le plus illustre est le commandant lui-même, monsieur de Marsault, « tombé très sévèrement malade ». C'est la raison pour laquelle il ne peut plus tenir lui-même le journal de bord. Le 20 février, il s'est fait porter à terre et, le 4 mars, il est « à l'agonie et hors d'espérance ». Mais il n'est pas le seul à être tombé malade et les sujets en incapacité à combattre se multiplient :

Dès le 3 mars, le nombre de nos malades augmente ; nous avons établi un hôpital à terre sur l'Islet du Vieux-Port, sous une très grande tente. Ils sont aujourd'hui au nombre de vingt et un, des fièvres, d'anciennes plaies [...] Il n'y en a qu'un seul en danger. L'hôpital de la ville est très mauvais. Sur le port, nos gens seront en meilleur air, mieux soignés et alimentés, moins sujets à s'enivrer, et ne pourront désertier, chose fort courante ici.

1 Léon Guérin, *Histoire maritime de France*, Paris, Dufour et Mulla, 1851, t. V.

2 SHD Rochefort, 1 C7.

Le 3 avril, la frégate s'apprête à appareiller. « Il ne reste plus à terre que les malades, avec leurs effets et ceux des chirurgiens. » L'appareillage a lieu le lendemain, après que tout a été rembarqué, « le reste de nos effets, nos malades ». De Boubée, devenu commandant, n'est pas lui-même exempt de souffrances, sur lesquelles il s'étend. Le 9 avril, dans la baie d'Aquin : « Toute la journée j'ai été saisi d'une attaque de colique qui cependant, le soir, m'a permis d'aller à terre. [...] Dans la nuit ma colique a redoublé. » Par malheur, c'est le lendemain qu'a lieu une escarmouche avec les Anglais. Et le surlendemain : « J'ai souffert prodigieusement d'une attaque très violente de colique durant depuis le 9. Cependant hier, je pus me traîner sur le pont depuis dix heures jusqu'à trois. Pour lors ma douleur me força de l'abandonner ; d'ailleurs tout était décidé. » Et sa maladie continue encore plusieurs jours : « J'ai resté huit jours sur le grabat, souffrant beaucoup. Le 15, j'ai commencé à respirer, mais je suis extrêmement faible. »

Le 11 juin commence un combat décisif. Les boulets tombent sur la frégate. « Un de dix-huit rasa le gaillard, enfonça le bastingage et aurait pu tuer quinze hommes fort aisément. Il me passa on ne peut plus près, et me jeta beaucoup d'éclats dans le dos. Et avant de moi, il a jeté sur le carreau un soldat de Gâtinais qui en est mort une heure après. » Finalement, les pertes définitives s'élèvent à trois hommes, le maître voilier, un grand-maître, un aide-canonnier. Un volontaire est mort quelques heures après avoir eu une jambe emportée. Les blessés se comptent en nombre assez limité : six seulement. Quatre le sont légèrement et « deux guériront aisément ».

Même sans combat naval, les accidents arrivent : « Le 15 juillet, dans la nuit, un mousse est tombé à l'eau et s'est noyé. » Sans doute s'était-il endormi et a-t-il glissé dans son sommeil.

Le 28 juillet, il ne s'agit plus d'une escarmouche, mais d'une vraie bataille. Une pluie de boulets passe au-dessus du pont, atteignant essentiellement les mâts, la voilure... Dix matelots et un mousse sont tués, ainsi que « M. Gambain, officier auxiliaire que [de Boubée] regrette bien ». 22 blessés sont pansés par le chirurgien, seuls 7 ou 8 sont sérieusement atteints. « M. de Legritz, garde de la marine, a eu à la cuisse gauche un éclat de la jambe d'un malheureux enchâssé dans les chairs, un petit éclat de bois à la droite, un plus considérable à la main droite. » Le 29 juillet, la frégate entre dans le canal de la Tortue, puis le 4 août, fait mouillage à Cap-Français pour des réparations qui ne vont pas à la vitesse espérée, et le 10 août, de Boubée écrit :

J'ai eu à essayer beaucoup de lenteurs pour avoir des ouvriers charpentiers, voiliers. Des courses trop fréquentes dans un climat brûlant, pour plaintes ou demandes, ont considérablement endommagé ma santé. J'enrageais de voir la

besogne traîner en longueur... J'ai été obligé d'aller passer quelques jours à la campagne, où le repos m'a remis un peu. Nos malades ont été mis en arrivant aux hôpitaux. Deux blessés y sont morts. Tous y vont fort mal ; j'ai porté des plaintes fréquentes. On m'a dit qu'ils ne sauraient être mieux. Cependant, la nourriture et les soins m'ont souvent indigné.

Le journal de bord de la frégate la *Fée* reflète ainsi la précarité sanitaire de l'équipage, avec ses blessés, ses malades, ses blessés malades... La frégate ne s'éloignant pas de Saint-Domingue, la possibilité est laissée de descendre les malades, de constituer des hôpitaux à terre. On notera que la maladie concerne aussi les officiers et les deux commandants qui se succèdent. Avec 21 malades en mars, puis 9 morts ou blessés lors de la première attaque, et 11 morts et 22 blessés lors de la suivante, dont certains meurent ensuite à terre, on peut considérer que le bilan est assez lourd pour une frégate dont l'équipage ne dépasse pas trois cents personnes, mais il n'est pas catastrophique. Avec une proportion d'hommes entravés par la maladie ou les blessures qui oscille autour de 10 %, on se situe dans la moyenne habituelle. On peut trouver des exemples similaires : dans la seconde moitié de juin 1781, le comte de Vaudreuil qui commande le *Sceptre*, un vaisseau de 74 canons dont l'équipage comprend 750 hommes environ, note à propos de son arrivée à la Martinique : « Nous eûmes presque toujours une soixantaine d'hommes malades à l'hôpital du scorbut et de la dysenterie. » Lui aussi se plaint de la qualité des soins prodigués : « L'hôpital est très mal situé ; aussi la plupart des malades y périssent et les scorbutiques ne s'y rétablissent pas³. »

La maladie fait donc partie du quotidien dans l'équipage des bâtiments de guerre, avec les conséquences qu'on peut imaginer sur les aspects opérationnels en cas d'engagement. Mais cette situation n'est pas spécifique aux conflits. La mort à bord des bateaux qui sillonnent l'Atlantique n'est pas exceptionnelle, même dans les trajets de la marine marchande en droiture. Par exemple, entre Bordeaux et les Antilles, il y a en moyenne trois décès dans l'équipage pour une proportion de près d'un voyage sur deux, et ceux-ci sont mis sur le compte des fièvres, du scorbut, de la dysenterie et des accidents dans la voile ou les gréements, ou simplement de chute en mer.

Mais ce qui caractérise les bâtiments de guerre, ce sont les crues brutales de morbidité et de mortalité qui viennent s'ajouter aux étiages habituels. Elles sont dues à des poussées épidémiques de maladies souvent contagieuses ou à des combats beaucoup plus meurtriers. Pierre-Bruno-Jean de La Monneraye traverse l'Atlantique au printemps 1779, de Brest à la Martinique, sur le vaisseau

3 « Notes de campagne du comte de Vaudreuil, guerre d'Amérique (1781-1783) », dans *Trois âges de la marine à voile*, Paris, Association des amis des musées de la Marine, 1957, p. 26.

l'*Annibal* dont l'équipage se monte à environ 660 hommes : « Nous arrivâmes sans nul encombre à la Martinique, autre que celui d'une fièvre jaune qui avait emporté à notre bord plus de soixante hommes de l'équipage pendant la traversée et retenait plus de trois cents hommes sur les cadres [...]. Nous débarquâmes à terre nos malades ; on nous refit un équipage le mieux que l'on put⁴. »

L'été 1779 est particulièrement désastreux sur le plan sanitaire pour la flotte de Brest et l'escadre commandée par l'amiral d'Orvilliers. Le séjour en mer est long, puisque la flotte se dirige d'abord vers l'Espagne pour se rassembler avec la flotte espagnole avant de revenir vers le nord. Lors de cette jonction retardée avec les Espagnols, les Français, qui sont restés longtemps en mer, ont déjà consommé une grande partie de leurs approvisionnements et la maladie fait de sérieux ravages. Le navire amiral, la *Bretagne*, compte le 11 juillet 51 malades et 3 morts. Le 19 juillet, la frégate la *Diane* transporte 13 blessés à La Corogne. Le 2 août, le propre fils de d'Orvilliers meurt de la maladie. Le 6 août, le nombre de malades est monté à 80 ; le 20 août, à 104. Au même moment, plusieurs vaisseaux comptent à leur bord 300 malades ou plus. Le *Destin*, vaisseau de 74 canons, rentre directement à Brest. L'*Auguste*, de 80 canons, compte 350 malades. La *Ville de Paris* a fait descendre à La Corogne 51 malades, et 157 hommes sont exemptés de service pour cause de maladie. On déplore 24 morts. 400 hommes sont prélevés sur les frégates pour renflouer l'équipage. Au retour à Brest, la *Bretagne* compte 19 morts, et 346 hommes sont hospitalisés. 32 meurent à l'hôpital. En tout, ce sont au moins 4 000 malades qui sont accueillis dans les hôpitaux de Brest au mois de septembre.

Quant aux combats, ils produisent des morts et des blessés en grand nombre, mais de façon assez variable selon l'engagement, et leur exacte proportion est difficile à déterminer tant les sources varient à leur sujet, ce qu'on peut sans doute relier à une certaine confusion inhérente aux batailles, les plus meurtrières engendrant généralement le plus de variations. Même les rôles d'équipage sont souvent imprécis. Par exemple, concernant le vaisseau le *Fantasque* engagé dans la bataille de la Grenade le 6 juillet 1779, on dispose du récit d'un cousin de Suffren, François Palamède de Suffren, enseigne de vaisseau qui raconte que son navire « fut le plus maltraité » et précise qu'ils eurent « cent cinquante tués ou blessés ». Son oncle note pour sa part 22 tués et 41 blessés, dont 20 gravement. On pourrait attendre des données plus précises des rôles d'équipage pour dénombrer les décès, mais concernant cette longue campagne de vingt mois, celui du *Fantasque* ne mentionne pas autant de pertes. Ne sont portés morts

4 Pierre-Bruno-Jean de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. Philippe Bonnichon, Société de l'histoire de France, Paris, Honoré Champion, 1998, p. 127.

au combat que 13 hommes, 26 sont morts à bord de maladie, par accident ou des suites de leurs blessures ; 23 hommes malades ont été débarqués dans les hôpitaux des Antilles, puis à Brest où 7 décèdent ; 5 matelots ont déserté⁵.

Les pertes lors de la bataille des Saintes en avril 1782 sont un autre exemple de disparités considérables. Pour la *Ville de Paris*, Sir Gilbert Blanes, le médecin de Rodney, parle de 400 morts et 700 blessés. Le *César*, qui saute après la bataille, perd 8 officiers et entre 340 et 400 matelots. Le *Glorieux* compte 90 tués et 147 blessés, l'*Hector* 47 tués et 80 blessés⁶. La proportion de blessés mourant de leurs blessures dans les jours qui suivent celles-ci a été estimée à 50 %. Quand les blessés ne peuvent pas être descendus à terre et installés dans des hôpitaux de fortune, le bateau devient un véritable hôpital ou mouvoir flottant où sont soignées toutes sortes de blessures et de maladies.

QUELLES BLESSURES ? QUELLES MALADIES ?

Il serait fastidieux d'énumérer les différents types de blessures, connues par les descriptions qui en sont faites, et les maladies rapportées par les médecins. Nous allons tenter toutefois d'en apporter un éclairage à l'aune des connaissances actuelles. Il n'est pas inutile de rappeler que plus il y a de blessés confinés dans les vaisseaux, plus les maladies contagieuses se développent vite, tant du fait de la promiscuité que de la moindre résistance des organismes affaiblis.

Les blessures peuvent évidemment être très variées, mais sont caractérisées par leur aspect le plus souvent contus ou déchiqueté, ce qui en fait des blessures difficiles à soigner et desquelles on guérit péniblement : peuvent s'y ajouter des brûlures, des écrasements de membre, des fractures compliquées et multiples. Certes, elles peuvent être directement causées par le matériel d'artillerie, mais le rôle des éclats, comme nous l'avons vu dans les exemples précédents, n'est pas négligeable. Une lettre du capitaine de vaisseau d'Aymar, envoyée de Basse-Terre en mai 1780 évoque le combat livré le 17 avril précédent sous la Dominique par l'armée navale de l'amiral de Guichen. Derrière l'écriture pudique transparaissent la violence des combats, mais aussi la résignation, voire la banalité des mutilations :

Dans le même temps que je disais et désignais de la main de border la grande écoute, j'ai eu le bras droit emporté, le même coup a emporté le crâne de M. de Cheffontaine et ce crâne a blessé M. Hurot à la tête. À cette époque le combat a duré encore une heure. M. de Santo Domingo, lieutenant de vaisseau,

5 Rémi Monaque, *Suffren*, Paris, Tallandier, 2009, p. 158.

6 Michel Hervé, *Une bataille jugée. La défaite des Saintes (12 avril 1782) et le conseil de guerre de Lorient*, thèse sous la dir. de Lucien Bély, université Paris IV-Sorbonne, 2007, p. 121-124.

a passé sur le gaillard d'arrière et je suis descendu sur le faux-pont me faire amputer⁷.

Une des questions encore débattues à l'époque est de savoir comment soigner les plaies contuses, les membres déchiquetés. Dans la plupart des cas, il s'agit de blessures sales, donc à risque d'infection rapide, de gangrène. Certes, on ne cautérise plus à l'huile bouillante ou au fer rouge, méthode contre laquelle s'était élevé Ambroise Paré en son temps. La pratique la plus habituelle sur les bateaux est de laver d'abord les plaies à l'eau-de-vie. L'amputation de la cuisse ou du bras est devenue une intervention courante au xvii^e siècle et, au siècle suivant, on maîtrise bien l'hémostase. On conseillait l'amputation immédiate, qui semblait donner de meilleurs résultats que celle effectuée par nécessité devant l'inflammation ou la gangrène de la plaie. Mais la mortalité reste élevée : dans un hôpital militaire, ce sont les deux tiers des amputés qui meurent. Aussi quelques voix s'élèvent-elles contre l'amputation, certains la jugeant rarement nécessaire.

Si de nos jours il est facile de se représenter les blessures de guerre qui ne changent pas d'une époque à l'autre, il n'en va pas de même pour les maladies. Le médecin Lucadou, dans son rapport sur l'épidémie qui a ravagé l'escadre de l'amiral d'Orvilliers en 1779, parle de fièvres putrides des premières voies (de forme mésentérique, ou bilieuse, ou pour certaines, vermineuse), de fièvres putrides générales, et de fièvres malignes, venant s'ajouter aux maladies habituellement présentes comme les dysenteries, le scorbut et même les petites véroles⁸. La plupart des fièvres décrites pour expliquer l'épidémie n'évoquent rien de nos jours, la terminologie médicale et les concepts scientifiques ayant changé. Aujourd'hui, on définit une maladie essentiellement par sa cause, comme son agent infectieux, ou par la lésion anatomique responsable. Au xviii^e siècle, on est surtout attentif à différents signes cliniques qui, de nos jours, n'apportent plus rien au raisonnement diagnostique. Ce que l'on peut dire, c'est qu'entre les différentes fièvres décrites par Lucadou, il semble exister un degré de gravité croissant. Toutefois, l'historien est aidé par la répétition des cas et par le fait que les maladies de la promiscuité et du confinement n'ont pas manqué de se reproduire depuis et que le scorbut a encore touché des équipages au xx^e siècle. Certes, il est difficile d'affirmer des diagnostics rétrospectifs concernant les maladies à bord des navires de l'escadre de 1779, mais il est certain que la fièvre putride des premières voies, telle qu'elle est décrite par Lucadou, ressemble beaucoup à une fièvre typhoïde par la succession

7 AN Marine B⁴ 180, f^o 38.

8 Antoine Simon Lucadou, *Mémoire sur les maladies les plus familières à Rochefort, avec des observations sur les maladies qui ont régné dans l'armée navale combinée pendant la campagne de 1779*, Paris, Guillot, 1787.

d'une fièvre importante suivie d'une diarrhée très fétide au bout d'une semaine ; et que les fièvres malignes évoquent plutôt un typhus généralisé.

On peut, à l'aune de nos connaissances actuelles, diviser les maladies qui menacent les équipages en trois groupes : les maladies de carence, en particulier le scorbut ; les maladies infectieuses de la promiscuité, comme le typhus, les diarrhées infectieuses, la fièvre typhoïde, la gale ; les maladies infectieuses contractées en escale, et transmissibles à bord, comme la fièvre jaune, le paludisme, les diarrhées amibiennes ou les maladies vénériennes.

218

Le scorbut est une maladie liée à la carence en vitamine C. Elle est bien connue depuis que l'on pratique la navigation au long cours. En général, elle commence après deux mois de navigation, mais en fonction du moment où le vaisseau a été armé, elle peut apparaître sous des formes précoces. Les signes classiques en sont le déchaussement des dents, le saignement des gencives et, dans sa forme avancée, on retient essentiellement un syndrome hémorragique avec purpura, une diarrhée sanglante et une grande faiblesse générale. L'équipage devient ainsi inapte à la manœuvre. Enfin, il faut noter une sensibilité très accrue aux infections. Or, les infections augmentant les besoins en vitamine C, les signes de scorbut apparaissent très rapidement en cas d'infection, et la carence en vitamine provoque une mauvaise réponse immunitaire. Ainsi les épidémies dans la marine associent-elles souvent maladie infectieuse et scorbut, rendant le tableau clinique peu clair. Au XVIII^e siècle, on a bien l'idée que la maladie est liée à une mauvaise nourriture, mais on l'attribue surtout à la qualité de l'air, à l'humidité ambiante, ainsi qu'à l'alternance de périodes d'inactivité et de très grande agitation... Aussi, bien que quelques-uns aient décrit depuis longtemps l'effet positif des produits frais, on n'en tient pas compte pour soigner l'équipage, car on croit, encore une fois, que l'air et les conditions de vie sont les causes principales de la maladie, sur lesquelles, avec fatalisme, on pense ne pas pouvoir agir.

Quant aux fièvres, elles peuvent correspondre à diverses maladies où typhoïde, typhus et paludisme tiennent probablement une bonne part. La fièvre typhoïde se transmet par les déjections souillées ; le typhus est une maladie transmise par les poux. L'un et l'autre se caractérisent par un *tuphos*, état de stupeur et d'abattement, et par une éruption cutanée. Cela les place parmi les fièvres malignes dans la nomenclature du XVIII^e siècle, la léthargie paraissant le signe d'un empoisonnement par une humeur maligne et l'éruption une tentative d'extériorisation de ce poison par l'organisme. Notons aussi l'importance des diarrhées infectieuses et parasitaires, des plaintes de « ténesme » (envie constante et douloureuse d'aller à selle). « Le ténesme, espèce de dysenterie commune aux îles faisait de grands ravages dans notre équipage et j'en étais moi-même cruellement atteint. Cependant, je continuai toujours mon service

à bord, sans aller à l'hôpital, ce qui prolongea beaucoup la maladie », écrit La Monneraye dans ses *Souvenirs*⁹. Quant à la fièvre jaune, elle est à l'origine d'importantes épidémies associant forte fièvre, jaunisse et hémorragies, en particulier des vomissements de sang qu'on trouve mentionnés sous le nom de *vomito negro*. Avec le paludisme transmis par les moustiques, c'est une maladie qui peut se contracter au moment des escales. Les dangers de l'abordage en zone tropicale sont bien connus : « À Saint-Domingue, il n'est pas rare de voir plusieurs personnes qui avaient joui d'une bonne santé pendant la traversée tomber malades et périr peu de jours après leur débarquement, surtout quand ils arrivent là-bas au commencement des grandes chaleurs¹⁰. »

Enfin, mentionnons que certains équipages souffrent en 1779 de cette maladie très commune au XVIII^e siècle, mais très contagieuse et fréquemment mortelle, la petite vérole. « Plusieurs des malades en moururent. Et cette maladie y aurait été encore plus funeste sans la précaution sage qu'avait prise le commandant de reléguer les malades sur une chaloupe qu'il fit tenter à cet effet. [...] Ils avaient [de ce fait] plus d'air, et s'incommodaient moins mutuellement. L'équipage était d'ailleurs par ce moyen peu exposé à la puanteur qui accompagne toujours cette maladie¹¹. »

Ainsi expérimente-t-on dans cette situation spécifique un genre d'hôpital flottant organisé selon les principes qui sont prônés par la médecine des Lumières, comme l'isolement des malades, la circulation de l'air, mais qui restent bien difficiles à généraliser eu égard au peu de moyens dont dispose le personnel soignant à bord.

LA PRISE EN CHARGE DES MALADES ET DES BLESSÉS

L'organisation sanitaire de la marine se calque sur la hiérarchie médicale de l'Ancien Régime. Au plus près des combats sont les chirurgiens, habilités à pratiquer des soins au contact du corps, à soigner les blessures, à amputer ; éventuellement l'apothicaire pour préparer les traitements. Leurs connaissances théoriques sont limitées et ils sont censés répondre aux ordonnances des médecins qui ont quant à eux ce savoir théorique. Mais ces derniers sont absents des vaisseaux. Normalement un vaisseau de 74 doit avoir à bord un chirurgien-major, accompagné d'un personnel surnuméraire : deux chirurgiens en second, deux aides-chirurgiens, un apothicaire. Certes, il y a un corps de chirurgiens de la marine, officiers de santé issus des écoles de Rochefort, Brest ou Toulon.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Antoine Poissonnier, *Traité sur les maladies de gens de mer*, Paris, s. n., 1780, p. 374.

¹¹ Antoine Simon Lucadou, *Mémoire sur les maladies les plus familières à Rochefort*, op. cit., p. 264.

Toutefois, on estime que pour armer ainsi tous les bâtiments, à la fin de la guerre d'Indépendance américaine, il faut au moins 850 chirurgiens et apothicaires. Or le personnel entretenu par le roi, issu des écoles de la marine, ne peut même pas en fournir un cinquième pour l'embarquement, les autres étant répartis dans les hôpitaux militaires. Il faut donc engager des volontaires civils, mais l'effectif est rarement atteint, et en cas de centaines de blessés ou de malades, ce personnel est très insuffisant d'autant qu'il peut être blessé ou malade lui-même. Quant aux médecins, ils sont dix-neuf, répartis dans les hôpitaux de Brest, Rochefort et Toulon. Leur rôle est de superviser l'action des chirurgiens qui y travaillent et qui voient leurs tâches augmenter souvent brutalement à l'arrivée des navires. À Rochefort, le 11 décembre 1779, le *Guerrico* débarque 89 malades et 26 autres le lendemain. Il y a quelques entrées en janvier, puis il n'y a plus d'arrivée de navires jusqu'en août, où plusieurs frégates viennent déverser leurs flots de malades, en tout 401 entrées, puis 201 en septembre. La plus mauvaise période est ainsi l'été où l'hôpital se remplit brusquement et se vide aussi très vite en raison de ce qu'on y appelle « la maladie de la saison¹² ».

La guerre d'Indépendance américaine est l'occasion d'apporter quelques améliorations au système, à la fois par l'augmentation des capacités d'accueil en cas d'afflux massif, et par une meilleure coordination du réseau sanitaire. Brest a ainsi un hôpital de 500 lits, mais en période de surnombre, on peut y loger 1 500 personnes et, en occupant un ancien hôpital et des bâtiments à quelques lieues de la ville, on peut en héberger 5 000. Par ailleurs, dans une première tentative de centralisation, avait déjà été créé en 1763 le poste d'inspecteur général de la médecine dans les hôpitaux de la marine, dévolu à Pierre Poissonnier. Et au cours de la guerre d'Indépendance, des médecins se voient confier des missions de surveillance et de coordination. Durant l'année 1779, cette mission revient au médecin de l'hôpital de Rochefort, Lucadou, nommé premier médecin de l'armée navale combinée. Il est prévu qu'il puisse conseiller les chirurgiens-majors « sur la manière la plus avantageuse de traiter les maladies », qu'il reçoive de leur part des états de situation journaliers de chaque embarcation, et qu'il en rende compte à l'inspecteur Poissonnier. Lucadou s'embarque sur le vaisseau amiral, la *Bretagne*, à partir duquel il lui arrive de visiter d'autres bâtiments, et il donne aux chirurgiens le modèle d'un formulaire afin d'homogénéiser leurs réponses. On ne peut que rapprocher cette enquête de celle promue dans tout le royaume par la Société royale de médecine et dirigée par Vicq d'Azyr. Mais Lucadou n'eut pas les réponses espérées, peu de chirurgiens s'étant soumis à cette

12 Bernard Chambon, *Les Hôpitaux de la marine à la fin du XVIII^e siècle*, maîtrise d'histoire, université de Paris I, 1978.

tâche en raison de la surcharge de travail qu'elle représentait et des conditions très difficiles à bord¹³.

Lucadou, dans son rapport sur les maladies de 1779, cherche manifestement à se justifier, d'autant qu'il n'a pu éviter la mort du fils de l'amiral d'Orvilliers. Il rappelle combien il est difficile de soigner efficacement au sein d'un vaisseau : « Les aides et les remèdes manquent souvent ; il est impossible de multiplier les moyens de guérison lorsqu'il y a beaucoup de malades. Quand on considère dans un vaisseau surchargé de malades tous les obstacles qui s'opposent à leur rétablissement, on conçoit difficilement comment il en échappe quelques-uns¹⁴. » Toutes ces fièvres étaient par ailleurs explicables :

Lorsque l'on considère avec attention les circonstances de cette campagne, l'espèce d'hommes dont nos vaisseaux étaient surchargés, la longueur, l'inutilité et l'ennui des croisières, les inconvénients de la saison, on s'étonnera moins de ce nombre prodigieux de malades qui accablaient l'armée... Les hommes qui n'étaient à la mer que depuis peu de temps étaient des soldats de terre, des volontaires ou des gardes-côtes. La plupart des hommes de cette classe étaient à bord contre leur gré. Ils n'avaient l'habitude ni de l'élément sur lequel ils se trouvaient ni de la manière d'y vivre ; enfin il y avait divers matelots qui sortaient des hôpitaux, à la vérité en bonne convalescence, mais le séjour d'un vaisseau est si peu propre à la raffermir qu'il ne me parut pas surprenant d'en voir rechuter dès les premiers jours de campagne... La longue croisière sur les côtes d'Espagne avait rendu les équipages très fatigués par les brumes presque continuelles et l'impatience où ils étaient d'en voir le terme. Cela disposait au scorbut et aux affections de l'âme triste, elles-mêmes très propres à détériorer les digestions, à ralentir la circulation, à provoquer des fièvres putrides¹⁵.

Lucadou propose quelques améliorations, en particulier l'organisation d'un débarquement précoce des malades, « d'autant que la terreur de la mort semble dans certains cas faire concourir au caractère malin de la fièvre ». Ce débarquement peut consister en un simple renvoi, en un hébergement dans un hospice à établir dans les terres, ou, pour les cas les plus graves, en un transfert vers les hôpitaux des arsenaux. Quant à Poissonnier-Desperrières, il fait, lui aussi, un certain nombre de propositions afin de réformer la vie à bord dans un sens plus hygiénique¹⁶. Il préconise la réduction des équipages et des animaux embarqués, le maintien de la propreté du vaisseau, des marins et de leurs

13 Antoine Simon Lucadou, *Mémoire sur les maladies les plus familières à Rochefort*, op. cit., p. 260.

14 *Ibid.*, p. 328-334.

15 *Ibid.*

16 Antoine Poissonnier, *Traité sur les maladies de gens de mer*, op. cit.

hardes, l'unicité du hamac par personne. Il veut favoriser l'aération, quitte à employer des ventilateurs, fournir des vivres frais, veiller à la bonne tenue du coffre aux médicaments, et naturellement il demande qu'on n'embarque pas de convalescents ou de sujets récemment guéris de fièvre putride, « quelques hommes dans cet état pouvant infecter une flotte entière ». Il pose la question débattue des navires-hôpitaux. Il prend une position intermédiaire, rappelant qu'ils ne seront fonctionnels qu'à condition qu'on ne les surcharge pas de malades et que les chirurgiens y soient en nombre suffisant. Une fois une flotte revenue au port, il ne faut pas débarquer plus de malades que les hôpitaux locaux n'en peuvent contenir. Et, à ce moment-là, les vaisseaux ordinaires peuvent eux-mêmes servir d'hôpitaux. Enfin, il recommande beaucoup d'humanité aux officiers, la crainte et la peur favorisant le développement des maladies et diminuant les compétences de chacun. Autant de propositions qui témoignent de la diffusion des préceptes hygiéniques prônés par la médecine des Lumières.

222

Et pourtant, on sent bien qu'un certain fatalisme règne chez les autorités et chez les médecins. Comment changer radicalement les modes de vie à bord, comment éviter les conditions très néfastes de la navigation sur la santé ? « Le navire est un marais flottant », dira encore le médecin Forget quelques décennies plus tard¹⁷. Or cette impression de cloaque est encore renforcée quand se traînent de malheureux blessés aux plaies infectées, quand gisent des malades dans l'entrepont mal ventilé. Ce tableau, nous l'avons vu, est très habituel dans les bâtiments d'une flotte en guerre. Certes, la médecine du XVIII^e siècle fait de petits progrès, tente des systématisations et des classifications, et propose une hygiène nouvelle. Mais elle ne s'est pas encore affranchie des théories multiséculaires de la médecine hippocrato-galénique. Et dans les représentations qu'on a des causes des maladies, la qualité de l'air, sa pureté ou ses miasmes sont primordiaux dans le maintien d'une bonne santé ou dans la survenue des affections. Ainsi peut-il sembler vain, ou tout au moins très secondaire, d'agir sur ce qui fait des bateaux un « marais flottant » si l'on ne peut modifier ce qui semble plus important encore, cet air marin qui crée une humidité permanente dans laquelle on voit la première raison du scorbut et des diverses obstructions qui entravent la libre circulation des humeurs dans l'organisme... Toutefois, en ces temps de guerre, les chirurgiens acquièrent une expérience de la médecine que peuvent leur envier certains de leurs supérieurs restés à terre. Et si toutes les blessures, toutes les maladies ne sont pas destinées à guérir et qu'on se résigne à une morbidité et à une mortalité importantes, il est certain qu'on assiste au XVIII^e siècle au début de l'organisation d'un système sanitaire pour les armées

17 Charles-Polydore Forget, *Médecine navale*, Paris, J.-B. Baillière, 1832.

navales, assez opérationnel malgré l'insuffisance de ses moyens. Les arsenaux peuvent supporter l'afflux de malades et de blessés, à condition toutefois que les capitaines de vaisseau soient d'accord pour laisser partir les malades. La catastrophe de Brest (1757) ne s'est pas reproduite en 1779 non pas tant, comme Lucadou l'affirme, parce que l'épidémie n'était pas contagieuse, mais parce que l'infrastructure hospitalière a pu faire face et isoler les malades du reste de la population. L'aérisme et l'hygiénisme commencent à être réellement mis en application et le témoignage le plus avéré en est sans doute la construction du nouvel hôpital de Rochefort avec plusieurs ailes distinctes et séparées, sur un plan pensé pour éviter la propagation des épidémies. Ce qui est difficile à mettre en œuvre à bord peut au moins l'être à terre.

TROISIÈME PARTIE

Commander une escadre

L'ÉVOLUTION DES SYSTÈMES DE SIGNALISATION NAVALE À LA VEILLE DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE

Patrice Decencière
Association des amis du musée de la Marine (AAMM)

Les méthodes de signalisation maritime n'ont jusqu'ici suscité que peu d'intérêt en France alors que, de l'autre côté de la Manche, elles ont fait l'objet de nombreuses et fructueuses recherches depuis près d'un siècle¹.

Il s'agit sans doute d'un oubli regrettable, surtout si l'on s'intéresse à la guerre d'Amérique, période au cours de laquelle les méthodes de signalisation ont connu une évolution très sensible, mais différente de chaque côté de la Manche.

DANS QUEL BUT COMMUNIQUE-T-ON EN MER ?

Pouvoir communiquer à la mer est d'une grande importance pour échanger des informations en temps de paix, pour distinguer les amis des ennemis en temps de guerre, etc. La communication est particulièrement importante au sein des convois dont il faut assurer la cohésion et plus encore au sein des escadres destinées à affronter l'ennemi.

À la mer, on communique de diverses manières : on peut se parler (à l'aide du grand porte-voix), ou bien échanger des messages, grâce à une embarcation mise à la mer, avec un navire qui a mis en panne. À plus grande distance, on utilise des signaux (pavillons, dispositions conventionnelles de la voilure). La nuit et par temps de brume, on utilise d'autres modes de signalisation (fanaux, tir de canons, etc.).

On le voit, la communication à la mer recouvre un vaste domaine. Pour simplifier, on ne s'intéressera ici qu'aux signaux de jour exécutés à l'aide de pavillons. Une bonne raison préside à ce choix : la guerre d'Amérique est en

1 Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816* [1905], London, Navy Records Society, 1971 ; *id.*, *Signal and Instructions, 1776-1794* [1909], London, Navy Records Society, 1971 ; Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail*, London, Conway Maritime Press, 1990. On peut également consulter les nombreux articles publiés par le *Mariner's Mirror* sur le sujet.

effet une période charnière de l'évolution des systèmes de signalisation navals, en France comme en Angleterre.

L'étude des méthodes de signalisation repose sur l'examen des « livres d'ordres et de signaux ». Tout au long du XVIII^e siècle, ces documents étaient préparés par les chefs d'escadre, ou sous leur responsabilité, avant chaque campagne. Un certain nombre de ces livres de signaux étaient commandés à des imprimeurs spécialisés pour être distribués au sein de l'escadre (ou du convoi). Un plus grand nombre de ces documents étaient simplement manuscrits, lorsqu'ils n'étaient destinés qu'à des détachements d'importance modeste.

En raison de leur faible tirage (quelques dizaines d'exemplaires pour ceux qui ont été imprimés), ces livres d'ordres et de signaux sont devenus assez rares, d'autant que les officiers qui en étaient dépositaires avaient toutes les raisons de ne pas les conserver au terme de chaque campagne, notamment pour éviter tout risque de confusion entre plusieurs codes.

228

La plus importante collection de codes de signaux français (et anglais) appartient au musée de Greenwich : elle a été en grande partie léguée à cette institution par des collectionneurs privés. En France, on a quand même localisé une centaine de ces documents, répartis entre les Archives nationales et les différentes implantations du Service historique de la Défense (Vincennes et les ports).

LES LIMITES DES SYSTÈMES DE SIGNALISATION D'ANCIEN RÉGIME

L'un des problèmes récurrents de la signalisation par pavillons est leur visibilité limitée, surtout quand la fumée de l'artillerie obscurcissait la vue : il faut imaginer la longueur des lignes de bataille sous l'Ancien Régime. Sans remonter aux grandes batailles du règne de Louis XIV – où certaines lignes comptaient jusqu'à 60 vaisseaux (Béziers) – on peut citer la bataille d'Ouessant (1778) où l'escadre d'Orvilliers comptait 32 unités, dont 11 précédaient l'amiral et 20 le suivaient, ce qui signifie que le dernier vaisseau était distant d'au moins trois kilomètres, en supposant que les écarts réglementaires entre bâtiments aient été respectés. Au combat, on devait donc utiliser le service de frégates « répétitrices », qui étaient postées un peu à l'écart, du côté non engagé de la ligne de bataille, bien en vue de l'amiral, ainsi que de l'ensemble des vaisseaux qui combattaient. Malgré ces précautions, de nombreux exemples illustrent la difficulté qu'il y avait parfois à lire correctement les signaux, comme l'illustre par exemple le cas de l'escadre La Clue, qui se retrouva dispersée à la veille de la bataille de Lagos (1759), en raison d'un signal mal compris.

Jusqu'à la veille de la Révolution française, chaque campagne donnait lieu à la constitution d'un code de signaux particulier, ce qui posait des problèmes, notamment lorsque deux forces navales, disposant chacune de leur propre code, devaient faire jonction. En outre, au cours de la guerre de Sept Ans, ces codes obéissaient parfois à des systèmes différents : c'est ainsi qu'en 1759, d'Aché, qui utilisait un code dit de M. de Tourville, fut renforcé dans l'océan Indien, par Froger de l'Éguille, qui disposait d'un nouveau code « à chapitres ».

C'est seulement en 1786, après la fin de la guerre d'Amérique, que fut publié un code général (sous la forme d'un dictionnaire à double entrée), à l'usage de l'ensemble des armées navales françaises. Cette réforme fut rendue possible par l'adoption d'un système numérique, puisqu'il suffisait de changer l'affectation du chiffre dévolu à chaque pavillon pour préserver la confidentialité du code. Cette réforme permit enfin à la marine de disposer d'un outil constitué d'une liste de commandements et d'ordres communs à toutes les forces navales françaises. Mais la marine française n'était parvenue à ce système qu'au terme de longs tâtonnements.

ÉVOLUTION DES SYSTÈMES DE SIGNALISATION NAVALE SOUS L'ANCIEN RÉGIME

L'utilisation de pavillons pour communiquer de navire à navire est sans doute très ancienne, tout au moins pour adresser des messages simples, principalement des messages de reconnaissance. Mais au XVII^e siècle, une organisation plus méthodique commença à s'imposer afin que les navires soient en mesure d'émettre les signaux plus variés qu'imposait la guerre en escadre et, surtout, de permettre aux officiers généraux de commander efficacement les vaisseaux placés sous leurs ordres.

Le système dit de M. de Tourville

Vers le milieu du XVII^e siècle apparaissent les premiers recueils de signaux manuscrits préparés pour les escadres de vaisseaux et surtout pour les campagnes de galères, ainsi que pour l'escorte de convois marchands. Ce premier système, dont la conception fut plus tard attribuée (à tort) au maréchal de Tourville, consistait à disposer des pavillons dans des positions conventionnelles de la mâture.

Il semble qu'on n'utilisait au début que les pavillons de nationalité dont disposait chaque bâtiment de guerre. Mais rapidement cette panoplie ne suffit plus pour transmettre tous les ordres qu'imposaient les raffinements de la tactique navale, et l'on dut créer des pavillons qui n'étaient utilisés que pour la signalisation.

L'intervention de Tourville consista simplement à codifier le système de communication alors en usage à la mer, mais il semble être l'un des premiers à avoir utilisé des signaux comportant plusieurs pavillons, ce qui offrait plus de possibilités.

L'un des plus anciens livres d'ordres et de signaux imprimés conservés en France est celui du comte de Toulouse, édité en 1704, et qui fait spécifiquement référence à Tourville, décédé trois ans plus tôt² : il comprend 16 pavillons et 3 flammes qui pouvaient être hissées dans 5 positions principales (en tête de chacun des trois mâts, à la poupe et au perroquet de beaupré) et 2 positions accessoires. L'utilisation d'un pavillon unique permettait donc d'afficher 133 messages différents. L'utilisation de deux pavillons en même temps porte cette possibilité à 2 500. Mais, en pratique, les codes de l'Ancien Régime ne comportent en général que 200 à 300 signaux différents.

230

Le système dit de M. de Tourville, qui ne se différenciait pas sensiblement de celui qu'utilisaient les Anglais à la même époque, n'offrait aucune souplesse, car le code était imprimé une fois pour toutes, et ne pouvait plus être modifié. Cette rigidité constituait aussi une source possible d'indiscrétion, car un seul exemplaire dérobé (ou recopié) chez l'imprimeur, ou bien découvert lors d'une prise, pouvait compromettre le code tactique.

Cependant, ce système de communication est resté en usage jusqu'à la guerre de Sept Ans en raison de sa relative simplicité pour l'émetteur, car il était conçu sur une pure logique de commandement. En revanche, il était d'une lecture compliquée pour les récepteurs, car il fallait feuilleter les 50 ou 60 pages du livre d'ordres pour reconnaître la signification de chaque signal. C'est pourquoi certains commandants en sous-ordre faisaient préparer des « cahiers d'ordres » manuscrits, où les commandements étaient reclassés par pavillons (repérés par des onglets de couleur), en fonction de leur position dans la mâture, et non par nature d'ordre³.

Vers le milieu du siècle, un certain effort de standardisation semble toutefois avoir été tenté, au moins au niveau local : c'est ainsi que les codes de La Galissonnière (1756), La Clue (1756) et Bompar (1762), tous imprimés à Toulon, ne diffèrent que par les pavillons utilisés et par leur position dans la mâture.

2 Il existe des « livres d'ordres et de signaux » imprimés plus anciens, dans les collections du NMM de Greenwich, notamment quelques-uns de ceux qui avaient été préparés par Tourville, ou sous ses ordres, entre 1689 et 1693 (ref. HOL 1/2/3 & 8).

3 Plusieurs de ces « cahiers » sont conservés aux AN, dont celui du *Lion*, pour la bataille de Minorque (1756).

Quoi qu'il en soit, les inconvénients de ce mode de communication n'avaient pas échappé aux officiers de la marine française, et un nouveau code fut essayé, puis adopté au cours de la guerre de Sept Ans.

Les codes à « chapitres »

Le nouveau système se distinguait par la répartition des commandements entre plusieurs grands « chapitres » (Appareillage, Chasse, Combat, etc.). À chacun de ces chapitres correspondait un pavillon particulier : croix bleue sur fond blanc, croix rouge sur fond blanc, etc. Seuls les pavillons de chapitre comportaient une croix, ce qui les faisait reconnaître facilement. Les bâtiments de l'escadre disposaient d'autant de tablettes de signaux qu'il y avait de chapitre. L'officier chargé des signaux devait donc se faire donner la tablette correspondant au chapitre dont le pavillon était hissé sur le vaisseau amiral. Chacune de ces tablettes présentait la signification des 30 ou 40 signaux spécifiques propres à l'appareillage, à la chasse, ou au combat, etc. qui ne requéraient qu'un seul pavillon, hissé dans diverses positions convenues du gréement⁴.

Ce système, nettement plus simple d'utilisation à la réception, présentait en outre l'avantage de pouvoir être assez facilement modifié en cours de croisière : il n'y avait plus besoin de refondre l'ensemble du code pour le rendre impénétrable à l'ennemi : il suffisait pour cela de changer la signification des huit ou dix « pavillons de chapitre », ce qui ne requérait que la transmission d'une simple feuille de papier.

À cette époque, commencent également à apparaître des signaux destinés à permettre aux bâtiments de l'escadre de communiquer avec l'amiral, ne serait-ce que pour demander la répétition de signaux mal compris, pour signaler l'apparition de voiles à l'horizon ou pour indiquer que l'on a « trouvé sonde ». Auparavant, les bâtiments de l'escadre ne disposaient que du signal d'« incommodité » (traditionnellement, un pavillon rouge aux haubans du grand mât de hune). Un bâtiment désirant parler au commandant devait en faire la demande par un pavillon spécifique (différent selon le corps de l'armée navale à laquelle il appartenait), puis se rapprocher à portée de voix de l'amiral.

Malgré le progrès indéniable qu'apportait ce nouveau système, il conservait encore une certaine rigidité, car la signification des pavillons dépendait de la situation où ils étaient arborés. En outre, certaines positions rendaient difficilement lisibles les signaux, surtout au sein d'une escadre naviguant en ligne de file ce qui, au combat, imposait l'usage des fréquences répétitives.

4 Peu de ces tablettes semblent avoir été conservées dans les collections publiques. Mais un jeu complet est apparu il y a quelques années chez un libraire spécialisé.

L'amélioration du système de communication à la mer fit donc l'objet de nouvelles réflexions et de propositions qui furent adoptées à la veille de la guerre d'Amérique.

Le code du chevalier Du Pavillon

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, un certain nombre de jeunes officiers essayèrent d'imaginer des règles tactiques plus souples, ainsi que des moyens plus pratiques pour communiquer à la mer. C'est à ce moment que furent redécouvertes les vertus des codes numériques, c'est-à-dire ceux qui n'attribuent pas une seule signification à chaque pavillon ou groupe de pavillons : dans ce système, chaque pavillon correspond à un chiffre, et le nombre qu'ils composent (s'ils sont plusieurs) correspond à un message qui est lu grâce à une sorte de « dictionnaire à entrées numériques ».

232 On reviendra plus loin sur les propositions de Bourdé de Villehuet, un officier de la Compagnie des Indes, et on s'attachera, dans un premier temps, à celles du chevalier Du Pavillon, car il s'agit de la méthode qui fut adoptée par la marine française.

Le système proposé par le lieutenant de vaisseau Du Pavillon peut être décrit comme un « code numérique à chapitres » : à chaque chapitre, défini comme ci-dessus, correspondait un tableau numérique carré, comportant dix lignes et autant de colonnes, dont les cases étaient numérotées de 1 à 100.

Ce code ne nécessitait donc que deux jeux identiques de dix pavillons (plus les habituels pavillons de chapitre), chacun de ces pavillons étant affecté à un chiffre, de 1 à 10.

Les signaux se faisaient en hissant deux pavillons (en plus du pavillon de chapitre) dans n'importe quelle position du gréement : celui du haut indiquait le numéro de la ligne, et celui du bas, le numéro de la colonne. De cette manière, il était possible d'adresser 100 ordres différents par chapitre. En outre, il était désormais possible de hisser les signaux dans les parties du gréement où ils étaient les plus visibles (par exemple, au mât d'artimon, si l'on s'adressait à l'arrière-garde d'une armée navale), ce qui simplifiait aussi la mission des frégates répétitrices. La confidentialité du code pouvait être assurée par un simple changement de la numérotation des pavillons. C'est cette caractéristique, propre à tous les codes numériques, qui permit l'introduction d'un code unique, s'appliquant à l'ensemble de la marine, en 1786.

Malgré ses avantages indéniables, ce système restait assez lourd à la réception, surtout lorsque l'on eut porté à 13, puis à 16, le nombre des lignes et des colonnes des tableaux carrés : en effet, il fallait d'abord identifier le pavillon de chapitre hissé par le commandant, puis ouvrir le livre des signaux au bon

chapitre pour y lire le numéro correspondant aux pavillons de signaux, et enfin rechercher le message correspondant au numéro ainsi défini.

Mais surtout, comme tous les codes précédents, ce système n'était conçu que sur une stricte logique de commandement. La liste des signaux dont pouvaient faire usage les commandants en sous-ordre était extrêmement limitée, il ne leur était pas possible de faire part de leurs constatations, de soumettre leurs suggestions, etc.

L'ADOPTION DE CE NOUVEAU SYSTÈME DE SIGNALISATION A-T-ELLE INFLUÉ SUR LA CONDUITE DES OPÉRATIONS DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE ?

Il est clair qu'au cours de la seconde moitié de la guerre de Sept Ans, et plus encore à l'ouverture de la guerre d'Amérique, la marine française disposait d'un système de communication nettement plus élaboré et efficace que ceux qui étaient en usage de l'autre côté de la Manche. En effet, la marine anglaise, très conservatrice au XVIII^e siècle, n'avait pas jugé nécessaire de faire évoluer un système qui restait très proche de celui qui, en France, était attribué à M. de Tourville.

Cet avantage a-t-il profité aux Français ? Les récits des grandes batailles navales de la guerre d'Amérique (Ouessant, les Saintes, etc.) sont émaillés de mauvaises compréhensions de signaux (ou de leurs interprétations erronées) qui ne semblent pas démontrer que les Français ont toujours su faire le meilleur usage des codes navals plus élaborés qui étaient mis à leur disposition.

Il n'en reste pas moins, que le système « Du Pavillon » a sans doute contribué à conférer une meilleure discipline aux escadres françaises, notamment sous le feu de l'ennemi, leur permettant de faire souvent jeu égal contre des adversaires en général plus aguerris.

L'évolution des codes navals anglais

On a relevé le conservatisme de l'Amirauté britannique : il était sans doute justifié (dans l'esprit des lords de l'Amirauté) par les nombreux succès remportés par une marine sûre d'elle-même, qui voyait mal l'intérêt de remettre en cause son propre mode de fonctionnement.

Toutefois, certains officiers anglais eurent la curiosité de s'enquérir de ce qui se faisait à l'étranger, et notamment dans le domaine de la pavillonnerie. C'est ainsi que, dès 1778, l'amiral Howe tenta l'utilisation d'un code numérique manifestement calqué sur le système « Du Pavillon ». Mais le progrès le plus important fut réalisé à l'initiative de Kempenfelt, un amiral particulièrement imaginaire, qui traduisit et diffusa auprès de l'Amirauté britannique un projet

français qui est à l'origine de tous les codes à pavillons encore en usage de nos jours.

Dans le *Manœuvrier*, publié en 1765, Bourdé de Villehuet avait en effet présenté un code numérique d'une grande simplicité, dont il attribuait la paternité à La Bourdonnais. Ce système reposait sur l'utilisation d'une série de dix pavillons numériques, et d'un dictionnaire alphabétique des messages (pour l'émission) et d'un dictionnaire numérique des pavillons (pour la réception). Ce système permettait d'envoyer 10 messages avec un pavillon unique, mais aussi 90 messages utilisant les combinaisons de deux pavillons, et près de 900 qui en utilisent trois : tout cela ne requérant qu'un seul jeu de 10 pavillons, disposés dans le gréement là où ils étaient les mieux visibles. La sécurité du code reposait sur l'attribution d'un numéro à chacun de ces pavillons, qu'il est facile de modifier au dernier moment.

234 Un code inspiré de ce système fut expérimenté avec succès par Kempenfelt en 1782, avant la fin de la guerre d'Amérique. Il fut perfectionné en 1799 par l'amiral Home Popham, qui proposa l'extension du « dictionnaire » des signaux pour y inclure aussi des lettres et des mots. Ce système, d'où dérive directement l'actuel code international des signaux, donnait enfin la souplesse d'utilisation qui manquait auparavant : l'amiral commandant en chef avait la possibilité d'exprimer ses ordres avec les nuances qu'il pouvait estimer nécessaires, et chacun des bâtiments placés sous ses ordres pouvait librement s'adresser à lui.

Intérêt de l'étude des livres d'ordre et de signaux

Au-delà de la simple mise en lumière de l'évolution des méthodes de communication à la mer, l'étude des livres d'ordres et de signaux de l'Ancien Régime peut constituer une source de très riches informations : il s'agit en effet de documents qui permettent souvent de deviner l'état d'esprit et les intentions particulières des chefs d'escadre qui les ont préparés.

On ne citera qu'un exemple, particulièrement éclairant, celui des deux commandants des forces françaises envoyées aux Indes pendant la guerre de Sept Ans, qu'on a mentionnés plus haut :

Le livre d'ordres de d'Aché juge bon de prévoir six signaux pour les différents cas où l'amiral déciderait de faire rompre le combat et d'ordonner la fuite. D'autre part, il précise formellement « qu'à moins de cas particulier, on ne doit jamais engager le combat sans que le commandant en ait fait le signal ».

De son côté, le livre d'ordres de Froger de l'Éguille, qui ne prévoit qu'un seul signal pour le cas de fuite devant un ennemi supérieur, consacre un « chapitre » entier (avec son pavillon particulier) à l'organisation des « descentes », opérations amphibies qui ne semblent pas avoir été envisagées par d'Aché. D'autre part, à l'article de l'ordre d'engager le combat, Froger ajoute qu'« un vaisseau pourrait

engager le combat, quoique le commandant n'eût pas mis le signal, s'il jugeait l'occasion favorable ». Cette liberté laissée aux initiatives de ses subordonnés, très rare sous l'Ancien Régime, témoigne d'un esprit offensif qu'on pourrait presque qualifier de nelsonien.

*

**

Tout au long du XVIII^e siècle, la marine française a cherché à rénover les principes de la tactique navale et, parallèlement, à améliorer les moyens de communication permettant de mettre commodément ceux-ci en pratique devant l'ennemi.

Des progrès importants ont été accomplis dans ces deux domaines, mais la marine française est passée à côté de l'innovation la plus prometteuse en matière de signalisation, lui préférant un système sophistiqué, mais complexe. Notre marine conserva l'usage de ce système malcommode pendant plusieurs décennies, avant d'y renoncer pour adopter le système anglais, dont le principe avait été conçu par des Français qui n'étaient pas parvenus à convaincre la marine de leur propre pays.

ANNEXE

Tableau 1. Liste (incomplète) de « livres d'ordres et de signaux » conservés dans les collections publiques

Année	Attribué à	Localisation	Référence	Remarque (jour, nuit, brume)
1689	Chateaurenault	AN	Mar B4/12	
1689	Tourville	NMM	HOL 1/2	Greenwich
1690	Tourville	NMM	HOL 8	Greenwich
1691	Tourville	NMM	HOL 3	Greenwich
1693	Tourville	AN	Mar B4/14	(et NMM HOL 6)
1693	Noailles et Montmort	AN	Mar B4/14	
1695	Champmeslin	AN	Mar B4/16	
1696	Chateaurenault	AN	Mar B4/17	
1700	anonyme	SHD Brest	R 3832	flotte franco-espagnole
1703	anonyme	SHD Toulon	R 7809	
1704	comte de Toulouse	Vincennes	2 S 93	
1707	anonyme	Vincennes	9 S 107	
1728	Grandpré	SHD Toulon	R 7810	
1731	Duguay-Trouin	SHD Toulon	R 7811	
1740	La Rochalar	SHD Toulon	R 7814	
1744	Tourville	Vincennes	65 G 9	(aussi au SHD Rochefort)
1744	Vaudreuil	SHD Toulon	R 7815	
1747	Levis-Mirepois	AN	B4/60	
1748	anonyme	AN	Mar B4/62	flotte royale + Compagnie des Indes
1751	Perrier de Salvert	SHD Brest	R 3219/3	
1754	La Galissonnière	SHD Brest	R 3280	(et SHD Toulon)
1756	La Clue	SHD Toulon	R 7840	
1756	Bauffremont	Vincennes	65 G 18/1	

Année	Attribué à	Localisation	Référence	Remarque (jour, nuit, brume)
1756	La Galissonnière	Vincennes	65 G 10	
1757	Du Bois de La Morte	Vincennes	65 G 21	
1757	Duquesne	Trois-Islets		catalogue 2009 (vendu)
1757	d'Aché	Vincennes	65 G 181/2	(signaux de nuit)
1757	La Clue	Vincennes	65 G 8	(et SHD Toulon)
1758	Froger de l'Éguille	Vincennes	65 G 181/3	
1758	anonyme	SHD Toulon	7521	(signaux de côte)
1758	d'Aché	Vincennes	65 G 17	(et AN Mar B4/81)
1758	Bigot de Morogues	AN	Mar B4/87	(et AN Mar B4/87)
1758/58	anonyme	AN	Mar B4/88	deux livres de signaux
1759	Conflans	AN	Mar B4/87	
1760	anonyme	AN	Mar B4/94	
1760	Rochemaure	SHD Toulon	R 7823	
1761	Blenac	SHD Brest	R 3279/3	(signaux de brume)
1761	anglais	SHD Toulon	Du Bourguet	(signaux de convoi)
1762	Bompar	Vincennes	65 G 13	(et Brest R3286/2/2)
1763	Beaussier	SHD Brest	R 3219/2	(et AN Mar B4-105)
1766	Baufremont	Trois-Islets		catalogue 2009 (vendu)
1768/69	Beaussier	SHD Toulon	R 7820	(signaux de convoi)
1770	Sade	SHD Toulon	R 7821	(signaux de convoi)
1772	d'Orvilliers	SHD Brest	R 3223	(signaux de convoi)
1772	d'Orvilliers	Vincennes	65 G 4	(signaux de brume)
1773	Du Pavillon	SHD Brest	R 3221/4	
1775	Du Pavillon	SHD Brest	R 3279/4/5/7	
1775	Guichen	SHD Brest	R 3279/1/2/6	
1775	?	Vincennes	65 G 19	(manque ?)

Année	Attribué à	Localisation	Référence	Remarque (jour, nuit, brume)
1776	Du Chaffault	Vincennes	65 G 20	(et SHD Brest R 3224/1)
1778	d'Orvillers	Vincennes	65 G 27	(et SHD Brest R 3224/2)
1778	?	Vincennes	63 G 16	(manque ?)
1779	Ternay	SHD Brest	R 3003	
1779	Ternay	SHD Brest	R 3219/1	(signaux de nuit)
1779	d'Estaing	Vincennes	65 G 14	(manque ?)
1779 ?	Troijoly-d'Orves	AN	Mar B4-198	division de l'Inde
1779 ?	anonyme (« Didot »)	Vincennes	63 G 11	(et SHD Toulon)
1779	Du Pavillon	BNF	V 437	(Réserve)
1780	Duchaffault	SHD Brest	R 3002	
1781	de Grasse (?)	AN	Mar B4-288b	(« sur la <i>Ville de Paris</i> »)
1781	Guichen	SHD Brest	R 3004	
1782	Vaudreuil	Vincennes	65 G 3	(et SHD Brest R 3221)
1786	anonyme	SHD Brest		(toutes les escadres du roi)
1786	Missiessy	SHD Brest	R 3221	(ou R 0144 ?)
1787	Nieulle	SHD Brest	R 3100	(et BNF V 9665)
1788	Amblimont	SHD Brest	R 3222	
1790	D'Albert	BNF	V 9666	
1752/1766	anonyme	SHD Lorient	IP 245 (30-31)	Compagnie des Indes
1750 (environ)	anonyme	SHD Toulon	R 7838	

UN TOUR DE FORCE :
TENIR SA POSITION DANS LA LIGNE (1775-1783)

Sam Willis

Dans la guerre navale, maintenir la cohésion du dispositif était crucial parce qu'elle garantissait la sécurité et la puissance. Elle reposait sur la capacité d'un bâtiment à conserver sa place dans une flotte, notamment lors des manœuvres face à l'ennemi, sous le feu, dans des conditions de mer imprévisibles, avec un gréement endommagé et un équipage amoindri numériquement et physiquement. Et ce alors que les difficultés pour tenir sa position sous voile par brise légère, sans houle, par bonne visibilité et sans ennemi visible étaient déjà énormes.

Une flotte maintenait sa cohésion en naviguant à la vitesse de son élément le plus lent. Le besoin de cohésion imposait la vitesse et accentuait considérablement les difficultés dans les manœuvres, en particulier lorsqu'elles comportaient des virements de bord bout au vent ou vent arrière. Pour être efficace en perdant le moins de temps et en dérivant le moins possible durant la procédure, un bâtiment devait avoir une bonne vitesse pour accroître l'effet du gouvernail. Cependant, naviguer dans une flotte consistait avant tout à conserver sa position par rapport aux autres bateaux ; en conséquence, le bâtiment qui portait suffisamment de toile pour maintenir sa position n'avait pas nécessairement assez de vitesse pour virer de bord avec succès ou passer vent arrière efficacement. Une flotte devait donc s'étirer sur une distance suffisante pour laisser à chaque bateau assez de champ pour à la fois maintenir la vitesse et évoluer, puis se rapprocher de nouveau après la manœuvre. Le paradoxe est clair : pour réduire le risque de collision, chaque bateau avait besoin d'espace pour manœuvrer, tandis que l'efficacité lors des batailles reposait sur la cohésion de la flotte et la concentration des unités.

Le virement de bord d'un seul bateau pouvait prendre jusqu'à quinze minutes. Toute évolution pouvait donc prendre un temps considérable, même si la flotte avait une très grande aptitude. En mai 1781, le capitaine de vaisseau Thomas Pasley rappelait qu'une flotte non entraînée avait passé toute la journée à essayer d'exécuter, sans y parvenir, un signal donné le matin de « mise en ligne

de bataille côte à côte à deux encablures, soit 370 mètres de distance¹ ». La capacité à effectuer n'importe quelle évolution n'était en soi jamais garantie. Les dangers liés à un virement de bord manqué bout au vent, à un virement de bord inefficace vent arrière ou même à une manœuvre mal négociée étaient particulièrement importants dans une flotte parce que les autres bâtiments se retrouvaient rapidement en grande difficulté. Des vents légers et une forte houle rendaient le maintien de la position particulièrement difficile. Les grands bâtiments devenaient presque complètement ingérables et roulaient fortement et lourdement. Dans de telles conditions, les navires devaient être espacés d'au moins trois quarts de mille nautique soit environ 1,4 km les uns des autres pour rester en sécurité et s'ils dérivait trop près des autres, les embarcations devaient être entraînées à les remorquer à l'écart². Les collisions étaient donc probables même par beau temps, et le plus grand danger pour une flotte, quelles que soient les conditions, était elle-même.

242

Le manque de maniabilité de la ligne était en plus aggravé par sa longueur elle-même. Elle se devait d'être compacte pour optimiser sa puissance, mais il fallait en même temps des espaces suffisants entre les bateaux pour éviter que l'un d'entre eux, endommagé et quittant la ligne, ne tombe sur l'arrière du précédent et perturbe ainsi tout le dispositif. Les navires prenaient donc leur place dans la ligne à une distance d'une à deux encablures entre eux, selon les conditions de vent et de mer. La distance la plus fréquente était de deux encablures, soit 400 yards ou 370 mètres, et la plus grande, pour les formations en transit, était de 3 miles nautiques soit 5 556 mètres³.

Il ne fallait donc pas beaucoup de navires en ligne pour atteindre une longueur importante. À la bataille d'Ouessant en 1778, il n'est pas surprenant que la flotte de 31 bâtiments en ligne fût estimée par le capitaine de vaisseau Robinson du HMS *Worcester* d'une longueur de trois bonnes lieues, soit neuf miles nautiques et que, par exemple, quand l'ordre de mouillage fut donné, le dernier tiers des bâtiments de la flotte était si loin derrière les premiers qu'il fut incapable de mouiller à l'endroit voulu avant le jour suivant⁴.

1 Thomas Pasley, *Private Sea Journals, 1778-1782*, London, J. M. Dent & Sons, 1931, p. 146.

2 Procès Lestock TNA: ADM 1/5280.

3 Instruction complémentaire Rodney 1780 et instruction Howe 1781-1782 ; instruction complémentaire Byron du 11 août 1758, David Bonner-Smith (dir.), *The Barrington Papers, Selected from the Letters and Papers of Admiral the Hon. S. Barrington*, London, Navy Records Society (désormais NRS) n° 77, t. I, 1937, p. 220.

4 *An Authentic and Impartial Copy of the Trial of the Hon. Augustus Keppel, Admiral of the Blue* (désormais *Keppel Trial*), Portsmouth, Wheldon & Co., 1779, p. 119 ; chevalier de Goussencourt, *A Journal of the Cruise of the Fleet of His Most Christian Majesty, under the Command of the Count De Grasse-Tilly in 1781 and 1782*, dans John Gilmary Shea, *The Operations of the French Fleet under the Comte de Grasse in 1781-2 as Described in Two Contemporary Journals*, New York, Anon, 1971, p. 91.

Le problème de la taille s'ajoutait si la flotte était divisée en plusieurs lignes, car, par mesure de sécurité, chaque ligne ou escadre était au moins à un demi-mille nautique de sa voisine⁵. Avec une flotte disséminée sur une distance aussi importante, les conditions météorologiques pouvaient facilement varier d'un endroit à l'autre de la flotte. Pendant les escarmouches antérieures à la bataille des Saintes en avril 1782, l'avant de la flotte britannique était sous une bonne brise alors que les divisions du milieu et de l'arrière étaient en calminées⁶.

Même sans les complications des conditions de vent local qui s'ajoutaient sur une telle distance, les variations de direction et de force du vent en général obligeaient les navires à modifier leur route et leur vitesse avec un faible préavis. Il en résultait que des sections entières de la flotte étaient souvent sous des dispositions de voiles différentes entre elles, réduisant la voilure pour étirer la ligne ou mettant des voiles pour resserrer la formation. Lord Mulgrave, commandant le HMS *Courageous* à la bataille d'Ouessant en 1778, affirma qu'il en était toujours ainsi « à l'endroit où les flottes restent ensemble⁷ ». La pagaille s'ensuivait ; à la bataille des Saintes, les deux flottes étaient complètement désorganisées du seul fait du changement de vent, chacune ayant été divisée en trois⁸. C'était inhérent aux capacités de la flotte et les signaux pour mettre ou réduire la voilure et se rapprocher dans la ligne pouvaient être en outre faits à toute partie de la flotte indépendamment des directives de l'amiral ou des commandants de l'escadre⁹.

Pendant les batailles, les problèmes de la cohésion de la flotte s'amplifiaient. Pour pallier les conditions météorologiques imprévisibles, les conditions de mer et de bataille, ainsi que les difficultés à faire évoluer la flotte, chaque bateau devait avoir une très bonne capacité de manœuvre afin de garder sa position dans la ligne et de ne pas compromettre l'efficacité de la ligne en tant qu'arme tactique. Pour assurer la cohésion de la ligne, un commandant devait être capable

- 5 Hardy Fleet Orders 16 Sept 1779, Julian S. Corbett, *Signals and Instructions, 1776-1794* [1909], London, NRS, 1971, p. 127.
- 6 *Memoir of the Life and Services of Admiral Sir William Hargood*, éd. J. Allen, Greenwich, H. S. Richardson, 1841, p. 33. Pour des exemples supplémentaires, voir William Laird Clowes, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, London, Chatham, 1997, t. IV, p. 514, 536.
- 7 *Keppel Trial*, *op. cit.*, p. 238.
- 8 Thomas White, *Naval Researches; or a Candid Inquiry into the Conduct of Admirals Byron, Graves, Hood, and Rodney, in the Actions Off Grenada, Chesapeake, St. Christopher's, and of the Ninth and Twelfth of April, 1782: Being a Refutation of the Plans and Statements of Mr. Clerk, Rear Admiral Ekins and Others*, London, Whittaker, Treacher & Arnott, 1830, p. 107. Pour plus d'explications sur l'influence de la météorologie sur les campagnes navales et les batailles voir : Denis A. Wheeler, « The Influence of the Weather During the Camperdown Campaign of 1797 », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 1, 1991, p. 47-54 et N. A. M. Rodger « Weather, Geography and Naval Power in the Age of Sail », *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, n° 2-3, 1999, p. 179-200.
- 9 Thomas White, *Naval Researches*, *op. cit.*, p. 42.

de maîtriser son navire, gonfler, choquer ou coiffer les voiles, pour permettre au bâtiment de faire une embardée, avancer ou culer lorsque nécessaire. Le gréement endommagé et l'équipage blessé menaçaient rapidement cet équilibre.

À la bataille d'Ouessant, on considéra que le HMS *Formidable*, lourdement endommagé, capable de conserver sa place dans la ligne, pouvait se placer vent arrière et gouverner, mais n'était « par aucun moyen dans un état ou des conditions suffisantes [...] pour conserver ses distances entre deux bâtiments de la ligne¹⁰ ». Quant au HMS *Ramillies*, bien que prenant l'eau abondamment, il continuait d'attaquer l'ennemi, mais le capitaine de vaisseau Digby précisa que le navire ne pouvait combattre en ligne¹¹. Un bâtiment qui ne pouvait pas conserver sa position, bien que maintenu dans la ligne, pouvait compromettre l'efficacité défensive de la formation et la survie de la flotte elle-même. Sir R. Bickerton, commandant du HMS *Terrible*, vaisseau désarmé, se fit violemment enjoindre à maintes reprises de sortir de la ligne pour laisser le champ libre aux autres navires à Ouessant¹².

244

Non seulement les mouvements des bateaux dans la ligne étaient fonction de ceux de la flotte, mais ils dépendaient aussi de ceux de l'ennemi. Chaque navire, en adaptant constamment sa voilure, en coiffant, en choquant et en augmentant la toile, devait garder sa position dans la ligne mais aussi au même niveau que son adversaire. Cela devenait encore plus difficile quand le combat était engagé et que les vaisseaux étaient endommagés. Un bâtiment pouvait être obligé de quitter complètement une ligne pour réparer ses dégâts, mais un navire avec des capacités faiblement réduites risquait toujours de produire un contrecoup immédiat et important sur ceux qui étaient devant et derrière lui, ce qui imposait une évolution dans la structure de toute la formation.

Les difficultés rencontrées pour tenir sa place de jour étaient si considérables qu'il était impossible de le faire de nuit et les flottes se rapprochaient uniquement pour éviter une séparation autant que faire se peut¹³. Même Kempenfelt, perpétuel innovateur qui n'hésitait pas à relever un défi, se résolut à adresser une instruction pour que les bateaux soient très attentifs à leur position au lever du jour, plutôt que de faire des manœuvres supplémentaires pour garder leur position de nuit¹⁴. Il déclara aussi qu'une grande flotte ne pouvait pas espérer lofer ou virer vent arrière par une nuit sombre et dans une tempête sans

10 *Minutes of the Proceedings at a Court Martial Assembled for the Trial of Vice-Admiral Sir Hugh Palliser* (désormais *Palliser Trial*), London, 1779, p. 50, 72.

11 *Keppel Trial*, *op. cit.*, p. 88.

12 *Ibid.*, p. 182.

13 Instruction complémentaire de Boscawen 12 août 1755, dans David Bonner-Smith (dir), *Barrington Papers*, *op. cit.*, t. I, p. 128.

14 Instructions de Kempenfelt 1781-1782, dans Julian S. Corbett, *Fighting and Instructions, 1530-1816*, London, NRS n° 29, 1905, p. 148.

risquer des dommages graves, et il proposa l'usage de cette évidence à des fins stratégiques en gardant les flottes anglaises aux ports dans de telles conditions, laissant l'ennemi à la merci des longues nuits et des gros coups de vent qui, selon ses propres mots « agiront plus en votre faveur que votre flotte ne le peut¹⁵ ».

La difficulté particulière pour garder sa place résidait dans la manœuvre relative. Pour garder sa position, un bateau devait manœuvrer par rapport à au moins un autre navire, et la position de ces bateaux dépendait à son tour de la position et du comportement des autres bateaux, et ainsi de suite. Le commandant en chef était le plus proche dans la flotte d'une position déterminée, mais celui-ci subissait les caprices du vent, de la météorologie, de la marée et de la bataille comme n'importe quel autre.

En pratique, le meilleur moyen pour contrôler finement et rapidement la vitesse était de naviguer sous voiles réduites. C'était habituellement le cas pour une flotte entière qui naviguait avec les voiles à moitié déployées, généralement le perroquet de fougue bout au vent, ce qui permettait un soutien mutuel même entre bâtiments aux capacités largement différentes.

En matière de navigation, il était toujours délicat pour une flotte de ne pas naviguer sous le vent. Cela permettait à la flotte de changer de route passant de vent debout à vent arrière sans perdre de temps et sans prendre de risque dans les manœuvres pour lofer ou passer vent arrière. Une flotte sous le vent pouvait remonter le vent et se rapprocher d'une flotte au vent, et tout bateau qui se retrouvait sous le vent pouvait facilement s'arrêter pour revenir à sa position, ce qui était pratiquement impossible si la flotte était au plus près. Naviguer au près présentait aussi des avantages, parce qu'il était plus facile de contrôler sa vitesse, les vergues devant être brassées légèrement pour permettre de laisser faseyer ou de masquer. Un compromis efficace largement utilisé était de naviguer vent de travers.

La difficulté pour tenir sa position était un problème substantiel pour tous les commandants d'une flotte, mais ils n'en avaient pas fini pour autant. En fait, la capacité à garder leur position reposait sur une hypothèse clé : que la position prescrite pût être reconnue une fois atteinte. Les méthodes par lesquelles les commandants estimaient leur position étaient souvent incertaines, et au mieux imprécises.

Estimer sa position représentait un double problème : la détermination du relèvement et de la distance. Pour les navires alignés sur l'avant, il existe une solution très simple et pratique au problème du relèvement. Pendant le procès

15 Kempenfelt à C. Middleton, 16 novembre 1779, dans *The Letters and Papers of Charles, Lord Barham* (désormais *Barham Papers*), éd. J. K. Laughton, London, NRS n° 32, 1907-1908, t. 1, p. 303.

en cour martiale du capitaine de vaisseau Ambrose, après la bataille de Toulon en 1744, on avait demandé au quartier-maître du HMS *Rupert* : « Comment faites-vous quand un bateau est en ligne ? » Il répondit : « Quand un bateau est dans le sillage d'un autre, ses trois mâts ne deviennent qu'un »¹⁶. Auparavant dans le procès, des preuves ont été données que cela a été utilisé en pratique. Le capitaine de vaisseau Ambrose, frustré de ne pas être dans la ligne, ordonna directement à l'homme de barre de conserver le cap jusqu'à ce que les mâts de l'amiral ne fissent qu'un¹⁷. Si la manœuvre avait été correctement effectuée par chaque bateau de la flotte, on n'aurait pu voir que le navire complètement à l'avant et celui complètement à l'arrière¹⁸. Cette méthode pour estimer rapidement un relèvement était aussi utilisée de nuit. Pour identifier la route d'un ennemi la nuit, le bateau de tête qui chasse gardait une lumière au milieu du pont de dunette et une à la tête du mât principal¹⁹. En alignant les lumières du bateau en chasse, le reste de la flotte pouvait établir la route de l'ennemi.

246

Cependant la technique ne fonctionnait qu'en ligne de file sur l'avant et aucune méthode rapide d'estimation de relèvement n'existait pour les vaisseaux dans d'autres formations. Les mesures devaient être prises aux instruments, en utilisant toujours le mât principal comme point de référence à partir duquel les relèvements étaient pris²⁰. Les instruments disponibles pour mesurer les distances étaient le sextant et le quadrant. Cependant, habituellement, la position et la vitesse étaient simplement estimées à l'œil et une précision mathématique absolue concernant le relèvement et la distance n'était ni réalisable ni attendue²¹. Chaque navire restait à la même distance que ses voisins immédiats du commandant en chef, réglant ses mouvements sur ceux du bateau le précédant²², mais ce n'était pas un procédé direct. En fait, la difficulté pour

16 « Procès du capitaine de vaisseau John Ambrose », dans *Copies of All the Minutes and Proceedings Taken at and Upon the Several Trials of Capt. George Burrish, Capt. Edmund Williams, Capt. John Ambrose, Etc. On Board H.M.S London 23 Sept 1745*, London, 1746, p. 121. Voir aussi duc de Cumberland, sig. complémentaire 2 août 1769, dans David Bonner-Smith (dir), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 400.

17 « Procès du capitaine de vaisseau John Ambrose », art. cit., p. 109.

18 R. V. Hamilton et J. K. Laughton (dir.), *The Recollections of Commander James Anthony Gardner, 1775-1814*, London, NRS n° 31, 1906, p. 60.

19 Instruction complémentaire de Rodney du 18 décembre 1779, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 232.

20 Instruction de combat anon. 1781-1783 ; instruction complémentaire du duc de Cumberland 2 août 1769, dans David Bonner-Smith (dir), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 399-400.

21 Alexander Schomberg, *A Sea Manual, Recommended to the Young Officers of the Royal Navy as a Companion to the Signal Book*, London, G. G. J. & J. Robinson, 1789, IX ; Thomas Pasley, *Private Sea Journals, 1778-1782*, op. cit., p. 45.

22 Instruction régulière complémentaire 1778, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 220 ; ordre de Vernon aux capitaines de vaisseau 8 août 1739, dans B. McRanft, *The Vernon Papers*, London, NRS n° 99, 1958, p. 291 ; C. O'Bryen, *An Essay on Naval Military Discipline in General by a Late Experienced Sea Commander*, London, 1762, p. 73 ; Instructions

estimer toute distance en mer, particulièrement pour ceux qui avaient une faible expérience, était si connue, qu'on avait l'habitude d'accepter la divergence entre les témoignages en cour martiale ; l'erreur la plus classique étant qu'une flotte de bâtiments très espacés entre eux apparaissait plus éloignée qu'elle ne l'était vraiment. Il était également remarquablement difficile de dire à distance si une flotte de bateaux était en ligne régulière ou non²³. Les bâtiments en formation de transit étirée utilisaient la vue de leurs voisins immédiats à l'horizon comme un repère grossier, s'assurant qu'ils ne gardaient pas plus d'une coque noyée à vue l'un de l'autre²⁴, mais cela était inutile en formation serrée. La ligne de file semble avoir été particulièrement problématique. Young, dans une lettre à Middleton, mentionna sa préférence pour une ligne de front dans laquelle « les officiers sont meilleurs pour estimer la distance que dans une formation en ligne de file²⁵ », mais ne donna aucune autre explication.

Les problèmes pour maintenir les distances s'ajoutaient aux changements de vitesse, impossibles à effectuer de façon simultanée. Pour réduire les risques de vides dans la ligne, le commandant en chef ou le chef d'escadre de chaque ligne ou escadre était utilisé comme référence à partir de laquelle tous les changements de vitesse étaient coordonnés. La dimension de la voilure qu'il portait indiquait de manière visible ses intentions, observables par tous, de sorte qu'ils pouvaient mieux estimer quelle voilure conserver pour le suivre²⁶. La même technique était également utilisée pour rester à hauteur de l'ennemi.

Cela semble cependant relever d'une grande simplification. Naviguer à la même vitesse qu'un autre bateau, de même taille et de construction équivalente, nécessitait bien plus que d'adopter la même voilure. Dans l'escadre de la Manche de Keppel de 1779, par exemple, il était bien connu que le vaisseau amiral le HMS *Victory* naviguait toujours plus rapidement que le vaisseau du vice-amiral le HMS *Formidable* lorsqu'ils étaient sous la même voilure²⁷.

complémentaires de Howe 1781-1782, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 165.

23 *Minutes of the Proceedings at a Court Martial, Assembled for the Trial of Anthony James Pye Molloy, Esq., Captain of His Majesty's Ship Caesar*, London, 1795, p. 102 ; *Palliser Trial*, op. cit., p. 14 ; « Procès du capitaine de vaisseau John Ambrose », art. cit., p. 48 ; *Keppel Trial*, op. cit., p. 238.

24 Instruction complémentaire d'Arbuthnot 19 août 1780 ; Ordre général de Rodney 20 mars 1782, dans *Barham Papers*, éd. cit., t. I, p. 265. Un exemple plus récent peut être trouvé dans, *The Journals of Sir Thomas Allin*, éd. R.C. Anderson, London, NRS n° 79, t. I, 1939, p. 27.

25 Young à Middleton 24 juillet 1780, dans *Barham Papers*, éd. cit., t. I, p. 66.

26 Ordre de Vernon aux capitaines de vaisseau, 8 et 9 août 1739, dans B. McRanft, *Vernon Papers*, 291, p. 93 ; *Molloy Trial*, op. cit., p. 38 ; Instruction complémentaire anonyme 1778-1781, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 220 ; Instruction complémentaire d'E. Pratten 26 avril 1758, dans David Bonner-Smith (dir.), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 199 ; *Palliser Trial*, op. cit., p. 74.

27 *Palliser Trial*, op. cit., p. 74. Pour un exemple plus récent, voir, *The Journals of Sir Thomas Allin*, éd. cit., t. I, p. 143.

Pour tenir compte des inévitables disparités des navires, les commandants devaient avoir une parfaite connaissance des performances de navigation de leur bateau comparées à celles du vaisseau du commandant en chef, sous toutes les configurations de voiles et par tous les temps, de nuit et de jour²⁸. Cette capacité ne pouvait être acquise que par une longue pratique et une longue expérience, et seulement par ceux ayant une aptitude suffisante. En 1772, la marine française créa une « escadre d'évolutions » sous le commandement de l'amiral d'Orvilliers avec l'ordre spécifique de pratiquer des manœuvres de flotte. D'Orvilliers navigua pendant sept mois entiers et établit des rapports sur la capacité de tous ses commandants de vaisseaux. Le rapport sur le comte de Grasse, futur vice-amiral, indique en particulier que « ses collisions semblent montrer qu'il manque quelque chose dans son appréciation visuelle²⁹ ».

248

Vers la fin du siècle, probablement après la bataille d'Ouessant pendant laquelle la flotte française fut dirigée avec une bien plus grande compétence que la flotte britannique, les méthodes de manœuvre de flotte en vinrent à être étudiées d'une manière très systématique. Principalement sous Howe et Kempenfelt, l'art de manœuvrer une grande flotte a été mené à un « degré de perfection jamais obtenu auparavant³⁰ ». Jervis et Hood continuèrent leur travail³¹. Les flottes travaillaient plus fréquemment en divisions, restaient plus compactes et donc plus maniables. Après avoir vu la flotte française durant la bataille des Saintes en 1782, la flotte de Rodney forma la ligne de bataille en « un temps incroyablement court » et à la bataille du cap Saint-Vincent en 1797, un officier de marine britannique, fier et sans aucun doute avec un parti pris, déclara que la flotte britannique manœuvrait comme si elle effectuait une revue navale³².

28 Instruction de Howe 30 juillet 1778 ; Instruction exp. de Howe 1779, dans Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 98, 271.

29 S. S. Robison et M. L. Robison, *A History of Naval Tactics from 1530 to 1930: The Evolution of Tactical Maxims*, Annapolis, The U.S. Naval Institute, 1942, p. 265.

30 Anonyme, *A Short Account of the Naval Actions of the Last War: in Order to Prove that the French Nation Never Gave such Slender Proofs of Maritime Greatness as During that Period : with Observations on the Discipline, and Hints for the Improvement of the British Navy*, London, J. Murray, 1788, p. 133 ; *A Narrative of My Professional Adventures by Sir William Dillon*, éd. Michael A. Lewis, London, NRS n° 93, 1953, t. 1, p. 22, 28, 99, 119 ; J. H. Broomfield, « The Keppel-Palliser Affair, 1778-1779 », *The Mariner's Mirror*, vol. 47, n° 3, 1961, p. 267.

31 P. K. Crimmin, « John Jervis, comte de St. Vincent 1735-1823 », dans Peter Le Fevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson: British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham, 2000, p. 332-333 ; Ruddock F. Mackay, *Admiral Hawke*, Oxford, Clarendon Press, 1965, p. 150 ; J. J. Tritten, « Doctrine et tactique de la flotte dans la Royal Navy », dans James John Tritten et Luigi Donolo (dir.), *A Doctrine Reader: The Navies of United States, Great Britain, France, Italy, and Spain*, Newport, Naval War College, 1995, p. 12.

32 David Spinney, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969, p. 395 ; Colin White, *1797: Nelson's Year of Destiny*, Stroud, Sutton, 1998, p. 49 ; Rémi Monaque, « À bord du HMS *Alexander* (1796-9) » *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n°2, 2003, p. 210.

Durant ce programme d'innovations, les systèmes tactiques étaient étudiés selon les principes mathématiques et géométriques. Ils améliorèrent les principes de manœuvre de flotte en fournissant des formules pour tenir sa position. Par exemple, une formule fut introduite selon laquelle les navires sauraient comment infléchir leur route pour regagner la ligne après un changement de vent, la règle étant que, « à partir de huit quarts du compas, soit 90°, prendre la moitié du nombre de quarts correspondant au changement de vent et cela réglerait votre route ; par exemple, le vent a changé sa direction de quatre quarts, soit 45°, en prendre deux, la moitié de quatre, l'enlever des huit quarts, il reste six, qui est le nombre de quarts correspondant à l'angle que les bateaux doivent prendre pour retrouver la ligne³³ » [un quart équivaut à 11,5°]. De la même manière, il a été découvert que quand une flotte s'est partagée d'une ligne en deux, l'une étant sous le vent, « la moitié du nombre de quarts dont les deux lignes diffèrent ajoutée à huit quarts est le nombre de quarts que vous devez adopter, et donne une route qui coupe les deux lignes à angles égaux³⁴ ».

De plus, grâce à la pratique et l'expérience, les méthodes des marins évoluèrent de telle sorte qu'elles offrirent plus de précision pour tenir sa position. On trouva par exemple que mettre en panne en masquant le perroquet de fougue, avait pour conséquence d'amener progressivement un bateau sous le vent sous l'effet de sa voile arrière, alors que choquer ou masquer le grand hunier pour mettre en panne permettait de mieux tenir sa position³⁵. Les instructions de combat étaient ajoutées, modifiées et renforcées jusqu'à la mise au point d'un système déterminé de règles de manœuvres de la flotte. Une des réelles difficultés pour manœuvrer une flotte, celle de la synchronisation, fut largement surmontée au milieu du siècle, par des instructions supplémentaires qui établirent explicitement quand les bateaux devaient virer de bord dans une manœuvre en même temps que des signaux préparatoires furent introduits³⁶, ce qui permit à tous les bateaux de se préparer à virer de bord, au même moment, sur un autre signal ; ce fut caractéristique durant la guerre américaine³⁷.

33 Alexander Schomberg, *A Sea Manual*, op. cit., p. 63-64.

34 Kempenfelt à Middleton 6 avril 1780, dans *Barham Papers*, éd. cit., t. I, p. 323. Pour des exemples similaires de méthodes pour naviguer avec les changements de vent, voir J. Bourdè de Villehuet, *The Manoeuverer or Skilful Seaman: Being an Essay on the Theory and Practice of the Various Movements of a Ship at Sea as Well as of Naval Evolutions in General*, trad. Jean-Nicolas J. de Sauseuil, London, S. Hooper, 1788, p. 66, 253-254.

35 Francis L. Liardet, *Professional Recollections on Points of Seamanship*, London, Longman & Co., 1849, p. 48.

36 Instruction complémentaire de Hawke 16 juillet 1759, dans David Bonner-Smith (dir.), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 259 ; John M. Boyd, *Manual for Naval Cadets*, London, Longman & Roberts, 1860, p. 426.

37 Kempenfelt introduisit d'abord un drapeau préparatif dans la flotte de la Manche 1779-1780, voir aussi l'instruction complémentaire d'Arbuthnot en 1779, Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 237.

Cependant, les améliorations doivent toutes être remises dans leur contexte. Prises seules ou toutes ensemble, elles ne permettaient pas d'arriver à une parfaite uniformité dans les performances de la flotte, les performances d'un voilier étant dictées par des paramètres trop capricieux par nature pour qu'ils soient rigoureusement contrôlés. Par conséquent, les difficultés pour tenir sa position n'étaient pas liées à certaines périodes de l'histoire de la Navy mais inhérentes à toute flotte qui navigue.

250 Cependant, aussi entraînée que fût une flotte, elle n'était pas une formation homogène et compacte. Le mot *flotte* désigne un groupe de navires ; il ne faut donc pas l'entendre dans le sens d'un élément physique unique et solidaire, mais plutôt comme un ensemble variable de navires dont la taille, la formation et l'organisation fluctuaient et qui requérait constamment des actions et décisions indépendantes de la part de tous les capitaines pour conserver un semblant de cohésion. Cette formation lâche et toujours en mouvement imposait que chaque bateau dispose des meilleures capacités de navigation et que son commandant et son équipage possèdent un savoir-faire et un sens de l'initiative considérables.

Le commandement d'une flotte n'était jamais une structure verticale de pouvoir dans laquelle l'ensemble des navires aurait été placé sous le contrôle infaillible du commandant en chef. Les usages dans le commandement de la flotte garantissaient une influence durable et importante sur les performances de la flotte venant de la base, en dehors du contrôle du commandant en chef. Cela n'est pas une surprise en soi pour les historiens de la guerre maritime à travers les âges qui comprennent que le travail d'équipe est la base de l'efficacité de la flotte, mais ce qui doit être souligné comme étonnant à l'époque de la marine à voile est la puissance exagérée de cette influence ascendante. C'était la nature même de la guerre sur mer qui rendait particulièrement difficiles la tenue de poste et la cohésion de la flotte, et, par voie de conséquence, la confiance que les commandants en chef pouvaient placer dans le savoir-faire, la motivation et l'expérience de leurs capitaines de vaisseau était d'une grande importance, en particulier à l'époque de la marine à voile. On pouvait espérer au mieux qu'une flotte à voile fût constituée « de vaisseaux de taille presque équivalente, placés à des intervalles presque équivalents les uns des autres, naviguant à des angles presque équivalents et allant à des vitesses presque équivalentes³⁸ ».

Parce que relevant de la prouesse navale, maintenir la cohésion de la flotte était la priorité de tous les commandants de la flotte et un des fondements de la guerre sur mer. Elle décuplait l'efficacité défensive de toute formation et était la base de

38 Howard B. Douglas, *Naval Evolutions: A Memoir, Containing a Review and Refutation of the Principle Essays and Arguments Advocating Mr. Clerk's Claims in Relation to the Manoeuvr of 12 April 1782*, London, T. & W. Boone, 1832, p. 59.

toute tactique offensive. Son importance transparaissait dans les exigences vis-à-vis du service attendu de chaque commandant. Par exemple, le commandant de la flotte qui échouait à resserrer la ligne si le bateau devant lui était endommagé « méritait et encourait justement la plus sévère punition³⁹ ». Il était établi qu'un bateau ne devait pas sacrifier la cohésion de la ligne, sauf signaux spécifiques pour le faire⁴⁰ et, pour maintenir la cohésion, il était parfaitement accepté qu'un vaisseau échoue dans sa manœuvre de virement de bord si le signal pour passer vent arrière avait été donné à la flotte entière⁴¹. De la même manière, il était accepté d'un bâtiment qui prenait beaucoup de temps pour virer vent debout qu'il commence la manœuvre avant qu'elle ne soit explicitement ordonnée⁴².

Les officiers savaient que leur meilleure chance de succès en combat naval résidait dans l'unité d'action. En conséquence, le soutien mutuel était attendu de la part de chaque commandant pendant l'engagement de la flotte, notamment de la part de chacun de ses voisins de ligne.

En ligne, les responsabilités des navires reposaient en effet sur les voisins immédiats dont ils assuraient la sécurité ; ainsi, la ligne conservait sa force comme une chaîne. Il était entendu que, pendant l'action, l'amiral n'était pas toujours le meilleur juge pour estimer les dommages infligés à sa flotte et, de fait, n'était pas en position d'organiser le secours pour les navires en détresse. Cette responsabilité incombait aux voisins immédiats des vaisseaux endommagés⁴³. Les deux adjoints du commandant en chef devaient en particulier manœuvrer avec leur vaisseau amiral comme une seule unité, tous deux attaquant le vaisseau amiral ennemi et se défendant mutuellement de toute attaque ; en fait, on pensait à l'époque que les adjoints devaient plus se préoccuper de la défense du vaisseau amiral « car ils ne [devaient] pas toute autre considération que l'honneur de leur pavillon⁴⁴ ». Il est intéressant de noter que cette obligation, pour trois navires, de manœuvrer comme une seule unité dépendait autant de la position du vaisseau amiral ennemi que de la leur. Si, par exemple, tout autre bâtiment que le vaisseau amiral devait engager le vaisseau amiral ennemi, alors ses deux navires les plus proches devenaient ses adjoints, prenant donc le vaisseau amiral ennemi entre trois feux, et pouvant ainsi le vaincre plus rapidement⁴⁵.

³⁹ *Ibid.*, p. 62.

⁴⁰ « The Tryal of George Burrish », dans *Copies of All the Minutes and Proceedings Taken at and Upon the Several Trials of Capt. George Burrish, Capt. Edmund Williams, Capt. John Ambrose Etc. On Board H.M.S London 23 Sept 1745*, *op. cit.*, p. 148. Voir aussi Edmund M. Blunt, *Theory and Practice of Seamanship. Together with a System of Naval Tactics*, New York, 1824, p. 211.

⁴¹ *Keppel Trial*, *op. cit.*, p. 174 ; *The Case of William Brereton Esq.*, London, 1779, p. 61, 67.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *The Trial of the Honourable John Byng at a Court Martial*, Dublin, 1757, p. 178.

⁴⁴ Edmund M. Blunt, *Theory and Practice of Seamanship*, *op. cit.*, p. 211.

⁴⁵ *Ibid.* Pour un exemple pratique, voir le journal de G. Pocock, voir au dimanche 30 avril 1758, TNA : ADM 50/21.

Un autre aspect du soutien mutuel imposait aux commandements la responsabilité d'apporter leur soutien au commandant de leur division. La bataille d'Ouessant en 1778 donna l'occasion de mettre ce principe en pratique. La confusion survint quand Sir Robert Harland, responsable de la division avant, se tint sur l'avant des Français après que l'amiral Keppel eut donné le signal de former la ligne de bataille. Cela concerna plus particulièrement le capitaine de vaisseau Brereton du HMS *Duke*, dont la position dans la ligne dépendait de la manière dont Sir Robert Harland assurait la sienne. Brereton se retrouva donc devant le dilemme : obéir au signal de l'amiral pour former la ligne du mieux qu'il put ou bien descendre au secours du chef de sa division. En fin de compte, il était de son devoir de soutenir son chef de division qui triompha, et la décision collective fut prise par les officiers du bord que, comme leur navire, le *Duke*, n'était pas endommagé, ils devaient suivre l'exemple de Sir Robert « avec toutes les voiles qu'ils pouvaient mettre⁴⁶ ». À son tour, la vue du vaisseau de l'amiral Keppel en situation délicate et visiblement en infériorité avait fait venir Sir Robert Harland à son secours sans ordre⁴⁷.

En définitive, il est important de souligner que, pour ce qui concerne la guerre d'Amérique, il y eut de nombreuses opérations dans lesquelles tenir la position joua un rôle particulièrement important, mais pour lesquelles nous ne savons presque rien. Nous avons également tendance à étudier la guerre des flottes en ne nous concentrant que sur celles des navires de guerre à voiles – qui sont les flottes impliquées dans les batailles d'Ouessant, de Chesapeake, des Saintes –, quand, en fait, la guerre américaine fournit de nombreuses occasions d'explorer et de comprendre différents types de flottes, avec les problèmes qu'elles rencontrèrent et les solutions qu'elles apportèrent : on peut alors raconter une histoire passionnante, qui n'a jamais été étudiée.

Prenez, par exemple, les principales opérations amphibies menées par les Britanniques au début de la guerre, quand ces derniers se trouvèrent confrontés à la difficulté de tenir leur position entre des transporteurs de troupes par engins de débarquement. Un tableau conservé au Old State House Museum et représentant les opérations navales pendant la bataille de Bunker Hill, en 1775, laisse penser qu'une solution curieuse a été apportée au problème : les engins semblent littéralement attachés tous ensemble. Nous n'avons cependant pas plus d'éléments. Un autre tableau, que l'on doit à Paul Revere et qui représente des navires de guerre britanniques débarquant leurs troupes, montre la même scène. Mais pourquoi utilisaient-ils leurs engins de cette manière et comment

⁴⁶ *The Case of William Brereton Esq., op. cit.*, p. 25.

⁴⁷ *Palliser Trial, op. cit.*, p. 57.

procédaient-ils exactement ? cela a-t-il été reproduit durant les débarquements amphibies à New York en 1776, ou à Philadelphie en 1777, ou même à l'occasion de n'importe quel autre débarquement amphibie important durant la guerre ? les Français opéraient-ils de la même manière ?

Il est en outre important de s'attarder sur les nombreuses flottes de la guerre d'Indépendance américaine qui étaient, d'une certaine manière, particulières ; c'est le cas si nous considérons les flottes de bateaux de guerre hauturières comme la norme. Prenez, par exemple, les nombreuses flottes des Finger Lakes, essentiellement – mais pas exclusivement – dans les premières années de la guerre : la formidable force d'invasion de Guy Carleton de 1776, celle de Burgoyne en 1777 et celle de Christopher Carleton en 1778. Ces flottes étaient toutes constituées de troupes britanniques qui comprenaient très peu de marins, dans un ensemble de navires à voiles et d'embarcations à rames, combinées avec des canoës indiens. Un autre exemple célèbre de flotte atypique est, bien entendu, la première flotte de Nelson, dont il s'empara dans l'estuaire du fleuve San Juan. Au commandement de la frégate usée la *Hinchinbrook*, Nelson mena une flotte de transports de troupes lourds accompagnée d'une multitude difficilement imaginable d'embarcations d'autochtones : des pirogues, des pitpans, des doris et des canoës qui étaient menés par des Indiens et des Noirs, tous peints, percés et presque nus. Mais, comment faisaient-ils pour opérer de conserve ? Même si nous ne connaissons peut-être jamais la réponse, la question mérite d'être posée. Quelques indices intéressants semblent d'ailleurs se faire jour. Nous savons, par exemple, que Christopher Carleton a été choisi pour commander le raid de 1778 pour descendre le lac Champlain précisément parce qu'il avait vécu quelque temps avec les Mohawks – il avait du reste la peau peinte et portait des tatouages. Mais comment cette curieuse relation se traduit-elle sur l'eau lorsqu'il s'agit du commandement ou pour relever le défi physique de garder sa position ? Les deux flottes britannique et indienne, étaient-elles entièrement séparées, des entités autonomes, ou une sorte d'interaction officielle existait-elle ? Les troupes britanniques ont-elles adopté les techniques indiennes pour garder la position sur les embarcations à rames ? Les Indiens ont-ils adopté les techniques perfectionnées des Britanniques, élaborées après des générations de guerre navale ? Nous ne connaissons tout simplement pas la réponse, mais, fait passionnant, il semble qu'il y ait visiblement eu d'importants échanges de compétences et de savoir-faire maritime.

Les commandants rencontraient quelques difficultés plus habituelles pour tenir la position, que nous nous proposons de remettre dans leur contexte. Faisons avant tout un bond dans le temps et pour nous intéresser à la « bataille du Nil » de 1798, où Nelson écrasa la flotte de Napoléon dans la baie d'Aboukir. Cette bataille est célèbre à cause des tactiques employées par Nelson par rapport

à la position de la flotte française. Les Français étaient au mouillage en file proue après poupe à l'entrée de la baie, mais ils n'avaient pas réussi à adopter une position suffisamment défensive. Ils avaient mouillé en eaux profondes, distants de la côte, les bateaux très écartés les uns des autres. Ils avaient également mouillé de telle sorte qu'ils pouvaient éviter sur leur seule ancre et sans ligne de mouillage supplémentaire (d'embossage) pour assurer leur position. C'est ce dont les commandants de Nelson prirent avantage quand ils doublèrent la ligne française, avec des bâtiments britanniques passant dans la ligne française, c'est-à-dire entre les bateaux français et la côte, pendant que d'autres restaient au large. Les Français n'avaient aucune chance de s'en tirer. C'est ici que réside un point intéressant : leur position offrait pourtant de réelles potentialités défensives et s'ils en avaient tiré parti, les Britanniques auraient eu la tâche beaucoup plus difficile. C'est la leçon que nous devons appliquer à la guerre américaine, et en particulier en faisant référence à la campagne de d'Estaing en 1778.

254

Pendant cet été, à New York et à Sainte-Lucie, deux flottes britanniques furent obligées de se défendre au mouillage, mais nous ne savons presque rien de la façon dont elles étaient réellement positionnées ni comment leur position était défendue. Et cependant cette connaissance est cruciale si nous devons établir un jugement raisonnable sur la réalité des occasions qui se sont présentées à d'Estaing dans les deux cas. Les Britanniques étaient-ils mal défendus comme les Français l'avaient été à la bataille d'Aboukir en 1798, et donc étaient-ce des occasions manquées, ou avaient-ils adopté une formation impénétrable contre laquelle d'Estaing se serait lancé au mépris d'une destruction assurée ? La réponse est, je pense, ni l'un ni l'autre ; il est ici question, je crois, de Britanniques ayant adopté des positions fortes pendant un bref mais crucial laps de temps, ne laissant à d'Estaing qu'une période très courte pendant laquelle il aurait pu agir. Mais nous avons besoin de détails : nous devons comprendre comment les Britanniques ont adopté leurs positions, et il nous faut savoir comment ils ont agi précisément en fonction des mouvements de d'Estaing.

Ce sont trois exemples – et j'aurais pu en prendre bien plus, donnés par la guerre d'Indépendance américaine – qui démontrent comment l'étude de la façon dont les navires tenaient leur position peut nous aider à répondre aux nouvelles questions qui se posent sur la guerre d'Indépendance américaine, et de façon plus générale, sur l'époque de la marine à voile. En fait, ce que les spécialistes navals et maritimes et les équipages concevaient est essentiel pour comprendre ce que nous évoquons mais n'a cependant pas fait l'objet de toute l'attention méritée.

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

LES AMIRAUX BRITANNIQUES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Richard Harding
University of Westminster, Londres

Les officiers supérieurs de la marine britannique qui servaient pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique n'ont pas bonne réputation. Collectivement et individuellement, ils nous ont été présentés comme étant de piètre valeur. Du premier au dernier, presque tous ont passé pour ne pas avoir été à la hauteur de leurs tâches. Ainsi que le faisait remarquer un historien, ces amiraux étaient dans une forme physique déclinante, élevés dans un système qui mettait la priorité sur la discipline, le courage, la routine et l'argent. « Dans la Navy, comme au gouvernement, personne ne s'était interrogé sur le point de savoir si ces qualités suffisaient à un homme chargé de mater une révolution¹. »

Pendant la seconde moitié de l'année 1775, tandis que l'armée britannique peinait à contrôler la situation à Boston, le commandant de la marine, le vice-amiral Samuel Graves, était en mauvais termes avec le commandant de l'armée, le général Gage. Il fut rapidement victime de rapports qui faisaient état d'un manque d'initiative en matière de soutien apporté aux tentatives de l'armée pour éliminer les rebelles et fut rappelé en septembre². Bien que Lord Sandwich cherchât à adoucir son sort, Graves savait que sa réputation ne survivrait pas à l'accusation d'incapacité, ou pire, à celle d'infidélité³.

Son successeur, le vice-amiral Molyneux Shuldham, ne demeura pas en fonctions assez longtemps – de février à juillet 1777 – pour avoir un effet sur les événements⁴ mais pendant cette période, l'absence fautive d'un vaisseau

- 1 John A. Tilley, *The British Navy and the American Revolution*, Columbia, University of South Carolina Press, 1987, p. xviii.
- 2 George R. Barnes et John H. Owen (dir.), *The Private Papers of John, Earl of Sandwich, First Lord of the Admiralty, 1771-1782*, t. 1, *Aug 1770-March 1776*, London, Navy Records Society, p. 73-74, Sandwich à Graves, 17 septembre 1775 (désormais *Sandwich Papers*).
- 3 *Sandwich Papers*, *op. cit.*, t. 1, p. 80-81, Graves à Sandwich, 2 décembre 1775.
- 4 La décision de son remplacement avait été prise peu de temps avant son arrivée en Amérique du Nord. Voir : *Sandwich Papers*, *op. cit.*, t. 1, p. 119, Sandwich à Shuldham, 13 février 1776. Shuldham n'est même pas mentionné dans : Mark M. Boatner, *Cassell's Biographical Dictionary of the American War of Independence, 1763-1783*, London, Cassell, 1966.

positionné au large de Boston après son évacuation et le manque d'une couverture de la Delaware furent remarqués par le roi et le ministre⁵.

Le vice-amiral Richard Howe fut un peu meilleur, en partie grâce à l'arrivée de l'armée, à l'été 1776, ce qui permit de mener deux opérations offensives pendant lesquelles la Navy et l'armée, placées sous le commandement de William, son propre frère, purent effectuer des conquêtes importantes. Howe a aussi bénéficié de la complexité de ses missions navales et diplomatiques, et, plus tard, de sa réputation pendant la Révolution française, ce qui a poussé les historiens à s'intéresser aux détails de sa carrière⁶.

À la suite de Howe, les commandants du théâtre naval américain, Gambier, Arbuthnot et Graves, ont été qualifiés de « vieilles femmes » par le général Henry Clinton⁷.

256

Le contre-amiral Gambier n'avait jamais été pressenti pour devenir le commandant des opérations à la mer. Le vice-amiral Marriott Arbuthnot fit jeu égal avec les Français mais ne valait pas l'amiral Rodney. Il n'obtint aucun succès qui pût être comparé aux leurs et sa réputation politique et institutionnelle en fut ternie⁸. Quant au contre-amiral Thomas Graves, il n'est pas nécessaire d'ajouter que, par sa faute, après la bataille de la Chesapeake du 5 septembre 1781, il scella le sort de l'armée de Lord Cornwallis à Yorktown et, partant, celui de la guerre⁹.

Les commandants de flottes situées dans les eaux européennes n'étaient pas meilleurs. Augustus Keppel fut décrit de manière mémorable comme « le mauvais homme, au mauvais endroit, au mauvais moment¹⁰ ». Impliqué sans fin dans le jeu des jalousies au sein de la Navy et dans les luttes politiques de cette époque, il était inapte à un tel commandement.

Sir Charles Hardy ne dut son commandement de la flotte de la Manche que par le jeu de l'ancienneté. L'amiral Sir Francis Geary, qui lui succéda en mai 1780, fit de son mieux pour tenir tête aux escadres françaises et espagnoles,

5 Daniel A. Baugh, « The Politics of British Naval Failure, 1775-1777 », *The American Neptune*, vol. 52, n° 3, 1992, p. 229.

6 Ira D. Gruber, *The Howe Brothers and the American Revolution*, New York, Atheneum, 1972 ; David A. Syrett, *Admiral Lord Howe: A Biography*, Annapolis, Naval Institute Press, 2006.

7 William B. Willcox, « Arbuthnot, Gambier and Graves: "Old Women" of the Navy », dans George A. Billias, (dir.), *George Washington's Generals and Opponents*, New York, Morrow, 1969, p. 260-290.

8 Compte tenu de la durée de son commandement et de ses effets, de septembre 1778 à juillet 1781, Arbuthnot mérite une nouvelle et complète biographie.

9 Haral A. Larrabee, *Decision at the Chesapeake*, London, Kimber, 1965. Concernant Graves, un historien a récemment affirmé de manière lapidaire qu'il manquait tout simplement de l'intelligence nécessaire et du talent pour diriger une bataille. Voir Andrew Lambert, *Admirals: The Naval Commanders who Made Britain Great*, London, Faber & Faber, 2008, p. 166.

10 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1998, p. 22.

mais laissa capturer un convoi placé sous son escorte, ce qui fit échouer des initiatives diplomatiques en cours au même moment¹¹.

Le vice-amiral George Darby prit la suite en septembre 1780, servit honorablement, mais sans éclat, jusqu'à la chute du gouvernement de Lord North, en mars 1782, lorsque Richard Howe fut nommé premier lord de l'Amirauté et commandant en chef pour la Manche.

Même aux Antilles, où finalement eut lieu la bataille favorable aux Britanniques, la qualité du commandement naval était médiocre. Samuel Barrington et Richard Byron firent campagne dans les parages en 1778 et 1779, mais sans succès remarquables. Le successeur de Byron, l'amiral George Brydges Rodney, sortit du lot. Bien qu'il fût probablement le seul officier digne du panthéon naval du XIX^e siècle, il fut aussi un officier très imparfait.

Il s'attira une grande réputation et une non moins grande critique. La gloire de la victoire des Saintes, en avril 1782, doit être contrebalancée par une arrogance qui envenima ses relations avec d'autres officiers supérieurs, une réputation d'avare qui eut des effets néfastes sur la conduite de la campagne et sur son attitude en public. Il est sans doute regrettable qu'il eût à servir avec un autre officier de qualité, Sir Samuel Hood, aussi arrogant et aussi implacable que son supérieur, Rodney¹².

Aux Indes, le contre-amiral Sir Edward Hughes mena une longue et bonne campagne défensive contre Suffren, entre 1781 et 1783. Sa défense des Indes fut un grand succès, mais il n'en tira pas une grande reconnaissance à l'époque ni plus tard. La préface de la réponse de Hughes, à la suite du vote d'une motion de reconnaissance du Parlement en 1785 eut un ton légèrement apologétique : « Bien qu'il me fût apparu impossible de détruire les forces navales françaises dans ce pays, tous mes efforts ont été entrepris dans ce but, tout en conservant intacte l'escadre de Sa Majesté, dont dépendait grandement sinon entièrement, le sort des possessions de la nation¹³. »

¹¹ *Ibid.*, p. 136-137.

¹² La meilleure biographie de Rodney demeure celle de David Spinney, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969. Pour Hood, voir : Samuel Hood, *The Letters of Sir Samuel Hood*, éd. David Hannay, London, Navy Records Society, 1895 ; Michael Duffy, « Samuel Hood, First Viscount Hood, 1724-1816 », dans Peter Lefevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson: British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 249-277. Voir également : Kenneth Breen, *The Navy in the Yorktown Campaign: The Battle of the Chesapeake, 1781*, thèse, London, University of London, 1971, p. 25-27 et *id.*, « Divided Command: The West Indies and North America, 1780-1781 », dans Jeremy Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Uses of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, University of Leicester Press, 1988, p. 190-206.

¹³ Herbert W. Richmond, *The Navy in India, 1763-1783*, London, Ben, 1931, p. 379.

Ce conformisme poussé à l'extrême laisse penser que le corps des officiers de la Navy était atteint d'une forme de psychose collective et fatale. À tout le moins, deux questions se posent aux historiens :

Comment se fait-il que ces officiers fussent si médiocres, alors qu'ils avaient appris leur métier sous le commandement d'une génération d'amiraux et de capitaines la plus fameuse de l'histoire de la Grande-Bretagne jusqu'alors ?

Capitaines, ils faisaient partie d'une Royal Navy qui confirmait son rôle en tant qu'outil principal de la sécurité du pays et de l'Empire et pourtant, une fois devenus amiraux, quel contraste criant ils faisaient avec les Hawke, Anson, Boscowen, Saunders, et autres officiers de la guerre de Sept Ans !

De même, puisqu'ils étaient si médiocres, comment se faisait-il que sous leur commandement, une autre génération s'élevait et allait produire une série de talents encore plus brillants, parmi lesquels Horatio Nelson ?

258 Pour comprendre la naissance de leur réputation, il faut prendre en compte le contexte dans lequel ils évoluaient. Un indice nous en est donné par la réponse de Hughes au Parlement sous forme d'apologie.

Tandis que le succès ou l'échec de toute entreprise peut être mesuré au regard des objectifs anticipés, c'est en fonction de l'attente, à parts égales avec l'action, que sont jugés les résultats.

Pendant la plus grande partie du XVIII^e siècle, les attentes des Britanniques concernant la Royal Navy furent très importantes. Tant au niveau des actions des officiers de marine que de leurs conséquences, le public s'attendait à des succès et à des récompenses. La guerre sur mer contre l'Espagne commença en octobre 1739 avec des attentes extrêmement importantes de victoires et d'une capitulation espagnole à brève échéance. Le fait que ni l'une ni l'autre n'eurent lieu plongea la Navy et la nation dans une période d'inquiétude.

Deux victoires navales en 1747 restaurèrent un peu de confiance dans la marine, mais des négociations de paix sans gain significatif laissèrent ces attentes insatisfaites.

Pendant les premières phases de la guerre de Sept Ans, elles demeurèrent intactes, mais tout aussi dépourvues de réalisation. Tout changea avec les victoires spectaculaires de la fin de l'année 1759 et jusqu'en 1763. La guerre sur mer qui sauva la nation d'une invasion et coupa la France et l'Espagne de leurs colonies permit aussi la conquête coloniale la plus spectaculaire du siècle. Dans les années qui suivirent le traité de Paris de 1763, la puissance navale britannique sembla fournir les instruments d'une série de succès diplomatiques.

Au moment où les relations entre la Grande-Bretagne et ses colonies américaines tournaient au conflit, à tort ou à raison, on attendait de la Royal

Navy qu'elle imposât la politique britannique, et ce avec succès¹⁴. Le fait que la puissance navale échouât à asseoir l'autorité de la Grande-Bretagne, ou à éviter la naissance d'une résistance armée en Amérique, ne modifia pas les attentes. Même lorsque la stratégie britannique privilégia l'intervention militaire massive, le public continua d'attendre une action navale puissante et efficace.

Depuis le tout début du conflit naval, les amiraux informaient continuellement le ministère à Londres de ce que les ressources navales étaient inadaptées à un quelconque blocus efficace du commerce des colonies. Les ministres en étaient conscients, mais ne voulaient, ou ne pouvaient, faire comprendre cela au public. Le contre-amiral Hugh Palliser était un des conseillers les plus importants de Lord Sandwich à l'Amirauté. En décembre 1775, alors que des plans étaient en cours d'élaboration pour envoyer une armée importante en Amérique du Nord, il posa le problème en termes très clairs :

Il apparaît que les demandes de la petite armée présente aujourd'hui en Amérique sont si importantes qu'elles semblent impossibles à satisfaire. La demande de chariots et d'animaux de trait est prodigieuse. Si c'est le cas, qu'en sera-t-il quand nous y aurons une autre armée de 20 000 hommes, s'ils ne peuvent établir leurs garnisons, commander des attelages, subsister et se défendre sans l'aide et l'appui de la flotte qui, ainsi employée, ne pourra effectuer aucune autre mission¹⁵ ?

Sandwich comprenait la situation de Graves en 1775, mais ne pouvait ni ne voulait la faire entendre à l'opinion. En juillet, il avertit Graves que les attentes du public étaient telles qu'il devait faire le plus possible, et ce, alors que, en août, les yeux de toute la nation étaient sur lui et que l'on escomptait de grandes choses de la flotte. Au cours du même mois, il lui annonça qu'il serait tenu pour responsable s'il en faisait trop peu.

Sandwich admit : « Les gens étaient peu informés des capacités de [votre] force navale et des très grands services que rendait [votre] flotte, mais [...] toutefois, l'idée que [vous en faisiez] trop peu était si répandue que ce n'est qu'avec de grandes difficultés que je pus résister à l'exigence générale de nommer un nouvel amiral¹⁶. »

À la mi-septembre, il céda et informa Graves de son renvoi : « Le torrent a été trop fort pour moi. » En dépit du fait qu'il était convaincu que Graves avait été empêché par les circonstances plus que par incapacité, le verdict de

¹⁴ Neil R. Stout, *The Royal Navy in America, 1760-1775*, Annapolis, Naval Institute Press, 1973, p. 165-170.

¹⁵ *Sandwich Papers, op. cit.*, t. 1, p. 88, Palliser à Sandwich, 29 décembre 1775.

¹⁶ *Ibid.*, p. 71, Sandwich à Graves, 25 août 1775. Voir aussi les lettres 66-67, du même au même, 30 juillet 1775 ; 68-70, du même au même, août 1775.

l'opinion publique fut décisif : « Les opérations de la flotte cet été n'ont pas eu l'importance que la nation en attendait¹⁷. » La même pression de l'opinion publique, selon laquelle la flotte devait faire plus qu'elle ne pouvait, devait se prolonger pendant toute la guerre. Elle joua un rôle dans les difficiles relations entre Howe et Sandwich en 1776-1777¹⁸.

Elle fut un facteur de mésentente entre Keppel et Pallister après l'indécise bataille d'Ouessant du 27 juillet 1778, et dans les relations entre Byron, Barrington, et Rodney avec le ministère¹⁹.

La victoire de Rodney aux Saintes, le 12 avril 1782, et les grands efforts accomplis par le ministère pour rebâtir la supériorité navale britannique dans les années précédentes, réaffirmèrent la confiance du public dans la Royal Navy. Dans le flot de réformes qui suivirent Yorktown et le traité de Versailles, la Navy n'eut pas à souffrir de réduction de crédits de même importance que l'armée. En effet, un historien a pu décrire cette période comme « un nouvel âge d'or en matière de confiance du public et du Parlement²⁰ ». La Navy retrouva, pour une large part, la confiance du public.

Cependant, les années du milieu de la guerre ont été à l'origine de nombreuses déconvenues, elles-mêmes fruit d'attentes autant que de véritables résultats.

Les campagnes dans les Caraïbes, de 1778 à 1782, n'ont pas été les répliques des victoires de 1759-1762. Les flottes franco-espagnoles n'ont pas été prises et détruites lors des rencontres significatives. Des batailles importantes pour la protection des convois avaient été gagnées mais d'autres non. La Jamaïque avait pu être sauvée, mais Minorque fut perdue en 1782.

La source des déceptions résidait dans la croyance que la Navy aurait dû faire mieux²¹. Plutôt que d'examiner les circonstances de l'action, l'accent était mis sur les individus en situation de commandement. Au lieu de héros, il y avait eu des officiers qui, par hasard ou incompetence, n'avaient pas été à la hauteur. Byron, surnommé « Jack le Mauvais Temps », avait manqué d'Estaing au cours de sa poursuite dans l'Atlantique en 1779. Barrington, en dépit de sa bravoure, « manquait de cette vertu qui doit prévenir l'abatement et, dans la difficulté,

17 *Ibid.*, p. 74, Sandwich à Graves, 17 septembre 1775.

18 Daniel A. Baugh, « The Politics of British Naval Failure », art. cit., p. 238.

19 John A. Davies, *An Enquiry into Faction among British Naval Officers during the War of the American Revolution*, Liverpool, University of Liverpool, 1964, p. 70-78, 163-164, 180-181.

20 Paul Webb, « Construction, Repair and Maintenance in the Battle Fleet of the Royal Navy, 1793-1815 », dans Jeremy Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Uses of Naval Power in the Eighteenth Century*, op. cit., p. 207-219, loc. cit. p. 208.

21 Pour de plus amples informations sur le rôle des « anticipations » dans les affaires militaires, voir : Eliot A. Cohen et John Gooch, *Military Misfortunes: The Anatomy of Failure in War*, New York, Random House, 1990.

stimuler l'alacrité et l'activité²² ». Arbuthnot était courageux mais, dans son âge avancé, fatalement indécis. Darby avait manqué la flotte française dans les approches occidentales de l'Angleterre. Le public considérait l'amiral, et non la situation, comme seul responsable du résultat. La Navy était à la hauteur de sa tâche mais le commandant était la variable explicative. La victoire apporta à Rodney acclamations et honneurs après avril 1782, tout comme la déception lui avait valu récriminations et disgrâce en 1780.

Il existait évidemment des différences considérables entre les situations de 1775, de 1783 et la guerre de Sept Ans, ou les guerres de 1793-1815. La mission était très différente.

Tenter de soutenir, dans une Amérique du Nord hostile, une armée qui dépendait quasi exclusivement de ses communications avec la Grande-Bretagne pour son ravitaillement et ses approvisionnements était une situation très différente de celle qui consistait à coopérer avec une armée vivant dans un territoire allié ou une colonie, comme dans les conflits précédents et ceux qui devaient suivre.

Tenter d'imposer un blocus économique ou naval sur la côte est de l'Amérique du Nord était une mission d'un autre ordre que celle qui avait été tentée plus tôt, et aussi plus tard, au cours des guerres contre le Canada français ou le littoral européen.

Les besoins excédaient les ressources de la Navy en temps de paix et bien que le blocus n'ait pas été appliqué longtemps au cours de la guerre, on peut s'interroger sur son caractère décisif s'il avait été effectivement mis en œuvre²³.

Une fois la France et l'Espagne entrées en guerre, respectivement en 1778 et 1779, la Navy fut confrontée aux flottes conjointes des Bourbons, plus nombreuses, avec des bases navales trop éloignées les unes des autres pour la mise en place d'un blocus efficace. C'était là une situation très semblable à celle de 1740-1748, et très différente de celle de 1756-1763, ou de la plus grande partie de la période de 1792 à 1815. Il n'est pas surprenant que les succès de la Navy aient plus ressemblé à ceux du conflit le plus éloigné qu'à ceux des deux plus récents.

22 David Bonner-Smith, *The Barrington Papers*, London, Navy Records Society, t. II, p. xxix, le roi à Sandwich, 13 septembre 1779.

23 Les effets d'un véritable blocus économique demeurent un sujet de discussions. En étudiant l'épisode du bref blocus établi par Howe au cours de l'hiver 1776-1777, le professeur Baugh montre qu'il aurait pu avoir des résultats (Daniel A. Baugh, « The Politics of British Naval Failure », art. cit., p. 240). Toutefois, le professeur Buel, dans son étude sur l'économie américaine au cours de la guerre, montre que, simultanément, les effets du conflit étaient importants, mais que l'économie avait su s'adapter au cours du temps.

De plus, en dépit d'une opportunité manquée du fait de l'abandon d'un blocus maritime, la stratégie adoptée exerçait une contrainte considérable sur les forces navales. Une armée devait être envoyée en Amérique et la rébellion écrasée par la force.

Dès 1776 cette armée devait être soutenue par la marine pour simplement survivre et bénéficier d'une quelconque mobilité opérationnelle en Amérique du Nord. Dans les premières années de la guerre, il y avait peu de forces navales disponibles pour d'autres opérations. Les plans du gouvernement étaient de retarder la mobilisation des moyens de la marine pour concentrer les dépenses sur l'armée, espérant ainsi une victoire militaire rapide.

On n'a pas compris à quel point cette armée était dépendante des forces navales et le plan aboutit à un échec à la fin de l'année 1777. À ce moment-là, la mobilisation de la flotte avait été excessivement retardée, alors que la France et l'Espagne entraient en guerre. Sans un avantage numérique durable, l'extension du conflit aux Antilles et aux Indes ne fit rien pour fournir l'occasion d'une victoire locale écrasante.

262

Les amiraux britanniques étaient confrontés à une guerre très différente de celles menées de 1756 à 1763 et de 1793 à 1815. Une autre caractéristique de cette situation était la division engendrée par cette guerre civile.

Tandis que la guerre était en général bien acceptée, la rhétorique des disputes politiques a atteint un point plus élevé qu'au cours des autres crises de ce siècle. Lorsque la France et l'Espagne se joignirent à la cause des Américains, la guerre contre les vieux ennemis, la crainte réelle d'une invasion ou d'un désastre dans les colonies réduisirent les affrontements, mais pas immédiatement. Des officiers supérieurs de la Navy furent mêlés à ces affrontements, comme leaders politiques et institutionnels.

À cela s'ajoute la survenance d'une division au sein même de la Navy, née des oppositions politiques, avec des répercussions jusque dans les nominations aux postes de commandement.

Ceci apparaît clairement après que Sandwich eut nommé Sir Hugh Palliser à la sinécure, devenue vacante, de lieutenant-général des marines en 1775. Howe et Keppel prétendaient tous deux à ce poste. Une crise fut évitée en donnant à Howe le commandement en Amérique du Nord et la promesse à Keppel de lui confier le commandement de la Manche, si une guerre survenait en Europe.

Ainsi, les deux commandements les plus importants furent attribués à des individus par convenance politique²⁴.

La politique à l'échelon national joua un rôle dans la dispute entre Keppel, partisan de l'opposition, et Palliser, son commandant en second à la bataille

²⁴ David A. Syrett, *Admiral Lord Howe, op. cit.*, p. 42-43.

d'Ouessant, partisan du gouvernement à l'Amirauté. Keppel bénéficia d'un non-lieu au conseil de guerre provoqué par les accusations de Palliser. Bien que n'ayant pas été jugé lui-même, Palliser vit sa carrière s'arrêter là.

Cet échec politique signifiait que le ministère ne pouvait plus employer de nouveau Keppel. Au même moment, d'autres officiers, agissant pour confier un commandement à Keppel étaient tenus à l'écart, comme Barrington.

À la chute du ministère North, et avec l'accès au pouvoir de l'opposition avec le comte de Rockingham, il y eut des changements importants dans la Navy. Les capitaines qui avaient soutenu Keppel au cours de son procès furent rappelés, tandis que ses vieux ennemis comme Palliser furent poursuivis, et Rodney rappelé. Rockingham mourut quatre mois seulement après sa prise de fonctions. Keppel démissionna en janvier 1783. Avec Howe comme premier lord de l'Amirauté et la victoire des Saintes, la confiance fut peu à peu restaurée²⁵.

En somme, le contexte au cours duquel le corps des officiers a combattu durant cette guerre était considérablement différent de celui des conflits précédents comme de ceux des générations suivantes.

Ces officiers étaient ligotés par une stratégie qui ne leur laissait pas d'autre option que de suivre l'armée et les laisser avec des ressources insuffisantes pour mener les missions classiques d'une guerre maritime : la protection du commerce maritime, l'éradication des corsaires ennemis, l'attaque du commerce ennemi et l'affaiblissement de sa volonté de résistance. L'entrée de la France et de l'Espagne dans la guerre ne fit que rendre la situation plus difficile encore.

De plus, ils étaient confrontés à une classe politique qui attendait des succès, tandis que l'appui d'un ministère en dépendait.

Leur absence de succès compromettait à la fois la confiance de l'opinion publique et du ministère dans la Navy, l'importance donnée à l'échec retombait naturellement sur les officiers supérieurs, accentuant les divisions au sein du corps des officiers de marine, et entre ce corps et le ministère.

Toutefois, ce n'est pas seulement le contexte de la guerre qui doit former notre jugement sur cette génération d'amiraux. Au cours des récentes décennies, des recherches continues menées sur la Navy en tant qu'organisation ont démontré qu'en dépit du résultat final du conflit, c'était une institution solide qui a joué un rôle essentiel pour limiter les dommages. À presque tous les niveaux, la Navy innovait pour faire face aux grands défis rencontrés.

La capacité de l'administration de la Navy d'exploiter – en coopération avec les chantiers navals privés – la flexibilité de la politique financière et fiscale de

²⁵ John A. Davies, *An Enquiry into Faction among British Naval Officers during the War of the American Revolution*, op. cit., p. 269-285.

l'État a par exemple permis de lancer et de maintenir un grand programme de constructions navales, dont la production a fini par dépasser celle des Bourbons. La plupart des navires en chantier n'étaient pas terminés en 1783, mais la parité avait été atteinte en 1781, et la supériorité en 1782. Depuis, la guerre sur mer tournait progressivement à l'avantage des Britanniques, une situation semblable à celle de 1759-1763²⁶.

La nomination de Charles Middleton comme contrôleur de la marine en juillet 1778 mit en place, au cœur même de l'administration, un homme qui n'avait pas peur d'aller plus loin que les termes de sa lettre de mission. Il s'impliqua dans des réformes, étendant le rôle des chantiers navals privés dans la construction de navires de guerre, réorganisant le système des transports, introduisant des innovations techniques telles que le doublage des coques de la flotte ou adoptant les caronades²⁷. Au sein même de la flotte, il y eut une reconnaissance de l'attente de la victoire et la détermination à détruire les flottes des Bourbons en expansion. Cette nomination produisit un foisonnement d'idées telles que l'essai de nouveaux livres de signaux en vue d'un meilleur contrôle et d'augmenter la puissance²⁸.

Une partie des divisions au sein du corps des officiers provenaient de ces controverses et elles avaient leur part dans les médiocres résultats obtenus, du fait de l'emploi de différents systèmes de signalisation.

Des changements sont intervenus à bord même des bâtiments qui reflétaient la détermination de faire des navires et de leurs équipages des engins de combat plus efficaces²⁹.

Le capitaine Sir Charles Douglas servit aux Antilles sous le commandement de Rodney et durant cette période améliora le pointage latéral des canons, introduisit le système de mise à feu par des batteries à silex et des boîtes d'amorçage plus sûres. Rodney avait également comme subordonné Gilbert Blane, dont les travaux ont considérablement amélioré l'état de santé des équipages au sein de l'escadre des Antilles, ce qui, à son tour, joua un rôle dans l'efficacité de l'escadre de Rodney à la bataille des Saintes³⁰.

26 Daniel A. Baugh, « Why did Britain Lose Command of the Sea During the War for America? », dans Jeremy Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Uses of Naval Power in the Eighteenth Century*, op. cit., p. 149-169.

27 John E. Talbott, *The Pen and Ink Sailor: Charles Middleton and the King's Navy, 1778-1813*, London, Frank Cass, 1998, *passim*.

28 Brian Tunstall et Nicholas Tracy, *Naval Warfare in the Age of Sail: The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, London, Conway, p. 135-191.

29 Kenneth Breen, « Graves and Hood at the Chesapeake », *The Mariner's Mirror*, vol. 66, n° 1, 1980, p. 53-65, plus particulièrement p. 62-63.

30 Alan G. Jamieson, *The War in the Leeward Islands, 1775-1783*, thèse, University of Oxford, 1981, p. 74-94.

Les officiers supérieurs de la Navy ne présidaient pas aux destinées d'une organisation en cours d'atrophie, sous le commandement de gens incompetents et repliés sur eux-mêmes.

Elle grandissait, devenait plus puissante et plus efficace. À la fin de la guerre, elle avait repris le contrôle des théâtres d'opérations.

En quoi cela contribua-t-il à la réputation des amiraux qui commandèrent cette marine ?

Ils ne constituaient pas une génération marquée par l'échec, ils ne furent pas non plus les auteurs de leur rejet, faute d'avoir appris de leurs prédécesseurs³¹. Ils commirent des erreurs, mais il est difficile de savoir si elles étaient plus importantes que celles des autres générations. Le contexte de leur guerre est celui d'une guerre civile, litigieuse, suivie d'une guerre mondiale. Liés à une importante force terrestre, confrontés à des forces navales supérieures ou tout au moins égale, leurs erreurs avaient plus de conséquences et apparaissaient certainement plus évidentes que celles de leurs prédécesseurs et successeurs.

Leurs échecs stimulaient la consternation du public, celle du milieu politique et de la marine. Il en résultait un débat rempli de motifs de disputes et d'accusations – et de beaucoup de documents pour la postérité.

Pour toutes ces raisons, ils étaient plus divisés entre eux que les autres générations, mais les conséquences de cette situation, en dehors de l'escadre de la Manche, étaient limitées.

Des individus exerçant le commandement doivent prendre leur part de responsabilité dans les échecs, mais des recherches récentes, comme celles sur la bataille de la Chesapeake, montrent qu'en matière de responsabilité, une approche facile et traditionnelle pour décerner les félicitations et les blâmes consiste s'en prendre à une personne, une voie qui ne reflète pas la complexité de la guerre sur mer. Les amiraux britanniques qui combattaient pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique formaient un groupe disparate qui avait du mal à être en phase avec la société britannique. Ils commandaient toutefois une organisation solide, en expansion et d'une efficacité croissante tout au long de la guerre.

Mais l'opinion publique ne comprenait pas leurs missions ni les raisons pour lesquelles ils ne pouvaient renouveler les succès de leurs prédécesseurs. Quant au ministère, il pouvait les comprendre mais ne pouvait les exposer au public. La confiance du ministère et du public fut restaurée par la victoire des Saintes. La Navy fut la plus grande bénéficiaire de ce sursaut de confiance mais peu de commandants se partagèrent cette nouvelle aura.

31 Telle est la conclusion, implicite, de Stephen Roskill proposée dans *The Art of Leadership* (London, Collins, 1964, p. 30).

Naturellement, ceux qui exercèrent un commandement à ce moment-là ont bénéficié d'une part de la gloire, tels Rodney, Howe et Hood. La plupart de ceux qui avaient exercé un commandement important durant la guerre étaient morts ou retirés du service en 1793, mais ils avaient instruit la génération suivante qui devait emmener la Navy au plus haut de sa popularité.

Ce ne fut pas un mauvais héritage, compte tenu du genre de guerre qu'ils avaient menée.

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

LE COMMANDEMENT NAVAL ESPAGNOL
ET LES OPÉRATIONS COMBINÉES AVEC LES FRANÇAIS
(MANCHE ET GIBRALTAR)

*CV (r) José María Blanco Núñez
Correspondant de l'Académie royale d'histoire de l'Espagne, Secrétaire
général de l'Académie de la mer espagnole*

Depuis la déclaration d'indépendance signée par les Treize Colonies, la France, qui l'avait appuyée, s'efforça de pousser le gouvernement espagnol à entrer en guerre à ses côtés contre la Grande-Bretagne. Si la France n'avait rien à perdre en Amérique, c'était le contraire pour l'Espagne. Son ambassadeur à Paris, le comte d'Aranda, fut clairvoyant en jugeant la situation néfaste pour l'Espagne, même s'il se prononça franchement en faveur de la guerre.

Dès mars 1775, Aranda avait fait savoir au gouvernement français que si la France avait sur pied une flotte suffisante comme l'était celle d'Espagne, celle-ci pourrait rompre avec l'Angleterre. Les escadres alliées, sans même quitter leurs bases, obligeraient les Britanniques à disperser leurs forces et ne chercheraient pas à prendre des risques, n'agissant qu'à coup sûr dans des occasions importantes. Si elles pouvaient totaliser 100 vaisseaux et 50 frégates, l'Angleterre devrait en armer davantage, ce qui lui occasionnerait toutes sortes d'inconvénients pour son commerce. Elle se verrait obligée de faire escorter son trafic méditerranéen puisque la course franco-espagnole serait mortelle pour ses intérêts. Ses expéditions punitives pourraient être tenues en échec par les défenses efficaces des principales places de nos possessions des Indes. Aranda proposa aussi, peut-être sous l'influence de la France, comme nous le verrons plus loin, d'inciter ouvertement les Irlandais à lutter contre l'Angleterre, en leur faisant toutes sortes de promesses, notamment en préparant des stocks d'armes qu'on ferait passer en Irlande à la première occasion propice.

Floridablanca, qui prit la suite de Grimaldi, freina ces préparatifs parce que, écrivait-il :

S. M. ne veut pas d'une guerre que, demain, elle serait contrainte de conclure sans argent [...] notre conduite en politique doit être la même que celle militaire [...] œuvrer séparément sans cesser d'être [...] l'Espagne se porte bien quand

elle regarde par elle-même, sans manquer à ce qu'elle doit et mal lorsqu'elle devient esclave d'une autre puissance, quelle qu'elle soit¹.

Il en vint même à déclarer qu'il considérait l'indépendance des colonies américaines pas moins mauvaises pour l'Espagne que pour l'Angleterre elle-même.

Le « traité d'union et d'amitié », signé par la France et les Treize Colonies, le 6 février 1778, entraîna la déclaration de guerre formelle le 17 mars suivant. La France entra seule en guerre contre l'Angleterre et fit pression sur l'Espagne pour que celle-ci la rejoignît. Elle envoya dans les eaux nord-américaines, là où les Anglais bloquaient les ports des *Insurgents*, 12 vaisseaux de l'escadre de Toulon, sous le commandement du comte d'Estaing qui partit le 13 avril, franchit le détroit de Gibraltar le 16 mai et parvint au Delaware le 8 juillet. Puis le 24 juillet, l'escadre du Ponant, comptant 32 vaisseaux et 11 frégates, appareilla sous les ordres du comte d'Orvilliers et trois jours plus tard affronta celle de l'amiral Keppel, forte de 31 vaisseaux, lors du combat dit d'Ouessant.

Le 17 janvier 1779, Floridablanca envoya à Londres trois projets de trêve qui furent rejetés par le gouvernement anglais qui voyait en chacun d'eux l'indépendance de fait de ses colonies. Avant même que soit arrivée à Madrid l'ultime réponse, Sa Majesté Catholique avait décidé, peut-être très influencée par les informations d'Aranda, d'entrer en guerre aux côtés de la France. Les historiens français ont fortement critiqué ces tentatives de médiation comme un moyen de saper l'alliance à laquelle le pacte de Famille obligeait l'Espagne, ce qui est faux.

PROPOSITIONS DE PLANS DE CAMPAGNE : LA TENTATIVE D'INVASION DE L'ANGLETERRE

Le maréchal comte de Broglie (chef du « secret du roi »), alors fort peu soucieux de stratégie navale, avait présenté deux projets, l'un à Louis XV en 1765 et l'autre à Louis XVI en 1777, dans lesquels il esquissait les grandes lignes de la tactique qu'il faudrait adopter en cas de rupture avec la Grande-Bretagne, et il comptait sur la participation espagnole.

Fin 1778, France et Espagne pourraient aligner à elles deux 90 vaisseaux, alors que la Grande-Bretagne n'en aurait que 72, sur lesquels elle en enverrait 30 dans les eaux espagnoles. Il lui en resterait donc 42, soit trois de moins que ce que Broglie prévoyait dans la Manche. Mais le projet se trouva réduit à un objectif moins ambitieux : contenir les forces navales britanniques, agir sur les côtes ennemies si elles s'avéraient dégarnies et établir des croisières dans la Manche.

1 Cesáreo Fernandez Duro, *Armada Española*, t. VII, 1759-1788, Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1900, p. 213.

Tableau 1. Déploiement et fixation des forces britanniques, selon Broglie

Opérations secondaires	Franco-Espagnols	Britanniques
Gibraltar	12	15
Jamaïque	15	20
Ferrol-Finisterre	15	15
Minorque	10	15
Indes	10	6
Opération principale		
Manche	40	45
Totaux	92	101

En mai 1779, Charles III reçut de son belliqueux ambassadeur en France la proposition de plan de campagne que voici :

- débarquer en Angleterre 80 bataillons, 40 à 50 escadrons, de l'artillerie et les munitions nécessaires (fournies par la France, ajoute-t-il) ;
- combiner 70 vaisseaux français et espagnols afin d'avoir le double des forces britanniques restées en Europe ;
- débarquer dans la vallée de la Tamise non loin de Londres (Broglie préférait le faire sur l'île de Wight mais Aranda entendait frapper le cœur de l'Empire plutôt que les possibilités logistiques du fameux arsenal anglais) ;
- embarquer un bataillon par navire, ce qui était faisable compte tenu de la courte distance entre Brest et la Tamise ;
- concentrer les escadres dans la rade de Brest, dont l'ampleur permettait de monter sans problèmes une si grande expédition.

Aranda évaluait à 10 000 soldats expérimentés la force terrestre qui s'opposerait au débarquement et espérait faire s'effondrer la City, dès que les alliés prendraient pied sur le rivage. Il terminait en disant que, cela fait, l'Espagne serait en mesure de « conquérir au dedans de l'Angleterre Minorque et Gibraltar avec les canons des plumes », autrement dit grâce aux diplomates négociant la paix. Le plan Aranda était si proche de celui de Broglie, que soit le gouvernement français le lui avait communiqué, soit il se l'était procuré par le moyen d'un espion.

L'ESPAGNE ENTRE EN GUERRE

Le 3 avril 1779, Floridablanca envoya un ultimatum à Londres sommant cette Cour d'accepter sans délai la médiation proposée par l'Espagne. Le 12 du même mois, fut signé à Aranjuez un traité secret avec l'ambassadeur de France,

en 12 articles, stipulant que si la Grande-Bretagne n'acceptait pas la médiation espagnole, Sa Majesté Catholique ferait cause commune avec le roi de France et déclarerait la guerre ; que les ministres des deux puissances choisiraient le moment opportun pour le faire sans nuire aux opérations en cours ; qu'on planifierait l'invasion de l'Angleterre ; enfin, étaient rappelés certains articles du pacte de Famille qu'il convenait tout spécialement de respecter.

Par la guerre et le traité de paix qui en résulterait, l'Espagne prétendait obtenir :

- la cession de Gibraltar ;
- la conquête de la rivière et du fort de Movila (Mobile aujourd'hui) et la cession de Pensacola avec la côte de Floride à proximité du canal des Bahamas ;
- l'expulsion des Britanniques du Honduras, le respect de l'interdiction, signifiée lors du traité de Paris en 1763, d'y faire, ainsi que dans les autres territoires espagnols, le moindre établissement, et la révocation du privilège accordé aux Britanniques de couper des bois tinctoriaux à Campêche ;
- la restitution de Minorque ;
- les deux Couronnes se promettaient de ne faire ni paix ni trêve séparée avant d'avoir obtenu, au minimum, la cession de Gibraltar et l'abolition des clauses des traités relatifs aux fortifications de Dunkerque. Ces prétentions espagnoles ont été sévèrement jugées par l'historiographie française.

270

Le mémoire de Floridablanca, cité plus avant, s'achève par une importante explication de la décision d'entrer en guerre :

[...] lorsqu'il fut découvert que l'Angleterre [...] avait donné ordre, par sa Compagnie des Indes, d'envahir [...] les Philippines et prenait ses dispositions pour s'introduire par le rio de San Juan jusqu'au grand lac Nicaragua [...] V. M. peut en venir à rompre, avec une supériorité certaine, prévoyant la jonction le moment venu de 36 vaisseaux avec l'escadre française qui en compte 30, pour envahir le cœur de l'Angleterre, bloquer Gibraltar, attaquer les places de Pensacola et de la Mobile, les forts de Natches et de Bâton-Rouge, recouvrer la Floride et faire irruption tout le long de la côte de Campêche, dans la baie de Honduras et le pays des Moustiques afin d'en déloger les Anglais².

La course fut autorisée 20 jours après l'ouverture des hostilités, ce qui laisse constater le peu de goût du gouvernement espagnol pour une telle forme de guerre.

2 Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española, op. cit.*, t. VII, p. 224-225.

LE PLAN COMBINÉ FINALEMENT ADOPTÉ

Des plans de Broglie et d'Aranda est issu celui de campagne pour les forces navales et terrestres des deux puissances à exécuter à l'été 1779. Il fut signé par le marquis González de Castejón, secrétaire de la Marine, le 14 mai 1779. Résumons-le :

- point de rendez-vous des escadres : îles Sisargas, proches du débouché des rias de Ares et du Ferrol ainsi que du port de La Corogne ;
- commandement suprême à la mer : amiral français Louis Guillouet, comte d'Orvilliers ;
- commandement des troupes de débarquement : maréchal français, comte de Vaux. 40 000 hommes, toutes les armes, l'artillerie et les munitions ;
- il faut 400 bâtiments marchands pour le transport de la force de débarquement ;
- former l'ordre de bataille en intercalant les vaisseaux français et espagnols (on continua de le faire jusqu'à Trafalgar) ;
- débarquer à l'île de Wight et sur la côte voisine vers Gosport pour s'emparer de Portsmouth et de son arsenal (l'idée d'Aranda d'attaquer Londres directement me semblait meilleure. Une fois les escadres dans la Manche, ce projet se trouva modifié, comme nous le verrons) ;
- bloquer Gibraltar ;
- reconquérir la Floride ;
- informer auparavant toutes les autorités des possessions espagnoles en Amérique de l'imminence de la rupture afin qu'elles prennent toutes les mesures défensives nécessaires pour repousser de possibles attaques anglaises ;
- établir aux Açores, qui sont une position clé sur l'échiquier atlantique, une escadre espagnole de quatre vaisseaux et deux frégates, sous le commandement de don Antonio de Ulloa, et une autre de trois vaisseaux et deux frégates, sous celui de don Juan de Lángara, pour protéger le retour des flottes franco-espagnoles ainsi que le trafic des Indes ;
- bloquer Lisbonne et Porto avec une division espagnole de deux vaisseaux (CV don Ignacio de Mendizábal y Vildósola), et une autre, également de deux vaisseaux et de divers bâtiments plus petits (CV don Juan Antonio Cordero), afin d'interdire l'accès de ces ports au trafic anglais venant de l'Orient.

LA PREMIÈRE CAMPAGNE DE LA MANCHE (1779) :
LA FLOTTE COMBINÉE CORDOVA-ORVILLIERS

Le 7 février 1779 fut envoyée à Paris, pour faire savoir à l'allié l'importance des forces espagnoles, la liste officielle des bâtiments de l'Armada précisant leur localisation. L'Espagne alignait 54 vaisseaux et 26 frégates, plus une multitude de petits navires, dans cette guerre maritime qui allait commencer. D'Orvilliers, assuré de la jonction avec l'escadre espagnole, appareilla de Brest le 3 juin, avec 28 vaisseaux, 2 frégates et 10 plus petits bâtiments. Le 22 juin, Charles III signa la déclaration de guerre et, le lendemain, sortit de Cadix l'escadre de Córdova³. Déjà était partie du Ferrol l'escadre de ce département sous le commandement de don Antonio de Arce.

272

Peu avant la jonction de la force combinée, les fièvres se mirent à attaquer les navires français provoquant à bord de la *Ville de Paris*, le vaisseau amiral de d'Orvilliers, 280 morts, dont le fils unique de l'amiral, lieutenant de vaisseau, qui servait le roi sous les ordres de son père. Lorsque survint ce malheur, le 22 juillet, d'Orvilliers s'exclama : « Le Seigneur m'a ôté tout ce que j'avais dans ce monde. » On imaginera sans peine les conditions très défavorables dans lesquels l'amiral dut mener à bien cette campagne. En outre, il lui fallut envoyer à Vigo une partie de ses navires pour débarquer des malades. En moyenne, son escadre déplora 60 morts par bâtiment.

À trop insister sur le scorbut et la lenteur de Córdova à rejoindre le rendez-vous des Sisargas, on oublie le mois qu'il fallut (l'année d'avant) à d'Estaing pour franchir le détroit de Gibraltar comme les mauvaises conditions hygiéniques à bord des navires qui appareillèrent de Brest sans oseille ni citron, ce qui laissait deviner ce qui allait arriver. À la fin de la campagne, les Français comptaient 15 000 malades et les Espagnols 3 000, en ayant passé 20 jours de moins à la mer. Le 23 juillet, le rendez-vous eut lieu entre les trois escadres qui formèrent dès lors une des plus grandes de l'histoire, avec 150 voiles, regroupées ainsi :

- l'escadre de découverte, sous le commandement de l'amiral de La Touche-Tréville, 5 vaisseaux ;
- l'escadre de l'avant-garde, commandée par le comte de Guichen, 15 vaisseaux ;
- l'escadre du centre, commandée par d'Orvilliers lui-même, 15 autres vaisseaux ;
- l'escadre de l'arrière-garde, commandée par don Miguel Gastón, avec un effectif égal aux deux précédentes.

3 32 vaisseaux, 9 frégates, 1 corvette, 21 754 hommes et 2 636 canons. Des vivres pour 4 mois et de l'eau pour 5.

- l'escadre d'observation, sous le commandement de don Luis de Córdova, 16 vaisseaux.

Si les vaisseaux de Córdova étaient tous espagnols, les autres escadres combinaient des navires espagnols et français, en les intercalant. L'escadre légère avait pour mission d'interroger tous les navires neutres qu'elle trouverait sur sa route. Le 14 août, la côte anglaise fut en vue et on passa de l'ordre de marche à celui pour le combat, en ayant échangé les codes de signaux et de formations à observer pendant la campagne. Dans les parages de Plymouth fut arraisonné le vaisseau anglais le HMS *Ardent* (64 canons) par 4 frégates françaises, sans qu'interviennent les 17 autres bâtiments anglais présents dans la baie. La panique, tant recherchée par Aranda commença à se déclarer, la Bourse de la City dut fermer ses portes ; les choses se présentaient donc bien pour les Franco-Espagnols...

Août arriva, mais un août anglais, tellement allié de Sa Gracieuse Majesté que pour lui plaire, il se mit à faire bénéficier aux forces combinées de ses « grâces » sous forme de grains qui obligèrent à mettre à la cape. À bord de la *Santísima Trinidad*, le vaisseau amiral de Córdova, un coup de foudre tua 2 hommes et en blessa 16. Sur le *Pluton* français, un autre coup frappa sur l'avant un homme et en blessa 10.

À Cherbourg, le commandant en chef de l'armée française s'impatientait ; Dumouriez avait proposé de prendre l'île de Wight comme tête de pont afin de priver les chantiers anglais de leurs approvisionnements en bois et disposer d'une bonne position de départ pour attaquer la grande île, en prenant au passage l'arsenal de Portsmouth dont les stocks de farine se trouvaient à Saint Helens. Mais le général critiquait les Espagnols : « La marée est passée. Aucune nouvelle de d'Orvilliers. La lenteur espagnole finira par tout faire perdre. » Le 24 août, d'Orvilliers reçut un message de Sartine, apporté par une frégate, lui ordonnant de mettre le cap vers la côte des Cornouailles, puis fut prise la décision de débarquer à Falmouth⁴, d'y faire hiverner l'armée afin, au printemps suivant, de marcher sur Londres, à 800 km de là. Il s'agit en fait du plan Aranda très modifié, mais devenu une absurdité stratégique et tactique, comme le clamait Dumouriez qui tenait ses barges de débarquement prêtes à agir.

Nouvel ordre, nouveau conseil. Le 25 août, les généraux se réunirent à bord de la *Bretagne* et prirent la décision, impeccable d'un point de vue stratégique, de mettre le cap sur les îles Sorlingues⁵, en vue de la « force organisée de l'ennemi », décision aussitôt pulvérisée par d'Orvilliers qui lui préféra un objectif secondaire,

4 Presque à dans la l'extrémité sud des Cornouailles, au NE du cap Lizard, très loin de Londres.

5 Ou Scilly, bastion SO de l'île, dans le prolongement des Cornouailles.

si brillant fût-il. Ainsi, le 31 au matin, la présence de l'escadre anglaise de Hardy (36 vaisseaux, 8 frégates, quelques petits bâtiments) ayant été signalée, il ordonna la chasse toutes voiles dehors jusqu'à l'entrée de la Manche. Elle dura 24 heures, l'avant-garde étant prête à ouvrir le feu contre les Anglais ; mais lorsqu'elle fut en état de le faire, l'arrière-garde signala « convoi sous le vent » et, erreur fatale, sans l'identifier, d'Orvilliers, croyant qu'il s'agissait de bâtiments richement chargés en provenance des Indes, donna l'ordre à tous d'arriver sur eux, abandonnant donc la chasse de ce qui devait être – et qui avait été – son premier objectif, la Home Fleet.

Le convoi était hollandais. Il se dirigeait vers l'escadre anglaise. D'Orvilliers mit le cap sur Brest où il entra le 13 septembre, sans avoir combattu, avec un vaisseau anglais capturé et en ayant subi les fortes pertes évoquées ci-dessus à cause du scorbut. Dans une lettre en date du 20 septembre, Sartine lui fit savoir que Louis XVI s'étonnait de ce qu'il se fût éloigné des parages de Plymouth. Abattu, l'amiral présenta immédiatement sa démission et le comte Du Chaffault fut nommé à sa place. Du Chaffault réunit en conseil les généraux le 20 octobre et fit savoir aux Espagnols qu'ils pouvaient regagner leurs bases ; un peu plus tard, il décida de laisser don Miguel Gastón avec 20 vaisseaux.

On peut créditer cette armée combinée d'avoir immobilisé la Home Fleet, permettant aux escadres françaises opérant en Amérique d'agir avec plus de facilité, libérant le commerce des Treize Colonies et, en outre, de garantir la tranquillité des assiégeants de Gibraltar et l'inquiétude des assiégés.

LE BLOCUS DE GIBRALTAR ET SES CONSÉQUENCES : LES GROSSES PERTES SUBIES PAR LE COMMERCE DE SAINT-SÉBASTIEN ET LE COMBAT DU CAP SANTA MARIA

En conséquence des plans de guerre, on mit le siège devant Gibraltar, non sans auparavant en avoir établi un autre pour permettre une rapide concentration de forces au cas où les Anglais surviendraient en force pour secourir la place, comme cela était prévisible. Ce plan consistait à :

- stationner à Brest, prêts à prendre la mer immédiatement, 20 vaisseaux français qui, unis au 20 déjà envoyés sous le commandement de don Miguel Gastón, pourraient empêcher la sortie de la Manche de renforts destinés à Gibraltar ;
- établir à Cadix 26 vaisseaux (16 commandés par Córdova et 10 autres par Lángara) pour interdire l'entrée à Gibraltar de tout convoi important.

Le 17 juillet 1779, la date du 12 juillet précédent fut fixée comme étant celle à partir de laquelle devaient être considérées comme « de bonnes prises » toutes les embarcations de quelque pavillon que ce soit qui tenteraient de débarquer des secours à Gibraltar.

Nous distinguerons la campagne de 1779, que nous désignerons comme blocus (*bloqueo*), de celle de 1780 dont nous parlerons comme du siège (*sitio*) puisque lors de la première, en se fiant à la stratégie navale, les belligérants croyaient pouvoir faire tomber le rocher de Gibraltar comme un fruit mûr grâce au blocus mis par la force navale combinée à grande distance. Dans le second cas, saisis par une folle impatience, les alliés en viennent à creuser des parallèles, établir une artillerie de siège, bombarder depuis la mer avec de curieux engins et à attaquer... pour échouer complètement.

La place de Gibraltar était commandée par un général de valeur reconnue, Sir George August Eliott. Elle comptait 5 382 hommes de toutes armes ainsi qu'un *squadron* (un navire de ligne, trois frégates et une goélette) sous les ordres de l'amiral Duff.

En prévision du siège avaient été rassemblés 13 000 hommes, commandés par le lieutenant général don Martín Álvarez de Sotomayor, tandis que les forces navales pour le blocus dépendaient du chef d'escadre Antonio Barceló, qui avait pour major général le capitaine de vaisseau don Buenaventura Moreno. En principe, il n'y avait aux ordres de ce dernier que des unités légères, puisque l'on plaçait tant de confiance dans l'action de la flotte combinée pour dominer la mer. Mais il fallut rapidement les renforcer à cause de l'action du *squadron* anglais en appui de l'approvisionnement arrivant du Maroc. En définitive, leur organisation fut la suivante :

- commandement naval : chef d'escadre don Antonio Barceló (ayant sa marque sur un des bâtiments de la division permanente de croisière) ;
- division d'Algésiras : 1 vaisseau, 1 frégate et 2 chébecs, commandée par le CV don Félix de Tejada, issue de l'escadre Lángara ;
- division de Ceuta : 1 vaisseau, 1 frégate et 3 chébecs, commandée par le CV don Francisco Urreiztieta, issue de l'escadre Lángara ;
- division de croisière permanente : 5 chébecs, 12 galiotes et 20 chaloupes à rames, sous le commandement de Barceló lui-même ;
- division de Málaga : un groupe de chébecs et un autre de bâtiments légers, commandés par le CV don Francisco Vera y Maicas ;
- division de Cadix. Un groupe de bâtiments légers, commandés par le CV don José Ramón de Salazar y de San Juan.

Cette force devait accomplir sa mission tandis que l'armée combinée serait en Manche pour assurer la maîtrise de la mer. Néanmoins, l'ennui propre à tous les sièges provoqua un malaise parmi les forces terrestres, exposées à un hiver rigoureux qui cristallisa le désaccord entre les commandants de terre et de mer, chacun accusant l'autre d'inefficacité.

Le blocus de la place fit immédiatement sentir ses effets. En août, on commença à noter la disette et, lorsque l'intendance anglaise ne put plus compter que sur 40 têtes de bétail pour subvenir à ses besoins et que les habitants ne purent justifier de la possession de 6 mois de vivres, ces derniers furent évacués.

Pour relever le moral de ses troupes, Eliott fit bombarder les assiégés. La réponse d'Álvarez de Sotomayor ne se fit pas attendre, mais le général anglais, constatant que les projectiles espagnols tombaient sur le pavage des rues ordonna d'abattre tout ce qui pouvait aider les Espagnols à pointer leurs pièces.

Devant l'inefficacité de son tir, le capitaine de l'infanterie anglaise, Mercier, proposa et obtint que fussent modifiées les charges d'amorçage, en dépit de quoi, en recevant 2 195 boulets et 146 bombes, le camp espagnol déplora trois morts et cinq blessés, ce qui démontre l'inefficacité des bombardements « à visée morale ». De l'inactivité du côté espagnol, on passa à une impatience maladive, et de celle-ci au changement de plan qui transforma le blocus en siège.

276

À partir de la dissolution de l'armée combinée et de l'entrée en vigueur du plan pour empêcher l'envoi de renforts, Lángara reçut le commandement de dix vaisseaux avec pour mission de maintenir le blocus militaire du Rocher, ce pour quoi il commença à croiser entre les caps Espartel et Trafalgar.

Córdoba appareilla de Brest le premier novembre, lorsqu'il reçut d'inquiétantes informations sur la préparation en Angleterre d'un convoi destiné à secourir le rocher de Gibraltar. Il laissa quatre unités en mauvais état au Ferrol et, pour entrer rapidement à La Carraca, il mouilla dans le golfe de Cadix parce que Lángara, poussé par la tempête avait tenu à entrer en Méditerranée. Il resta en haute mer jusqu'à Noël, quand une violente tempête l'obligea à entrer à La Carraca pour y réparer, laissant en mer trois vaisseaux. Lángara répara les siens à Carthagène et, le 2 janvier 1780, refranchit le détroit et y incorpora les trois vaisseaux de Córdoba, mais sans pouvoir faire le point avec précision à cause de l'obscurité.

Quand son estime lui indiquait être sur le parallèle de Cadix,

[...] demeurant le cap de Santa Maria au N5E [approximativement à 90 minutes de Cadix]. Ce jour-là [16 janvier], le vent tant fort du SO, avec une mer grosse et avec un horizon très court à cause d'une pluie incessante, [ils firent] le signal de virer lof pour lof [*virar por redondo*] au SE à une 1 h 30 de l'après-midi. La vigie du vaisseau qui était à l'avant-garde découvrit, peu après le virement, 20 voiles au NNO⁶.

6 Extrait du journal de Lángara transcrit par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española*, op. cit., t. VII, p. 259.

C'était l'escadre de l'amiral George Bridges Rodney, qui, avec 22 vaisseaux, dont 3 à trois-ponts, et 10 frégates, escortait un riche convoi de 200 voiles pour ravitailler le Rocher et poursuivre vers les Antilles. Il avait quitté l'Angleterre le 27 décembre et eut, dans les eaux portugaises, l'extraordinaire chance de rencontrer 15 bâtiments marchands de la *Compañía Guipuzcoana* de Caracas, sous la protection d'un unique navire de guerre⁷, le *Guipuzcoano*, de 64 canons. Il s'empara de tous, provoquant la débâcle du commerce de Saint-Sébastien. Il poursuivit vers le cap Saint-Vincent et profitant de l'obscurité, néfaste à qui veille et propice à qui veut s'échapper, il embouqua résolument le détroit.

Le combat du cap Santa Maria eut lieu, faute de reconnaissance, parce que pour l'escadre de Lángara, la retraite ordonnée vers Cadix, tourna au « sauve-qui-peut », sans que l'amiral eût auparavant consulté par signaux ses commandants sur l'opportunité d'une telle décision. Avec le vieux *Fénix* et les plus lents, il chercha à sauver les plus rapides, essayant le feu de jusqu'à cinq anglais, étant lui-même blessé à la tête et à la cuisse. Il prolongea la défense jusqu'à 22 heures, lorsqu'il dut amener son pavillon ayant à son bord 9 morts et 105 blessés.

Le 18 janvier Rodney entra à Gibraltar avec un secours considérable, accru des prises qu'il avait faites. Il demeura dans la place assiégée jusqu'au 13 février, date à laquelle, le convoi qu'il avait envoyé à Port-Mahon étant de retour, il traversa l'Atlantique jusqu'aux Antilles. Les amiraux espagnols le laissèrent partir « en paix », faute de forces disponibles pour le poursuivre.

Stratégiquement, la critique est facile : les marines alliées disposaient de 66 vaisseaux opérationnels qu'elles pouvaient opposer à Rodney mais, finalement, seulement 11 ont combattu contre lui, ce qui en dit beaucoup sur l'incapacité opérationnelle de l'armée combinée. Mais en ce qui concerne la dimension tactique, il faut constater que Lángara n'avait pas mis toutes les chances de son côté. Il ne disposait en effet pas d'une force de reconnaissance, pourtant indispensable, hormis deux frégates et le signal « ennemi en vue » que transmet son propre vaisseau amiral. Il consulta certes ses commandants sur ce qu'il faudrait faire, par signaux, mais lorsque ceux-ci se trouvaient déjà en pleine action. Il ordonna en outre la retraite avec tant de précipitation que divers vaisseaux de son escadre rejoignirent Cadix sans même avoir tiré un seul coup de canon. Il ne chercha enfin pas du tout à manœuvrer pour maintenir son escadre groupée et à faire payer cher sa défaite.

7 Armé par la Compagnie elle-même, car il ne figure pas sur les listes de navires de la Real Armada.

C'est avec cette « glorieuse » tragédie que prit fin le premier blocus, avec force tensions entre l'armée et la marine, la désillusion et la démoralisation s'étant très fortement accrues – dans l'attente de reprendre les opérations combinées.

LA CAMPAGNE DE 1780, APRÈS LA DÉFAITE DE SANTA MARIA

Cet échec ne découragea pas le gouvernement espagnol mais le rendit plus obstiné à s'emparer de Gibraltar qui était pourtant d'un point de vue stratégique un objectif secondaire, comme l'avait été pour d'Orvilliers le convoi hollandais. L'objectif principal aurait dû rester l'escadre anglaise, mais l'occasion de la détruire qui s'était offerte au cap Santa Maria n'allait pas se représenter.

Par conséquent les campagnes qui eurent lieu les étés suivants dans la Manche auraient dû avoir un caractère totalement offensif, orienté vers la bataille décisive préconisée par Broglie, mais ce ne fut hélas jamais le cas.

278

Le gouvernement français envoya à Madrid l'amiral comte d'Estaing afin de tracer les plans de la future campagne. La France demandait une seconde armée combinée et à retourner dans la Manche. Dans un premier temps, le gouvernement espagnol refusa et choisit de mener ses opérations de manière indépendante, déclarant que Gibraltar était son principal objectif et proposant une certaine « coordination » entre les deux marines pour, selon le cas, agir une nouvelle fois de manière combinée.

S'étant rendu compte de l'inutilité d'une présence permanente à Brest de l'escadre de Gastón, le gouvernement espagnol lui ordonna de revenir à Cadix. Il partit le 12 janvier, quatre jours avant le combat de Lángara, de conserve avec les quatre vaisseaux français du chef d'escadre de Bausset, au lieu des 20 comme il était préalablement convenu. Cinq autres devaient les rejoindre plus tard.

L'heure était à la dispersion chez les deux alliés, puisqu'à Brest se préparait une escadre destinée à l'Amérique sous le commandement de l'amiral de Guichen et à Cadix l'expédition de Solano pour secourir les Antilles. La mini-escadre combinée Gastón-Bausset connut une traversée pénible jusqu'à Cadix, où elle arriva début février de telle sorte que Córdova eut 38 vaisseaux sous ses ordres, à égalité avec Rodney, ce qui paraissait pourtant – à lui comme à ses subordonnés – un effectif insuffisant pour tenir son adversaire en échec.

Les quatre vaisseaux envoyés par Córdova au Ferrol, en compagnie des quatre autres qui étaient équipés dans cet arsenal, descendirent à Cadix sous le commandement du chef d'escadre don Ignacio Ponce de León. Avec ces 8 navires en plus des 5 français de Bausset, Córdova pouvait compter sur 51 bâtiments (38 + 13). Mais, perdant de vue la stratégie et se concentrant sur des objectifs secondaires, le gouvernement espagnol décida de placer 12 de ces

vaisseaux sous les ordres du chef d'escadre don José Solano y Bote pour protéger le convoi destiné à transporter 12 000 hommes à La Havane et consacra les 5 vaisseaux prêts dans cet arsenal au secours ou la reconquête des places fortes espagnoles du nord du continent et des Antilles, si elles s'avéraient basculer aux mains des Anglais. Solano en prit le commandement le 22 février 1780, sa brillante manœuvre lui valant le titre de marqués del Socorro. En même temps, Córdova devait, avec les 39 vaisseaux restants, maintenir un blocus rapproché et rigoureux de Gibraltar et apporter sa coopération aux opérations du siège.

Pour assiéger Gibraltar, une multitude de projets furent présentés, dont beaucoup pourraient être qualifiés de stupides. L'idée qui prévalut fut le bombardement intensif de la place, tant maritime que terrestre, propre à faciliter l'assaut ensuite. Pour l'aspect maritime, Barceló « inventa » lui-même ses fameuses chaloupes canonnières, qui firent bien plus de dégâts que ce qu'on pouvait espérer. Sayer écrit d'elles qu'elles firent d'abord rire, jusqu'au moment où on constata qu'elles pouvaient bombarder même les nuits sans lune, sans qu'on puisse les contrebattre, le sourire laissant alors place à l'inquiétude⁸. On peut souligner aussi bien l'effet moral dévastateur sur la population que l'énorme consommation de munitions que ces chaloupes supposaient.

En revanche, la tentative d'attaquer en envoyant des brûlots fut un échec complet, du fait de la précipitation qui porta à ne pas prêter attention aux conditions de vent favorables, pourtant bien spécifiées dans le plan. Les équipages de la petite escadre que commandait le capitaine de frégate don Francisco Javier Muñoz y Goosens, mirent le feu aux brûlots avant d'avoir atteint les positions prévues, si bien qu'ils ne servirent qu'à offrir du bois à brûler au rivage qui en avait tant besoin. Cela aggrava encore l'incompréhension entre l'armée et la marine.

Les auteurs anglais soulignent les calamités endurées par la garnison de Gibraltar pendant la suite de l'année 1780 : le scorbut et la variole qui firent 450 victimes civiles et 50 militaires, les désertions (plus nombreuses du côté espagnol, particulièrement chez les gardes wallonnes). Les Juifs firent l'objet de persécutions dans la place assiégée.

Les chaloupes de Barceló « continuèrent d'obtenir des résultats remarquables ». S'y ajouta un autre élément de bon augure. En vertu du traité hispano-marocain signé avec Mohamed I^{er}, l'Espagne reçut en location les places de Tétouan et de Tanger. Elle en profita pour en expulser 150 sujets de Sa Majesté britannique qu'elle envoya au rocher de Gibraltar où ils aggravèrent le problème des subsistances à un moment où le trafic était interrompu avec les côtes

8 Capitaine Sayer (RN), *The History of Gibraltar and of its Political Relation to Events in Europe*, Londres, Saunders, 1862, avec des témoignages oculaires.

barbaresques. L'Espagne était donc en mesure de moduler les conditions du blocus et de la course.

Une autre bonne nouvelle fut la rupture entre les Provinces-Unies et la Grande-Bretagne, consommée à l'été 1780, à cause des pertes constantes infligées par la marine de commerce des premières par la seconde.

La Grande-Bretagne chercha à établir des conversations secrètes avec l'Espagne, lui offrant Gibraltar, moyennant le remboursement de la valeur de l'artillerie de la place, en échange de sa neutralité dans la guerre d'Amérique. Si elle s'unissait à elle contre les Treize Colonies, elle recevrait la Floride et retrouverait en outre ses droits de pêche à Terre-Neuve. Puis ils tentèrent d'offrir Porto Rico plutôt que Gibraltar, ce qui irrita Charles III. Ces tentatives de négociations portèrent la France à accroître sa coopération pour les « récupérations » espagnoles de places et de possessions, d'où plus tard les critiques des historiens français.

LA PRISE D'UN CONVOI ANGLAIS PAR L'ESCADRE DE CÓRDOVA

« Le Vieux », comme l'appelait Floridablanca, prit la décision de nommer major général de son escadre don José de Mazarredo, qui l'était de celle de don Miguel Gastón. Avec sa mini-escadre combinée qui ne comptait que six français, Córdoba effectua trois sorties. Lors de la seconde, effectuée le 31 juillet, il appareilla de Cadix avec 24 espagnols et les 6 susdits, pour établir une croisière dans les parages du cap Saint-Vincent et barrer le passage à une escadre anglaise de 22 vaisseaux commandée par l'amiral Geary et que l'on supposait croisant dans le golfe de Gascogne.

Les ordres avec lesquels Córdoba sortit de Cadix lui interdisaient de dépasser le méridien de Saint-Vincent. Une fois en haute mer, il reçut (par une frégate) un message de Floridablanca l'informant du départ pour l'Amérique de deux riches convois anglais, escortés seulement par un vaisseau et deux frégates (le service d'espionnage ayant parfaitement fonctionné à cette occasion), qui feraient route sur les Açores où ils se sépareraient. En conséquence, Córdoba prolongea sa croisière pour se trouver le 8 août à 60° à l'est du méridien de Madère. Là, sur la proposition de Mazarredo, son major général, il décida de virer de bord et de se maintenir entre 60° et 180° à l'est de Madère, pour couper les routes habituelles des navires ennemis. Le virement de bord s'acheva à 10 heures du matin de ce 8 août. Le lendemain, à 1 heure, on entendit un coup de canon du côté au vent du vaisseau amiral et 15 minutes plus tard un autre, ce qui fut interprété comme : « Embarcations en vue n'appartenant pas à l'escadre ». Certains officiers crurent qu'il s'agissait de celle de Geary, puisque ces coups de canon ne correspondaient pas au code de signaux en vigueur, et ils conseillèrent de ne pas engager le combat dans l'obscurité de la nuit.

Après avoir analysé la situation et opiné contre ceux qui l'entouraient, le major jugea qu'il ne pouvait s'agir de Geary, car celui-ci n'irait pas plus vers le sud que pour chercher l'armée combinée, qu'il devait supposer être au cap Saint-Vincent ou pour secourir Gibraltar. Il forma ainsi un ensemble d'estimations : l'hypothétique ennemi étant du côté au vent et ne cherchant pas à s'approcher, il déduisit qu'il s'agissait d'un convoi, qu'il devait être à quatre lieues de distance puisque le temps chronométré entre l'éclair et le bruit des canons était de 63 secondes. En accord avec son major général, Córdova vira de nouveau et, conformément au calcul de Mazarredo, ils découvrirent à l'aube 56 voiles, sur lesquelles 51 tombèrent entre leurs mains, furent amarinnées puis escortées par la division de don Vicente Doz, conduites à Cadix où elles arrivèrent sans histoire.

Trois des frégates capturées furent réarmées et inscrites sur les listes de l'Armada. À Cadix, il fallut aménager un espace pour recevoir 2 943 prisonniers, 1 350 marins des équipages, 1 357 officiers et soldats envoyés en renforts aux garnisons des places coloniales anglaises et 286 passagers. Le profit fut estimé à 10 millions de duros (1,6 x 10⁶ esterlins, dont 10⁶ en pièces d'or et en lingots), de quoi remonter le moral non seulement de Sa Majesté, mais aussi des équipages qui réalisèrent ces prises et qui en eurent leur part, bien qu'avec un retard certain.

Mazarredo fut félicité pour sa clairvoyance. Floridablanca crut effacée la défaite de Santa Maria. Hasard de la guerre, il s'était porté à la rencontre d'un convoi de secours pour Gibraltar et il en avait capturé un autre qui se rendait aux Indes ! Le commandant de celui-ci, le capitaine de vaisseau John Montray, servit de victime expiatoire. Il fut cassé par un conseil de guerre, châtié plus en proportion de la perte subie que de son propre démérite.

Il y eut plus tard le second secours de Gibraltar par les Britanniques en 1781 puis la prise de Minorque dont nous ne parlerons pas puisqu'il ne s'agit pas des opérations combinées.

LA DEUXIÈME CAMPAGNE DE LA MANCHE (1781)

L'armée « combinée » louvoyait dans le golfe de Cadix, protégeant la sortie pour Minorque de l'expédition Crillon-Moreno, avant de se diriger vers le lieu d'où ils n'auraient jamais dû sortir. Passant l'été près de Grand Sole (golfe de Biscaye), elle procura aux troupes débarquées à Minorque la liberté d'action et la tranquillité nécessaires à la délicate prise du château de Saint-Philippe.

L'idée de manœuvre, due au major général Mazarredo, reconnaissait :

Bien qu'il soit si difficile de former un plan d'attaque entre deux escadres à cause de l'infinie variété de circonstances lors de leur rencontre qui dérange

le plus souvent toutes les règles prescrites dans l'Instruction, comme dans ce grand objectif de battre l'escadre ennemie pour lequel sont venues ces forces de nos Augustes Souverains, nous sommes empêchés, pour l'accomplir, par la donnée essentielle d'être si inférieurs à la voile [...] et par ailleurs notre supériorité numérique nous force à attaquer bien que cela soit fait de façon irrégulière.

Ainsi, le major mit à la signature de Córdova des instructions prévoyant qu'une fois l'escadre ennemie découverte, la chasse serait entreprise avec toute la diligence nécessaire, sans souci des postes ; que les navires se trouvant à l'avant en raison de leur rapidité sous voile devraient prendre en chasse les ennemis les plus lents, et le commandant avec le plus d'ancienneté parmi ces navires prendrait le commandement et combattrait ces retardataires, à moins qu'il n'y ait un grand nombre de ces dits retardataires – auquel cas l'objectif serait d'établir le contact avec le gros de l'escadre ; qu'il faudrait établir et verrouiller le contact avec les ennemis ; qu'il faudrait étudier les possibilités de doubler et rompre la ligne ennemie, ces possibilités faisant l'objet d'une longue explication du même Mazarredo.

282

Selon les conditions météorologiques, on distingue plusieurs formations d'attaque. Mazarredo étudie aussi différentes hypothèses selon que les Français ou les Espagnols sont en tête de l'action ou encore si la nuit tombe.

Ces instructions s'achevaient par un long paragraphe dans lequel le major formulait des observations claires et concises sur la conduite à tenir en cas de découverte de l'ennemi. C'est pourquoi le document analysait les actions à effectuer dans chaque éventualité. Profondément logique, dépourvu de triomphalisme et tenant compte des forces et des faiblesses, il eût été facilement converti en un moderne ordre d'opérations.

Lors de cette deuxième campagne, au cours de laquelle le contact ne fut jamais pris avec l'ennemi, l'armée combinée fut surprise par une tempête alors qu'elle croisait devant les Sorlingues. Une fois de plus, Mazarredo se distingua. La nuit du 31 août 1781, par gros temps, l'amiral français Guichen fit à plusieurs reprises le signal, par feux et coups de canon « péril sur la route » (« *peligro en la derrota* »). Cependant, même s'il naviguait à l'estime depuis 38 jours, le major général espagnol, sûr de ses observations – et donc que le rhumb qu'il avait pris était le bon – et étant donné le risque d'en changer en pleine nuit (du NNO à l'ENE, ce qui aurait envoyé l'escadre vers la côte), recommanda à son amiral de le suivre avec fermeté, ce qui fut fait. Guichen, se remémorant ce succès, déclara, à Algésiras l'année suivante au comte d'Artois (futur Charles X) : « Monsieur de Mazarredo a sauvé une escadre qui était en

perdition⁹. » Sur le plan technologique, les Espagnols mirent l'accent avec succès sur l'utilisation du baromètre pour la prévision météorologique, ce que ne faisaient pas leurs alliés.

LA SORTIE DE L'ESCADRE DE CORDOVA ET LA TROISIÈME CAMPAGNE DE LA MANCHE (1782)

En juin 1782 on forma l'armée navale combinée (27 espagnols et 5 français) à laquelle fut ajoutée le 6 juillet dans la rade de Brest l'escadre de La Motte-Picquet (8 vaisseaux). Auparavant, il avait réussi à capturer, le 25 juin, 18 vaisseaux d'un convoi de 27 voiles destiné à Terre-Neuve et à Québec, « perte négligeable pour les ennemis, mais qui eût été énorme si la rencontre avait eu lieu deux jours plus tôt, avant la dispersion de ce convoi d'environ 200 voiles qui partirent les unes vers Halifax, les autres vers New York, d'autres encore vers les îles », comme l'écrivit dans son journal le major général Mazarredo qui, en vrai professionnel ne se contenta pas de remettre la faute sur le destin, mais analysa les causes, et fit part de ses réflexions afin d'améliorer les méthodes¹⁰.

Les prises furent conduites à Brest où, après la jonction, La Motte-Picquet forma, avec quatre de ses navires doublés en cuivre et les quatre espagnols jugés les plus rapides, une escadre légère d'observation et de découverte, le « corps principal de l'armée¹¹ » restant de 32 navires. C'est dans cette disposition que le 11 août, ils découvrirent 3 voiles anglaises puis davantage le lendemain : l'escadre de Howe, forte de 23 vaisseaux. Mais l'armée combinée, faute d'ordres donnés avec promptitude, ne put donner la chasse et les Anglais s'offrirent le luxe de ne même pas larguer les ris qu'avaient pris leurs navires.

La déception de Mazarredo s'exprime dans une longue lettre, envoyée après cette opération infructueuse à un de ses amis :

Jour d'amertume que ce 12 juillet lorsque, du fait de la pesanteur de l'armée combinée, le vaisseau amiral espagnol a perdu la gloire de détruire vingt-trois navires ennemis et de les forcer à demander la paix à genoux. Mais le plus pénible pour l'esprit est de se dire que si quarante navires anglais avaient

9 Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, Teniente General de la Real Armada*, Madrid, Artegrafia, 1945, p. 48-50 ; Ricardo de la Guardia, *Datos para un Cronicon de la Marina Militar de España. Anales de quince siglos*, Madrid, Impr. del Ministerio de Marina, 1921 ; Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2009 , p. 189-190 ; F. P. Pavía *Galeria biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868*, Madrid, Imp. J. Lopez Mayor, 1873-1874, t. II, p. 435.

10 Antonio de Mazarredo y Allendesalazar, *D. José de Mazarredo y Gortázar, su biografía escrita por su bisnieto*, Zaragoza, 1916, manuscrit.

11 Les instructions étaient, sinon les mêmes, en tous cas très proches de celles de la deuxième campagne.

rencontré vingt-trois des nôtres, ceux-ci en auraient fait un tel festin qu'il ne serait plus rien resté pour les chiens. Voyez donc, mon ami, si c'est pareil le jeu de rester à perdre et pas à gagner ; inférieurs, nous sommes sacrifiés ; supérieurs, nous sommes inutiles¹².

Mazarredo explique dans ce texte que la force offensive d'un navire se mesure à quelque chose de plus que son port et son tonnage et que, avant tout, une marine de guerre est le produit de « vaisseaux x bases », et que si un facteur se trouve être zéro, le produit de ces facteurs sera également nul.

Avant la fin de cette campagne, Mazarredo trouva l'occasion de montrer, en dépit des brumes, sa science de la navigation, ayant parfaitement estimé la position du cap Finistère, atterrissage dont tous doutaient et, après 93 jours de navigation dans l'Atlantique, l'escadre fit escale le 5 septembre à Cadix dont elle ressortit peu après pour assister au dernier acte de cette tragédie, à Algésiras.

284

DERNIER ESSAI DEVANT GIBRALTAR : L'ÉCHEC DES BATTERIES FLOTTANTES DU CHEVALIER D'ARÇON

Un des quatre volontaires de l'armée française, envoyés à Madrid afin d'aider le duc de Crillon (lieutenant général *de facto* de l'armée espagnole) en vue de la prise de Minorque, resta dans la capitale pour dessiner une machine permettant d'en finir avec le Rocher : il s'agissait de Monsieur d'Arçon, qui, après la prise du fort de Port-Mahon, avait élaboré un plan. La grande innovation de son projet de batterie flottante consistait en un système de sécurité intérieure, fait d'un réseau intérieur de tuyaux alimenté par un réservoir d'eau salée disposé à l'abri d'un blindage sur le pont supérieur, avec une pompe correspondante pour le remplir. Le dispositif fonctionnait, aux dires de l'inventeur, « comme le sang dans les artères et les veines du corps humain¹³ ».

Crillon n'apprécia pas du tout ce projet lorsque son auteur le lui présenta à Madrid, en présence de Floridablanca. Il lui était à ce point opposé, qu'avant d'accepter le commandement des forces assiégeant Gibraltar – ce à quoi il fut pratiquement forcé par Sa Majesté par la bouche de Floridablanca –, il avait rédigé un mémoire qu'il fit sceller dégageant sa responsabilité au cas – certain, à ses yeux – où ces batteries flottantes seraient un échec. Lors de la discussion qui suivit la présentation du projet, Crillon posa des questions pertinentes à

¹² Antonio de Mazarredo y Allendesalazar, *D. José de Mazarredo y Gortázar, op. cit.*, transcrit également par l'amiral Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo, op. cit.*, p. 50-51.

¹³ Cesáreo Fernández Duro, *Armada española, op. cit.*, t. VII, p. 311 ; José Luis Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000, p. 152 ; G. Hill, *op. cit.*, p. 402.

d'Arçon sur les portées efficaces, la capacité de perforation, les endroits et les sondes où les mouiller, etc. Pour se défendre, l'inventeur laissa une grande place au doute et, par exemple, en vint à dire qu'il n'avait aucune confiance dans l'exactitude des sondes indiquées sur les cartes de la baie d'Algésiras, ajoutant qu'il serait facile d'en ordonner de nouvelles depuis un canot durant la nuit pour sortir ainsi d'une telle incertitude. Floridablanca crut ce plan essentiel pour la réputation de la marine, qui devait absolument se prémunir contre toute forme de discrédit supplémentaire¹⁴.

Pour concrétiser le projet, on envoya de Cadix à Algésiras dix vieilles coques dont on avait renforcé le côté bâbord comportant les sabords des batteries, depuis bien en dessous de la ligne de flottaison jusqu'au pont principal, où l'on avait situé les blindages évoqués. Les unes comptaient deux hauteurs de batterie, les autres une seule, les canons étant des pièces de siège (calibre 24). La cuirasse de 1,5 m d'épaisseur, disposée à bâbord, faite de poutres de bois vert afin de la rendre moins inflammable fut couverte de vieux cordages pour amortir les impacts de balles ennemies. Des sacs de terre servant de couverture avaient la même finalité. Pour compenser les poids à bâbord on disposa le lest nécessaire sur l'autre bord, ce qui accrut considérablement le tirant d'eau. Pour cette raison, la position des navires devait rester assez lointaine des segments de muraille à abattre. On dota ces batteries flottantes d'un gouvernail rudimentaire pour leur permettre de rejoindre leur poste, contre l'idée initiale de d'Arçon qui avait demandé, avec quelque logique, à ce qu'elles fussent remorquées par des embarcations à rames jusqu'à leurs postes de combat prédéterminés. Un tel arrangement signifiait qu'on espérait un fort vent d'ouest pour faire mouvement, mais ce même vent empêcherait la coordination de ces batteries avec les canonnières légères de Barceló¹⁵.

Lorsque commença l'aménagement des batteries, on en désigna les commandants et l'ensemble fut placé sous l'autorité du chef d'escadre don Buenaventura Moreno qui, comme Crillon, arrivait victorieux de Port-Mahon.

D'Arçon ne se contenta pas d'inventer les batteries flottantes, mais il conçut aussi un plan d'opérations pour ouvrir une brèche dans la muraille de Gibraltar, transporter par mer une force de débarquement et, en définitive, se rendre maître du Rocher.

¹⁴ Cesáreo Fernández Duro, *ibid.*, t. VII, p. 314. Voir les curieuses instructions données par Floridablanca à Crillon et exprimant la surdité totale de Barceló (qui commandait la composante navale), disant que « l'examen, pour autant qu'il serait utile » serait facultatif pour répondre aux demandes des marins, mais il aura la faculté pour faire la désignation des commandants des dites batteries flottantes dont deux seront commandées par des officiers français.

¹⁵ José Luis Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782*, op. cit.

Le plan initial était le suivant :

- à J - 11 les batteries flottantes iraient à la voile se placer à 900 m de la muraille côté mer. En même temps, les batteries espagnoles du Campo de Gibraltar commenceraient à faire feu sur les objectifs préalablement définis ;
- au lever de J - 8 ou J - 7, les batteries flottantes seraient touées, grâce à des chaînes et des ancres préalablement mouillées au large et iraient se positionner à 300 m de la muraille, appuyées comme la fois précédente par un bombardement ;
- à l'aube de J - 4 ou J - 3, elles se rapprocheraient, encore une fois par touage, jusqu'à 200 m du Old Mole et y prendraient leurs positions pour battre en brèche les tours bastionnées (Orange et Montague) du nord de la place et leurs courtines intermédiaires, en coordonnant leurs tirs avec ceux des batteries du Campo ;
- 286 – de J - 11 au jour J, les forces navales attaqueraient Punta Europa, là où se concentrait alors le gros des troupes anglaises, compte tenu du péril représenté par le front nord.
- les bombardements depuis le Campo de Gibraltar auraient lieu chaque jour, en ne faisant tirer que la moitié des pièces afin de ne pas les fatiguer.
- la coordination de l'effort entre terre et mer permettrait de préserver les batteries flottantes des redoutables boulets rouges ;
- une fois la brèche ouverte, le jour J, 12 000 hommes (des divisions françaises, d'infanterie espagnole et des gardes wallonnes) attaqueraient en trois colonnes, deux venant par mer et une par terre (cette dernière disposition fut critiquée sévèrement par Crillon qui la jugeait irréalisable).
- avant le jour J, 20 attaques seraient livrées pour déconcerter les assiégés.

Tel était le plan – qui s'avéra plus facile à élaborer qu'à réaliser.

LE CHOIX DU COMMANDANT NAVAL : LE PROBLÈME « BARCELÓ »

Le 25 mai 1781, le lieutenant général Rodríguez de Valcárcel reçut l'ordre de relever Barceló et d'inspecter ce qu'avait fait celui-ci pour les forces sous son commandement lors du blocus de la place. Barceló, quoique bien plus moderne que celui qui le relevait, subit l'affront de rester comme son « second » et sans mission spécifique. Cet expédient fut mis en place en toute hâte. Le résultat fut que depuis la déroute de Santa Maria, 73 embarcations chargées avec des provisions étaient rentrées dans la place. Affront totalement injuste pour Barceló, selon d'autres, dû à ceux qui n'acceptaient pas de voir des plébéiens recevoir des commandements, opinion qui n'est pas la nôtre puisque

don Antonio, qui ne fut pas le seul dans son cas, jouissait de la faveur royale et avait une cour d'admirateurs.

Après la sortie de Darby, le 4 avril 1781, Barceló réagit en rédigeant un mémoire long et énergique du déroulement du siège depuis sa propre prise de commandement et le fit remonter à Floridablanca. N'ayant pas eu de réponse, en décembre de la même année, il demanda à être jugé par un conseil de guerre pour être soit condamné, soit blanchi. Il s'appuya sur Pini¹⁶, avec qui il correspondait et grâce à qui il avait, à l'occasion, court-circuité le secrétaire de la Marine González de Castejón. Rien ne fut tranché. Lorsque Crillon arriva, il était à Algésiras « second » de Valcárcel, redouté de tous et avec des partisans enthousiastes.

Avant de quitter Madrid pour Algésiras, Crillon reçut de Floridablanca une instruction secrète, en date du 10 juin 1782, dans laquelle il disait, entre autres choses :

Beaucoup sont d'avis que Barceló pourrait être utile pour l'exécution de tout ce qui a trait à l'opération des batteries flottantes et à l'utilisation des barques canonnières et de bombardement dont le même Barceló fut l'inventeur. D'autres prétendent que, bien que Barceló soit un homme de valeur et de courage, son âge, ses maladies et surtout sa surdité, l'empêchent d'exercer le commandement de quoi que ce soit qui impliquerait plusieurs opérations ou plusieurs « branches » [soit des opérations combinées].

Dans la suite de l'instruction, il explique les inconvénients évidents qu'il y a à être sourd pour pouvoir continuer : « M. le duc doit essayer de prendre contact direct avec Barceló, examiner son aptitude et essayer de connaître son opinion ; et [...] s'il peut être utile [...] pour le commandement des batteries flottantes, chaloupes canonnières et bombardiers, vous pouvez faire une proposition à S. M. par moyen du secrétariat de la Guerre ou de celui de la Marine ». Cette même instruction se poursuit affirmant qu'au cas où Barceló serait désigné pour commander, un autre marin serait le chef des forces navales du blocus et que celui-ci obtiendrait le commandement immédiat des batteries flottantes et des canonnières pour l'opération devant provoquer la prise de la place par la brèche et l'assaut. Il pourrait apporter toute l'aide jugée nécessaire. En outre : « Même si M. le duc a la faculté pour désigner des commandants, ce sont quand même les officiers de marine qui donnent les ordres. Barceló ou les autres marins qui commanderaient ne pourront gêner l'opération et c'est pourquoi il faut maintenir les apparences et faire en sorte que n'en soit pas atteint le moral de ceux qui seront pas désignés pour commander. » Pour finir, Floridablanca

¹⁶ Influent aide de camp de Charles III.

recommande à Crillon de maintenir de bonnes relations avec les Français, conseil totalement inutile en ce qui concerne d'Arçon, que le général ne supportait pas, puisque son projet lui paraissait être – non sans raison – une ineptie. Quant au commandement des batteries flottantes, il semblait que tous agissaient contre tous. De quelque manière que Crillon ait examiné la question de la surdité de Barceló, ce qu'il vit dans le vieux don Antonio dut le satisfaire, puisqu'il le préféra aux autres candidats. Mais la *junta* imposa don Buenaventura Moreno, tant et si bien que Crillon déclara à d'Arçon : « Vous m'avez obligé à donner le commandement à Moreno et vous vous en repentirez¹⁷. » Le commandement « suprême » ne verra jamais le jour.

Pour compliquer les choses, cherchant à temporiser avec tout le monde et oublieux du principe sacré de l'unité du commandement, une fois Moreno placé à la tête des batteries flottantes, Floridablanca écrivit à Crillon le 7 juillet 1782 :

288

Que V. E. me pardonne si je lui dis qu'elle se trompe en se persuadant qu'elle est chef et commandant de Moreno. La patente elle-même de V. E. et mon instruction secrète [déjà commentée] que le roi a approuvée, prouvent le contraire. V. E. est chef et commandant général sur mer et sur terre ; elle doit indiquer les endroits à battre, nommer ou désigner les officiers de terre et de marine, etc. Mais cela concerne les batteries et les attaques ; et une fois ces objectifs indiqués, la patente dit que V. E. doit aviser de ce qu'elle a fixé [?] le commandant de marine, qui, lui, donnera les ordres à ses subordonnés afin que soient exécutés ceux de V. E. et ce qu'il aura indiqué. Si le commandant doit donner ces ordres-là, il est prévu qu'il conserve au moins l'autorité extrinsèque de son commandement et que V. E. ne peut le traiter comme son subordonné.

Avec une directive si sibylline, confuse et pernicieuse pour l'action du commandement, il fut impossible de construire un organigramme clarifiant les relations entre les différents commandants présents en baie d'Algésiras le jour de l'attaque des batteries flottantes, surtout lorsque nous savons que l'armée combinée Córdova-Guichen jouissait d'une totale indépendance, don Luis exigeant même que les navires présents à Algésiras fussent placés sous son autorité à son arrivée dans la baie, ce qui fut le cas.

La marine désirait diriger tout ce qui se passait sur mer, chacun s'occupant de son domaine réservé, et n'avait aucune confiance en la conjonction des forces avec l'armée, au point de parfois donner l'impression qu'elle boycottait tous les projets de cette dernière.

Crillon, qui était arrivé à Algésiras le 18 juin 1782, tint des conseils (*juntas*) d'officiers généraux, avec ceux de la marine comme il était de rigueur, les 2, 14,

¹⁷ José Luis Terrón Ponce, *ibid.*, p. 228.

17, 24 et 28 juillet. Lors de ces conseils apparurent les « difficultés » matérielles comme celles de l'organisation et du commandement. En ce qui concernait le premier, les batteries flottantes ne sortirent pas de la manière prévue. Des improvisations de dernière minute les éloignèrent du projet original, restant sans « le sang ni les veines », faute de tuyaux et de personnel capable de les mettre au point. Pour les préparer, Algésiras, bien loin de La Carraca, s'avéra être le principal obstacle à la réalisation de ce projet nouveau. Les bastingages faits de morceaux de vieux cordages, qui devaient contribuer à amortir les impacts ne furent pas davantage prêts.

Les essais prévus par d'Arçon pour tester le blindage de ses batteries et voir l'effet sur elles des boulets rouges furent rayés du plan par Moreno, Castejón et, en définitive, par Floridablanca qui virent en elles la cause d'une possible démoralisation complète des équipages.

Córdoba n'apparaissait toujours pas à Algésiras alors que son soutien était tenu pour vital, si bien que, étant donné le résultat final, il eût sans doute mieux fait de rester à Cadix.

Lors de la dernière *junta*, celle du 28 juillet, il comprit l'urgence de passer à l'action, à cause de deux informations importantes portées à sa connaissance : tandis que l'Angleterre préparait une nouvelle expédition de secours de Gibraltar qui partirait sous le commandement de l'amiral Howe, commençaient à Paris les préparatifs de paix, si bien qu'il était vital de saisir des positions avantageuses pour permettre aux plumes de gagner leur combat.

De ce fait, la *junta* se mit d'accord pour attaquer aussitôt que l'armée combinée serait arrivée et en considérant toujours que la responsabilité des batteries flottantes était entre les mains de la marine ; qu'il faudrait des touées pour pouvoir éloigner les batteries flottantes des tirs de la place si nécessaire. Au moment précis où les batteries flottantes cesseraient le feu, huit à dix navires de ligne l'ouvriraient simultanément vers Punta Europa. D'autres tireraient sur la place verticalement et par ricochet, depuis des positions à l'est de Gibraltar. Les 40 canonnières, sous le commandement de Barceló, formées en 10 divisions (une par batterie flottante) appuieraient du feu de leurs pièces et avec tout type de secours pour prévenir une situation désastreuse. Les 20 bombardiers, sous l'autorité du même chef, coopéreraient avec le feu des mortiers de terre, protégeant les batteries flottantes d'une possible réaction ennemie. Quant aux 86 pièces des batteries du Campo, elles soutiendraient l'action.

Évidemment, l'« avance progressive » du plan de d'Arçon fut exclue, et se transforma en une « marche audacieuse »¹⁸ en plein jour vers la position la plus

¹⁸ *Ibid.*, p. 227.

proche des murailles que permettrait le tirant d'eau des batteries flottantes, position qui serait inamovible.

Afin de vérifier les sondes aux mouillages des batteries, don Vicente Tofiño, aide de camp du duc de Crillon, accompagné d'autres officiers, sortit sonder les nuits précédant l'attaque. Mais baliser s'avéra impossible car, au matin, les Anglais détruisaient les balises situées à proximité de la place. C'est pourquoi « voile », « œil » et « sonde à la main » furent les éléments des soi-disant sondes de précision réalisées devant les murs de Gibraltar.

En présence de divers invités, ou curieux, au palais royal – parmi lesquels on remarquait le comte d'Artois, futur Charles X, frère cadet de Louis XVI –, le rideau se leva sur le théâtre d'Algésiras.

290 C'est dans ce contexte de tension entre Floridablanca et Crillon que commencèrent les préparatifs pour l'attaque telle que définie par les plans et les conditions que nous avons commentés. Crillon et les troupes sous ses ordres réussirent à sortir des parallèles que, sans complicité mais dans une complète obscurité, ils avaient creusés en faisant preuve d'organisation et de discipline chaque nuit de septembre, pour améliorer les lignes établies par Sotomayor et pour couvrir, avec les batteries qui y avaient été installées, l'action des batteries flottantes.

Les soirs des 9 et 10 septembre, une petite escadre de 15 canonnières bombarda la place mais sans lui infliger le moindre dommage, leur tir étant trop court¹⁹. Cette attaque décidée par le commandement naval, sans coopération ni coordination avec l'armée, fut interprétée comme une tentative de démontrer que les embarcations de Barceló suffisaient pour obtenir la reddition de la place et que les fameuses batteries flottantes étaient donc inutiles.

Le 12 septembre, entra dans la baie l'armée combinée Córdova-Guichen, soit 27 vaisseaux espagnols et 12 français, rejoints par les 11 déjà à Algésiras, portant les marques de 9 officiers généraux, inflation qui n'était pas moindre à terre avec 6 lieutenants généraux, 10 maréchaux de camp et 36 brigadiers tant et si bien que, si nous considérons que l'effectif total était de 27 000 hommes, cela en faisait 519 par général.

Comme nous l'avons dit, une fois exclu le plan d'Arçon qui consistait à s'approcher progressivement et qui devait commencer à J - 12, il n'y avait ni ancrages ni possibilités de touage permettant aux batteries flottantes de modifier leur position si nécessaire et un système d'arrosage qui fonctionnait mal, lorsque le soir de l'entrée de l'armée combinée, l'ordre fut donné de « lever le rideau ».

¹⁹ *Ibid.*, p. 252. Fernández Duro fait complètement omission de cette action, peut-être pour éviter une polémique entre la marine et l'armée.

Le 13 septembre 1782 l'opération débuta. Dès qu'ils aperçurent l'avancée des batteries flottantes vers leurs postes de combat, les Anglais allumèrent leurs fourneaux pour y préparer les boulets rouges. Le vent se montra très favorable, soufflant bon frais (*fresquito*), excellent pour les lourdes batteries flottantes avec leur voile réduite, mais logiquement très mauvais pour les petites canonnières qui se virent dans l'impossibilité de les accompagner. Les plans établis s'effondrèrent les uns après les autres, sans aucune solution de rechange, hormis la hardiesse et la vaillance des commandants de Moreno, ce qui, hélas, n'était pas suffisant.

À 10 heures, les canonnières mouillèrent avec un ordre et une sérénité admirables. La vérité est que, sans mettre en doute la tranquille valeur des Espagnols, qualité d'ailleurs reconnue par tous, selon Terrón et aussi d'après le dessin que fit de sa main le prince de Nassau, commandant de la *Tallapiedra*, seules trois canonnières purent prendre position, dont deux s'étaient échouées sur du sable. Toutes se trouvaient très loin des positions prévues (de 400 m environ), la *Tallapiedra*, la *Pastora* et la *Paula I^a* étant les plus avancées et rangées sur une ligne N/S, à plus ou moins 500 m du bastion royal du nouveau grand boulevard de Gibraltar. Les autres étaient plus éloignées, bien qu'en ligne de bataille.

Le feu anglais se concentra sur les trois bâtiments les plus avancés, d'abord avec des boulets conventionnels car les boulets rouges tardaient à être prêts, si bien que ce furent les premiers qu'on tira le plus dans l'action.

À 9 h 45 la « guerre en dentelles » était générale et l'artillerie de l'isthme commença à faire diversion par son feu. À mesure que l'action avançait, le vent changea de sens tournant au sud, faisant lever la mer dans la baie et rendant difficile le tir des batteries flottantes, montrant ainsi que l'artillerie de siège qui y était établie n'était pas la plus adéquate. La sortie des canonnières en fut empêchée, et une nouvelle tentative fut entreprise en milieu de journée. Le vent du sud pouvait pousser les navires au fond de la baie, c'est pourquoi Córdova ne donna pas l'ordre de mettre à la voile, si bien que sa coopération à l'attaque fut, en conséquence, nulle.

En milieu de journée, les Anglais avaient porté leurs boulets à incandescence, ce qui porta Elliot à donner l'ordre de tirer. Certains s'incrustèrent dans les blindages des batteries flottantes, d'abord sans conséquence grave, mais les Anglais ne tardèrent pas à observer (à 14 heures) que l'ardeur au combat de l'assaillant espagnol allait diminuant. Les Anglais remarquèrent les étranges mouvements des servants de la *Pastora* et de la *Tallapiedra*, à bord de laquelle avait embarqué d'Arçon, et constatèrent bien vite que des flammes s'échappaient des embarcations.

À 14 heures passées, Moreno fit parvenir par son major un message anxieux à Crillon, lui disant qu'il avait perdu plus de 100 hommes, qu'il continuait de tirer bien qu'il dût affecter beaucoup d'hommes à actionner les pompes et éteindre

les incendies qu'il ne croyait plus pouvoir maîtriser et proposa la retraite ou la destruction du reste des batteries flottantes avant qu'elles ne tombassent entre les mains ennemies. Crillon porta le billet à la connaissance de Córdova, lui demandant d'envoyer des frégates (en toute méconnaissance de ce moyen) ou des *barcas*.

À 16 heures les batteries espagnoles de l'isthme commencèrent à se taire. L'explication donnée par le général Lacy, qui commandait l'artillerie, fut que les canons étaient sur le point d'éclater, compte tenu de la température qu'ils avaient atteinte. D'Arçon, plus tard, devait l'accuser d'avoir fait cesser le feu pour provoquer l'échec de ses batteries flottantes²⁰.

292

À 17 heures, la malchance voulut qu'un boulet rouge vînt frapper la *Tallapiedra*. Le projectile s'incrusta dans le fond de la cale, faisant ainsi dans le bois un creux de plus d'un mètre de profondeur. Faute de comburant, le boulet ne put mettre le feu à la coque mais, en voulant le retirer, l'équipage élargit le trou, ce qui eut pour effet de créer un apport en oxygène, complétant ainsi le triangle du feu²¹ qui s'attaqua violemment à la charpente.

Au crépuscule, les batteries flottantes ne tiraient plus et la situation à bord de chacune d'elles était désespérée : la *Tallapiedra* devait faire face à un violent incendie, celui de la *Pastora* était plus lent, et la *Paula I^a* avait quant à elle perdu le tiers de son équipage et don Cayetano Lángara était gravement blessé. Sur ses 22 canons, un seul restait en état de tirer. Une couverture du *San Juan* avait été défoncée et la *Dolores* avait plusieurs voies d'eau. Crillon réclama de l'aide et Córdova envoya tous les chaloupes et canots de l'escadre pour récupérer les naufragés.

Il faisait déjà nuit lorsqu'on tint conseil à bord de la *Santísima Trinidad*, en présence de Crillon. Les batteries ne pouvant être remorquées du fait de l'absence de ligne de touage, et puisque certaines d'entre elles s'étaient échouées, la décision prise fut de les brûler. Les canots pourvus de « chemises de souffre » et commandés par des officiers de l'escadre mirent sur-le-champ cet ordre à exécution et la baie fut le théâtre du gigantesque échec de l'entreprise.

La panique logique qui avait saisi les équipages augmentait la difficulté du sauvetage, et, l'aube venant, par une décision qui fit honneur à Elliot, ce sont les Anglais qui intervinrent, sauvant plus de 300 hommes.

Les pertes subies par les batteries flottantes comptèrent 338 morts, 638 blessés, 80 noyés et 335 (d'autres sources disent 357) prisonniers des Anglais qui eurent le courage d'aller les tirer des eaux de la baie²². Cela représente au total le

20 *Ibid.*, p. 261

21 Il s'agit de la trilogie chaleur-combustible-comburant

22 Ricardo de la Guardia, *op. cit.*, p. 191.

cinquième des équipages. Les Anglais déplorèrent quant à eux 16 morts et 68 blessés. Les spectateurs quittant le théâtre bouche bée, racontèrent une fois de retour : « Cette fois-ci, ce n'est pas le cheval de bois qui a pris Troie ; c'est Troie qui a brûlé le cheval²³. » Comme nous l'avons vu, les Grecs l'ont bien aidée...

Restaient en suspens des interrogations difficiles aux réponses impossibles. Des sept conditions *sine qua non* de la dernière *junta* seules la première (le commandement remis à la marine) et la dernière (coordination des feux avec la terre) furent suivies d'effet, encore que celle-ci eût cessé à 16 heures. Des cinq autres, rien. Si la marine entendait diriger absolument tout ce qui se passait à la surface de l'eau, pourquoi Moreno a-t-il demandé à Crillon la permission d'incendier les batteries flottantes ? et pourquoi la décision de le faire fut-elle prise en *junta*, en présence de Crillon ? Si Mazarredo fut loué par tout le monde – le deuxième fils du même Crillon en venant même à déclarer que c'était « le major général et le véritable général qui manqua[ient] vraiment dans l'escadre²⁴ » –, Córdoba aurait dû prendre part à l'attaque. Pourquoi toute l'escadre combinée se trouvait-elle à Algésiras, connaissant bien la difficulté d'en sortir par vents contraires, ou par calme plat ? Pourquoi ne mit-on pas une partie des forces à Ceuta puisque si, le vent était contraire pour venir à Gibraltar depuis Algésiras, celles-ci auraient au contraire eu des vents favorables pour sortir vers Punta Europa ?

L'idée des flottants n'était pas mauvaise si on considère que le flanc d'un navire au mouillage pour combattre l'artillerie d'une place porte un nombre x de canons et que l'on en expose de ce fait le double, plus le grément et tout l'équipement, etc. Prendre des coques inutilisables, les doubler avec des madriers et préparer un seul flanc pour combattre, en le dotant d'un bon système de lutte anti-incendie, était ingénieux et permettait d'épargner les navires. Córdoba, avec le soutien de Castejón, avait peut-être été sensible à cette économie, ce qui pourrait expliquer son inactivité désespérante sous les murs de Gibraltar.

Il est aussi très difficile de comprendre l'accumulation de sottises dans ce projet : cela relève-t-il de ce qu'écrivait d'Arçon, d'une cabale à son encontre ? ou de ce qu'on pourrait supposer en filigrane, d'une cabale de tous les Espagnols (et pas seulement les marins) contre les Français ?

L'épilogue eut lieu au cap Espartel où, une fois de plus, l'Anglais put se glisser sans grande difficulté.

*

**

²³ José Luis Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782*, op. cit., p. 270.

²⁴ *Ibid.*, p. 180.

Même si les principes immuables de la stratégie n'avaient pas encore été formulés, le maréchal comte de Broglie en avait eu la parfaite intuition, mais on lui désobéit. On dispersa au lieu de concentrer, on choisit des objectifs secondaires, on oublia l'objectif principal.

Mais, tout bien pesé, nous sommes en mesure d'affirmer que la formation des trois armées navales combinées et l'effort extraordinaire qu'elles imposèrent au Royaume-Uni pour faire face à la menace qu'elles représentaient furent une action décisive pour libérer le commerce avec l'Amérique du Nord et, de la sorte, une contribution essentielle à la victoire des Treize Colonies.

Les rêves espagnols de reprendre Gibraltar et la Jamaïque échouèrent parce qu'on avait oublié l'objectif primordial : la destruction de la force organisée de l'ennemi, le combat décisif préconisé par Broglie fut écarté dans son principe par Versailles, et les commandants en chef à la mer oublièrent eux aussi ce précepte. Pourtant, je le redis, les actuels États-Unis d'Amérique peuvent être reconnaissants envers tout ce qu'ont impliqué les escadres combinées de France et d'Espagne.

LE COMTE DE GRASSE À LA TÊTE DE SON ARMÉE NAVALE

Olivier Chaline
Sorbonne Université
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

« Voici en deux mots pourquoi je suis envoyé : on veut un coup d'éclat qui répare le temps passé et force nos ennemis à conclure une paix qu'on désire de part et d'autre. »

Le comte de Grasse au marquis de Bouillé.

295

TROISIÈME PARTIE
Commander une escadre

Étudier les rapports entre un officier général, dans le cas présent un amiral, et une armée, ici de mer, est une approche peu fréquente mais qui a sa place dans une démarche historique privilégiant les aspects opérationnels. Le comte de Grasse, chef d'escadre fait lieutenant général lors de son appareillage de Brest, le 22 mars 1781, se trouva placé à la tête de la plus puissante force navale jamais envoyée d'un coup par la monarchie française au-delà de l'Atlantique¹. Comme c'était le cas depuis la campagne de mer de l'amiral d'Estaing en 1778-1779, il eut à livrer bataille à un rythme soutenu, sans équivalent lors des conflits précédents. Son commandement fut marqué par deux épisodes spectaculaires, chacun à leur manière, et qui doivent être traités ensemble : les batailles de la Chesapeake et des Saintes qui virent, l'une le tournant de la guerre, l'autre la reddition de l'amiral, isolé de son armée. Il est impossible d'ignorer un des deux épisodes, la victoire ou la défaite, même si c'est la première qui est décisive pour l'issue du conflit².

- 1 Charles Lee Lewis, *Admiral de Grasse and American Independence* [1945], Annapolis, Naval Institute Press, 2014, p. 117-155 ; Harold A. Larrabee, *Decision at the Chesapeake*, London, William Kimber, 1965, p. 123-136 ; Colin Pengelly, *Sir Samuel Hood and the Battle of the Chesapeake*, Gainesville, University Press of Florida, 2009, p. 96-123. Aussi étrange que cela puisse paraître, il n'existe aucune biographie scientifique de l'amiral de Grasse en langue française. On ne dispose actuellement que du livre de Jean-Jacques Antier, *L'Amiral de Grasse. Héros de l'indépendance américaine* (Paris, Plon, 1965, p. 161-223). Étienne Taillemite lui avait consacré un chapitre, « De Grasse le mal aimé », dans *Les Hommes qui ont fait la marine française* (Paris, Perrin, 2008, p. 156-165).
- 2 Sur la bataille de la Chesapeake, voir : Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI. La guerre de l'Indépendance américaine* [1905], Paris, Teissède, 2007, p. 389-414 ; François Caron, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. La bataille de la Chesapeake, 1781*, Paris, Service historique de la marine, 1981, p. 376-398 ; Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes*,

Envisager la manière dont le comte de Grasse conduisit son armée navale est d'autant plus important que sa longue campagne outre-océan et les circonstances des Saintes donnèrent lieu à de vives polémiques avec ses anciens subordonnés qu'il accusa d'insubordination et même de l'avoir abandonné face à l'ennemi³. L'exercice de l'autorité sur une force navale est donc au cœur du sujet. Mais pour en parler de manière adéquate, il convient de prendre en compte l'intégralité de cette impressionnante projection de force réalisée en 1781-1782. Demandons-nous, pour commencer, pourquoi cette mission, cette force et ce chef. Puis examinons comment cette armée navale fut constituée et articulée. Voyons enfin comment son chef et elle supportèrent l'épreuve de la mer et des combats.

POURQUOI CETTE MISSION, CETTE FORCE ET CE CHEF ?

296

Établir la supériorité afin d'arracher la décision

Pendant l'hiver 1781, la préoccupation du comte de Vergennes, le secrétaire d'État des Affaires étrangères, et du marquis de Castries, celui de la Marine, est de revenir à une stratégie périphérique impliquant davantage les alliés espagnol et américain⁴. Pendant une année 1780 en demi-teinte, marquée d'une part par la campagne de mer de l'amiral de Guichen aux Antilles et d'autre part par les incertitudes quant à la poursuite de la guerre par l'Espagne, l'issue de la lutte a paru bien incertaine, ce qui pouvait rendre attrayante une paix de compromis née de l'épuisement financier et de l'impossibilité de vaincre.

Il faut donc un succès décisif afin que la lutte ne se prolonge pas indéfiniment sans profit. Pour y parvenir, une puissante force navale doit être envoyée par-

xvii^e-xviii^e siècles [1985], Paris, PUPS, 1998, p. 211-247 ; Sam Willis, *The Struggle for Sea Power: A Naval History of American Independence*, London, Atlantic Books, 2015, p. 444-460.

3 Cet aspect a été étudié par le Dr Michel Hervé, *Une bataille jugée. La défaite des Saintes (12 avril 1782) et le conseil de guerre de Lorient*, thèse sous la dir. de Lucien Bély, Paris, université Paris IV, 2007. En dépit d'une bibliographie répétitive, la question du déroulement de la bataille des Saintes est entièrement à reprendre.

4 Henri Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1890, t. IV, chap. xiii, p. 627-656 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 238-249 ; Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », art. cit., p. 245-247. Sur Louis XVI et la mer, on se reportera au regretté Étienne Taillemite et son *Louis XVI ou le Navigateur immobile* (Paris, Payot, 2002) ; sur Vergennes aux études d'Orville T. Murphy (*Charles Gravier comte de Vergennes. French Diplomacy in the Age of Revolution, 1719-1787*, Albany, State University of New York Press, 1982) et de Jean-François Labourdette (*Vergennes, ministre principal de Louis XVI*, Paris, Desjonquères, 1990). Le marquis de Castries n'a en revanche pas fait l'objet d'une biographie depuis celle de son descendant René de Castries, *Le Maréchal de Castries* (Paris, Flammarion, 1956). Munro Price travaille actuellement sur lui.

delà l'Océan. Il importe aussi de rendre les alliances pleinement efficaces : c'est à cette fin que les forces françaises sont délibérément placées en position d'auxiliaires, selon le terme employé aussi bien par Castries dans ses instructions à de Grasse que par Rochambeau lors de la reddition de Yorktown⁵. Aux Antilles prévaut la subordination aux généraux espagnols aux Antilles, ce qui rend leur accord indispensable à tout départ vers l'Amérique du Nord, où les opérations doivent être menées sous la direction de Washington. Il n'est pas exclu de discuter avec les alliés afin de les convaincre, mais cela impose aussi et surtout d'adopter, dans une large part, les objectifs qui sont les leurs. Dans le cas des Espagnols, c'est le projet d'attaque de la Jamaïque.

La force navale envoyée depuis Brest doit servir à modifier le rapport de forces en établissant la supériorité numérique alliée sur mer. Depuis la campagne de mer de l'amiral d'Estaing en 1778-1779, la dynamique de la guerre entre Français et Anglais tient aux rééquilibrages périodiques des forces navales envoyées d'Europe. L'arrivée d'une division ou d'un *squadron* suffit à faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre, même si cela ne se traduit pas nécessairement en succès concrets (bataille gagnée ou île conquise).

Les instructions remises à de Grasse lui enjoignent d'abord d'établir la supériorité aux Antilles, puis une fois ce premier objectif atteint, d'aller faire de même en Amérique du Nord. À chaque fois, il y a déjà sur place une force navale française : celle de Monteil à Saint-Domingue, celle de Ternay à Newport. L'arrivée de nouvelles unités doit donner l'avantage aux Français qui seront en nombre suffisant pour, espère-t-on, renverser la situation dans les deux cas. Cela ne veut pas dire, pour autant, division de l'armée navale. Celle-ci doit, pour l'essentiel, éviter de gros détachements afin de pouvoir jouer pleinement son rôle auprès des alliés.

Une force sans précédent

L'armée navale préparée à Brest de janvier à mars 1781 représente la force la plus nombreuse et la plus puissante jamais projetée outre-Atlantique par la France jusqu'alors et qui plus est d'un seul coup. Sa constitution manifeste clairement le second souffle dans la conduite de la guerre par Louis XVI et ses ministres, après les incertitudes et les intrigues de l'année précédente. Elle

5 Le texte des instructions est conservé aux Archives nationales (désormais AN), Marine B⁴ 184, f^o 37 r. – 40 r. : « Mémoire du roi pour servir d'instruction au Sr comte de Grasse, chef d'escadre des armées navales », 7 mars 1781. Il s'agit d'un texte général sur la manière de commander la force qui lui est confiée, mais dans lequel sont mentionnées explicitement dès les premières lignes des instructions particulières expliquant à l'amiral « quel est l'objet de sa mission ». Hélas, ce document ne figure pas dans les archives. Toutefois, sa teneur est reprise dans deux lettres du marquis de Castries, l'une en date du 16 mars au comte de Vergennes, l'autre du 17 à l'amiral de Grasse, AN, Marine B⁴ 216, f^o 201 r. – 205 v. et 199 r. – 200 v.

montre aussi les capacités qui étaient celles de l'arsenal de Brest revenu à une efficacité comparable à celle du temps de Louis XIV et de Tourville.

Il y a d'abord le nombre : 20 vaisseaux et 3 frégates. La comparaison est éloquentes avec les forces navales envoyées auparavant vers l'Amérique et les Antilles : 12 vaisseaux et 5 frégates en 1778 sous le commandement de l'amiral d'Estaing pour ce qui aurait dû être une irruption fracassante, 16 vaisseaux en 1780 sous Guichen. La montée en puissance est nette dans le déploiement périphérique des forces navales. Elle l'est aussi dans leur composition.

La puissance de feu n'est pas seulement fonction du nombre de bâtiments mais aussi de leur rang. Or, en 1781, un seuil est franchi, celui de l'envoi outre-Atlantique d'une unité de premier rang, soit 110 canons. C'est la *Ville de Paris* qui est le navire amiral. Il en avait été question l'année précédente mais aucun vaisseau de ce rang n'était alors disponible. L'armée navale comporte ensuite trois 80 canons, 15 vaisseaux de 74 et un de 64. La puissance de feu est sans comparaison avec celle de l'escadre toulonnaise de 1778. On compte donc – du moins sur le papier – 1 524 canons. À titre de comparaison, d'Estaing n'en alignait en 1778 que 846 et Guichen 1 132 en 1780.

298

La ligne de bataille prend une physionomie toute différente, montrant qu'on entend livrer outre-Atlantique des combats bien différents de ceux qu'on engagerait dans les eaux européennes. D'Estaing, en 1778, commande 2 vaisseaux de 80 canons, 6 de 74, 3 de 64 et un de 50. En 1780, Guichen a sous ses ordres 2 vaisseaux de 80 canons, 8 de 74, 5 de 64 et un de 60. Mais, en 1781, de Grasse dispose d'un vaisseau de 110 canons, de 3 de 80, de 15 de 74 et d'un de 64. C'est presque l'armée navale du comte d'Orvilliers en 1778 à Brest (32 vaisseaux, dont 2 de 110 canons). Les vaisseaux de troisième et quatrième rang ont désormais presque disparu. L'armée navale rassemblée à Brest correspond bien aux intentions de la cour de Versailles de forcer la décision. Encore faut-il confier cette puissante force à un amiral capable de la conduire à la victoire tant espérée.

Envoyer l'amiral qu'il faut pour cela

Le paradoxe de cette campagne est qu'elle n'aurait pas dû être menée par l'amiral de Grasse. C'est le lieutenant général Charles-Augustin de Latouche-Tréville qui était initialement prévu et qui ne donna pas suite. Le nombre d'officiers généraux à même de commander une telle armée navale était limité. Le choix du roi et du ministre se porta sur le comte de Grasse, chef d'escadre. Ses ennemis ont ensuite prétendu qu'il avait obtenu ce commandement par l'intrigue, affirmation que rien ne justifie au regard des sources conservées. Au contraire, la perspective de rembarquer aussi peu de temps après son retour à Brest n'était pas la plus agréable pour lui qui cherchait le repos pour y refaire sa

santé ébranlée par des mois passés à la mer. Notons cependant que la préférence donnée à de Grasse indisposa ceux qui, tel Barras, se seraient bien vus à sa place.

Le choix de cet officier s'explique pourtant fort bien. Il a pour lui de ne pas être trop âgé (58 ans, alors que Guichen en a déjà 69), d'être énergique, et d'avoir une réputation intacte (ce qui n'est pas le cas du comte d'Estaing). Il est immédiatement disponible puisqu'il vient de regagner sa terre de Tilly (entre Mantes et Houdan). Il est réclamé aux Antilles par le gouverneur des îles du Vent, le marquis de Bouillé, qui tient à pouvoir collaborer avec un amiral qui soit aussi actif que supportable⁶. Enfin, il a une réelle expérience du théâtre antillais puisqu'il y a commandé une division qui a renforcé en 1779 l'escadre du comte d'Estaing. Demeuré sur place, il a fait partie, en 1780, de l'armée de Guichen et est rentré avec elle à Brest tout début janvier 1781.

Le comte de Grasse semble devoir être bien accepté par le grand corps, celui des officiers qui sont issus des compagnies de gardes de la marine. À la différence du comte d'Estaing, il est du grand corps et a été chevalier de Malte. Sans avoir l'aura d'Orvilliers ou de Guichen, il ne semble pas arriver avec une autorité minée par la défiance réciproque entre ses subordonnés et lui. Tâchons de ne pas projeter sur la situation de départ celle qui prévaut un an plus tard.

Chef d'escadre, il se voit promettre la promotion comme lieutenant général dès son appareillage de Brest, auquel, chose exceptionnelle, le ministre, le marquis de Castries, vient assister personnellement. Le 22 mars 1781 est certainement une des plus belles journées de l'histoire de la marine française puisque franchissent le goulet les 20 vaisseaux et les 3 frégates du comte de Grasse, un énorme convoi à destination des Antilles ainsi que la petite escadre conduite par Suffren vers l'océan Indien, avec 5 vaisseaux et une corvette.

COMMENT COMMANDER UNE TELLE ARMÉE NAVALE ?

L'évolution d'une chaîne de commandement complexe

Une armée navale, au départ de 20 vaisseaux, puis de plus de 30 quelques mois plus tard, ne se commande pas comme une simple escadre. Très peu

6 « Je ne vous parle pas de quelle façon je me trouve chargé de tous ces projets. C'est à vous que j'en dois la gloire par les lettres multipliées que vous avez écrites mais qui auraient été nulles si M. de Sartine n'avait pas laissé la place à M. de Castries, puisque c'était M. d'Estaing qui devait opérer dans ces mers et vous sentez bien que vous n'y auriez pas joué un rôle. Mais tout a changé de face, c'est à nous, mon cher général, à faire voir que peu de personnes nous valent pour la partie que l'on nous confie. » (Lettre citée d'après Étienne Taillemite, *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011, p. 393-394.) La chose est explicitement confirmée dans une lettre de Castries à Bouillé : « Vous avez désiré avoir un général de mer qui fût encore jeune et en état d'entreprendre. M. le comte de Grasse était celui que vous croyez le plus propre à remplir les vues de Sa Majesté. » (18 mars 1781, AN, Marine B⁴ 216, f^o 208 r.-209 r.)

d'officiers généraux avaient dans la marine un tel savoir-faire. C'était le cas du comte d'Orvilliers en 1778-1779 (qui commandait 27 vaisseaux à Ouessant, 32 l'année suivante) et, à un moindre degré, de Du Chaffault qui lui avait succédé à Brest. La promotion de l'amiral de Grasse était, de la part du ministre, un pari sur l'aptitude de cet officier général à manier une force navale déjà importante et appelée à grossir encore. Tout au plus avait-il commandé une division de 6 vaisseaux demeurés aux Antilles en 1779, après le retour de d'Estaing. Son énergie devait suppléer sa relative inexpérience.

Dans une armée navale aussi fournie, la chaîne du commandement devenait nécessairement complexe. Concrètement, les problèmes de signaux pour la transmission des ordres se trouvaient accrus et le général ne pouvait, même par temps clair et sans fumée, embrasser du regard la totalité de ses unités. Il lui fallait un major d'escadre dont la tâche serait importante (à distinguer du capitaine de pavillon commandant le vaisseau amiral). Ce fut M. de Vaugiraud de Rosnay, capitaine de vaisseau. Il avait notamment le soin des signaux.

300

L'armée navale était subdivisée en trois escadres. Lorsque son effectif parvint à son apogée, dès l'automne 1781 avec 37 vaisseaux, chacune de ces escadres fut elle-même articulée en divisions. C'est-à-dire que la configuration hiérarchique incluait trois niveaux d'officiers généraux. Là encore, la taille de la force navale posait des problèmes sans équivalent depuis les flottes conduites par Tourville au début des années 1690. Il fallait réapprendre un tel fonctionnement avec des forces qui avaient doublé de volume par rapport à la moyenne des armées navales déployées sous Louis XV ou même au début de la guerre.

Cette articulation hiérarchique ne fut pas fixée une fois pour toutes au début de la campagne de mer. Elle dut être ajustée à la configuration changeante de l'armée, en fonction, d'une part des renforcements (trouvés sur place ou arrivant d'ailleurs, Amérique du Nord puis France) et d'autre part des départs et arrivées parmi les grands subordonnés. Il est vraisemblable que de tels mouvements, dus parfois à des mésententes avec le général, compliquèrent la tâche de ce dernier, obligé de réorganiser son armée en pourvoyant aux places vacantes.

Il y eut donc, en une année, de mars 1781 à avril 1782, plusieurs chaînes de subordination successives.

Au départ de Brest (22 mars 1781) : escadre blanche et bleue, Bougainville ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, commandeur d'Espinouse⁷.

Lors de la bataille de la Chesapeake (5 septembre 1781) : escadre blanche et bleue, Monteil ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Bougainville, mais c'est un ordre de bataille improvisé car le départ fut précipité et Monteil

7 Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011, t. I, p. 363.

accepta d'aller commander l'escadre blanche et bleue (l'arrière-garde) à la place de Bougainville.

Après la jonction avec Barras venu de Newport (fin septembre 1781) : escadre blanche et bleue, Barras ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Monteil.

Après le départ de Monteil pour la France (fin décembre 1781) : escadre blanche et bleue, Barras ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Bougainville.

Après le départ de Barras pour la France (avril 1782) : escadre bleue et blanche, marquis de Vaudreuil ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Bougainville.

Les fluctuations de la hiérarchie qui portèrent à la tête d'une escadre ou en firent redescendre tel ou tel des grands subordonnés de l'amiral de Grasse n'étaient sans doute pas vécues avec indifférence par les principaux intéressés.

L'amiral et ses grands subordonnés

La chaîne du commandement est une réalité humaine dans laquelle les personnalités comptent, parfois fortement. Il faut donc examiner quelles étaient les relations entre le général de l'armée navale et ses grands subordonnés, à la tête des escadres ou des divisions.

Le plus fameux de tous, et sans doute aussi le moins rompu au maniement d'une escadre, était M. de Bougainville. Il avait remplacé La Motte-Picquet malade (ou se déclarant tel) qui, de toute manière, ne s'entendait pas avec de Grasse. Sûr de lui et intrigant, Bougainville, qui était un officier de terre, avait déclenché deux ans plus tôt un tollé dans la marine en refusant sa promotion comme chef d'escadre, si elle devait impliquer la subordination au marquis de Vaudreuil... qu'il retrouva dans l'armée navale fin janvier 1782. Si les relations de Grasse-Bougainville se sont achevées en affrontement après les Saintes, il ne faudrait pour autant pas en conclure qu'elles aient toujours été marquées par l'hostilité. On a tout lieu de croire qu'elles ont, en fait, fluctué entre tension et cordialité⁸.

M. de Monteil, qui était son propre chef aux Antilles après le départ de M. de Guichen et l'arrivée de M. de Grasse, vit celle-ci sans plaisir⁹. Castries lui

8 Blâme après le combat du 29 avril pour Bougainville et ses capitaines de vaisseau de l'arrière-garde avec en outre deux jours d'arrêt pour le chef d'escadre, si on en croit Adolphe de Lescurc dans *Correspondance secrète inédite sur Louis XVI* (Paris, 1868, t. 1, p. 434) ; confiance retrouvée au lendemain de la Chesapeake. Pourtant les dires de Lescurc sur les combats d'avril ne sont pas attestés par le propre journal de Bougainville. Voir René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse », *Journal de la Société des américanistes*, n° 20, 1928, p. 1-70 ; Étienne Taillemite, *Bougainville, op. cit.*, p. 394-398.

9 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence, op. cit.*, p. 243-244 ; Carmen de Reparaz, *Yo Solo : Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781*, Barcelona, Ediciones del Serval, 1986 ; John W. Caughey, *Bernardo de Gálvez in Louisiana, 1776-1783*, Gretna, Pelican Publishing Company, 1998 ; Barbara Mitchell, « America's Spanish Savior: Bernardo de Gálvez Marches to Rescue the Colonies », *MHQ (Military History Quarterly)*, vol. 23, n° 1, 2010, p. 98-104.

reprocha en 1781 de trop s'attarder aux côtés des Espagnols alors que ceux-ci n'avaient plus besoin de lui après la prise de Pensacola. Ce que de Grasse dit de lui dans son récit de la Chesapeake donne à réfléchir : « [...] je m'aperçus alors que cet officier joignait à un mérite distingué une subordination exemplaire. » Il avait accepté de prendre le commandement de l'arrière-garde que Bougainville avait laissée pour passer à l'avant-garde, lors de l'appareillage en hâte. Mais les tensions avec de Grasse semblent être devenues visibles lors de l'affaire de Saint-Christophe, fin janvier 1782, plusieurs sources allant jusqu'à prétendre que Monteil aurait délibérément fait échouer la manœuvre ordonnée par de Grasse (24 janvier). Il rentra en France par la suite.

Barras de Saint-Laurent avait ambitionné le commandement de l'armée navale qui fut attribué à de Grasse et ne cacha pas sa déception et sa colère au ministre¹⁰. Celui-ci l'envoya à Newport, remplacer Ternay mort d'épuisement et Destouches qui avait assuré l'intérim¹¹. À l'été 1781, la perspective de se trouver subordonné à de Grasse n'avait rien pour l'enchanter et il fit tout pour l'éviter, envisageant des opérations indépendantes contre Halifax ou la baie d'Hudson, avant que Rochambeau ne parvînt à le convaincre de rejoindre le rendez-vous de la Chesapeake. Il regagna la France le 27 mars 1782.

Reste à évoquer le marquis de Vaudreuil, arrivé à Fort-Royal le 30 janvier 1782. Castries semble bien lui avoir promis la place qu'occupait de Grasse. Celui-ci étant malade et réclamant de revenir, un successeur potentiel fut envoyé qui demeura subordonné à celui qu'il devait remplacer et qui ne fut pas rappelé. De fait, c'est le marquis de Vaudreuil qui prit la tête de l'armée après les Saintes, cette défaite qui poussa de Grasse à accuser certains de ses subordonnés – à commencer par Bougainville – de désobéissance.

La question de l'obéissance

L'insubordination est un des chefs d'accusation dans le procès que bien des historiens, depuis la Troisième République, ont instruit contre le grand corps auquel ils reprochaient aussi son recrutement purement nobiliaire, voire son peu d'allant et de compétence. L'ensemble du dossier relevait alors de la dénonciation (politiquement intéressée) des élites sociales traditionnelles et de leur exclusivisme, vrai ou supposé. La question de la subordination est

¹⁰ AN, Marine B⁴ 216, f^o 150, lettre de Castries à Barras, du 16 février 1781. Voir aussi la protestation de Barras au ministre, AN, Marine B⁴ 191, f^o 87 r. et v.

¹¹ Voir l'étude de John B. Hattendorf, *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005, p. 94-103 ; AN, Marine B⁴ 191, les lettres de de Grasse à Barras, 28 juillet 1781, f^o 91-92, de Rochambeau à Barras, 15 août 1781, f^o 120-121, de Barras à de Grasse, 19 août 1781, f^o 129-130.

en fait largement à reposer mais sans ces attendus politico-idéologiques qui obscurcissent l'intelligence des choses.

Un détour par l'Angleterre s'impose pour améliorer la compréhension. L'obéissance n'est pas à cette époque un impératif catégorique s'imposant à un gentilhomme. Ni dans la Royal Navy ni dans la marine de Louis XVI on n'aurait l'idée que la discipline puisse devenir la force principale des armées, s'appliquant à tous et en toutes circonstances. Il y a plusieurs raisons à cela. Pour un homme « bien né » servant sur les vaisseaux du Roi Très-Christien ou de Sa Majesté britannique, l'honneur passe encore avant la discipline, même si les temps changent à cet égard (certains voyant dans la discipline la forme suprême d'un honneur accessible à tous). Comme l'a fait remarquer Nicholas Rodger, « l'honneur est une affaire strictement personnelle qui n'oblige qu'envers deux personnes : soi-même puis le roi, et dans cet ordre¹² ». Un homme d'honneur attend qu'on lui donne l'occasion de se distinguer, un commandement convenable à son rang et à sa réputation, des moyens suffisants pour remporter la victoire. Sinon, il ne se sent pas tenu de continuer à servir. Il faut ensuite faire sa part à l'ancienneté dans le grade, qui rend intolérable d'être subordonné à un plus récent que soi. Ajoutons encore qu'il n'y a pas une unique et claire chaîne de commandement, mais bien souvent plusieurs qui s'entrecroisent (mal) ou se superposent (partiellement), voire s'ignorent. Prétendre en fusionner plusieurs en une seule, comme ce fut le cas avec l'armée navale à partir de l'été 1781, était hasardeux.

Ne négligeons pas non plus les jugements portés sur les ordres du général par ses grands subordonnés ou ses capitaines de vaisseau. Ils vont de l'incompréhension (si le signal n'a pas été vu, si l'ordre n'est pas clair ou encore absent des signaux) au refus (si ce qui est exigé apparaît irréalisable ou contraire à tous les usages tactiques). Des subordonnés se sont-ils sentis au-dessus du général ? On ne peut l'exclure. Toujours est-il qu'on remarque à plusieurs reprises non seulement d'infructueuses réitérations de signaux non suivis d'effets (le 8 février 1782 à Saint-Christophe), mais encore des ordres bien reçus dont il est explicitement noté qu'ils n'ont pas été exécutés (le 12 avril, aux Saintes)¹³. Si on fait enfin entrer en ligne de compte les rivalités de carrière, les inimitiés personnelles, on aura compris que l'obéissance peut être circonstancielle et même conditionnelle.

12 N. A. M. Rodger, « Image and Reality in Eighteenth-Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 3, 2003, p. 281-286.

13 On lit ainsi dans les « Notes de campagne du comte de Vaudreuil (1781-1783) », dans *Trois âges de la marine à voile, de Louis XVI à Louis-Philippe* (Paris, Association des amis du musée de la Marine, 1957, p. 48) : « À 8 heures et demie, signal de revirer vent arrière tous en même temps ; non exécuté. À 9 heures, signal de revirer vent arrière par la contremarche ; non exécuté. »

La Royal Navy de l'époque, avec Hood et Rodney notamment, offre nombre d'exemples d'amiraux ayant leur propre conception de l'obéissance¹⁴. Lorsqu'il était sous les ordres de Guichen, de Grasse lui-même ne fut pas toujours un subordonné docile¹⁵. En définitive, c'est souvent le succès d'une manœuvre ou d'une opération qui fait oublier les intermittences de l'obéissance. Celles-ci sont perceptibles dès l'arrivée de l'armée aux Antilles¹⁶, alors que, dans ce domaine-là comme dans d'autres, la mise à l'épreuve de la force navale par la mer et les combats s'avère ensuite particulièrement rude.

QUELLE EFFICACITÉ À L'ÉPREUVE DE LA MER ET DES COMBATS ?

Une projection de force en limite de potentiel

304

Réunir une force navale, la pourvoir en équipages et en approvisionnements, la mettre en état d'appareiller à peu près à la date prévue est déjà un tour de force. La projeter au-delà de l'océan et parvenir à la maintenir en condition opérationnelle est un second exploit. Pour la campagne de mer de 1781-1782, tout repose sur l'arsenal de Brest, dont l'activité a été portée à un degré inégalé¹⁷.

La projection de forces ne se limite pas aux vaisseaux partis le 22 mars 1781. Elle se poursuit par l'envoi d'autres unités depuis la France. Le 30 janvier 1782, arrive le marquis de Vaudreuil, parti de Brest le 10 décembre 1781 avec deux vaisseaux. Puis, une division quitte Brest le 11 février 1782 et elle atteint Fort-Royal, le 20 mars. Elle comprend trois vaisseaux. Cela fait, au total, cinq unités de ligne supplémentaires envoyées de France, en principe en bon état. Mais, si on compare ces renforcements avec ceux reçus, au premier semestre 1779, par l'armée du comte d'Estaing, la différence apparaît vite : parti de Toulon avec 12 vaisseaux, il en reçut 11 de France (4 avec de Grasse, 2 avec Vaudreuil, 5 avec La Motte-Picquet). Certes, on peut considérer que, compte

14 La question se pose bien entendu à propos de la Chesapeake, pour l'attitude de Hood envers Graves dont le signal demeura sans effet.

15 Début juin 1780, recevant l'ordre de Guichen d'appareiller pour se porter à la rencontre de l'armada de l'amiral espagnol Solano, il refusa ostensiblement, faisant dégréer son bâtiment (François Jahan et Claude-Youenn Roussel, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégaud, 2012, p. 241). Il semblerait aussi qu'il ait refusé le commandement de l'escadre demeurée aux Antilles à l'été 1780 après le départ de Guichen, considérant qu'il méritait celui de l'armée navale. Ce commandement d'escadre échut finalement à M. de Monteil (*Ibid.*, p. 249).

16 Patrick Villiers fait remarquer à juste titre que, dès le combat du 29 avril 1781, toutes les conditions des Saintes sont déjà réunies : « vent faible, flotte hétérogène et officiers se croyant supérieurs à leur commandant en chef. » (Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, SDHA, 1999, 2 tomes, p. 590.)

17 Olivier Chaline, « Peut-on se passer d'arsenal dans une zone d'opérations majeure ? », à paraître dans Caroline Le Mao (dir.), *Les Arsenaux de marine du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS.

tenu des forces déjà présentes « sur zone » (9 avec Monteil, 7 avec Ternay), en 1782 de Grasse n'avait pas besoin de renforts aussi importants. Mais cela n'empêche pas de se demander si, dans les premiers mois de 1782, après le très gros effort de l'année précédente, la France était encore en état d'envoyer de nouvelles forces navales vers l'Amérique. En 1781, Castries a comme abattu ses cartes maîtresses pour gagner la partie.

Le problème est le maintien de cet effort dans la durée et aussi loin de Brest. Une armée navale de cette taille déployée aux Antilles n'avait pas les infrastructures nécessaires pour la soutenir. Au mieux, on procédait à de l'entretien et des réparations. Les Espagnols disposaient d'un véritable arsenal à La Havane dans lequel ils pouvaient non seulement réparer, mais construire. Les Britanniques avaient des bases relais à la Jamaïque et à Antigua (pour les îles du Vent) qui permettaient au moins un soutien minimal de leurs *squadrons*. En revanche, il n'y avait rien de tel pour les Français. S'ils pouvaient caréner leurs unités en tirant parti des facilités locales offertes par la nature, ils n'avaient sur place aucun stock préalable de munitions navales, aucune base pérenne et aménagée. Pour remettre en état l'armée après les Saintes, il fallut se rendre en Nouvelle-Angleterre, à Boston et à Portsmouth...

Ce n'est pas tout : une force navale comme celle dont dispose l'amiral de Grasse à la fin de 1781 et dans les premiers mois de 1782 représentait l'irruption de 20 à 30 000 hommes dans un milieu insulaire qui n'était pas autosuffisant d'un point de vue alimentaire. Faut-il préciser que la plus grande ville des îles françaises, Cap-Français (à Saint-Domingue) ne dépassait guère les 8 000 habitants ? En ayant pour principale base Fort-Royal à la Martinique, l'armée navale ajoutait à elle seule l'équivalent du quart des 80 000 habitants de cette île très peuplée. Le problème était d'abord alimentaire. Une force navale devait largement apporter son ravitaillement aux Antilles, même si elle pouvait y refaire de l'eau. Il était très important que la projection de forces militaires fût doublée d'une autre assurant la nourriture des équipages. Fort heureusement, pendant la guerre d'Indépendance américaine, le ravitaillement ne manqua pas, grâce au passage de la plupart des convois venus de France et plus encore par l'afflux de nombreux navires marchands battant des pavillons neutres. En revanche, la résolution du problème sanitaire était moins satisfaisante car, après chaque navigation un peu longue, c'étaient des centaines de malades, voire quelques milliers, qui étaient débarqués et qu'il fallait soigner.

La mission confiée au comte de Grasse dut être menée à bien à l'extrême limite du potentiel à la fois naval et colonial de la France. Il est clair que les performances de son armée s'en ressentirent.

La durée de la campagne met à nu les faiblesses de l'armée navale. Il y a d'abord son hétérogénéité fondamentale. Elle tient en partie à l'âge et, plus encore, à la présence ou à l'absence de doublage en cuivre des coques. Les décisions prises, avec bonheur ou non, ainsi que les choix financiers des années précédentes se lisent crûment sur le profil et les performances de l'armée. Sans m'attarder ici sur l'âge et l'état des bâtiments dont il sera question dans la dernière contribution de cet ouvrage, j'insisterai sur la question du doublage en cuivre.

306 Dès le départ, une partie de l'armée est doublée en cuivre, tandis qu'une autre ne l'est pas : sur les 20 vaisseaux de mars 1781, 6 seulement ont été doublés en cuivre (parfois dans les mois précédents) et 2 autres doublés en sapin (solution moins coûteuse mais seulement transitoire). La même remarque peut s'appliquer aux vaisseaux venus de Newport (trois sur neuf), tandis que, sur les neuf de Monteil déjà aux Antilles, deux ont été doublés en sapin. Les renforts envoyés de Brest n'étaient pas non plus tous doublés. Les conséquences sur les performances nautiques de l'armée furent considérables.

On ne peut se limiter à ce constat qui doit être pleinement développé : l'armée associe des lièvres et des tortues. À la Chesapeake, avec un appareillage précipité pour former l'armée selon la « ligne de vitesse », cela aurait pu tourner à la confusion. L'armée est dans un ordre improbable sans rapport avec les postes prévus, ce qui obligea d'envoyer Monteil commander l'arrière-garde à la place qui n'était plus celle de Bougainville. La sortie des premiers bâtiments français se fait dans le désordre, mais l'amiral Graves, vraisemblablement surpris de la réaction de l'ennemi et soucieux de déployer sa propre armée en bon ordre, n'a rien tenté contre eux. En définitive, l'appareillage en hâte et la formation selon la vitesse n'ont pas eu de conséquences fâcheuses.

Mais, le plus souvent, le résultat est fâcheux, voire calamiteux, pour la cohésion de l'ensemble. Les unités doublées et les autres sont réparties sans logique apparente. Tactiquement, des occasions sont perdues parce qu'une partie des bâtiments restent à la traîne. Pire, cela peut devenir très dangereux car les plus avancés ou les retardataires risquent d'avoir à affronter l'ennemi en infériorité numérique. Quant aux bâtiments britanniques, ils peuvent se dégager facilement sans pouvoir être poursuivis comme ils sont en mesure de rattraper des Français plus lents. « Oh ! on ne peut rien faire de bon avec des vaisseaux de marches aussi inégales », note Bougainville dans son journal le 1^{er} mai 1781¹⁸. Une partie des ordres deviennent inexécutables, ce qui suscite le vif mécontentement du général qui, le 8 février 1782 (Saint-Christophe), fait dire à ses commandants en leur envoyant une frégate son impatience

18 René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse », art. cit., p. 6.

et sa conviction de n'être ni soutenu ni obéi – et ce, bien avant les Saintes. Inversement, on peut aisément deviner le découragement et la mauvaise volonté des commandants d'unités non doublées... La désobéissance est aussi à réexaminer en fonction de cette donnée.

Cette flotte hétérogène est aussi soumise à l'injure des éléments et à la violence des combats, d'où le caractère vital des convois apportant de France marins, munitions navales, approvisionnements. Il n'est pas douteux que la dispersion, en décembre 1781, de celui conduit par Guichen, ait pesé lourd sur la suite des événements¹⁹. L'armée navale des Saintes est usée et malade. Son général aussi.

Un amiral isolé et vieilli

L'amiral est parti de France avec une santé déjà fragile. Celle-ci s'est détériorée au cours de la campagne, si bien que dès l'automne 1781, après le succès en Amérique du Nord, de Grasse demande à être relevé de son commandement²⁰. Castries puis Louis XVI refusent. Il renouvelle sa demande après Saint-Christophe en février suivant, en vain. Sa vue semble avoir sensiblement diminué. Le principal témoin de cette altération est le marquis de Bouillé, dont la déception croissante est à la mesure des espoirs passés : « Je trouvai ce général très changé et fort incommodé d'un asthme ; son physique affectait son moral et l'avait rendu paresseux et apathique », écrit-il à propos de décembre 1781²¹. Il parle pour mars suivant « d'un état presque apoplectique et léthargique²² ». Pourtant, le même Bouillé note aussi des périodes d'intense activité, comme la remise en état de l'escadre avant l'expédition de la Jamaïque. Il y a, sans doute, une alternance de phases d'abattement et d'autres dans lesquelles de Grasse conserve tout son dynamisme²³.

19 AN, Marine B⁴ 189, f^o 190 r.-194 r. ; François Jahan et Claude-Youenn Roussel, *Guichen*, *op. cit.*, p. 294-307.

20 Voici ce qu'il écrit à Rochambeau le 29 octobre 1781 : « Vous auriez pitié de moi, mon cher général, si vous voyiez dans quel état je suis. Je ne puis ni parler ni écrire. Mon mal empire tous les jours, et j'ignore quel en sera le terme : plus je vais, plus je suis convaincu qu'un homme de soixante ans n'est plus bon à conduire une machine comme celle-ci [...] » (Cité d'après Henri Doniol [dir.], *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique*, *op. cit.*, 1886-1899, t. V, correspondance du comte de Rochambeau, p. 583.

21 François-Claude-Amour Bouillé, *Mémoires de M. le marquis de Bouillé pendant son administration aux Isles du Vent de l'Amérique*, éd. Philippe Henrat, Paris, Société de l'histoire de France, 2015, p. 237. Signalons le déséquilibre entre d'un côté les *Mémoires* de Bouillé, en plus de ses lettres, et d'autre part, l'absence de tout document personnel conservé venant de l'amiral : la déception du premier est prolixe tandis que le second est silencieux, faute de sources.

22 *Ibid.*, p. 283.

23 Commentaire du Dr Viaud, que je remercie pour ses explications : « L'asthme est à l'époque seulement un symptôme, c'est une gêne à respirer plutôt constante ou s'accroissant surtout à l'effort (et non pas la maladie asthmatique définie comme telle de nos jours qui survient par crises aiguës). Si mes renseignements sont exacts, l'amiral de Grasse a soixante ans

Cette détérioration de sa santé va de pair avec un style de commandement qui favorise un isolement croissant par rapport à ses grands subordonnés. Comme Suffren ou Rodney, il ne leur fait pas part de ses intentions, ne s'appuie pas sur eux et ne recherche pas leurs conseils. Il les confine dans une position de simples exécutants, leur faisant découvrir ses ordres au dernier moment. À en juger par les journaux de navigation, les conseils de guerre semblent avoir été peu fréquents et Bougainville note dans son journal à la date du 31 décembre : « [...] le projet, dit-on, est d'aller à la Barbade [...] »²⁴. Chef d'escadre, il n'a idée des intentions du général que par des « on-dit ». Le major d'escadre, le capitaine de vaisseau de Vaugiraud de Rosnay est (d'après Bouillé) mal vu de l'amiral qui jalouerait ses talents²⁵.

308

Qui sont donc les véritables interlocuteurs de l'amiral ? Le marquis de Bouillé, tout d'abord, qui propose des opérations, dont une contre Antigua et son arsenal, ajournée à cause des récifs. Mais sa confiance envers de Grasse décroît à partir de l'automne 1781. Il y a aussi le capitaine de vaisseau d'Albert de Rions, commandant du *Pluton*, qui est estimé de l'amiral, si bien que c'est par lui que, en décembre 1781, Bouillé doit passer pour parvenir (non sans mal) à faire décider l'attaque de Saint-Christophe²⁶. Si on en croit Bouillé, de Grasse s'isole dans un petit cercle d'amis qui le flattent et le coupent de son major d'escadre et de ses chefs d'escadre, mais aussi de nombre de ses commandants²⁷. Il serait souhaitable de pouvoir vérifier le témoignage de Bouillé sur ce point. Cette situation qu'il présente dans ses *Mémoires* comme perceptible dès novembre 1781 est attestée dans une lettre qu'il adressa à Castries en février 1782 : « Les Anglais ont trente-deux vaisseaux, quoique nous en ayons le même nombre, ils sont les plus forts. Notre armée est mal organisée et quoiqu'il y ait plusieurs excellents capitaines, il y règne en général un mauvais esprit et beaucoup de mauvaise volonté. Je vous dis la vérité et je vous la dis avec douleur²⁸. » De Grasse exigeait une obéissance

à l'époque, et il paraît sur les portraits présenter un certain embonpoint, ce qui pourrait facilement expliquer l'essoufflement, et ce qui me paraît bien correspondre à un jugement de "paresseux et apathique". Quant à la description suivante, c'est cet "état presque apoplectique et léthargique". Il me paraît impossible de retenir ici l'apoplexie, qui est normalement ce qu'on appelle aujourd'hui accident vasculaire cérébral, d'ailleurs l'auteur prend bien la précaution de dire "presque", mais associé à la léthargie, on imagine bien un tableau de "ralentissement nerveux général", l'impression qu'il renvoie une grande fatigue, une grande lenteur idéative, qu'il n'a plus envie de rien... Évidemment, cela peut être neurologique, mais cela peut aussi très bien être un tableau de dépression majeure. Et on sait que ces tableaux, quand ils sont graves, peuvent alterner avec des phases de grande activité, voire d'excitation (c'est la maladie maniaco-dépressive, qu'on appelle aujourd'hui maladie bipolaire). »

24 René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse », art. cit., p. 38.

25 François-Claude-Amour Bouillé, *Mémoires de M. le marquis de Bouillé pendant son administration aux Isles du Vent de l'Amérique*, éd. cit., p. 239.

26 *Ibid.*, p. 239.

27 *Ibid.*, p. 237.

28 AN, Colonies C^{8a} 82, f^o 63, cité par le Dr Michel Hervé, *Une bataille jugée*, op. cit., p. 78.

absolue et déniait toute initiative à ses subordonnés. À la différence de Suffren qui finit par casser certains des siens, il n'alla pas jusqu'à cette extrémité. Certains demandèrent et obtinrent leur retour en France, tels Monteil ou Destouches. Ceux qui restèrent ou arrivèrent, comme l'écrivit Bouillé, « il leur disait des injures, les menaçait et les indignait contre lui sans se faire craindre [...] » En face, Rodney était tout aussi autoritaire, odieux même, mais il était craint et son armée navale était en meilleur état. La défaite des Saintes n'était pas une fatalité, mais elle n'était pas illogique.

Sur l'armée navale du comte de Grasse, je m'en tiendrai à quelques remarques en guise de conclusion provisoire. Mon propos ne peut être davantage qu'une esquisse, car il faudra sur bien des points des investigations plus poussées, par exemple pour examiner les circonstances exactes de l'inexécution d'ordres du général, afin de savoir quelles pouvaient en être les raisons. Il y a parfois peu de marge entre une victoire, la Chesapeake, et une défaite, les Saintes.

Cela suppose de prendre en compte des sources peu familières aux historiens telles que les journaux de navigation pour l'exploitation desquels ils ont absolument besoin du concours des marins. C'est pourquoi les uns et les autres, à Sorbonne Université et à l'École navale, avec l'aide de collègues américains, étudient ensemble l'armée navale de l'amiral de Grasse afin de suivre l'évolution de son potentiel opérationnel au fur et à mesure de sa campagne de mer²⁹.

29 Au moment de publier les actes de ce colloque, nous pouvons d'ores et déjà indiquer que les résultats de cette enquête paraîtront aux Presses universitaires de Paris-Sorbonne dans un volume collectif : Olivier Chaline et Jean-Marie Kowalski (dir.), *Naviguer et commander en opérations. De Grasse, Vaudreuil et l'Indépendance américaine (1781-1783)*. Dans l'immédiat, on peut déjà se reporter à Olivier Chaline, « Une nouvelle approche historique de l'opérationnel naval et de l'histoire du commandement : l'exemple de l'armée navale de l'amiral de Grasse (1781-1783) », dans GIS d'histoire maritime, *La Maritimisation du monde, de la préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016, p. 611-622.

ANNEXE

LA MISSION DE L'AMIRAL DE GRASSE DÉFINIE PAR LE MARQUIS DE CASTRIES³⁰

Lettre de Castries à Vergennes, Brest, 16 mars 1781 :

310

« J'ai pensé que je ne m'écarterai pas des intentions du roi en laissant à M. de Grasse le droit de déterminer le degré de force qu'il convenait d'ajouter aux forces espagnoles, d'après les opérations qu'il aura arrêtées avec les généraux de cette nation et d'après le nombre de vaisseaux que les Anglais auront conservés ou qu'ils pourront rassembler. *Je lui recommanderai, toutefois, de se réserver la faculté de donner à l'escadre du Nord une supériorité dans les parages de l'Amérique septentrionale que les circonstances peuvent rendre encore plus nécessaire. J'ai pensé qu'il fallait laisser M. de Grasse le maître de préférer la partie où il lui conviendrait de se porter.* Cette liberté est d'autant plus nécessaire que M. de La Motte-Picquet est resté malade en route, qu'il ne sera pas en état de joindre avant le départ de la flotte ; et que je l'ai suppléé par M. de Bougainville, le seul chef d'escadre qui fut ici et qui n'a pas assez commandé pour débiter par un commandement en chef. »

AN Marine B⁴ 216, fo 201 r. – 205 v.

Lettre de Castries à de Grasse, Brest, 17 mars 1781 :

« *L'intention du roi est que vous concourriez aux projets de la cour d'Espagne, de manière à en assurer l'exécution. Il sera cependant nécessaire que vous tachiez de concilier ce qui regardera l'Amérique occidentale avec la supériorité en vaisseaux qu'il convient que le roi acquiert sur les côtes de l'Amérique septentrionale [...].*

Dans les opérations qui vous seront proposées par les généraux espagnols, l'intention du roi est que vous ne vous prévaliez ni de votre grade ni de votre ancienneté dans le même grade pour prétendre au commandement en chef, *vous agirez comme auxiliaire* et vous concurrez de tout votre pouvoir tant par vos conseils que par vos actions au succès de leurs opérations.

Il paroît que la cour d'Espagne pense que l'opération que l'escadre qui se portera dans le Nord pourra faire de plus avantageuse est la prise d'Hallifax ; mais à cet égard vous suivrez par vous ou par l'officier général qui la commandera ce qui vous est prescrit par vos instructions de combiner une entreprise avec

³⁰ Les dispositions essentielles sont composées en italique.

M. de Rochambeau et le général américain. Cette disposition est d'autant plus essentielle à observer qu'eux seuls peuvent concourir par leurs forces de terre aux entreprises à former dans le Nord [...] »

AN Marine B⁴ 216, fo 199 r. – 200 v.

QUATRIÈME PARTIE

Du bon usage des forces navales

LE DÉPLACEMENT DES PIÈCES SUR L'ÉCHIQUIER DE LA GUERRE. SARTINE ET CASTRIES, STRATÈGES NAVALS

Jonathan R. Dull
Professeur émérite, ancien éditeur des « Papers of Benjamin Franklin »

Il y a quelques années j'ai écrit une communication pour le précédent volume de cette série concernant le duc de Choiseul, le secrétaire d'État de la Marine pendant la dernière phase de la guerre de Sept Ans, de 1755 à 1762¹. Sa contribution principale à la marine n'a pas été la direction des opérations navales pendant ce conflit sans résultat positif, mais la préparation du prochain conflit : la guerre d'Indépendance d'Amérique.

Il a échoué en tant que stratège naval par son incapacité à placer la marine dans les meilleures conditions opérationnelles, c'est-à-dire en positionnant les navires là où leur besoin se faisait sentir. La cause de cet échec résulte de son caractère impétueux. En prenant des risques inconsidérés pendant la guerre de Sept Ans, il a sacrifié de précieux navires tout comme un joueur d'échecs avançant ses pièces dans une attaque sans espoir.

Son homologue britannique était le premier lord de l'Amirauté, Georges Anson. Sous bien des rapports, Anson a été un grand ministre de la Marine. Il fut fin marin et fin tacticien, un chef inspiré et bon juge des hommes. Cependant, il n'était pas un bon stratège, en dépit d'occasions qui lui ont permis de briller, comme ses plans d'attaque de La Havane, en 1762. Son échec était à l'opposé de celui de Choiseul. Il était trop prudent, tel un joueur d'échecs obsédé par la sauvegarde du roi. Sa prudence remontait à loin : déjà en 1746, il était excessivement apeuré par l'hypothèse d'un débarquement français en Angleterre².

1 Jonathan R. Dull, « Choiseul, sauveur et reconstruteur de la marine française », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 53-63.

2 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 285 ; Richard Harding, *The Emergence of Britain's Naval Supremacy: The War of 1739-1748*, Woodbridge, U.K. Boydell Press, 2010, p. 287. En ce qui concerne Anson, voir Richard Middleton : « Naval Administration in the Age of Pitt and Anson », dans Jeremy

Cette préoccupation fut encore plus importante pendant ses deux mandats comme premier lord de l'Amirauté au cours de la guerre de Sept Ans (1751-1756). En 1756, il était à ce point préoccupé par l'hypothèse d'un débarquement qu'il envoya un nombre de navires insuffisant à l'amiral John Byng en Méditerranée, ce qui eut pour conséquence la perte de Minorque.

Cinq ans plus tard, il informa le cabinet du Premier ministre que la Royal Navy était trop faible pour affronter simultanément la marine française et la marine espagnole. Ceci précipita la crise politique qui priva la Grande-Bretagne des talents de William Pitt³. Sa grossière surestimation du danger révèle un manque de sang-froid. Un grand ministre de la Marine doit être audacieux, tout comme un joueur d'échecs.

L'audace était une qualité essentielle pour la Royal Navy tout comme pour la marine française pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique. La balance des potentiels navals était alors bien plus équilibrée que pendant le conflit précédent.

Contrairement à la guerre de Sept Ans, la marine espagnole est venue renforcer la marine française, à un moment où celle-ci était au sommet de sa puissance. De plus, la marine hollandaise, neutre lors du dernier conflit, se joignit à elle à temps pour rendre à la France d'importants services.

De ce fait, la marine anglaise et ses adversaires étaient à peu près à égalité de forces, les Français ayant une petite supériorité numérique, tandis que les Britanniques bénéficiaient de leur habituelle supériorité en matière d'expérience et d'entraînement.

L'issue de la guerre était loin d'être connue d'avance. Ce n'est que grâce à l'arrivée à Newport, en 1780, d'un corps expéditionnaire et d'une aide massive d'un point de vue militaire, naval et financier, que l'effondrement de l'économie et de l'effort de guerre américains a été évité⁴.

Dans un conflit aussi âprement disputé, les déplacements des pièces sur l'échiquier de la guerre étaient d'une importance capitale. La présence d'une douzaine de navires, peut-être même d'une demi-douzaine, dans la baie de la Chesapeake en septembre 1781, aurait bien pu provoquer l'échec de la révolution américaine.

Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Atlantic Highlands, Humanities Press International, 1989, p. 109-127.

3 Jonathan R. Dull, *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, p. 51-52, 206-209, traduit par Thomas Van Ruymbeke sous le titre *La Guerre de Sept Ans. Histoire navale, politique et diplomatique*, Bêcherel, Les Perséides, 2005, p. 85-89, 301-308.

4 Richard Buel Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 2008, p. 153-68.

La victoire ou la défaite à la guerre dépendent des décisions prises par les stratèges, en particulier celles du premier lord de l'Amirauté, John Montagu, comte de Sandwich, et celles, en France, des secrétaires d'État successifs de la Marine : Antoine Raymond Jean Galbert Gabriel de Sartine (ministre de 1774 à la fin de 1780) et Charles Eugène Gabriel de La Croix de Castries (ministre jusqu'à la fin de la guerre).

La contribution de Sartine à la victoire commence avant la déclaration de guerre. La France et l'Angleterre se sont combattues sept fois entre 1688 et 1815. La guerre d'Indépendance d'Amérique a été la seule guerre pour laquelle la France put disposer d'un délai de deux ans de préparation. Grâce à Sartine, ce délai a été mis à profit pour entraîner les capitaines, réparer les navires, constituer des approvisionnements et lancer un programme massif de constructions qui égalait presque celui de l'Angleterre. Entre 1775 et la fin de 1782, les Français ont lancé 34 navires de ligne et 46 frégates, à comparer avec les 39 navires de ligne, 9 navires de 50 canons, et 62 frégates des Anglais.

Quand Sartine fut nommé ministre de la Marine, en août 1774, sur un total de 60 vaisseaux et navires de 50 canons, 36 avaient besoin d'une reconstruction et seulement 4 navires de ligne étaient en cours de construction.

En avril 1776, Sartine reçut du roi Louis XVI l'autorisation de lancer un programme de reconstructions. La guerre commença à l'été 1788. 52 vaisseaux de ligne et 50 navires de 50 canons étaient en service (à comparer avec les 66 navires anglais). Cette situation de quasi-parité était singulièrement différente de celle de juin 1755, quand avait débuté la guerre de Sept Ans : En raison du court délai de préparation de ce conflit, la marine française était surclassée à 3 contre 1, n'ayant que 21 navires de ligne et navires de 50 canons à opposer aux 61 vaisseaux anglais. La marine française n'a jamais été en mesure d'égaliser la Royal Navy, car elle n'a jamais eu plus de 50 navires de ligne et de 50 canons face à une marine anglaise forte de 90 à 110 navires en service⁵.

À peu près au même moment où le roi Louis XVI approuvait le programme de reconstructions de Sartine, il approuvait les plans du ministre des Affaires étrangères, Charles Gravier, comte de Vergennes, de vendre des armes à crédit au congrès continental américain. Ce n'était pas une coïncidence.

Sartine et Vergennes étaient des amis politiques proches l'un de l'autre et anciens collègues du « Cabinet secret du roi », un service secret établi par le roi

5 Voir les différents ouvrages de Jonathan R. Dull : *The French Navy and the Seven Years' War*, op. cit., p. 261-284 [*La Guerre de Sept Ans*, op. cit., p. 370-389] ; *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 352-353, 359-360 ; *American Naval History, 1607-1865. Overcoming the Colonial Legacy*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2012, p. 23.

Louis XV pour contrer la Russie en Europe orientale et aussi pour cartographier discrètement des sites de débarquement en Angleterre. Vergennes devint un membre clé de ce service tout en étant le représentant diplomatique officiel à Constantinople et, plus tard, à Stockholm.

Sartine était également un membre essentiel du « secret du roi ». Pendant les quinze dernières années du règne de Louis XV il fut le chef de la police de Paris et administrateur en chef de la ville. Il était chargé de protéger les activités du « secret ». Il collabora par exemple avec Vergennes pour envoyer le dramaturge Beaumarchais en Angleterre afin de soudoyer le célèbre chevalier d'Eon, un ancien membre du « secret du roi » qui exerçait un chantage sur ce service⁶.

En dépit de son inexpérience en matière nautique, Sartine devint un des meilleurs ministres de la Marine du XVIII^e siècle. Déjà connu pour sa brillante administration de Paris, il fit preuve de la même énergie et de la même efficacité en tant que secrétaire d'État de la Marine (en charge aussi des Colonies)⁷.

318

Avec sagesse, il choisit pour adjoint un des officiers de marine les plus réputés, le capitaine de vaisseau Charles-Pierre Claret de Fleurieu, et créa pour lui le poste de directeur des ports et des arsenaux⁸. Au début de la Révolution, Fleurieu devint lui-même ministre de la Marine jusqu'à son injuste dénonciation par ses subordonnés⁹. Il n'en avait pas fini de servir la France car en 1800 il participa à la négociation de l'accord de Mortfontaine avec les États-Unis et fut, plus tard, nommé par Napoléon sénateur puis comte d'Empire.

Il est souvent impossible de distinguer, pendant la guerre d'Indépendance américaine, ce qui relève des décisions de Sartine ou de Fleurieu, comme il est aussi difficile de faire la part de l'influence de Sartine et de celle de Vergennes dans les décisions prises en matière de stratégie navale. Il est également difficile de savoir quelle a été la part de Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas, le Premier ministre officieux du roi, lequel avait été secrétaire d'État de la Marine pendant la guerre de Succession d'Autriche.

Cela ne diminue en rien l'action de Sartine, mais met en valeur sa capacité à coopérer avec ses alliés politiques. Après le remplacement de Sartine par Castries, fin 1780, le Conseil d'État, principale séance du Conseil du roi, se mit à fonctionner moins bien, Castries étant devenu un rival acharné de Vergennes.

À l'été 1777 le programme ambitieux de reconstructions lancé par Sartine était assez avancé pour que Vergennes puisse sonder l'Espagne au sujet de sa

6 *Id.*, *The French Navy and American Independence*, *op. cit.*, p. 30-65 ; *id.*, *The French Navy and The Seven Years' War*, *op. cit.*, p. 251-254 [*La Guerre de Sept Ans*, *op. cit.*, p. 359-363].

7 Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la marine de Louis XVI. L'œuvre de Monsieur de Sartine*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1983-1984, 2 tomes.

8 Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.

9 Clive H. Church, *Revolution and Red Tape: The French Ministerial Bureaucracy, 1770-1850*, New York, Oxford University Press, 1981, p. 53-54.

participation à une guerre contre l'Angleterre. Il avertit les Espagnols que leur décision devait être prise au mois de janvier ou février suivant, sinon cette opportunité serait perdue¹⁰. Par chance, en décembre 1777, arriva en France la nouvelle de la victoire américaine de Saratoga. Elle permit à Vergennes de convaincre un Louis XVI hésitant de devenir l'allié des États-Unis. En février, la France signa des traités de commerce et d'alliance avec les États-Unis, bien que l'Espagne eût refusé d'y adhérer¹¹.

Peu de temps après, la France planifia ouvertement la guerre. Sa stratégie à l'entrée dans la lutte était fortement conditionnée par la géographie.

L'escadre la plus importante, basée à Brest, disposait de plusieurs options :

- elle pouvait détacher une force navale à travers l'Atlantique pour attaquer les Antilles anglaises ou la ville de New York, tenue par les Anglais ;
- elle pouvait croiser au large de la côte sud de l'Angleterre pour intercepter les convois à leur arrivée ;
- elle pouvait servir à couvrir un débarquement en Angleterre, bien que cette hypothèse fût très risquée, car la France manquait d'un port situé dans la Manche, capable d'accueillir des navires de gros tonnage (une tentative malheureuse avait eu lieu en 1744, raison pour laquelle les Français hésitaient à en risquer une autre).

L'escadre du Levant basée à Toulon offrait à la France plusieurs options : les Anglais n'ayant, à ce moment-là, pas de flotte permanente en Méditerranée, les Français pouvaient envoyer tout ou partie de l'escadre de Toulon à travers l'Atlantique, ou bien rejoindre celle de Brest pour couvrir le débarquement en Angleterre. Avant la déclaration de guerre officielle de la guerre de Sept Ans, le brillant secrétaire d'État de la Marine, Jean-Baptiste Machault d'Arnouville avait utilisé la menace d'un débarquement pour prendre par surprise Minorque et battre l'amiral Byng¹².

Sartine utilisa une variante de ce coup en 1778. Tout comme en 1756, il rassembla une armée face aux côtes de l'Angleterre (bien que démunie de navires de transport) dans l'espoir que les Anglais n'enverraient pas de navires pour intercepter l'escadre de Toulon. Cette fois, l'objectif de cette escadre n'était pas Minorque, réservée à l'Espagne pour une future conquête. En revanche, l'objectif était New York, protégée par seulement 6 navires de ligne et 4 autres de 50 canons.

¹⁰ Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 83-89.

¹¹ *Ibid.*, p. 89-95 ; *id.*, *Benjamin Franklin and the American Revolution*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2010, p. 72-76.

¹² *Id.*, *The French Navy and the Seven Years' War*, op. cit., p. 50-54 [*La Guerre de Sept Ans*, op. cit., p. 85-91] ; Dudley Pope, *At Twelve Mr. Byng Was Shot*, Philadelphia, J. B. Lippincott, 1962.

Pour l'attaquer, les Français envoyèrent le vice-amiral Charles-Henri comte d'Estaing avec 11 navires de ligne et un de 50 canons, une flotte numériquement à peu près identique à celle qui avait attaqué Minorque, vingt-deux ans plus tôt. Pendant ce temps, la marine préparait une flotte de 30 navires de ligne et 2 de 50 canons à Brest¹³.

Le Cabinet britannique était dans l'incertitude quant à la parade à adopter. S'il envoyait une escadre à New York, et que l'escadre de Toulon venait à Brest, les Français pouvaient rassembler suffisamment de navires pour couvrir un débarquement en Angleterre.

S'ils ne le faisaient pas, la flotte de Toulon pouvait faire voile vers New York, dominer l'escadre sur place, établir un blocus du port, le centre de gravité de la puissance britannique en Amérique. Le secrétaire d'État Lord George Germain écarta le danger d'une invasion et se prononça en faveur de la protection de New York.

320

Le premier lord de l'Amirauté, John Montagu, comte de Sandwich, qui était aussi pusillanime que l'avait été Anson, parvint à convaincre le Cabinet de retarder l'envoi des renforts jusqu'à avoir la certitude que la flotte de Toulon n'était pas dirigée vers Brest.

Ainsi, la flotte de renfort, forte de 13 navires de ligne, attendit jusqu'à ce qu'une frégate annonçât que la flotte française avait fait route à l'ouest du détroit de Gibraltar¹⁴. Les Anglais eurent de la chance, dans la mesure où ce retard ne provoqua pas de désastre.

La flotte de d'Estaing avait plusieurs semaines d'avance, les renforts anglais ayant été retardés par une tempête. Par chance pour les Anglais, le vice-amiral Howe sauva son escadre de New York en plaçant ses navires au large de Sandy Hook, dans le New Jersey, protégés par des batteries d'artillerie à terre. Craignant que les eaux de Sandy Hook ne fussent pas assez profondes pour ses navires de gros tonnage, d'Estaing renonça à attaquer. Au lieu de cela, il se porta contre la petite garnison anglaise de Newport. Tenu en échec par une tempête, il fit route vers Boston pour réparer puis vers les Antilles¹⁵.

C'est dans les eaux européennes que le marine faisait face aux plus grands dangers. Elle avait un lourd passé de défaites dans les engagements majeurs et

¹³ Jonathan R. Dull, *French Navy and American Independence*, op. cit., p. 359-360.

¹⁴ Pour confronter les opinions sur Sandwich, voir N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, W.W. Norton & Co., 1993 et Jonathan R. Dull, « Mahan, Sea Power and the War for American Independence », *International History Review*, vol. 10, n° 1, 1988, p. 59-67.

¹⁵ David Syrett, *Admiral Lord Howe: A Biography*, Annapolis, Naval Institute Press, 2006, p. 49-108 ; Piers Mackesy, *The War for America, 1775-1783*, Cambridge, Harvard University Press, 1965, p. 196-202.

bien que les Anglais eussent un nombre équivalent de navires disponibles, ils avaient l'avantage en nombre de canons embarqués.

Quand la flotte de Brest fit route vers les approches occidentales de l'Angleterre, le 8 juillet 1778, elle ne laissa aucun navire de réserve au port. Les navires de ligne les plus proches étaient les quatre que d'Estaing avait laissés à Toulon. Bien que l'amiral français eût reçu pour instructions de ne pas rechercher le combat, la bataille était quasiment inévitable. Ce fut l'heure de Sartine. Il lui fallut s'armer d'un grand courage pour risquer tous ses navires disponibles. Cela me rappelle les risques pris par la Royal Air Force, au plus fort de la bataille d'Angleterre, de mettre en l'air tous ses avions. Heureusement, en 1778, les deux amiraux étaient prudents et la bataille d'Ouessant qui s'en suivit fut un engagement bref et indécis. Les Français subirent plus de pertes humaines et les Anglais eurent plus de navires endommagés, mais aucun navire ne fut perdu, d'un côté comme de l'autre. Cependant, la bataille eut des conséquences psychologiques d'une importance considérable : les Français devinrent plus confiants et les Anglais plus prudents¹⁶.

En dépit de cette victoire morale, la campagne de 1778 fut décevante pour la France. En effet, le programme de constructions de Sartine lui avait permis d'atteindre la quasi-parité avec la Navy. De plus, il avait l'avantage de la surprise. Ces conditions favorables ne devaient pas se répéter. La marine disposait des classes, tandis que la Royal Navy devait prélever des marins sur les navires marchands à leur arrivée en Angleterre. Cela signifie que les Anglais ne pouvaient mettre des navires en service que lentement, mais à l'été suivant, cet avantage n'existerait plus. Le 1^{er} juillet 1779, les Anglais comptaient 90 navires de ligne et bâtiments de 50 canons en service contre seulement 63 vaisseaux français. Les Français avaient absolument besoin de l'aide la marine espagnole qui disposait à la même date de 58 navires de ligne.

Le prix qu'exigea l'Espagne pour se joindre à la guerre fut élevé. La France dut non seulement accepter de poursuivre la guerre jusqu'à ce que l'Espagne recouvre Gibraltar, mais aussi de participer à une invasion de l'Angleterre. L'Espagne exigea cette clause de manière à obtenir rapidement une victoire avant que l'empire espagnol, vulnérable, ne soit en danger¹⁷.

L'aide de la marine espagnole se révéla aussi précieuse qu'une nouvelle dotation de pièces sur un échiquier. Les flottes françaises et espagnoles combinées dépassèrent en nombre de navires celles de l'Angleterre toute la durée de la

16 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 120-122 ; Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 210-211 ; Emmanuel-Henri, vicomte de Grouchy et Paul Cottin (dir.), *Journal inédit du duc de Croÿ (1718-1784)*, Paris, Flammarion, 1906-1907, t. IV, p. 127-27.

17 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 126-143, 363-364.

guerre, empêchant les Anglais de prendre l'initiative. La marine américaine était trop faible pour être de quelque secours, car elle n'avait lancé qu'un seul navire de ligne. En revanche, l'armée américaine avait fixé des troupes anglaises qui auraient pu être envoyées dans les Antilles.

Cependant, la France était la principale puissance de l'alliance contre l'Angleterre. Elle fournit presque la moitié des navires de guerre et toutes les troupes lors de la tentative de débarquement de 1779, laquelle avait des objectifs bien moins ambitieux que les tentatives de 1744 ou de 1759, qui avaient menacé la dynastie régnante des Hanovre en Angleterre.

322 Vergennes ne voulait pas renverser le roi George III, mais simplement rétablir l'équilibre des puissances. De ce fait, le plan d'invasion de 1779 avait, initialement, des objectifs limités : la capture de l'île de Wight et le bombardement de la base navale de Portsmouth¹⁸. Des retards amenèrent à changer d'objectif et à se reporter sur les Cornouailles dans le sud-ouest de l'Angleterre, très isolées. Le gouvernement français espérait créer un mouvement de panique de nature financière qui aurait amené l'Angleterre à faire la paix. Pour protéger l'armée d'invasion forte de 20 000 hommes, une flotte géante de 36 navires de ligne espagnols et de 30 français fut rassemblée au sud de l'Angleterre.

Des retards et des épidémies affaiblirent à ce point la flotte qu'au début de septembre, elle rentra à Brest. L'expédition fut annulée sans que les troupes aient quitté le port.

Bien que la tentative eût échoué, elle améliora grandement la stratégie à venir de l'Espagne et de la France. Les alliés furent en mesure de menacer de faire planer une menace d'invasion crédible tout en concentrant leurs efforts sur l'hémisphère occidental et, dans une moindre mesure, sur l'océan Indien et la région méditerranéenne. Vergennes força le gouvernement espagnol à accepter la nouvelle stratégie, en le menaçant de lui faire payer les coûts d'une nouvelle tentative d'invasion de l'Angleterre¹⁹.

La pusillanimité de Sandwich contribua au succès de cette nouvelle stratégie. Il aurait pu concentrer ses vaisseaux au large des côtes françaises, afin de gêner l'envoi de troupes outre-mer, mais il risquait alors une défaite dans l'hémisphère occidental. À l'inverse, il aurait pu grandement affaiblir la flotte de l'Ouest (la Home Fleet) et rechercher une victoire décisive à l'étranger, mais cette solution faisait courir le risque d'une invasion de l'Angleterre. En tentant de tout protéger, il mit les Anglais en situation d'infériorité aussi bien chez eux

¹⁸ *Ibid.*, p. 143-162, 306-307, 311-312, 361-364 ; Alfred Temple Patterson, *The Other Armada: The Franco-Spanish Attempt to Invade Britain in 1779*, Manchester, U.K. Manchester University Press, 1960.

¹⁹ Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, *op. cit.*, p. 163-169.

qu'à l'étranger. Un bon joueur d'échecs ne doit pas uniquement se concentrer sur la défense.

Le nombre des vaisseaux de ligne et des 50 canons de part et d'autre, à la date du 1^{er} juillet 1780, ne changeait pas beaucoup de celui de l'année précédente : 95 navires anglais, (5 de plus) contre 69 français (6 de plus). La distribution de ces navires, en revanche, reflétait le changement de stratégie : les Français avaient 28 navires de ligne ou de 50 canons en Europe, 28 dans les Antilles, 7 dans les parages de l'Amérique du Nord et 7 dans l'océan Indien ou en transit.

La campagne de 1780 s'avéra déterminante pour un succès des alliés, même si leur seule victoire fut la capture d'un gros convoi anglais au large des Açores. Ce qui rendit cette campagne si importante fut le passage en sûreté de trois grands convois de troupes à travers l'Atlantique. Le plus important des trois était espagnol. En janvier 1780, une importante escadre anglaise escortant un convoi de ravitaillement vers Gibraltar avait capturé une demi-douzaine de navires de ligne espagnols, mettant l'Espagne à deux doigts de devoir cesser la guerre. Le roi Charles III d'Espagne accepta finalement d'envoyer 11 000 hommes et une douzaine de navires de ligne aux Antilles. Ce fut sans doute la meilleure occasion pour les Anglais de gagner la guerre en un jour.

Toutefois, l'escadre de l'amiral George Rodney se trouvait alors sous le vent de la Guadeloupe lorsque le convoi arriva le 9 juin. Celui-ci put continuer sa route vers Cuba sans encombre, escorté sur une partie de la traversée par une grande escadre française arrivée à la Martinique toute proche avec un convoi en mars, échappant elle aussi à toute interception.

Le troisième convoi apporta à Newport le corps expéditionnaire commandé par le comte de Rochambeau escorté par 7 navires de ligne, lui aussi sans avoir été intercepté²⁰. À la fin de l'année, l'escadre française des Antilles ainsi que les navires qui avaient participé à la capture du convoi anglais au large des Açores retournèrent en France. Bien que cette flotte de 45 navires de ligne et de 50 canons fût la plus importante de la guerre, on ne l'employa pas dans un but offensif. Au lieu de cela, elle fit route vers Brest pour qu'y soient effectuées des réparations et être redistribuée l'année suivante.

Un véritable joueur d'échecs sait quand il faut se montrer patient. Au contraire, l'amiral Rodney était imprudent, laissant certaines de ses pièces exposées. Il laissa inutilement ses navires de ligne aux Antilles pendant la saison des ouragans et en subit les conséquences lorsque survint la grande tempête de 1780.

Bien que les troupes fussent en place dans l'hémisphère occidental, Sartine ne devait pas voir leur triomphe. Il fut critiqué par le public français à cause

20 *Ibid.*, p. 187-194, 365-368 ; Lee Kenneth, *The French Forces in America. 1780-1783*, Westport, Greenwood Press, 1977.

des énormes dépenses faites pour la marine, par les Espagnols pour ne pas avoir eu de victoire décisive et par le directeur général des Finances, Jacques Necker, pour avoir outrepassé les limites de dépenses autorisées. En réalité, tout comme le grand Machault, vingt-trois ans plus tôt, il fut utilisé par le roi comme bouc émissaire, mais bénéficia d'une grosse pension en récompense de ses services.

Son successeur fut le marquis de Castries, un des meilleurs généraux de la guerre de Sept Ans. Peu de temps après le renvoi de Sartine, sa stratégie se trouva renforcée par la déclaration de guerre de l'Angleterre aux Provinces-Unies pour les empêcher de rejoindre la Ligue des neutres, dirigée par la Russie. C'est ce qui conféra aux alliés une petite, mais décisive, marge de supériorité. Le 1^{er} avril 1781, il y avait 14 bâtiments de ligne hollandais en service, ou se préparant au service, qui, joints aux 54 vaisseaux espagnols et aux 70 navires de ligne ou de 50 canons français, faisaient un total de 138, contre 94 vaisseaux anglais. De plus, les Hollandais ouvraient un nouveau théâtre d'opérations, la mer du Nord, pour lequel les Anglais devaient trouver des navires et des équipages²¹.

324

La flotte alliée la plus importante en 1781 consistait en 49 navires de ligne français et espagnols croisant dans les atterrages occidentaux de l'Angleterre. Cependant l'attaque principale fut lancée par une escadre commandée par François Joseph Paul, comte de Grasse. Il quitta Brest le 22 mars avec 20 navires de ligne, renforcés par 5 autres destinés à l'océan Indien, commandés par un autre des plus grands amiraux de l'histoire de France, Pierre André de Suffren, dit le bailli de Suffren. Ils purent faire route sans rencontrer d'opposition, car la flotte anglaise était au large de l'Irlande pour y rencontrer des navires marchands destinés au ravitaillement de Gibraltar.

Les plans de Castries pour l'emploi de l'amiral de Grasse étaient d'opérer brièvement dans les Antilles, puis de faire voile vers l'Amérique du Nord pour l'été-début de l'automne, soit la saison des ouragans, avant de retourner aux Antilles²². Les Espagnols dans les Antilles ont procuré une aide essentielle en mettant généreusement au service de l'Amérique du Nord les navires et les soldats envoyés à leur aide, en offrant de l'argent pour payer la solde des troupes de Rochambeau²³. La campagne qui suivit survint à un moment critique pour

21 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 206-210, 236-237, 369-372 ; Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 377-379, 394-395.

22 Jonathan R. Dull, *The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009, p. 243-248. Pour Suffren, voir Roderick Cavaliero, *Admiral Satan: The Life and Campaigns of Suffren*, London, I. B. Tauris, 1994.

23 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 243-248 ; Francisco Morales Padron (dir.), *Journal of Don Francisco Saavedra de Sangronis during the commission which he had in his charge from 25 June 1780 until the 20th of the same month of 1783*, trad. Eileen Moore Topping, Gainesville, University of Florida Press, 1989, p. 194-212.

la France et pour les États-Unis. Vergennes admettait qu'en cas d'échec, il fallait envisager une paix de compromis²⁴. La guerre était, selon les mots d'un grand marin et grand soldat anglais de ce temps, une rivalité des bourses et la bourse de la France était presque vide²⁵. La situation de l'Amérique était encore pire. Bien que les subsides français empêchassent l'économie de s'effondrer, le manque de nourriture était tel qu'après leur capitulation les troupes de Cornwallis devenues prisonnières durent être dispersées pour pouvoir être nourries²⁶.

La victoire de Yorktown justifiait la stratégie de Sartine et de Vergennes. Elle reposait sur un nombre suffisant de navires mis à la disposition de l'amiral de Grasse pour repousser la flotte anglaise d'Amérique du Nord jusqu'à ce que des renforts arrivent de Newport avec des navires et de l'artillerie de siège. Il en avait juste assez. À la bataille décisive à l'entrée de la baie de la Chesapeake, ses 24 navires de ligne ont repoussé leurs 19 adversaires anglais. Deux facteurs furent d'importance vitale. L'amiral Rodney n'avait envoyé que 14 navires de ligne à New York, à comparer aux 28 commandés par de Grasse. Autre facteur d'égale importance : seuls 4 navires de ligne arrivèrent depuis l'Angleterre à New York. La raison de ce petit nombre résultait de la présence de la flotte hollandaise en mer du Nord et à celle de l'escadre géante franco-espagnole au large des côtes sud de l'Angleterre²⁷.

La victoire alliée de Yorktown fut la cause de la chute du gouvernement de Lord North et amena le Parlement à abandonner le projet de contraindre les Américains à la reddition. Elle ne signifiait pas pour autant la fin de la guerre entre les Français, les Espagnols, les Hollandais et les Anglais, bien au contraire. Les ministres qui succédèrent à Lord North espèrent obtenir des compensations pour la perte de l'Amérique en capturant des îles espagnoles et françaises dans les Antilles. Les Français et les Espagnols comptaient contrecarrer ces projets en capturant conjointement la Jamaïque anglaise afin de l'échanger à la table des négociations contre Gibraltar, remplissant ainsi les obligations de la France envers l'Espagne. Ils furent incapables d'y parvenir, à la suite d'une erreur de Castries dans l'allocation des navires.

À l'automne 1781, Castries organisa un renfort important de navires, de troupes et d'approvisionnements destinés aux Antilles, en vue d'une opération dirigée contre la Jamaïque, avec le convoi 1 M. L'obsession de Castries était

²⁴ Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 213-214.

²⁵ Henry Dundas à William Pitt le Jeune, 9 juillet 1794, cité d'après John Ehrman, *The Younger Pitt*, New York / Stanford, Dutton / Stanford University Press, 3 tomes. Voir également Hamisch M. Scott, *British Foreign Policy in the Age of the American Revolution*, Oxford, Clarendon Press, 1990, p. 311.

²⁶ Richard Buell Jr., *In Irons*, op. cit., p. 213-215.

²⁷ Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 393, 397, 407-427 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 244-246, 369-372.

cependant la capture de territoires Anglais aux Indes. En conséquence, il prépara le convoi 2 A pour y renforcer Suffren. Il espérait que ces deux convois pussent naviguer ensemble, comme l'avaient fait de Grasse et Suffren. Cette décision eut pour conséquence un encombrement des ports et un manque de navires de transport tels que l'appareillage des deux convois n'eut lieu que le 10 décembre, soit à une date dangereusement tardive. Ils furent d'abord dispersés par une tempête, puis, lors d'une seconde tentative, rapidement interceptés par une escadre anglaise. Au lieu d'un renfort de six navires prévus pour de Grasse à la Martinique, il n'en arriva que deux, ainsi qu'une petite portion du convoi. Au contraire, Rodney retourna aux Antilles avec une douzaine de navires de ligne.

326

Le 1^{er} avril 1782, les alliés disposaient de 146 navires de ligne (73 français, 54 espagnols, 19 hollandais) contre 95 anglais. Cependant, dans les Antilles, les Anglais avaient 36 navires contre 35 français. Au moment où de Grasse faisait voile pour se joindre aux Espagnols, les flottes adverses se rencontraient près de la Guadeloupe. Le 12 avril, à la bataille des Saintes, Rodney captura cinq navires de ligne, y compris le navire amiral et, quelques jours plus tard deux supplémentaires. Les navires français s'échappèrent vers Saint-Domingue (aujourd'hui Haïti) où ils rejoignirent une douzaine de navires espagnols et 20 000 hommes destinés à l'attaque de la Jamaïque²⁸.

Les commandants des flottes françaises et espagnoles commirent une grave erreur en envoyant les navires espagnols vers La Havane et les français vers Boston pour y effectuer des réparations, avec l'intention de se retrouver ultérieurement à Puerto Cabello, sur la côte nord de l'Amérique du Sud. Cela eut pour conséquence l'abandon des Antilles françaises vers lesquelles des renforts auraient pu être dirigés depuis l'Europe. Elle donna aux Anglais la possibilité d'interposer une escadre, de battre successivement les alliés, puis de capturer leurs bases²⁹.

Castries, horrifié par cette erreur, tenta de mettre en place une flotte de secours constituée de 24 navires de ligne espagnols et au d'au moins 20 français. Mais à ce moment, les alliés manquaient de marins et leurs navires avaient un besoin urgent de réparations. L'amiral d'Estaing, qui devait se rendre à Cadix pour y prendre le commandement de la flotte combinée, reçut l'instruction de Vergennes de se rendre auprès du roi Charles III dans l'espoir de le convaincre d'accepter une paix, même sans le gain de Gibraltar (qui avait récemment repoussé une attaque espagnole). Il reçut également l'ordre de retarder au

28 Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 443-454 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 249-261, 369-372.

29 Possibilité qui demeura inexploitée (note de l'éditeur).

maximum son départ de Cadix. Castries était convaincu que la guerre pouvait être gagnée, mais il fut désavoué au Conseil du roi³⁰.

Avant que la flotte ne puisse lever l'ancre, les diplomates arrivèrent à la rescousse en acceptant une paix de compromis, reconnaissant l'indépendance américaine, garantissant aux Espagnols Minorque et la Floride à la place de Gibraltar. La France recouvrait seulement deux îles dans les Antilles : Sainte-Lucie (prise par les Anglais en 1778) et Tobago³¹. Toutefois, Vergennes avait atteint son objectif essentiel, en sauvant l'indépendance américaine et donc en brisant le monopole anglais du commerce avec l'Amérique. Ces gains se sont révélés illusoire dans la mesure où les Anglais ont rapidement regagné la quasi-totalité du commerce avec l'Amérique.

Pour les États-Unis, l'indépendance fut une épreuve. Elle n'aurait pu être obtenue sans l'aide de la France, mise en œuvre par la brillante stratégie de Sartine, Castries, Vergennes, qui ont maîtrisé l'échiquier de la guerre.

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

30 Piers Mackesy, *The War for America*, *op. cit.*, p. 443-454 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, *op. cit.*, p. 249-261, 369-372 ; *id.*, *The Age of the Ship of the Line*, *op. cit.*, p. 218.

31 *Id.*, *The French Navy and the American Independence*, *op. cit.*, p. 291-292, 299-301, 317-319.

FLEET IN BEING.
LE CONCEPT DE *FLEET IN BEING* ET LA ROYAL NAVY
DANS LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

John B. Hattendorf
Ernest J. King Professor of Maritime History
U.S. Naval War College

L'expression « flotte en vie » (*fleet in being*) est une des locutions gênantes que les historiens et les tacticiens maritimes ont tendance à employer dans de nombreux sens. Elle est initialement fondée sur leur compréhension de la bataille navale de Béveziers en 1690, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg qui, la première, fit apparaître cette formule. Certains chroniqueurs ont souligné que la pensée de plusieurs officiers de marine britanniques, quatre-vingt-dix ans après, pendant la guerre d'Indépendance américaine qui vit la Royal Navy dans une situation similaire de force minoritaire, a contribué à l'expansion du concept de « flotte en vie ». Pour étudier ce sujet, il est nécessaire de considérer deux étapes distinctes : d'abord le développement de l'idée de « flotte en vie » dans la pensée stratégique maritime, ensuite les idées qui sont apparues pendant la guerre d'Indépendance américaine.

LE CONCEPT DANS L'HISTOIRE

En tant que concept stratégique, la « flotte en vie » est devenue un sujet de discussion entre les tacticiens maritimes en 1891 avec la publication du livre du vice-amiral Sir Philip Colomb *Naval Warfare*¹. Dans cet ouvrage, Colomb indique les origines de l'expression et mentionne l'amiral Arthur Herbert, comte de Torrington, lors de son discours devant le Parlement pour justifier ses actes dans la bataille du cap Béveziers. Durant cette manœuvre, le comte de Tourville,

1 Vice-amiral Philip H. Colomb, *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practices Historically Treated*, London, W.H. Allen, 1891. Les références de ce document sont extraites de la réimpression de la troisième édition de 1899, avec une introduction de Barry M. Gough, Annapolis (Maryland) Naval Institute Press « Classics of Sea Power Series », 1989, 2 tomes. Sur le concept de « *fleet in being* », voir : *ibid.*, t. I, p. 5-9, 154, 170 et *ibid.*, t. II, p. 502, 550, 556-560.

avec 75 bâtiments de ligne français, avait vaincu la flotte anglo-hollandaise de 56 bâtiments aux ordres de Torrington du 30 juin au 10 juillet 1690². Lorsque Torrington fut appelé devant le Parlement pour expliquer sa défaite, il aurait déclaré : « Il se trouvait que la plupart des hommes craignaient que les Français ne nous envahissent ; mais j'ai toujours partagé un autre avis, comme plusieurs membres de cette honorable Chambre peuvent le constater : j'ai toujours dit que si nous possédions une flotte en vie, ils n'oseraient jamais le faire³. »

On se pose des questions sur l'authenticité de l'expression *flotte en vie* de la citation, puisqu'elle n'apparaît pas dans les transcriptions manuscrites d'époque du discours de Torrington⁴, mais elle est aussi connue dans un pamphlet anonyme qui se veut être le discours de Torrington, publié vingt ans après les faits, en 1710⁵. Dans une préface pour le lecteur, l'éditeur du pamphlet de 1710 écrivit : « Le discours qui suit étant tombé dans mes mains par hasard, et étant agréable par l'histoire qu'il raconte, j'ai songé qu'il procurerait au monde une grande satisfaction s'il était rendu public⁶. » Ces lignes pourraient étonner un lecteur critique par leur ton imaginaire mais il en est apparemment ainsi. Que Torrington ait réellement utilisé l'expression en 1690 ou non, la locution a certainement suivi son propre chemin pendant les trois cents ans qui suivirent.

Parmi les tacticiens maritimes, l'amiral Sir Philip Colomb fut le premier du monde anglophone à attirer l'attention sur cette idée d'un principe stratégique plus vaste et sa pensée se développa au fil d'échanges d'opinions avec des auteurs aussi connus qu'Alfred Thayer Mahan et Sir Julian Corbett. Plus tard des auteurs

- 2 Pour de nouveaux travaux de recherche sur la bataille, voir Étienne Taillemite et Pierre Guillaume, *Tourville et Béveziers*, Paris, Economica, 1991 ; Daniel Dessert, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002, p. 233-240 ; N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1648-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 145-146, 159.
- 3 *The Earl of Torrington's Speech to the House of Commons, in November, 1690: Occasion'd by the engagement at sea on the 30th of June that year, between the confederate and French fleets. To which is prefix'd, a draught of the line of battel, curiously engraven on copper*, London, MDCCX, p. 29.
- 4 *British Naval Documents, 1204-1960*, éd. John B. Hattendorf, R. J. B. Knight, A. W. H. Pearsall, N. A. M. Rodger, et Geoffrey Till, Aldershot, Ashgate, Navy Records Society (désormais NRS) n° 131, 1993, document 131: *The Battle of Beachy Head, 1690*, p. 223-225, d'après National Maritime Museum Manuscript SOU/2, Southwell Papers, p. 27-29.
- 5 *The Earl of Torrington's Speech to the House of Commons, op. cit.* ; John Ehrman, *The Navy in the War of William III, 1689-1697*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953, voir en particulier la note au bas des pages 323-324 selon laquelle, dans l'hypothèse où le manuscrit antérieur réellement le pamphlet, on peut considérer le pamphlet comme authentique. Des concepts et des formulations similaires des déclarations du pamphlet se retrouvent dans les résumés du manuscrit, accréditant la version selon laquelle le pamphlet serait le texte intégral présenté par Torrington. La transcription manuscrite contemporaine du discours de Torrington au National Maritime Museum sous *Phill. Libr., Admiralty Papers*, vol. IV, f° 101-108 auquel Ehrman fait référence est le même document que celui cité dans la note 4. Avec la division des manuscrits de la Phillips Library de Greenwich en groupes séparés, une nouvelle référence d'archivage lui a été attribuée et désigné sous la collection Phillips-Southwell, NMM SOU/2.
- 6 *The Earl of Torrington's Speech to the House of Commons, op. cit.*, p. 3.

comme Herbert Richmond, Raoul Castex, Herbert Rosinski et Geoffrey Till l'évoquèrent dans leurs échanges et ajoutèrent leurs propres pensées au concept.

À la lumière de la controverse qu'il initia en 1891, Colomb essaya de clarifier sa pensée dans la troisième édition révisée huit ans plus tard de son ouvrage : « Lord Torrington, dans sa définition du principe, n'alla pas plus loin que d'affirmer qu'observant en situation d'infériorité probable, une flotte ennemie, sans toutefois s'interdire de livrer bataille si les circonstances favorables apparaissaient, il n'aurait pas bougé⁷. »

Alors que cette formule alambiquée prenait en compte certaines des critiques qui avaient été faites lors de la compréhension initiale de la bataille, Colomb crut que le principe général devait aller plus loin : « Une "flotte en vie", même si elle était discréditée, inférieure, et bloquée derrière des bancs de sable, avait un pouvoir d'observation capable de paralyser l'action d'une flotte *a priori* victorieuse à la fois contre "la mer et la terre"⁸. »

Présentant de nouveau le concept, Colomb écrit : « Une "flotte en vie" est utilisée généralement pour désigner ce qui, dans les affaires navales, correspond à une "armée de secours" pour l'armée de terre. Cela signifie une flotte capable et destinée à attaquer un ennemi qui se propose d'envahir le territoire qu'elle a pour mission de protéger⁹. »

La biographie de l'amiral Lord Nelson par le capitaine de vaisseau Mahan comprend une critique du concept de flotte en vie de Colomb. Relatant l'arrivée de Nelson à Calvi en Corse en 1794, Mahan déclara que l'action de Nelson y avait montré la faiblesse du concept. Si Nelson avait été à la place de Tourville, écrivit Mahan, il n'aurait pas pensé que la force anglaise en face était de nature à le dissuader de débarquer¹⁰.

Colomb répondit que Mahan n'avait pas compris le concept de flotte en vie dans son ouvrage. L'auteur poursuivit en soutenant que Mahan, par son service en tant que membre du conseil de guerre américain pendant la guerre américano-espagnole de 1898, s'était trouvé associé à l'un des exemples les plus marquants de flotte en vie quand les forces américaines furent dissuadées pendant un temps de s'emparer de Santiago de Cuba par la flotte en vie de la marine espagnole, l'escadre de l'amiral Pasqual de Cervera¹¹. Cependant Mahan le réfuta. Utilisant un

7 Philip H. Colomb, *Naval Warfare*, *op. cit.*, t. II, p. 550.

8 *Ibid.*, t. I, p. 154.

9 *Ibid.*, t. I, p. 5. Cette citation est extraite de la préface de la deuxième édition de 1895.

10 Alfred T. Mahan, *The Life of Nelson*, t. I, *The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, London, Sampson Low, Marston & Company, 1897, p. 137.

11 Philip H. Colomb, *ibid.*, t. II, p. 558-559.

exemple de la guerre du Péloponnèse, Mahan souligna que pendant l'expédition des Athéniens sur Syracuse, les Syracusains déplacèrent leur flotte inférieure à celle de l'adversaire vers Tarente. « La sécurité momentanée de Syracuse illustre l'influence d'une "flotte en vie" ; sa soumission après la chute de l'automne de Tarente montre les limites d'une telle flotte, qui, par définition, est inférieure¹². » Mahan pensait que « l'argumentaire de la "flotte en vie" et de son effet dissuasif était exagéré, laissant supposer, en fait, que la guerre peut et sera menée uniquement sans risque¹³ », ajoutant : « Ce n'est pas la "flotte en vie" vaincue et amoindrie des Anglais et des Hollandais qui empêcha une invasion de l'Angleterre. C'est la faiblesse et l'inertie de Tourville, ou le manque de préparation des transports français¹⁴. » Soulignant un point d'ordre général, Mahan notait que lorsqu'une flotte a pour mission de défendre une position à terre qui est par ailleurs mal protégée par des fortifications ou par l'armée, elle ne peut pas se concentrer et de se déplacer librement et en pleine efficacité contre un ennemi¹⁵.

332

Sir Julian Corbett adopta un autre point de vue lorsqu'il releva que le concept de flotte en vie était une méthode légitime pour contester la maîtrise des mers en adoptant une attitude défensive. Il affirma que les incertitudes historiques sur les circonstances de l'émergence de l'expression et sur les limitations du concept de dissuasion d'un débarquement amphibie associées compliquaient la définition exacte du concept stratégique. « Pour une puissance maritime, écrivit Corbett, une défense navale ne signifie rien, si ce n'est conserver une flotte en vie active, non seulement effective, mais menant une activité réelle¹⁶. » Selon l'interprétation de Corbett, les intentions de Torrington étaient d'agir de façon défensive et d'empêcher l'ennemi d'atteindre un quelconque objectif avant qu'il n'ait eu le temps de regrouper ses forces éparpillées et d'être capable avec de bonnes chances de gagner l'engagement face à la flotte de Tourville. « La doctrine "flotte en vie", formulée et pratiquée par Torrington, expliqua Corbett, ne va pas plus loin que le point où un ennemi considère la maîtrise générale des mers nécessaire à ses objectifs offensifs, vous devez pouvoir l'empêcher de gagner une telle maîtrise en utilisant votre flotte de façon défensive, en refusant ce que Nelson appelait une bataille générale, et en saisissant toutes les opportunités pour contre-attaquer¹⁷. »

12 John B. Hattendorf *Mahan on Naval Strategy. Selections from the Writings of Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, Naval Institute Press, « Classics of Sea Power Series », 1991, p. 205. La citation vient à l'origine de Mahan, *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practices of Military Operations on Land*, Boston, Little Brown, 1911, chap. ix, p. 200-242.

13 John B. Hattendorf *Mahan on Naval Strategy*, *op. cit.*, p. 209.

14 *Ibid.* ; Alfred T. Mahan, *Naval Strategy*, chap. x.

15 John B. Hattendorf *Mahan on Naval Strategy*, *op. cit.*, p. 263.

16 Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. Eric J. Grove Annapolis, Naval Institute Press, « Classics of Sea Power Series », 1989, p. 212.

17 *Ibid.*, p. 224-225.

Corbett concluait que ceux qui critiquaient Torrington à cette époque, aussi bien que ceux qui ont utilisé cet exemple historique pour développer un principe stratégique, ne comprenaient pas que « flotte en vie » signifiait être en mer en contact avec l'ennemi.

Plus tard des chroniqueurs continuèrent le débat mais avec peu de réponses sur les problèmes conceptuels soulevés. L'amiral Raoul Castex préférait les arguments de Mahan à ceux de Corbett¹⁸. Castex pensait que les arguments de Colomb étaient exagérés et que Corbett n'était qu'un civil inexpérimenté qu'il jugeait sévèrement comme « un stratège en chambre, ignorant des réalités de la guerre¹⁹ ». À l'opposé, l'amiral Sir Herbert Richmond partageait l'avis de Corbett et y ajoutait ses propres pensées : « Ce que veut dire Torrington est évident [...] Tant qu'il eut une flotte active, prête à saisir toute opportunité pour passer devant les Français et pour rejoindre la multitude de bateaux anglais à l'ouest, Tourville, bien qu'en supériorité numérique, ne pouvait pas s'engager dans une opération majeure²⁰. » Une flotte en état d'infériorité, souligna Richmond, ne pouvait empêcher un raid et ne pouvait pas constituer une garantie absolue et totale, mais seulement une garantie temporaire. Cependant, dans le cas où une flotte ennemie supérieure était contrainte d'obtenir une victoire rapide et décisive pour désemperer une flotte inférieure, afin de mener une invasion ou plus, la flotte en état d'infériorité pouvait avoir un effet dissuasif temporaire. Il était possible d'éviter toute action tant que les conditions pouvaient être favorables à la flotte en état d'infériorité, comme ce fut le cas pour les Anglais dans cette guerre deux années plus tard en 1692 et par la suite²¹. De la génération suivante de stratèges maritimes, le Germano-Américain Herbert Rosinski commença par une étude comparée des penseurs de stratégie maritime des années 1930, mais se concentra finalement sur la partie dévolue à la pensée de Mahan²². Dans cet ouvrage,

18 Raoul Castex, *Théories stratégiques*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1933, t. IV, p. 140-149. Extraits en anglais publiés dans Raoul Castex, *Strategic Theories*, éd. Eugenia C. Kiesling, Annapolis, Naval Institute Press, « Classics of Sea Power Series », 1993, p. 336-343.

19 Hervé Coutau-Bégarie, « Corbett and Richmond in France », dans John B. Hattendorf et James Goldrick (dir.), *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, Newport, Naval War College Press, 1993, p. 283 ; Jerker J. Widén, *Theorist of Maritime Strategy: Sir Julian Corbett and his Contribution to Naval and Military Thought*, Surrey, Ashgate, 2012, p. 133.

20 Sir Herbert Richmond, *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953, p. 215.

21 *Ibid.*, p. 216.

22 Herbert Rosinski, *Commentaire de Mahan*, préface d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Economica, 1996. À l'origine écrit en anglais vers 1938, il a été publié en français. Le manuscrit est au U.S. Naval War College, Naval Historical Collection, Manuscript Collection 91 : Herbert Rosinski Papers, Box 7, folder 3: *Mahan*, 1938.

Rosinski note que Mahan s'accordait complètement avec Corbett sur l'idée qu'« un conflit sur la maîtrise des mers », s'il y en avait un, ne pouvait s'achever que grâce au déploiement d'une activité et à l'action d'esprit offensifs hors norme²³ ». Rosinski poursuit sa déclaration : « C'est pourquoi il est plus qu'étonnant qu'il soit violemment opposé dans tous ses écrits²⁴ au concept de "flotte en vie", qui, une fois bien compris, signifie exactement "être sur le dos de l'ennemi" de façon persistante et agressive²⁵. » Attentif au raisonnement de Mahan, Rosinski concluait que Mahan avait mal compris la signification originelle de Torrington et pensait qu'elle était à l'exact opposé de ce que Torrington voulait dire : c'est-à-dire une retraite passive, par sécurité plutôt qu'une défense agressive. On pourrait ajouter que la compréhension de Mahan était similaire à celle que le roi, la reine et le Conseil exprimèrent en 1690 et qui conduisit à la démission de Torrington, à son emprisonnement dans la Tour de Londres et à son procès²⁶.

Pendant le demi-siècle passé, le concept de flotte en vie semble avoir été utilisé très librement pour qualifier un grand nombre d'options navales. Analysant la façon dont l'expression a été utilisée dans les récentes discussions maritimes des xx^e et xxi^e siècles, Geoffrey Till identifie quatre différents types d'opérations qui lui sont rattachées, allant de l'offensive modérée à la défense passive²⁷ :

1. Obtenir un degré de maîtrise de la mer en évitant temporairement d'engager une bataille.
2. Tirer profit d'une stratégie positive en menant des missions telles que des attaques sur le commerce, tout en évitant un engagement décisif avec un ennemi supérieur.
3. Harceler et fuir continuellement l'ennemi pour dénier à un ennemi supérieur l'usage sans entrave des mers.
4. Mener des actions destinées simplement à assurer la survie d'une flotte d'obstruction plus faible.

Jerker Widén a récemment déclaré que ces quatre variantes posent potentiellement un problème induisant une mauvaise interprétation du concept de flotte en vie. La quatrième variante, mener des actions pour préserver simplement la survie de la flotte, note-t-il, n'est pas une forme légitime de flotte en vie, parce que ce concept

²³ Herbert Rosinski, *Commentaire de Mahan, op. cit.*, p. 71-72 ; manuscrit Mahan, 1938, p. 33-34.

²⁴ Alfred T. Mahan, *Lessons of the War with Spain*, Boston, Little Brown, 1899, p. 78, 123-124 ; *id.*, *Life of Nelson, op. cit.*, t. I, p. 136-137 ; *id.*, *Naval Administration and Warfare*, Boston, Little Brown, 1908, p. 149.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ John Ehrman, *The Navy of William III, op. cit.*, p. 349-352 ; John B. Hattendorf, « Herbert, Arthur, Earl of Torrington (1648-1716) », *Oxford Dictionary of National Biography*, 2004.

²⁷ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, deuxième édition, London, Routledge, 2009, p. 173.

requiert de maintenir une menace active et crédible contre un ennemi supérieur. Les deuxième et troisième variantes sont similaires mais elles prennent en compte la méthode alternative de la maîtrise controversée des mers selon Corbett : des contre-attaques mineures. À des fins théoriques, Widén recommande de dissocier les principes de maîtrise controversée des mers et de contre-attaques mineures. La flotte en vie est selon l'auteur une stratégie de défense dissuasive mise en place par la puissance navale la plus faible, alors que des contre-attaques mineures constituent une forme limitée d'action offensive au sein d'une stratégie défensive. Cependant, en pratique, Widén note que ces deux principes ont tendance à coïncider comme des éléments séparés d'une même stratégie²⁸.

LA GUERRE NAVALE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Sir Julian Corbett remarquait dans *Some Principles of Maritime Strategy* que la guerre d'Indépendance américaine fournissait une documentation supplémentaire sur la signification et la mise en œuvre du concept de flotte en vie²⁹.

Les trois premières années de la guerre, entre 1775 et 1777, la Grande-Bretagne avait utilisé ses ressources militaires et navales pour essayer de mettre un terme à la rébellion en Amérique de Nord, mais ces tentatives échouèrent. Pendant cette période, relativement peu de bâtiments de guerre furent construits, mais avec l'entrée en guerre de la France en 1778, la Royal Navy lança un programme de construction pour essayer de redonner à sa flotte de guerre la supériorité en nombre et en tonnage qu'elle laissait filer à la France. Il faudra des années à la Royal Navy pour retrouver sa place. 1778 vit l'entrée en guerre de la France ainsi que le départ de l'escadre française aux ordres d'Estaing pour l'Amérique du Nord puis vers les Antilles. Dans ces conditions, le gouvernement à Londres changea ses priorités stratégiques et plaça la défense intérieure et la protection des colonies des Antilles à un plus haut niveau que les problèmes des colonies nord-américaines. Cependant, il y eut des oppositions notables à cette politique dans le cabinet, notamment le secrétaire des Colonies Lord George Germain, qui mena une campagne, et parvint, de temps en temps, à détourner le ministre de ses intentions initiales. Ces facteurs et d'autres firent que 1778 fut l'année des occasions maritimes manquées de part et d'autre, alors que les deux pays regardaient chacun à leur tour de l'autre côté de l'Atlantique.

La marine française approcha en 1778 l'équivalent de la force navale de la Royal Navy, et aurait même pu avoir la supériorité locale dans les eaux européennes en réunissant les escadres de Brest et de Toulon pour une bataille

²⁸ John J. Widén, *Theorist of Maritime Strategy*, op. cit., p. 132-133.

²⁹ Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. cit., p. 222.

décisive. Au lieu de cela, d'Estaing emmena l'escadre de Toulon vers l'Amérique du Nord. Au même moment, au lieu d'utiliser sa force pour provoquer une action décisive avec la marine française, Londres envoya l'amiral Sir John Byron et 20 bâtiments à la poursuite de d'Estaing en Atlantique. Dans l'année et demie qui suivit, aucune de ces flottes ne fut capable d'aucun effet stratégique dans les eaux nord-américaines ou dans les Antilles où les batailles navales furent indécises. Cependant, dans les eaux européennes pendant la première bataille navale majeure de la guerre, la flotte française aux ordres du comte d'Orvilliers affronta également de façon indécise une flotte britannique de taille comparable lors de la première bataille d'Ouessant le 27 juillet 1778³⁰.

336

En Angleterre, durant l'automne et l'hiver suivants, la Royal Navy et le pays furent distraits par un débat qui opposa deux commandants concernant leurs actions à Ouessant : le vice-amiral Sir Hugh Palliser et son supérieur l'honorable amiral Augustus Keppel. Cette dispute personnelle et professionnelle se termina en cour martiale pour tous les deux et par des altercations violentes entre les partisans des amiraux, ce qui créa une opposition politique au gouvernement.

Pendant le printemps 1779, à la suite de tout cela, la Royal Navy avait besoin de préparer une nouvelle campagne sous les ordres d'un amiral plus âgé et expérimenté, partisan du gouvernement, commandant la Home Fleet basée en Angleterre. Parmi les options offertes, il semblait qu'il n'y eût aucun nom qui remplît tous les critères. En définitive, le choix se porta sur l'amiral Sir Charles Hardy, un homme âgé qui était au-dessus de l'agitation politique, mais qui n'avait pas été sur l'eau depuis des années. Bien qu'Hardy eût la réputation d'avoir un bon naturel, l'atmosphère tendue du moment amena quelques officiers à refuser de servir sous ses ordres. Pour l'aider, l'Amirauté se tourna vers quelques officiers qui n'avaient pas encore été mis à l'épreuve mais semblaient prometteurs. Deux capitaines de vaisseau furent promus contre-amiraux et reçurent des commandements subalternes. Un autre officier, le capitaine de vaisseau Richard Kempenfelt, reconnu comme réformateur de la pensée et innovateur tactique au sein de la Navy, se vit attribuer le poste de commandant de flotte sous les ordres de l'amiral Hardy, un poste qui pourrait être considéré actuellement comme celui de chef d'état-major de l'amiral³¹.

Alors que la bataille de la Manche commençait à s'organiser en mer au printemps 1779, la préparation fut perturbée dans sa montée en puissance par le manque de marins, un manque largement causé par l'enrôlement d'hommes

30 N. A. M. Rodger et Daniel A. Baugh, « The War for America, 1775-1783 », dans John B. Hattendorf (dir.), *Maritime History*, t. II, *The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail*, Krieger Publishing Company, 1997, p. 205-206.

31 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1998, p. 61-62.

atteints de maladies infectieuses³². En même temps, la situation stratégique en mer commençait seulement progressivement à s'éclaircir pour les chefs britanniques. En février, des renseignements arrivèrent à Londres selon lesquels l'Espagne commençait des préparatifs militaires autour de Gibraltar. En mars, Londres apprit d'abord que l'Espagne armait des bâtiments de guerre au Ferrol, alors qu'on rapportait qu'en France 33 bâtiments l'étaient à Brest. Au début, les observateurs britanniques ne comprirent pas complètement ce que ces rapports signifiaient. Il fallut du temps pour arriver à la conclusion que l'Espagne était en train de modifier son projet de médiation entre la Grande-Bretagne et la France pour devenir un partisan actif de la France dans la guerre contre la Grande-Bretagne. Il fallut encore plus de temps pour comprendre que cette alliance franco-espagnole était liée stratégiquement au siège de Gibraltar et à l'occupation d'une partie de l'Angleterre suite à un assaut amphibie, de sorte que l'Espagne puisse utiliser cette occupation pour forcer la Grande-Bretagne à abandonner Gibraltar après des négociations de paix future³³. L'entrée en guerre de l'Espagne modifia donc la situation stratégique de la Grande-Bretagne³⁴.

En juillet 1779, les fonctionnaires britanniques comprirent de façon plus claire qu'une force maritime franco-espagnole supérieure faisait route vers la Manche : mais les choses restèrent stratégiquement en l'état jusqu'à ce que la flotte apparaisse au large des îles britanniques. Les officiers britanniques expérimentés exprimèrent divers avis sur la situation imminente. Certains pensaient que la force ennemie s'avèrerait être trop encombrante et inefficace pour constituer une réelle menace dans la bataille. En fait, la flotte franco-espagnole de 63 bâtiments ne fut pas véritablement signalée à son entrée en Manche avant la mi-août, pendant que 30 000 hommes attendaient pour envahir l'Angleterre. Pendant cette période d'attente, le capitaine de vaisseau Richard Kempenfelt était en mer à bord du vaisseau amiral, le HMS *Victory*, avec l'amiral Sir Charles Hardy et quelque 39 bâtiments de ligne de la flotte de la Manche. Le 27 juillet 1779, Kempenfelt, commandant la flotte de Hardy, écrivit à son ami le capitaine de vaisseau Charles Middleton, contrôleur de la Navy, concernant la situation stratégique à laquelle il était confronté :

De plus, je dois dire que presque tout dépend de cette flotte ; elle est inférieure à une flotte supérieure ; c'est pourquoi la plus grande compétence et la plus grande adresse sont requises pour contrer les desseins de l'ennemi, pour guetter et pour

32 *Ibid.*, p. 66.

33 Pour plus de détails, voir Stetson Conn, *Gibraltar in British Diplomacy in the Eighteenth Century*, New Haven, Yale University Press, 1942, chap. VIII, p. 174-198 ; John Lynch, *Bourbon Spain, 1700-1808*, Oxford, Basil Blackwell, 1989, p. 319-322.

34 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, *op. cit.*, p. 69.

saisir l'occasion favorable pour agir, et pour prendre l'avantage en portant l'effort sur les points faibles de la ligne ennemie ; si de telles opportunités ne s'offrent pas, il faudra s'approcher de l'ennemi, le contenir dans une baie et empêcher les initiatives, mais au prix de risques et de dangers ; forcer son attention et l'obliger à ne penser à rien sauf à être en garde contre votre attaque³⁵.

De telles actions, combinées au manque de ravitaillement, à la santé des marins ainsi que les effets du hasard empêchèrent finalement la flotte franco-espagnole de remporter un succès³⁶.

La guerre pour l'Amérique continua sans aucun bénéfice stratégique majeur pour aucun des deux côtés jusqu'en 1781 avec l'opposition de flottes équipées de façon à peu près égale. En 1781, la Grande-Bretagne réussit à ralentir certains ravitaillements navals, et donc à augmenter le coût pour les flottes espagnole et française. Le blocus britannique eut peu d'autres effets sur l'ennemi. Cependant, il créa un nouvel adversaire maritime dans les eaux européennes, les Provinces-Unies, en coupant le commerce de la Hollande vers la France. Par suite, une escadre britannique entreprit une action tactique au résultat indécis contre la flotte hollandaise au large du Dogger Bank. Célébrée comme une victoire dans les deux camps, Dogger Bank devint une victoire stratégique britannique quand la flotte hollandaise refusa de sortir de nouveau de toute la guerre³⁷. En 1781 toujours, la flotte combinée franco-espagnole retourna en Manche, de nouveau avec une force trop puissante pour que la flotte de la Manche de la Royal Navy n'osât la défier. Pendant ce temps, en septembre 1781, le tournant stratégique de la guerre se produisit quand le comte de Grasse réussit à conserver la maîtrise locale de la mer au large de la Virginie pour contrôler les eaux autour des différents caps de la baie de Chesapeake ainsi que dans la baie elle-même pendant plusieurs semaines, empêchant les renforts de rejoindre les forces britanniques à terre à Yorktown. La reddition du général Cornwallis fit finalement tomber le ministre à Londres qui fut remplacé par un gouvernement qui promettait la fin de la guerre. Pourtant il fallut quelque temps avant que tout cela ne se produisît.

Dans ces conditions, Lord Sandwich à l'Amirauté et ses conseillers, y compris le capitaine de vaisseau Charles Middleton, le capitaine de vaisseau Lord Mulgrave et Richard Kempenfelt, promu contre-amiral en 1780 et commandant de l'escadre occidentale de la flotte de la Manche, proposèrent une

35 *Letters and Papers of Charles, Lord Barham, Admiral of the Red Squadron, 1753-1813*, éd. John Knox Laughton, London, NRS n° 32, 1907, t. I, p. 292 : Kempenfelt à Middleton, 27 juillet [1779].

36 N. A. M. Rodger et David A. Baugh, « The War for America, 1775-1783 », art. cit., p. 206.

37 Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University of South Carolina Press, 1993, p. 157 ; David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, op. cit., p. 131-132.

nouvelle stratégie spectaculaire. À ce moment, le programme de construction de bâtiments britanniques, lancé au début de la guerre, commençait à modifier l'équilibre stratégique des forces entre la flotte franco-espagnole et la britannique. Le nombre de vaisseaux des puissances des Bourbons était de 25 % supérieur à celui de la Grande-Bretagne en 1775 et au maximum de 44 % en 1780. De 1780 à 1785, ce pourcentage tomba à 17 %³⁸. Les pourcentages en supériorité numérique ne reflètent cependant pas les différences de préparation des flottes. Alors que la marine française augmentait en taille, elle rencontrait des difficultés croissantes pour ses équipages et constantes quant à son financement³⁹. Toutefois, au vu de la situation générale, la flotte de la Manche de la Royal Navy resta considérablement plus faible que celle des Caraïbes. Le cabinet de Londres avait délibérément adopté le choix stratégique d'essayer de gagner une victoire dans les Caraïbes plutôt qu'en Europe. Leurs raisons pouvaient se justifier par la victoire de l'amiral Lord Rodney sur de Grasse à la bataille des Saintes le 11 avril 1782 qui empêcha la perte de la Jamaïque. Cependant, la victoire de Rodney n'était pas le genre de succès éblouissant qui permettait de finir la guerre, malgré un impact considérable sur le moral. La stratégie à haut risque qu'elle entraîna laissa des points faibles plus gravement exposés en Europe⁴⁰.

Alors que le ministère mit la priorité sur les Caraïbes et réduisit la force navale en Atlantique oriental et en mer du Nord, la Royal Navy avait toujours des missions à remplir en métropole en tant que flotte en vie incapable de conduire une bataille majeure. Mais surtout, cette décision signifiait que la Royal Navy ne pouvait pas maintenir le contrôle des approches occidentales de la Manche à cause du détachement d'une partie importante de ses plus grands bâtiments. Cette zone était stratégiquement essentielle pour les missions multiples de protection du commerce britannique, d'attaque du commerce ennemi, de prévention des invasions, et de dissuasion vis-à-vis des forces françaises susceptibles de quitter Brest pour des missions outre-mer⁴¹. En même temps, la guerre avec les Hollandais imposait un blocus de leurs côtes pour empêcher la marine hollandaise de se déployer en mer. Simultanément, les bateaux en

38 Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1993, t. I, p. 276.

39 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 143-144, 256 n. 30, 278-279 ; Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la marine (1517-1788)*, Paris, Éditions Cujas, 1965, p. 341.

40 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, London, Harper Collins, 1993, p. 273-292.

41 Michael Duffy, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, Exeter University Press, 1992, p. 75-76 ; A.N. Ryan, « The Blockade of Brest, 1689-1805 », dans Martine Accera, José Marino et Jean Meyer (dir.) *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1987, p. 184.

mer du Nord servaient à bloquer les approches orientales de la Manche et à intercepter les bateaux marchands transportant des stocks de contrebande navale vers la France. De plus, la guerre avec l'Espagne impliquait un blocus des ports espagnols ainsi que le ravitaillement pour soutenir Gibraltar pendant le siège par les Espagnols. Tout cela devait être fait sans engager une bataille décisive majeure. La Royal Navy s'acquitta de ses missions en déployant des bateaux qui se positionnaient entre la mer du Nord et la Manche selon la situation, tout en conservant la supériorité des capacités dans le combat à un contre un⁴².

Le contre-amiral Richard Kempenfelt expliqua son approche de la théorie début janvier 1782 en termes stratégiques plus généraux, après avoir reçu des ordres de l'Amirauté pour l'escadre occidentale de la flotte de la Manche placée sous ses ordres. En se référant à la seule phrase de Torrington sur le concept, Sir Julian Corbett considéra la pensée de Kempenfelt comme le « développement de l'idée de "flotte en vie"⁴³ », attestant la manière dont le concept avait mûri dans la pensée navale britannique quelque quatre-vingt-dix années après Torrington⁴⁴ :

340

Quand les forces ennemies à la mer [sont] supérieures aux vôtres et que vous devez garder de nombreuses positions isolées, il devient difficile de déterminer [quelle pourrait être] la meilleure manière de disposer vos bateaux.

[Quand les desseins de l'ennemi sont connus], pour faire quelque chose d'efficace, vous devez vous efforcer d'être supérieur à lui [aux endroits] où, [s'ils devaient réussir dans ses desseins], il vous atteindrait le plus durement.

Si votre flotte est si divisée qu'elle est inférieure en tous lieux à l'ennemi, il aura alors en tous lieux [la probabilité] de réussir ses tentatives.

[Si une escadre suffisante ne peut pas être formée pour affronter l'ennemi en métropole, il serait plus judicieux de laisser toutefois un nombre de bâtiments réduit dans cette escadre, pour qu'ainsi vous puissiez avoir la supériorité ailleurs].

42 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, op. cit., p. 167.

43 Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. cit., p. 221.

44 Il existe deux versions éditées de ce document. Le texte cité ici est extrait de la deuxième version plus complète. La première, utilisée par Corbett, semble être un brouillon fait une semaine avant la deuxième. Première version : *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, éd. cit., t. I, p. 361-362 : « Admiral Kempenfelt's observations on the arrangements given to him by Lord S[andwich] », copie à Middleton du 6 janvier 1782. Deuxième version : *The Private Papers of John, Earl of Sandwich, First Lord of the Admiralty, 1771-1782*, éd. G. R. Barnes et J. H. Owen, London, NRS n° 78, 1938, t. IV, p. 80-82 : « Admiral Kempenfelt's Ideas about the Mode of Carrying on the War », 13 January 1782. La dernière édition apporte des changements dans le texte du brouillon dans les *Barham Papers*, ajoute plusieurs points ainsi que trois nouveaux paragraphes à la fin. Les différences exactes les deux documents sont signalées par des crochets.

En position d'infériorité par rapport à l'ennemi et si vous ne possédez qu'une escadre d'observation pour surveiller et suivre ses manœuvres, ladite escadre ne doit être composée que de bateaux à deux ponts⁴⁵, et [pour répondre à ce but] doit tirer l'avantage [en naviguant à distance de l'ennemi, sinon en certaines circonstances elles pourraient être forcées d'agir ou d'abandonner certains de leurs gros voiliers].

Il est très [utile] d'avoir une telle escadre mobile proche de la grande flotte ennemie, car elle l'empêchera de se diviser en [escadres] pour intercepter votre commerce [ou pour tout autre but], ou de disperser [et d'étirer] ses bateaux pour accroître son champ d'observation. [Une telle escadre sera toujours disponible] pour profiter de toute séparation ou dispersion accidentelle des [bateaux] du fait de grosses tempêtes, du brouillard ou d'une autre cause. [Ils] peuvent intercepter à leur profit du ravitaillement, des renseignements, etc. En définitive une telle escadre permettra de contrôler et de restreindre leur [activité], et ainsi de prévenir [nombre] de dommages qu'ils pourraient sinon occasionner.

Si les ennemis sont proches de la Manche, je suppose que la meilleure situation pour une telle escadre serait de rester en leur absence à l'ouest [situation plus favorable pour protéger vos bateaux qui rentrent en Manche. L'escadre aura ainsi plus de liberté pour ses opérations, pour s'approcher ou garder ses distances avec les ennemis selon ce qui lui semblera le plus pratique, et ne sera pas forcée de rester bloquée au port].

Si l'ennemi [devine] vos projets de conserver la mer du Nord libre avec une escadre importante de façon à permettre à votre commerce de rentrer en métropole par cette voie, on peut penser qu'il se forcera, en coopération avec les Hollandais, à détacher de [sa] flotte principale des bâtiments face à votre escadre occidentale pour retourner l'équilibre des forces en sa faveur à cet endroit. [Mais probablement il percera nos plans suffisamment tôt pour empêcher les effets bénéfiques l'été suivant, et les autres projets qu'il pourrait envisager avec leur flotte principale pourraient l'en détourner.]

Je pense que l'ennemi [a] à ce moment deux grands desseins nous concernant : le premier est la conquête de nos îles des Caraïbes ; l'autre, en métropole, est de

45 Le 74 canons, de 3^e rang, était l'exemple typique, à la fois lourdement armé et hautement manœuvrable, mais il y avait également un grand deux-ponts 80 canons 2^e rang et un petit deux-ponts 44 canons de 5^e rang. Voir David Lyon, *The Sailing Ship List: All the Ships of the Royal Navy, Built, Purchased and Captured, 1688-1860*, London, Conway Maritime Press, 1993, chap. v « The American War of Independence 1776-1783 », p. 214-216.

ne pas se limiter seulement à l'interception de notre commerce, mais, grâce à [la supériorité de sa flotte], d'envahir la Grande-Bretagne ; et je [suppose] que le coup serait porté à l'endroit qui nous touche le plus, soit contre la métropole, soit contre Portsmouth. Je pencherais plutôt pour ce dernier [plus pratique] du point de vue de la navigation.

Il en conclura avec raison que l'[un] de ces projets réussira ; [sachant] que nous ne pouvons pas, par notre puissance navale, garder les deux, et que si nous employons une force suffisante pour contrer son projet à un endroit, nous devons nécessairement laisser l'autre vulnérable.

[Il est (ou serait) en notre pouvoir d'envoyer une telle force de bateaux vers les Caraïbes, ce qui l'y contrarierait, mais pour la métropole, je pense qu'avec notre plus grande force déployée à l'extérieur, nous devrions nous trouver inférieurs en mer et confier notre défense à nos forces terrestres contre une invasion.

342

Comme nos bateaux sont désormais tous doublés de cuivre, ils sont déjà prêts à servir ; ainsi quand la flotte ennemie revient au port en fin de campagne, ce qui, jusqu'ici, a toujours été le cas au début de l'hiver, vous pouvez envoyer le nombre de bâtiments qui vous paraît nécessaire pour agir de façon offensive ou défensive dans les Caraïbes pendant les mois d'hiver, et les avoir de retour en métropole à temps pour les missions en été.

Il y a grand bénéfice en de telles occasions à laisser vos bateaux partir seuls car leur traversée est donc plus rapide et votre projet secret.]

Dans le premier brouillon du document de Kempfenfelt, Sir Charles Middleton écrivit une petite note qui clarifiait son raisonnement et fut plus tard incorporée dans la version finale envoyée à Lord Sandwich :

Comme quelque chose doit rester vulnérable, il me semble que la Grande-Bretagne et l'Irlande sont désormais capables de mieux se défendre que nos colonies ; et que cette année s'écoulera probablement avant qu'ils ne découvrent nos projets en mer du Nord. Il nous appartient d'utiliser au mieux le temps qui nous est imparti⁴⁶.

À propos de la pensée de Sir Julian Corbett, Kempfenfelt avait déjà pratiquement démontré « de la manière la plus positive et convaincante⁴⁷ » l'avantage de la théorie de flotte en vie, quelques semaines seulement avant de rédiger le brouillon qu'il avait ébauché pour son mémento. À cinquante-trois lieues⁴⁸ au sud-ouest de l'île d'Ouessant, le 12 décembre 1781, l'escadre occidentale de Kempfenfelt

46 *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, éd. cit., t. I, p. 362-363 : « Mémento par sir C.M. ».

47 Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. cit., p. 222.

48 Approximativement 159 milles nautiques ou 294 kilomètres.

rencontra un convoi français de 100 bateaux, sous l'escorte du comte de Guichen, parti de Brest avec des renforts logistiques et du personnel pour les Antilles. Observant que Guichen et ses bâtiments de guerre d'escorte étaient au-delà de l'horizon, sous le vent, Kempfenfelt essaya de couper les bâtiments de guerre français des transporteurs. Réussissant en partie, il évita une attaque majeure et prit 9 transports sur les 100 bateaux et le jour suivant, 5 retardataires de plus.

De nombreuses critiques de l'action – y compris émises par le roi George III, le contre-amiral Sir Samuel Hood et l'amiral Lord Rodney – pensèrent que Kempfenfelt aurait dû suivre l'escadre française, prendre plus de bateaux et même suivre la route des Antilles pour y renverser l'équilibre des forces navales, plutôt que de rentrer au port. D'un point de vue tactique, l'action de Kempfenfelt, en utilisant une force inférieure pour gêner l'ennemi et faire des prises avec habileté malgré l'escorte de protection, était remarquable mais eut, en soi, peu d'effets stratégiques⁴⁹. L'effet stratégique vint grâce à la météorologie le jour de Noël, cinq jours après le retour de Kempfenfelt à Spithead quand une violente tempête força la plupart des bateaux français du convoi à retourner au port et les empêcha d'atteindre leur destination.

L'action de Kempfenfelt, ajoutée aux nouvelles de la reddition de l'armée de terre britannique à Yorktown et à l'échec de la Royal Navy pour la délivrer, arriva fin novembre et suscita des attaques politiques contre le gouvernement de Lord North à la Chambre des communes pour mauvaise gestion des affaires maritimes. Onze jours après que Kempfenfelt eut soumis son mémento à Lord Sandwich, la Chambre des communes vota « pour une enquête sur les causes du manque de succès des forces navales de Sa Majesté pendant la guerre et plus particulièrement l'année 1781⁵⁰ », la première d'une série de résolutions et d'accusations qui forcèrent finalement le gouvernement de Lord North à démissionner, ainsi que Lord Sandwich, premier lord de l'Amirauté⁵¹, le 20 mars 1782.

Pendant le déroulement des débats à la Chambre des communes, le jeune politicien d'opposition Charles James Fox souligna que la stratégie du gouvernement était contraire à ce qu'elle aurait dû être. Avec des ressources navales limitées, ce dernier avait envoyé des escadres au loin et laissé les eaux territoriales exposées alors qu'il aurait dû les regrouper en Europe où il aurait contrôlé les forces ennemies à proximité de leur point de départ tout en assurant la défense métropolitaine⁵².

49 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, *op. cit.*, p. 149-150.

50 Citation dans *The Private Papers of John, Earl of Sandwich*, éd. cit., t. IV, p. 271.

51 Pour les déclarations de Lord Sandwich défendant ses actes en tant que premier lord, voir *ibid.*, p. 271-364.

52 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, *op. cit.*, p. 152.

La pensée de Kempenfelt et Middleton montra que leur stratégie défensive « flotte en vie » était fondée sur nombre de facteurs liés au contexte spécifique de la situation stratégique fin 1781-début 1782. D'un point de vue tactique et opérationnel, leurs pensées reposaient sur un sentiment grandissant selon lequel la force navale ennemie devenait plus faible et moins unie en action⁵³. En proposant des actions plus hardies, ils s'y référaient, ainsi qu'ils comptaient sur la manoeuvrabilité stratégique de leur propre force navale d'un théâtre à l'autre, sur le subterfuge et sur les capacités limitées de l'ennemi à deviner ce qu'ils faisaient et à le contrer. Dans une moindre mesure, s'ajoutaient la supériorité technologique des bateaux à coque doublée de cuivre ainsi que l'emploi de la caronade qui prouva finalement sa valeur dans la bataille des Saintes⁵⁴.

D'un point de vue stratégique, l'application du concept, recommandé par Kempenfelt et Middleton, refusait l'idée que la Navy, dans son rôle traditionnel de première ligne de défense, laissât la défense de la métropole à l'armée de terre et aux milices sur les plages. Cela supposait aussi que le vent, la météorologie et l'inefficacité pouvaient, par leurs effets, avoir des influences différentes sur la force navale ennemie. En même temps, on abandonna le concept qui s'avéra valable pendant les guerres précédentes et ultérieures : en maintenant une supériorité dans les eaux européennes, la Royal Navy pouvait neutraliser ou réduire à la source la menace sur les possessions outre-mer, en empêchant les forces françaises et espagnoles de naviguer vers des zones lointaines.

Dans l'exemple de 1690 et celui de la guerre d'Indépendance américaine, l'utilisation par la Royal Navy de flotte en vie eut de graves répercussions politiques pour ceux qui étaient responsables de son emploi. Aussi loin que la Royal Navy l'employa, la flotte en vie ne fut pas une stratégie de guerre gagnante. Son succès apparent était plutôt dû aux défaillances de l'ennemi et à d'autres facteurs de façon plus générale. Cependant, une flotte en vie démontra qu'un ennemi ne pouvait pas complètement l'ignorer car elle présentait une menace qui demandait une réponse forte pour être contrôlée. De ce point de vue, une flotte en vie active et agressive agit comme une force dissuasive temporaire pour un temps très limité, tout en maintenant simultanément le moral et les capacités opérationnelles de la flotte.

Traduit de l'anglais par le CC (r) Isabelle Moysan-Dutrieux.

53 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl*, op. cit., p. 294.

54 *Ibid.*, p. 294-299.

L'APPUI DES FORCES NAVALES AU PROFIT DES OPÉRATIONS TERRESTRES PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Michael J. Crawford

« Dans toute opération, et en toutes circonstances, la supériorité navale doit être considérée comme d'une importance vitale, sur laquelle se fondent tous les espoirs de succès. »

George Washington, 15 juillet 1780.

« Quels que soient les efforts des armées terrestres, la marine doit avoir le rôle décisif dans ce conflit. »

George Washington, 28 octobre 1781.

L'issue de la guerre d'Indépendance dépendait des résultats des combats sur terre. Si l'armée britannique avait obtenu une victoire décisive sur l'armée continentale ou si elle avait conquis et pacifié une partie suffisamment importante du territoire, la lutte pour l'indépendance aurait tourné court et la guerre aurait été considérée d'un point de vue historique comme une révolte avortée plutôt qu'une révolution victorieuse.

Toutefois, les forces navales étaient des atouts déterminants pour l'issue de la guerre car elles contribuaient fréquemment aux événements à terre et parfois en déterminaient les résultats. Assurément, dans la lutte pour le contrôle des colonies britanniques en Amérique du Nord, les forces navales avaient une importance stratégique à la mesure de leur influence sur l'issue des combats à terre. C'est pourquoi il est utile d'examiner la manière dont les navires des belligérants appuyaient les opérations terrestres en Amérique du Nord.

Les flottes les plus importantes, britanniques, françaises, ont joué des rôles décisifs dans le résultat de la guerre entre les colonies britanniques en révolte contre l'Empire britannique. Elles ne se sont pas seulement combattues sur mer mais ont aussi apporté un appui décisif aux opérations terrestres.

Les flottes des colonies entrées en rébellion, c'est-à-dire la marine continentale et les flottes des onze États, en petit nombre et dépourvues de navires de ligne,

ont été surtout engagées contre les navires de commerce. Cependant, même les minuscules flottes américaines ont pris part à des opérations importantes à terre.

Les marines engagées dans la guerre d'Indépendance d'Amérique ont rempli des missions classiques d'une marine, telles que des raids sur les navires de commerce, des blocus, des escortes de convois de navires marchands, et l'attaque de navires et de flottes ennemis. Elles ont également fourni un appui aux armées de terre en transportant des troupes, en escortant des navires de ravitaillement et de transport, en surveillant les approches maritimes de bases de l'armée de terre, en acheminant des ordres et en recueillant du renseignement. Enfin, les marines ont apporté un appui direct aux opérations terrestres, ce qui n'est pas de la moindre importance.

Il s'agira ici d'établir un panorama général des opérations interarmées, britanniques, françaises, espagnoles et américaines, au cours desquelles les flottes ont facilité des débarquements, apporté un appui d'artillerie contre des objectifs à terre, jalonné les voies de retraites des ennemis ou amies et participé à des raids à terre.

346

Cette communication expose plus en détail quatre de ces opérations : la poussée britannique vers l'amont de l'Hudson en 1777 ; la lutte entre Américains et Britanniques pour le contrôle du Delaware en 1777 ; l'attaque franco-américaine contre Newport en 1778 et, enfin, l'attaque espagnole contre Pensacola en 1781, pour terminer par des observations générales.

CONSIDÉRATIONS SUR LES OPÉRATIONS INTERARMÉES EN AMÉRIQUE DU NORD

Du point de vue britannique, la guerre se divise en deux périodes : avant et après l'engagement de la France dans la guerre. Depuis le début de 1775 jusqu'à la mi-1778, quand les *Insurgents* combattaient seuls, les Britanniques tentèrent de diviser les colonies en rébellion le long de la ligne formée par la rivière Hudson, isolant ainsi la Nouvelle-Angleterre, qu'ils considéraient comme la source de la rébellion. En faisant la démonstration d'une puissance militaire massive, ils espéraient convaincre les colonies de leur incapacité à faire aboutir leur révolte pour qu'elles se soumettent à l'autorité du Parlement.

Après l'alliance franco-américaine de 1778, les priorités stratégiques britanniques changèrent.

Des forces ont été redéployées, en particulier des navires et des troupes en nombre important ont été transférés depuis l'Amérique du Nord aux Antilles, car la défense des riches « îles à sucre » devint la préoccupation principale. Le centre de gravité stratégique fut déplacé de l'Amérique du Nord vers les colonies du sud, que les Britanniques s'attendaient à pacifier avec la coopération d'une large partie de la population demeurée loyaliste.

En commençant par la Géorgie, les Britanniques avaient l'intention de marcher et de combattre vers le nord pour rétablir leur autorité dans les colonies, l'une après l'autre¹. La place de la Royal Navy dans la stratégie britannique pendant toute la guerre fut essentielle, mais secondaire. Avant 1778, la Royal Navy était en cours de mobilisation totale, et au même moment, l'Amirauté retenait un nombre substantiel de navires au sein de la Home Fleet de peur que les marines des Bourbons ne lancent une invasion de l'Angleterre.

Il s'ensuivit qu'il ne restait pas suffisamment de navires pour établir un blocus efficace des côtes de l'Amérique du Nord, susceptible de provoquer un effondrement économique des colonies. Après 1778, et encore plus quand l'Espagne entra en guerre en tant qu'alliée de la France, les menaces sur les îles Britanniques, les Antilles, les Indes, ont encore plus diminué les forces navales disponibles sur le théâtre nord-américain. De ce fait, en Amérique du Nord, les Britanniques ont fondé tous leurs espoirs sur le succès de leur armée².

Même si la Royal Navy avait un rôle d'auxiliaire de l'armée de terre en Amérique du Nord, son appui était essentiel, que ce soit pour les transports ou pour les ravitaillements, comme pour l'appui aux opérations terrestres³. Au moment de la déclaration d'indépendance, les Britanniques avaient établi une doctrine et des procédés très perfectionnés pour les opérations amphibies⁴.

- 1 On trouvera une analyse de la stratégie britannique telle qu'elle est vue de Whitehall dans Piers Mackesy, *The War for America, 1775-1783* [1964], Lincoln, University of Nebraska Press, 1993.
- 2 Pendant les premières années de la guerre d'Indépendance, le gouvernement britannique donna comme mission prioritaire à la Navy l'appui des forces terrestres. Voir Daniel A. Baugh, « Why Did Britain Lose Command of the Sea during the War for America? », dans Jeremy Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 155. Le vice-amiral Lord Howe comprit que « le point principal de [s]es instructions était de coopérer avec l'armée dans les missions déterminées par le général ». (Cité par David Syrett, « The Failure of the British Effort in America, 1777 », dans Jeremy Black et Philip Woodfine, *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, op. cit., p. 182.)
- 3 Gerald Graham observe « qu'entre 1775 et 1778, le rôle principal de la Navy était de ravitailler les bases terrestres éloignées de 3 000 miles et, bien que cette mission fût importante, elle était essentiellement secondaire. À l'été 1778, elle était devenue cruciale ». (Gerald Graham, *The Royal Navy and the War of Independence*, London, Her Majesty's Stationary Office, 1976, p. 4, 9.)
- 4 Richard Harding, *Amphibious Warfare in the Eighteenth Century: The British Expedition to the West Indies, 1740-1742*, Woodbridge, The Boydell Press, 1991 ; David Syrett, « British Amphibious Operations during the Seven Years and American Wars », dans Merrill L. Bartlet (dir.), *Assault from the Sea: Essays on the History of Amphibious Warfare*, Annapolis, Naval Institute Press, 1983, p. 51-59 ; citations de James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces: Joint and Combined Operations on the Hudson River, 1777 and 1781*, Naval War College, 1995 ; Brooke Nihart note qu'il y a eu au moins trois instructions sur les opérations amphibies publiées quelques années avant la guerre d'Indépendance : Thomas More Molyneux, *Conjunct Expeditions: or Expeditions that Have Been Carried on Jointly by the Fleet and Army, with a Commentary on a Littoral War* (London, 1759) ; John MacIntire, *A Military Treatise on the Discipline of the Marine Forces when at Sea together with short instructions for Detachments Sent to Attack on Shore*, (London, 1763) ; Lieutenant Terence

Comme l'a observé James M. Johnson, l'armée et la marine britanniques ont commencé presque toutes les opérations majeures par une opération combinée avec des soldats mis à terre par des vaisseaux et appuyés par des unités d'une flotte, s'assurant ainsi les avantages de la mobilité et de la sécurité pour repousser les menaces ennemies, et de la surprise stratégique⁵.

Avant que la guerre ne s'étende et devienne un conflit mondial, la Royal Navy et l'armée britannique ont coopéré dans plusieurs opérations offensives. En 1776, dans l'attaque contre New York et Charleston, en 1777 contre Philadelphie et dans l'opération lancée vers l'amont de l'Hudson, pour secourir l'expédition du général John Burgoyne montée à partir du Canada.

Dans la dernière partie de la guerre, des opérations combinées en Amérique du Nord ont permis de capturer Savannah (en Géorgie) à la fin de l'année 1778, puis Charleston (Caroline du Sud) en 1780, enfin de lancer en Virginie des raids amphibies placés sous le commandement du général Edward Mathew et du vice-amiral Sir George Collier en 1779, puis sous le commandement des généraux Benedict Arnold et William Phillips en 1780 et 1781.

La France est entrée en guerre en tant qu'alliée des États-Unis en 1778, avec comme buts l'aide aux États-Unis pour l'obtention de leur indépendance, les droits de pêche à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse, la protection, sinon l'extension, de ses possessions aux Antilles. L'appui de la flotte française aux opérations menées par l'armée continentale en Amérique du Nord se divise en trois campagnes distinctes : Newport, dans le Rhode Island en 1779, Savannah, en Géorgie, en 1779 encore, et enfin Yorktown, en Virginie, en 1781.

À l'été 1778, une flotte de 12 vaisseaux et de 4 frégates sous le commandement du vice-amiral Charles-Henri comte d'Estaing transportant un millier de soldats arriva sur les côtes d'Amérique du Nord avec l'intention de coopérer avec l'armée continentale avant l'automne, date à laquelle elle ferait voile vers les Antilles pour y mener d'autres actions.

L'amiral d'Estaing envisagea quatre opérations combinées avec l'armée continentale contre les Britanniques à Philadelphie, New York, Newport et Halifax⁶. Seule l'une d'elles, une attaque contre Newport fut réalisée avant le départ des Français pour les Antilles.

O'Loghlen, *The Marine Volunteer* (London, 1766). Alfred J. Marini, « Amphibious Operations in Colonial North America », dans Merrill L. Bartlet (dir.), *Assault from the Sea*, op. cit., p. 49, 50 n. 1.

⁵ James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces*, op. cit., p. 18-19.

⁶ Charles-Henri comte d'Estaing, « Réponse aux suppositions de M. Gérard, » 22 juin 1778, dans Henri Doniol (dir.), *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1888, t. III, p. 239-252.

Au début de l'automne 1779, d'Estaing revint en Amérique du Nord avec une flotte de 20 navires de ligne et 6 000 soldats afin de coopérer avec les *Insurgents* et reconquérir Savannah, en Géorgie, que les Britanniques avaient prise en 1778. Du fait d'une mauvaise coopération entre elles, les forces alliées n'ont pu empêcher des troupes ennemies de traverser des kilomètres de marais, traverser la rivière Savannah et entrer dans la ville pour renforcer la garnison. Ce renfort fit échouer une capitulation rapide. Un bombardement français n'ayant pas réussi à faire capituler les Britanniques, d'Estaing parvint à un accord avec les *Insurgents* pour mener un assaut terrestre. Il ne voulait pas prendre le temps d'un siège en règle. Mais les Britanniques repoussèrent l'assaut en infligeant de grandes pertes aux assaillants⁷.

L'appui naval Français lors du siège de Yorktown qui s'est terminé par la capitulation d'une armée britannique et la conclusion des opérations terrestres majeures de la guerre d'Indépendance, n'a pas seulement consisté dans la fameuse bataille navale au large des caps de Virginie qui a empêché la Royal Navy de secourir l'armée de Lord Cornwallis assiégée à Yorktown. L'appui naval français a été associé à de nombreux aspects de la campagne terrestre. Ainsi, le contrôle des rivières James et York a été d'une importance particulière, car il a permis de couper la retraite de l'armée de Cornwallis vers la Caroline du Nord⁸.

Quand l'Espagne entra en guerre contre la Grande-Bretagne en 1779, ses objectifs étaient de reconquérir la côte du golfe du Mexique, perdue pendant la guerre de Sept Ans. En apprenant la déclaration de guerre, le gouverneur général de la Louisiane espagnole, don Bernardo de Gálvez lança une reconquête systématique de la côte du golfe. Les forces navales furent un atout essentiel du succès de Gálvez⁹.

Des forces navales américaines ont pris part à trois opérations combinées majeures en Amérique du Nord pendant la guerre d'Indépendance, toutes couronnées de succès.

En 1777, la marine continentale et la marine de l'État de Pennsylvanie ont coopéré à la défense du Delaware à la suite de l'occupation de Philadelphie par les Britanniques.

7 Alexander A. Lawrence, *Storm over Savannah: The Story of Count d'Estaing and the Siege of the Town in 1779*, Athens, University of Georgia Press, 1951 ; Christopher Ward, *The War of the Revolution*, New York, Macmillan, 1952, p. 688-694, 2 tomes.

8 François Caron, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. Bataille de la Chesapeake, 1781*, Vincennes, Service historique de la marine, 1989, p. 405-406. Aussi Burke Davis, *The Campaign That Won America: The Story of Yorktown*, New York, Dial Press, 1970 et Thomas J. Fleming, *Beat the Last Drum: The Siege of Yorktown, 1781*, New York, St. Martin's Press, 1963.

9 James Leitch Wright, *Anglo-Spanish Rivalry in North America*, Athens, University of Georgia Press, 1971, p. 130.

En 1779, une expédition forte de près de 9 000 miliciens du Massachusetts, une force navale de trois navires de la flotte continentale, trois autres de la marine du Massachusetts et trois corsaires ont tenté de chasser les Britanniques de Penobscot Bay, dans l'État du Maine¹⁰.

En 1780, une flotte de 9 navires armés de l'État de Caroline du Sud et la marine continentale, allant du *Bricole* de 44 canons jusqu'au *Notre-Dame* qui en avait 16, ainsi que 5 galères sous le commandement du capitaine de la marine continentale, Abraham Whipple, ont participé à la malheureuse défense de Charleston, en Caroline du Sud¹¹.

L'histoire de quatre de ces campagnes principales illustre la manière dont les forces navales ont été employées en appui de troupes à terre.

LA LUTTE POUR LE CONTRÔLE DU DELAWARE

350

À l'été 1777, 5 navires de 64 canons, un de 50 canons, et 10 autres de plus faible importance, appartenant à la flotte britannique d'Amérique du Nord sous le commandement du vice-amiral Lord Richard Howe, escortèrent 250 embarcations de transport chargées de 14 000 hommes sous le commandement du général Sir William Howe.

Parties de New York, passant par l'embouchure de la Chesapeake Bay, les troupes britanniques débarquèrent à Head Elk, dans le Maryland, point de départ d'une marche vers le nord, au cours de laquelle elles repoussèrent les troupes de l'armée continentale à la bataille de Brandywine (11 septembre 1777) puis entrèrent à Philadelphie¹².

Bien que les Britanniques eussent capturé Philadelphie en septembre 1777 avec une relative facilité, ils devaient contrôler le Delaware pour conserver la ville, car c'était la seule voie d'accès par laquelle les forces du général Howe pouvaient être aisément ravitaillées. Pour cela elles avaient besoin de l'aide de la Royal Navy.

Les forces navales américaines affectées à la défense du Delaware consistaient en une frégate et quelques navires de moindre importance de la marine continentale, des galères, des batteries flottantes, des brûlots de la marine de l'État de Pennsylvanie.

10 George E. Buker, *The Penobscot Expedition: Commodore Saltonstall and the Massachusetts Conspiracy of 1779*, Annapolis, Naval Institute Press, 2002, p. 1-97.

11 Carl P. Borick, *A Gallant Defense: The Siege of Charleston, 1780*, Columbia, University of South Carolina Press, 2003 ; Sheldon S. Cohen, *Commodore Abraham Whipple of the Continental Navy: Privateer, Patriot, Pioneer*, Gainesville, University Press of Florida, 2010, p. 112-121 ; Christopher Ward, *War of the Revolution, op. cit.*, p. 696-703.

12 Gerald Graham, *The Royal Navy and the War of Independence, op. cit.*, p. 8.

Agissant en coopération avec le fort Miffling sur Fort Island situé sur la rive bordant la Pennsylvanie, Fort Mercer, situé à Red Bank, des fortifications situées à Billingsport, sur la côte de l'État du New Jersey et des obstacles immergés s'étendant sur deux lignes en travers du fleuve, les navires américains tentaient de bloquer l'accès des Britanniques vers Philadelphie par le Delaware.

Pendant une opération de harcèlement de l'armée britannique à Philadelphie, la frégate de la marine continentale, le *Delaware*, s'échoua et tomba aux mains des Britanniques, ce qui eut pour effet de leur fournir une frégate située en amont des défenses placées sur le fleuve, plus fortement armée qu'aucun des autres navires américains. La frégate ainsi capturée permit le passage des troupes britanniques de Philadelphie vers les forts du New Jersey¹³.

Mal conçues et peu défendues, les fortifications situées à Billingsport, dans le New Jersey, tombèrent aux mains des Britanniques quand leurs défenseurs américains les abandonnèrent face à un adversaire supérieur en nombre. La chute de Billingsport permit aux frégates britanniques de retirer les obstacles immergés situés le plus en aval, en dépit des tirs de harcèlement des galères de l'État de Pennsylvanie et des batteries flottantes. Des galères américaines harcelaient également les ouvriers travaillant à l'édification de plates-formes d'artillerie dans les prairies inondées en face de Fort Mifflin.

Une fois ces batteries installées, les galères se retirèrent hors de portée des canons, mais continuèrent de patrouiller dans le chenal après la tombée de la nuit et, de jour, le long de la rive située au large de l'île, tandis que des batteries flottantes défendaient la ligne des obstacles immergés située en amont. Simultanément, des galères participèrent avec succès à la défense de Fort Mercer contre un assaut terrestre des troupes hessoises et dans le combat qui aboutit à la destruction du navire l'*Augusta*, de 64 canons et du *Merlin* qui en portait 18, deux navires britanniques parmi ceux qui avaient réussi à passer au-delà de la ligne des obstacles immergés située en aval.

Après que le *Vigilant* eut réussi à entrer dans le chenal situé entre la rive de la Pennsylvanie et le Fort Island, à partir duquel il menaçait Fort Mifflin, les galères américaines tentèrent de le repousser du chenal mais durent se retirer faute de pouvoir résister au feu des batteries à terre des Britanniques. Les tirs du *Vigilant*, plus ceux d'une batterie flottante prise en remorque et armée de trois canons de 24 livres, combinés avec un bombardement de plusieurs jours par des canons de navires mis à terre, finirent par détruire le Fort Mifflin, forçant la garnison américaine à l'évacuer.

13 Le récit le plus complet de la défense du Delaware est donné par John Jackson, *The Pennsylvania Navy 1775-1781: The Defense of the Delaware*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974. Ce développement et les deux paragraphes suivants s'appuient sur ce travail, p. 120-281.

Earl Cornwallis, à la tête de 2 000 hommes lancés à l'assaut de Fort Mercer, décida de la victoire¹⁴. La chute de Fort Mifflin força les Américains à abandonner le Fort Mercer et à faire remonter leurs navires de guerre vers l'amont. Ils sabordèrent ou incendièrent leurs vaisseaux pour qu'ils ne tombent pas aux mains de l'ennemi. Bien que les efforts américains n'eussent pas réussi à bloquer le fleuve, ils parvinrent à immobiliser les forces britanniques en Pennsylvanie durant deux mois¹⁵.

LA CAMPAGNE DU HAUT-HUDSON

352

Pendant que les troupes britanniques travaillaient à assurer leurs fortifications à Philadelphie, dans le nord de l'État de New York, une armée britannique aux ordres du général Burgoyne se trouva coupée de ses lignes de ravitaillement, opposée à un ennemi plus nombreux, abandonnée par ses alliés indiens et encerclée. Espérant attirer à lui une partie des forces opposées à Burgoyne, le général Sir Henry Clinton mena une expédition vers l'amont de l'Hudson, vers la fortification américaine située dans les Highlands.

Il réussit à capturer les forts de Montgomery et de Clinton, à détruire deux frégates de la marine continentale et à incendier la capitale de Kingston, dans l'État de New York. Mais ses effectifs étaient trop faibles et il arrivait trop tard pour sauver les forces de Burgoyne¹⁶. L'expédition des Britanniques contre les fortifications du Haut-Hudson démontrait pourtant leurs capacités à mener une opération interarmées avec une très grande précision dans l'exécution.

À partir des 10 000 hommes stationnés à New York, Clinton avait mis sur pied une force de projection de 4 000 hommes. Le commodore William Hotham, que le vice-amiral Lord Howe avait laissé exercer le commandement par intérim à New York, avait pleinement coopéré, mettant sur pied une force navale constituée d'un navire de 50 canons, trois frégates, un brick, un navire armé, trois galères et un sloop de ravitaillement. Partant de New York le 4 octobre, l'escadre escorta les navires de transport jusqu'à Tarrytown où les sloops débarquèrent les troupes le 5 avant l'aube, celles-ci étant couvertes par le feu de la frégate le *Tartar*. Les troupes rembarquèrent la nuit.

Précédés par des bâtiments éclairant leur route, les navires firent voile vers Verplanck's Point. Là, ils effectuèrent un débarquement de nuit, appuyés par le feu du brick le *Diligent* et des galères. Bien que Clinton eût laissé un millier

14 Howard H. Peckham, *The War for Independence: A Military History*, Chicago, University of Chicago Press, 1958, p. 78-79 ; Alfred Thayer Mahan, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, Boston, Little, Brown & Co., 1913, p. 53-55.

15 David Syrett, « The Failure of the British Effort in America, 1777 », art. cit., p. 182.

16 Christopher Ward, *The War of the Revolution*, op. cit., p. 513-520.

d'hommes à Verplanck's Point pour garder la rive est, le débarquement n'était pourtant qu'une feinte qui réussit à faire croire à l'ennemi que c'était la ville de Peekskill qui était visée, alors que les véritables objectifs étaient les forts de Montgomery et de Clinton, situés sur la rive ouest du fleuve.

Le général commandant les troupes continentales, Israël Putnam, fut leurré par cette feinte et disposa ses forces de deux côtés du fleuve, mais en concentrant la plus grande partie près de Peekskill. Lorsqu'il réalisa son erreur, il n'avait plus le temps de traverser le fleuve et renforcer les forts. Putnam commit également une autre erreur, celle de ne pas bien défendre les passages étroits par lesquels les Britanniques devaient passer pour attaquer les forts par leur côté le moins bien défendu, du côté de la terre.

Quelques-uns des navires de Hotham surveillaient le débarquement des troupes de Clinton à Stony Point, sur la rive ouest le 6 octobre, tandis qu'un escadron volant faisait voile vers le nord pour appuyer l'attaque sur les forts de Montgomery et de Clinton. Après une marche d'approche de 12 miles, les troupes britanniques lancèrent leur attaque sur les forts, appuyées par le feu des navires.

La galère le *Dependent*, par exemple, tira 95 coups de canon de 24 livres sur les forts et sur la petite flottille américaine à l'ancre derrière une chaîne et une estacade qui s'étendaient en travers d'une partie étroite et sinueuse du fleuve, que les forts devaient défendre¹⁷. Après la chute des forts, les Américains sabordèrent ou brûlèrent la plupart de leurs navires. Hotham employa quelques-uns de ses bateaux pour couper la chaîne et l'estacade, tandis que d'autres transportaient des troupes pour prendre possession d'autres forts situés sur le Haut-Hudson et brûler Kingstown.

Hotham établit également une ligne de navires pour faciliter les communications le long du fleuve. Après avoir coupé la chaîne et l'estacade, l'escadre volante fit route vers l'amont et vers Poughkeepsie brûlant les magasins et les navires le long de la rive tout en escortant les bâtiments de transport chargés de 2 000 hommes destinés à assurer la jonction avec Burgoyne à Albany. L'escadre fit demi-tour à 45 miles d'Albany quand la nouvelle de la capitulation de Burgoyne fut connue. Les Britanniques détruisirent les forts du Haut-Hudson et redescendirent le fleuve¹⁸.

LA CAMPAGNE FRANCO-AMÉRICAINNE CONTRE NEWPORT

Le mois de juillet suivant la signature des traités entre la France et les États-Unis en 1778, une flotte française sous les ordres du vice-amiral comte d'Estaing

¹⁷ James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces*, op. cit., p. 72-97.

¹⁸ *Ibid.*, p. 98-102.

arriva dans la baie du Delaware pour découvrir que les Britanniques avaient déjà évacué Philadelphie.

À New York, après avoir conclu que le chenal d'accès au port était insuffisamment profond pour ses grands vaisseaux, d'Estaing se rallia à la proposition de George Washington d'une attaque coordonnée sur Newport que les Britanniques occupaient avec 6 000 hommes et une poignée de frégates, de sloops armés, et de galères.

Lorsque la flotte de d'Estaing arriva au large de Newport, elle dut attendre plusieurs jours pour que le général John Sullivan pût rassembler les troupes continentales et des milices des États en vue de cette opération combinée. La ville de Newport est située à la pointe sud-ouest d'Aquidneck Island, sur le chenal principal de Narragansett Bay. Aquidneck Island et Conanicut Island à l'ouest divisent la baie en trois chenaux.

354 Sullivan demanda à d'Estaing d'envoyer quelques navires en amont des chenaux est et ouest pour y capturer les frégates et galères britanniques qui y stationnaient et pour couvrir le passage des troupes américaines allant de Bristol et Tiverton vers Aquidneck Island. Le gros de la flotte était chargé d'empêcher les navires britanniques de s'échapper, d'empêcher l'arrivée de renforts ennemis venus de New York en occupant le chenal central, hors de portée de ses batteries à terre.

Sullivan voulait qu'au moment où les troupes américaines lanceraient leur assaut d'Estaing attaque les batteries qui défendaient le port, canonne la ville, puis mette des troupes à terre pour appuyer l'effort américain. L'amiral d'Estaing répondit en envoyant les navires demandés vers l'amont des chenaux mais objecta qu'il n'y avait pas de position dans le chenal central à partir de laquelle il pouvait à la fois bloquer le chenal et rester hors de portée des batteries de Newport.

Au lieu de cela, le 8 août, laissant un seul navire pour bloquer le chenal, la flotte de d'Estaing dépassa les positions des batteries et jeta l'ancre dans le chenal au-delà de Newport, près de Conanicut Island. Un millier de soldats de l'armée de terre, trois mille soldats des troupes de marine et marins débarquèrent sur Conanicut pour retrouver l'usage de leurs jambes sur la terre ferme et se préparer pour l'assaut.

D'Estaing insista également pour que les troupes françaises se joignent à l'assaut, au moment décidé par les Américains. Le brouillard qui se leva le lendemain matin permit de voir que les Britanniques s'étaient retirés de leurs premières lignes. En réaction, Sullivan envoya ses troupes depuis le continent sur Aquidneck Island et demanda l'appui immédiat de d'Estaing. Mais, au lieu d'appuyer les Américains, la flotte française fit voile vers la mer pour s'opposer à la Royal Navy qui était apparue inopinément.

Une violente tempête ne permit pas une bataille générale sur mer et causa de gros dégâts aux navires des deux flottes. Immédiatement après la tempête, des renforts venus d'Angleterre donnèrent la supériorité numérique à la flotte britannique en Amérique du Nord. La flotte de d'Estaing fit escale à Boston pour y effectuer des réparations, laissant les Américains s'exfiltrer de leurs positions sur Aquidneck Island. Lorsque la flotte française fut de nouveau prête à reprendre la mer, l'heure était venue pour elle de faire route vers les Antilles¹⁹.

LA CAMPAGNE ESPAGNOLE POUR LE CONTRÔLE DU GOLFE DU MEXIQUE

À la mi-juillet 1779, lorsqu'il reçut la confirmation de la déclaration de guerre de l'Espagne à la Grande-Bretagne, le gouverneur espagnol de la Louisiane, le général Bernardo de Gálvez lança une expédition pour établir la suprématie espagnole sur le Mississippi inférieur en surprenant et capturant les forts britanniques sur la rive est et Britannique du fleuve. L'attaque suivante fut dirigée sur Mobile²⁰. Après la perte de Mobile, les possessions britanniques en Floride occidentale se résumaient à Pensacola, défendue par 1 193 soldats dont seulement 750 étaient en état de combattre.

La ville de Pensacola était située sur la rive nord-ouest de la baie de Pensacola, défendue par le Fort George situé sur une colline derrière la ville. Queen's Redoubt [la « redoute de la reine »] couvrait le fort depuis les hauteurs situées au-dessus de Fort George et une redoute secondaire gardait le passage entre Fort George et la Queen's Redoubt.

L'entrée de la baie de Pensacola se faisait par un passage étroit entre la pointe ouest de Santa Rosa Island où les Britanniques avaient installé une batterie d'artillerie, et la terre ferme. Sur ses falaises rouges, les Britanniques avaient érigé

19 Sur l'amiral d'Estaing pendant la guerre d'Indépendance, Jean-Joseph Calmon-Maison, *L'Amiral d'Estaing (1729-1794)*, Paris, Calmann-Lévy, 1910 ; François Caron, *La Guerre inconnue, op. cit.* ; Louis Édouard Chevalier, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'Indépendance américaine*, Paris, Hachette, 1877 ; Michael J. Crawford, « The Joint Allied Operation at Rhode Island, 1778 », dans William R. Roberts et Jack Sweetman (dir.), *New Interpretations in Naval History*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 227-242 ; Paul F. Deardon, *The Rhode Island Campaign of 1778: Inauspicious Dawn of Alliance*, Providence, Rhode Island Bicentennial Foundation, 1980 ; Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905 ; Alfred Thayer Mahan, « Major Operations of the Royal Navy, 1762-1783 », dans William Laird Clowes, *The Royal Navy: A History from the Earliest Times to the Present*, London, 1898, t. III, chap. xxxi ; Christian M. McBurney, *The Rhode Island Campaign: The First French and American Operation in the Revolutionary War*, Yardley, Westholme Publishing, 2011 ; Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri comte d'Estaing*, Verdun, chez l'auteur, 1976.

20 Cité d'après George C. Osborn, « Major-General John Campbell in British West Florida », *Florida Historical Quarterly*, vol. 27, n° 4, 1949, p. 331.

une position fortifiée d'artillerie. La seule force navale présente était une paire de sloops armés britanniques.

Le 28 février 1778, une flotte de plus de 30 navires fit voile depuis La Havane, avec 1 300 hommes sous le commandement de Gálvez. À l'arrivée de la flotte au large de Pensacola le 9 mars, Gálvez mit à terre un détachement sur Santa Rosa Island, qui trouva la position abandonnée et une batterie démolie. Les troupes espagnoles installèrent leur propre batterie et s'employèrent à repousser les sloops armés, qui s'étaient mis en station près de l'entrée de la baie.

Les navires de guerre britanniques se mirent à l'abri au fond de la baie et leurs équipages descendirent à terre pour aider les batteries des fortifications. Les officiers de la flotte espagnole renâclaient à l'idée de faire voile dans la baie, redoutant l'échouage sur de petits fonds et la destruction des navires par les canons des falaises rouges. Un navire de 64 canons, le *San Ramón*, tenta le passage, mais après avoir talonné sur le fond, fit demi-tour.

356

Gálvez ne pouvait pas ordonner aux navires venus de La Havane de tenter le passage. Mais il avait son commandement direct les navires venus de La Nouvelle-Orléans : le brick le *Galveztown* et trois galères. Le 18 mars, il prit lui-même le commandement de cette petite flottille et entra dans la baie.

Heureusement pour les Espagnols, les Britanniques avaient placé leurs canons de telle sorte qu'ils ne pouvaient pas être suffisamment pointés vers le bas pour atteindre les navires dans le chenal. Les boulets passaient par-dessus les navires et le passage n'occasionna que de légers dégâts.

Ce trait d'audace poussa les officiers de la flotte à tenter le passage, ce qu'ils firent avec succès le 19, à l'exception du capitaine du *San Ramón* qui s'en retourna plein de honte à La Havane. Avec des renforts de troupes espagnoles, venues par la terre depuis Mobile le 22 mars puis avec 1 400 hommes venus sur 16 vaisseaux depuis La Nouvelle-Orléans le 23, Gálvez mit le siège devant la ville.

Des rapports signalant une flotte de 9 navires britanniques le 31 mars poussèrent les autorités de La Havane à y envoyer tous les navires disponibles. Une flottille française de quatre vaisseaux les rejoignit. Après la mise à terre des troupes à Pensacola le 19 avril, ces navires prirent position au-delà de la barre. Ces renforts encouragèrent Gálvez car ses effectifs avaient été réduits à 2 000 hommes aptes au combat, avec lesquels il faisait face, selon ses estimations, à un nombre égal de troupes ennemies, y compris 1 000 Indiens.

À ce moment, Gálvez disposait de 7 800 hommes, dont 1 500 marins venus de la flotte et 725 soldats français. Jour après jour les tranchées espagnoles se rapprochaient des forts et des redoutes britanniques, permettant aux pièces

d'artillerie de siège d'arriver à portée de tir²¹. À partir du 24 avril, les brigantins et les frégates alliées ajoutaient leurs feux à celui des pièces de siège.

Le 8 mai, une bombe tirée d'une batterie de siège tomba sur l'entrée de la soute à munitions de Queen's Redoubt, mettant le feu aux munitions, lesquelles provoquèrent à leur tour une explosion, causant de gros dégâts et de grandes pertes. Les Espagnols prirent rapidement la redoute, ce qui rendait la position de Fort George intenable.

Pensacola capitula le 10 mai. L'Espagne contrôlait désormais toute la Floride occidentale.

Dans son étude sur la bataille de Pensacola, Nixon Orwin Rush note que le général britannique Campbell « apparaissait convaincu que sans la flotte espagnole, Pensacola ne serait pas tombée » et observe que « bien que les flottes françaises et espagnoles combinées aient causé de faibles dégâts aux défenses de Pensacola, elles représentaient une protection contre n'importe quel navire britannique désireux de se joindre à Campbell »²².

Joseph Barton Starr émet un jugement plus judicieux et positif sur la contribution de la flotte espagnole à la victoire. Sans la flotte espagnole, il eût été virtuellement impossible de lancer avec succès une attaque contre Pensacola. Il eût été envisageable de débarquer ailleurs et de marcher par la voie terrestre sur la ville, mais impossible de transporter l'artillerie, les munitions et le ravitaillement d'un siège à travers les marais et les forêts qui entourent Pensacola²³.

Surtout, Starr estime que c'est au manque de soutien naval britannique qu'il faut attribuer la défaite de Pensacola :

L'essentiel du blâme pour la perte de Pensacola doit peser sur le gouvernement britannique. Pensacola n'a jamais reçu les renforts nécessaires, les munitions ne sont jamais arrivées et les ordres fermes d'envoyer depuis la Jamaïque un puissant soutien naval n'ont jamais quitté Whitehall. Avec deux ou trois vaisseaux dans la baie de Pensacola, il est douteux que les Espagnols se soient risqués à en forcer l'entrée²⁴.

*

**

21 Francisco de Miranda, « Miranda's Diary of the Siege of Pensacola, 1781 », trad. Donald E. Worchester, *Florida Historical Quarterly*, vol. 29, n° 3, 1951, p. 178, 184, 188, 191, 193 n. 17.

22 Nixon Orwin Rush, *The Battle of Pensacola, March 9 to May 8, 1781*, Tallahassee, Florida State University, 1966, p. 28-30.

23 James Barton Starr, *Tories, Dons and Rebels: The American Revolution in British West Florida*, Gainesville, University of Florida Press, 1976, p. 215.

24 *Ibid.*

La guerre d'Indépendance d'Amérique illustre les défis et les opportunités inhérentes aux opérations combinées. Les facteurs de succès ou d'échecs de ce genre d'opérations comprennent, entre autres, le renseignement, les liaisons, l'intoxication, la surprise, la doctrine, le degré de convergence des objectifs des chefs respectifs et leurs personnalités.

Le manque de renseignements provoqua l'échec de l'expédition contre Charlestown en 1776, celui de la campagne franco-américaine contre Newport et contre Penobscot, au Massachusetts, en 1779.

Une opération d'intoxication menée avec succès facilita la percée britannique vers le cours supérieur de l'Hudson en 1777 et la campagne franco-américaine de Yorktown en 1781. L'amiral d'Estaing perdit l'avantage de la surprise, qui aurait pu permettre une victoire rapide à Newport en acceptant d'attendre la fin de la concentration des troupes américaines.

358

Les marins, les soldats et leurs chefs qui avaient une expérience précédente en matière d'opérations combinées exécutèrent ce genre d'opérations avec plus de facilité que ceux qui n'avaient pas cette expérience. Les Américains, mal entraînés, échouaient fréquemment à mener ces opérations.

La connaissance d'une doctrine en matière d'opérations combinées, une même manière, universellement acceptée d'accomplir des missions militaires²⁵, permettaient à de jeunes chefs britanniques « de transcender leur propre manque d'expérience²⁶ ». Les forces navales agissant sur les Grands Lacs appuyèrent aussi des opérations dans l'intérieur de l'Amérique tout comme le firent les Britanniques et les Américains sur le lac Champlain.

L'un des plus grands défis de toute opération combinée était le manque d'unité du commandement sur les forces terrestres et navales. La coopération et la coordination entre les forces navales et terrestres étaient la clé du succès des opérations combinées, tandis que le manque de coordination et de coopération était cause d'échecs. Les Britanniques avaient l'habitude de donner au commandant de la force navale le contrôle d'une opération amphibie tant qu'elle était embarquée et de donner au commandant de l'armée de terre l'autorité sur

25 Sur la doctrine des opérations interarmées, voir état-major des armées des États-Unis : *Joint Publication 1, Doctrine for the Armed Forces of the United States*, Washington D.C., Joint Chiefs of Staff, 1997 : « Ce texte essentiel de la doctrine des opérations interarmées et des opérations combinées exprime la doctrine des opérations interarmées et combinées des forces armées des États-Unis. En tant que tel, il détermine les relations de commandement et de subordination, donne des lignes directrices pour l'exercice du commandement, de l'autorité dont disposent les chefs, donne des principes fondamentaux du commandement et du contrôle, de l'organisation des forces interarmées. Il décrit des procédés pour certaines activités interarmées. Il contient aussi les bases de la doctrine pour la coopération des agences gouvernementales, la base doctrinale pour ce qui concerne des opérations militaires américaines conduites en coopération avec plusieurs agences gouvernementales, ainsi que pour les opérations multinationales. »

26 James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces*, p. 47-48.

les troupes une fois à terre²⁷. Mais, quelle que soit leur nationalité, presque sans exceptions, les commandants de forces navales pouvaient prendre à tout moment des décisions concernant des actions qui mettaient leurs navires en péril.

Les résultats de l'expédition britannique contre Charlestown de 1776 et contre Penobscot au Massachusetts démontrèrent ce qui survient lorsque les chefs de l'armée et de la marine n'agissent pas de concert, tandis que l'expédition britannique sur le cours supérieur de l'Hudson est un exemple du bénéfice obtenu lorsque deux armées s'emploient à coopérer et à apporter les ressources nécessaires pour atteindre l'objectif.

Lorsque l'opération n'était pas seulement combinée, c'est-à-dire mettant en jeu l'armée de terre et la marine, mais aussi internationale, engageant des forces de différentes nations, les défis étaient encore plus grands, car bien que les objectifs eussent pu être les mêmes, les impératifs stratégiques des forces alliées auraient pu faire l'objet d'une compétition.

À Newport, d'Estaing aurait pu risquer sa flotte pour arriver à la capture de 5 000 Britanniques. Ajoutée à la capitulation de l'armée de Burgoyne l'année précédente, cette occasion aurait pu briser la volonté de la nation britannique de continuer à s'opposer à l'indépendance américaine. Mais le sacrifice de sa flotte en échange de l'indépendance américaine aurait amené la perte des Antilles françaises.

Les personnalités des chefs des armées de terre et de mer ont eu une importance considérable pour l'efficacité des opérations combinées. Bien que hardi et doté d'une forte personnalité, don Bernardo de Gálvez, par exemple, a réussi à obtenir la coopération des commandants de navires pour le siège de Pensacola.

Les flottes entraînées ont permis aux forces terrestres de se lancer dans ce que les tacticiens d'aujourd'hui nomment les manœuvres opérationnelles lancées à partir de la mer²⁸. Il s'agit de la plus précieuse conséquence d'une collaboration entre l'armée de terre et la marine, démontrée par la campagne britannique de Manhattan en 1776, la poussée vers le cours supérieur de l'Hudson et le siège espagnol de Pensacola.

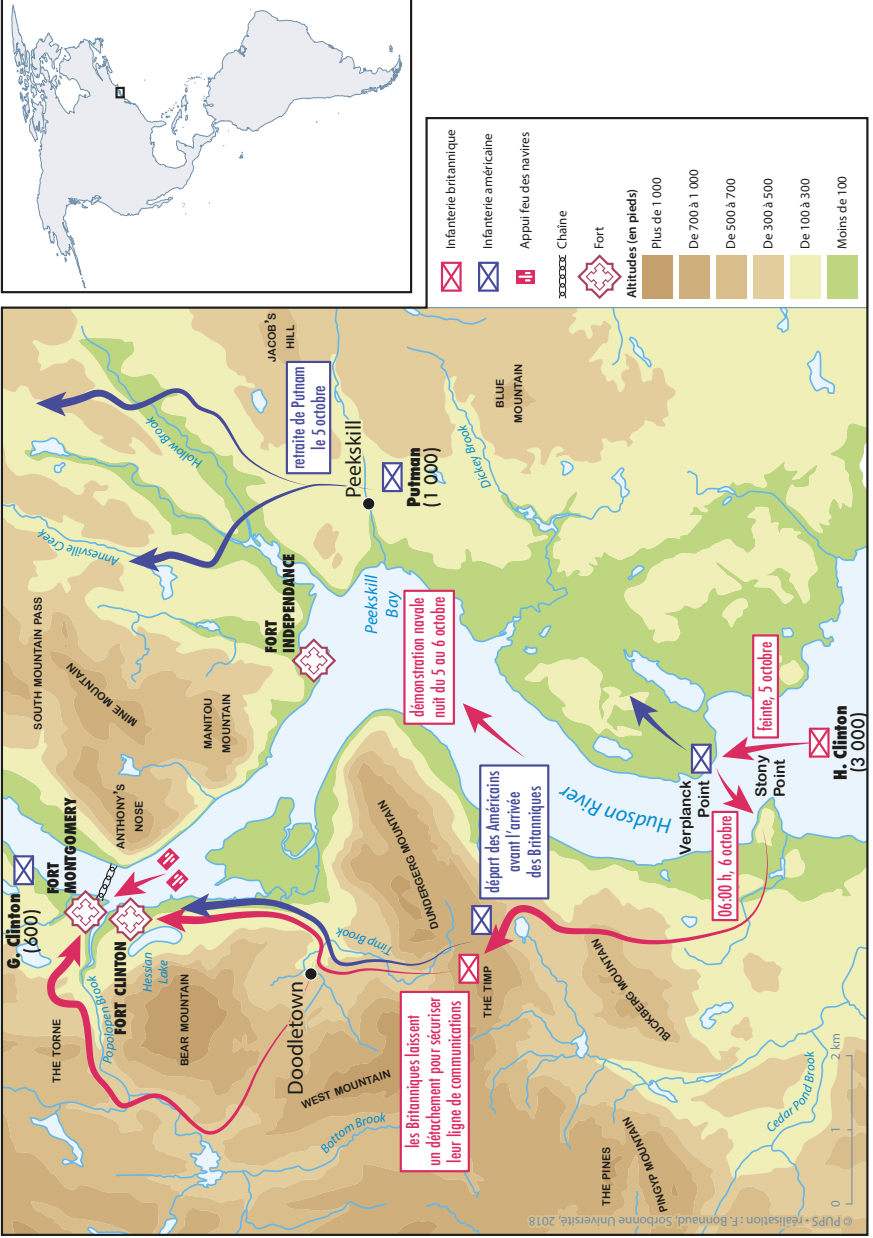
La guerre en Amérique s'est conclue par l'indépendance des États-Unis d'Amérique, en partie parce que George Washington, le commandant en chef de l'armée continentale, avait compris combien le combat terrestre avait besoin de la coopération de la marine et que ces deux corps pouvaient contribuer à la victoire dans la mesure où ils étaient unis.

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

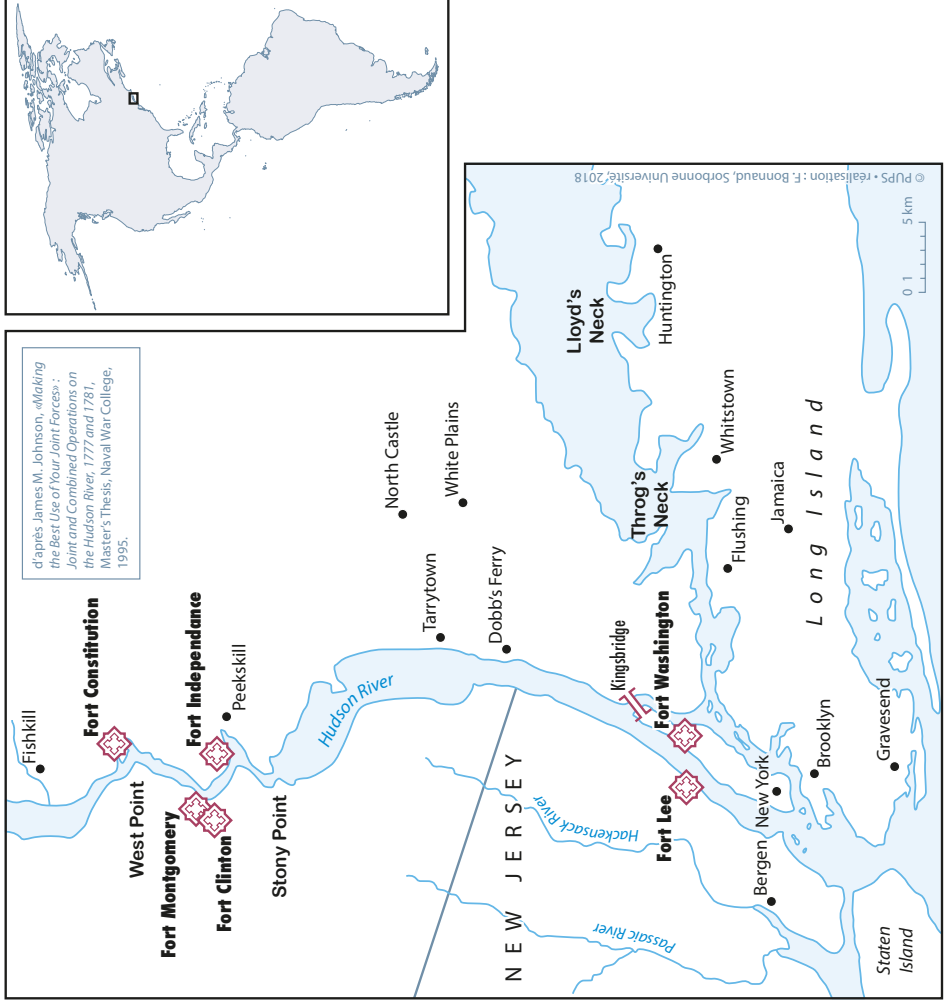
27 David Syrett, « British Amphibious Operations during the Seven Years and American Wars », art. cit., p. 52-53.

28 Sur les opérations menées depuis la mer, voir United States Marine Corps, *Operational Maneuver from the Sea: A Concept for Projection of Naval Power Ashore*, Washington D.C., Marine Corps Headquarters, 1999.

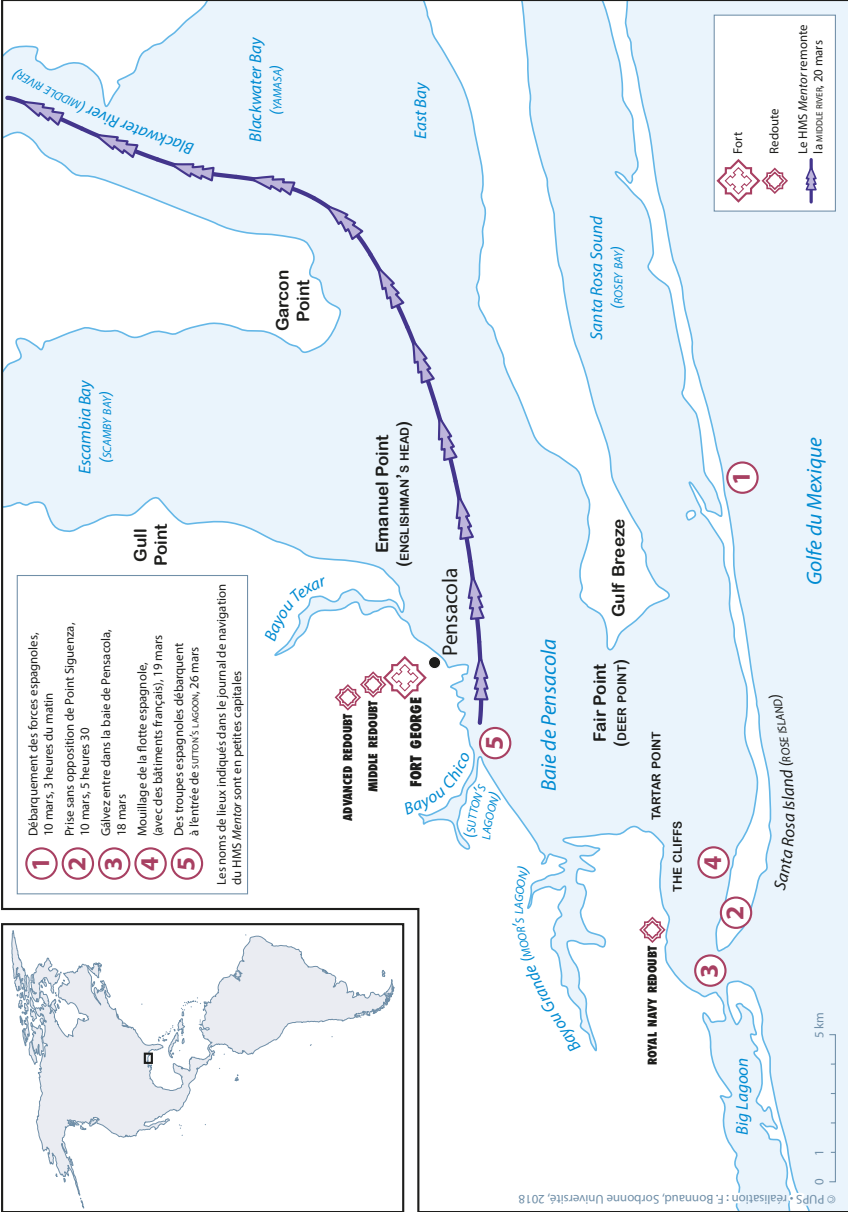
Carte 1. Les opérations combinées dans la rivière Hudson. La bataille pour Fort Montgomery, 5 et 6 octobre 1777



Carte 2. Basse vallée de l'Hudson



Carte 3. Pensacola et ses environs : les épisodes du siège de 1781



LE BILAN OPÉRATIONNEL ESPAGNOL (1778-1783)

José Gregorio Cayuela Fernández
Universidad de Castilla La Mancha

Le bilan des opérations militaires, dans le vaste contexte qui est celui de l'intervention de la couronne d'Espagne dans la guerre d'Indépendance américaine, apparaît comme le point culminant de notre analyse, qu'elle soit tournée vers le passé ou en relation avec le présent. N'oublions pas qu'en 1779 l'Armada était la troisième marine du monde en capacité et en puissance de feu, n'ayant devant elle que la Royal Navy et la marine française, et se trouvant loin devant les flottes russe, danoise, prussienne, suédoise et autrichienne.

Présenter le résultat opérationnel des différents points d'insertion espagnols dans ce conflit permet de porter le jugement le plus impartial possible en étant attentif aux directions de la recherche actuelle. Du rôle de la marine espagnole dans la guerre d'Indépendance américaine, nous pouvons dire qu'il a été minoré en diverses occasions par l'historiographie la plus classique et la moins novatrice (hélas aussi bien anglo-saxonne qu'espagnole et française). Sur une telle question, il y a de grandes lacunes scientifiques. Il est donc temps de reconsidérer les faits, d'autant plus que l'entrée de l'Armada dans la lutte s'est avérée vitale pour le déroulement de la guerre dans l'Atlantique.

Il est ainsi possible d'affirmer (au vu de tous les documents étudiés) que, sans l'importante participation des navires de la monarchie espagnole aux opérations, les États-Unis ne seraient jamais devenus indépendants de la Grande-Bretagne et que l'alliée française n'aurait pu obtenir ses succès à la Chesapeake puis à Yorktown en 1781.

À partir de ce constat, voyons d'abord les facteurs à analyser (tant qualitativement que quantitativement) puis le bilan des opérations conjointes franco-espagnoles et, enfin, plus spécifiquement le rôle historique de la flotte espagnole lors de cette période¹.

1 Sur la participation de l'Espagne à l'indépendance des États-Unis, les travaux ne manquent pas. Signalons notamment l'ouvrage de Manuel Conrotte, *La intervención de España en la guerra de Independencia de los Estados Unidos de la América del Norte* (Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1920) (un classique), celui d'Eric Beerman, *España y la Independencia de los Estados Unidos* (Málaga, MAPFRE, 1992), ainsi que la publication due

En premier lieu, nous devons examiner en fonction des faits la validité des concepts historiques appliqués à la tactique. Pour ce qui est de la stratégie, n'oublions pas que l'Espagne combattit surtout en Europe et aux Antilles (hormis lors de la tentative franco-espagnole infructueuse d'invasion du Royaume-Uni en 1779). L'affaiblissement évident de la Royal Navy dans le Vieux Continent se mesurait principalement aux actions espagnoles, certes menées conjointement avec des unités françaises. Et c'était le cas dans l'espace géographique et historique formé par le cap Saint-Vincent et le détroit de Gibraltar (là où furent employés les 3/5^e de la flotte espagnole et le cinquième de celle française).

364

En réalité, c'est clairement sur mer que la Grande-Bretagne perdit la guerre d'Indépendance américaine, lorsque, face à l'Espagne et à la France, elle dut pour contrôler le détroit et Gibraltar y utiliser entre 1779 et 1783 presque autant de navires qu'elle en envoya vers l'Atlantique Nord et les Treize Colonies, soit 45 bâtiments de tous types envoyés vers l'Amérique, parmi lesquels se distinguaient les puissants navires de ligne (de deux ou trois ponts) et 40 navires variés (dont des trois-ponts) destinés quant à eux à la zone du détroit et à la Méditerranée.

Sur cette question et pour rester près de Gibraltar, on ne peut faire davantage qu'observer les conséquences des coûteuses victoires britanniques du cap Saint-Vincent en 1780 entre les amiraux Rodney et Lángara, ou bien du combat du cap Spartel en 1782 entre les amiraux Howe et Luis de Córdoba (Espagne), qui, chacune, occasionnèrent de graves pertes matérielles au Royaume-Uni qui, de longs mois durant, fut incapable de ravitailler ses troupes opérant aux Treize Colonies. En outre, juste après, la couronne de France se trouva les mains libres pour envoyer vers le littoral des États-Unis 42 navires de guerre de tout genre, spécialement pour attaquer Yorktown².

à Martha Gutierrez-Steinkamp, *Spain: The Forgotten Alliance. Independence of United States* (Seattle, Create Space, 2013).

2 Cela a pu être corroboré et vérifié par la présente recherche à travers les rapports de l'Armada, la correspondance entre chefs militaires, relations concernant la pêche et le commerce, qui se trouvent dans les diverses sections de l'Archivo y Biblioteca del Museo Naval de Madrid (Sección de Manuscritos, 26 mss.), de l'Archivo Histórico Nacional de Madrid (Sección de Estado, 12 legs.) et de l'Archivo de la Marina « Álvaro de Bazán » de Viso del Marqués, Ciudad Real (Sección de Secretaría y Organismos de Gobierno Superiores de la Armada (495 legs.), liasses concernant les années 1778-1783 ; Sección de Personal de la Armada (6 489 legs.), liasses pour la période 1778-1806 ; ainsi que pour la Sección de Expediciones (494 legs.), années 1778-1806 ; parmi d'autres sections.

En second lieu, précisons que la capacité de la flotte espagnole à accomplir ses missions dépendait de quatre facteurs essentiels : la qualification des chefs, l'état des unités, la coopération avec les officiers des vaisseaux français et enfin la connaissance du milieu géographique pour attaquer la Royal Navy dans les espaces transatlantiques qu'on choisirait. Toutefois, les missions maritimes des Français et des Espagnols n'étaient pas les mêmes sur ce vaste océan qui, à son tour, permettait ou non de mettre en œuvre les plans.

Néanmoins, les unités de l'Armada, entre 1779 et 1783, accomplirent dans presque toutes leurs missions cet objectif fondamental qui était de retenir la flotte britannique dans les eaux européennes, afin de l'empêcher d'aller soutenir les opérations en œuvre sur les côtes des Treize Colonies et faciliter ainsi les mouvements navals français destinés à aider l'armée continentale que développait George Washington, permettant ainsi la victoire finale face aux Britanniques. Yorktown, avec le succès de la manœuvre française, pourrait bien être le meilleur exemple « par derrière » de cette stratégie espagnole et hispano-française à moyen terme dans l'Atlantique³.

Parallèlement, il faut signaler que l'aptitude de la marine espagnole à maintenir son potentiel opérationnel tout au long du conflit varia selon le nombre des hommes et la qualité des *navios de línea* (notamment le *Real Fénix*, le *San Leandro* et le *Poderoso*, tous dotés d'une grande puissance de feu). Ainsi, tandis que, dans le cas de la récupération de Minorque en Méditerranée et de celle de la Floride dans l'Atlantique la conjonction de forces navales et terrestres culmina dans de grandes victoires militaires remportées sur les Britanniques (avec leur affaiblissement consécutif), dans le cas de Gibraltar, le potentiel opérationnel souffrit gravement, surtout du fait des échecs des attaques maritimes et terrestres de 1781-1782. S'il est bien certain que la Royal Navy chercha à utiliser toutes ses forces en Méditerranée afin d'éviter la perte de cette base vitale, il est vrai aussi que le potentiel opérationnel hispanique de mer (avec les chaloupes pour torpiller ou incendier, les plates-formes d'artillerie, etc.) et de terre (les régiments d'infanterie de ligne commandés par le futur général Francisco Castaños, ceux d'artillerie légère et lourde, etc.) ne put venir à bout de la résistance navale et terrestre des forces britanniques tirant parti de la topographie du Rocher. Il est évident que c'est celle-ci qui a permis au Royaume-Uni de se maintenir, plus que

3 Sur le rôle de la France dans l'indépendance des États-Unis, il faut en particulier signaler : Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008. On y trouve notamment la remarquable contribution de Manuel Bustos Rodríguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance : économie et logistique », p. 73-86. Sur les marines espagnole, française et britannique au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, voir José Gregorio Cayuela Fernández et Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel-Planeta, 2004.

son déploiement de forces proprement dit (d'autres régions, mieux pourvues en troupes mais sans difficulté géographique comparable sont passées sous contrôle espagnol, ainsi Minorque).

En ce qui concerne Gibraltar, fut perdue pour Charles III l'occasion de prendre le point le plus important à la jonction géohistorique entre la Méditerranée et l'immense conflagration atlantique. Ce fut le principal échec en Méditerranée alors que l'Armada remporta nombre de succès contre l'Angleterre pendant cette guerre⁴.

LE CONTRÔLE DE L'OcéAN, OBJECTIF FINAL DE LA GUERRE

366

Néanmoins, avait-on la possibilité de faire, le cas échéant, une autre guerre que celle qu'on s'attendait à mettre en œuvre ? Les alliés franco-espagnols eurent-ils les marines dont ils avaient véritablement besoin ? Entre 1778 et 1779, avec l'intervention de la couronne d'Espagne suivant celle de la France dans le conflit américain, et après la perte lors de la guerre de Sept Ans de Québec pour la France et de La Havane pour l'Espagne, il ne faisait pas de doute que les marines de Versailles et de Madrid avaient accru leurs effectifs en prévision d'un nouvel affrontement avec Londres pour le contrôle de l'Océan. Ainsi, entre 1779 et 1783, les 61 vaisseaux de ligne français (de deux ou trois ponts) et les 58 espagnols (aussi de deux ou trois ponts), additionnés, surpassaient en puissance de feu les 105 de la Royal Navy (avec un meilleur équilibre entre les deux et trois-ponts et dépendant de la capacité opérationnelle qui leur était propre)⁵. Ainsi les alliés franco-espagnols comptaient « techniquement » sur leurs escadres pour gagner le nouvel affrontement.

Mais le problème ne tenait ni au nombre des navires, ni à la puissance de feu, ni à la qualité des bâtiments, mais à la grave disparité entre la formation reçue

4 Sur les nombreuses tentatives, maritimes et terrestres, pour s'emparer de Gibraltar, on se reportera aux fonds de l'Archivo del Museo Naval de Madrid (Sección Fondos Documentales), à J. L. Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2000) et D. Panero, *La campaña de Gibraltar 1779-1783* (Madrid, Almena Ediciones, 2008). Même si la période traitée est plus tardive, il faut signaler l'important volume sur les opérations amphibies entre 1793 et 1815, qui nous aide à saisir le panorama de l'époque, tant pour les tactiques que pour le cadre naval : Agustín Guimerá Ravina et José María Blanco Núñez (dir.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Marcial Pons, 2008.

5 En plus des données sur la Royal Navy, voir les ensembles de documents conservés respectivement aux National Archives de Kew et au National Maritime Museum de Greenwich, et, parmi les meilleures publications de N. A. M. Rodger, son magnifique ouvrage *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (London, Collins, 1986), dont la bibliographie est indispensable à toutes les personnes intéressées par les rivalités atlantiques du XVIII^e siècle. Une autre perspective, sur les tactiques navales également, est celle d'Agustín Ramón Rodríguez González, « Estrategia y Táctica Naval en el siglo XVIII », dans les *Actas del Ciclo de Conferencias « Trafalgar », 2002-2005* (Santander, Real Asamblea de Capitanes de Yate, 2005, p. 173-190).

par les chefs en Espagne et en France (autrement dit au « facteur humain » dans le commandement des opérations). Cette situation fut déterminante, dans le succès comme dans l'échec. Si officiers et équipages de la Royal Navy bénéficiaient d'une formation homogène, en fonction de ce qui avait été décidé par l'Amirauté à Londres, les chefs des flottes de France et d'Espagne devaient lors des opérations maritimes et amphibies articuler tant bien que mal des tactiques clairement divergentes. La meilleure preuve de telles contradictions fut la grave erreur de ne pas attaquer frontalement les côtes anglaises en 1779 (ce qui eût été mortel pour Londres si cela avait été mis en œuvre) due essentiellement à la différence de stratégies et de mode de commandement.

Tandis que les Français entendaient mettre en œuvre dans la Manche ce qu'ils considéraient comme un siège avec des lignes directrices pour l'attaque (très liées à l'enseignement académique), l'élite des officiers espagnols recourait bien davantage à des méthodes stratégiques d'opportunité, c'est à dire, très influencées par les techniques de la course, du fait du grand nombre et de la fréquence des affrontements avec les Britanniques sur les rives du Nouveau Monde et dans les guerres de cabotage péninsulaire. L'exigence empirique de la course se heurtait alors avec la méthode rationnelle d'occupation de la Manche par les Français. Comme on pouvait s'y attendre, de telles divergences, aggravées par le manque de renseignement sur les positions exactes des unités la Home Fleet, ruinèrent le plan très ambitieux de cette campagne⁶.

Les mentalités des élites maritimes finirent par diverger ouvertement à tous points de vue. Si la Royal Navy perdit, à défendre les côtes anglaises à ce moment-là, un « temps précieux » pour agir aux Treize Colonies, l'opération franco-espagnole mit en évidence deux manières très différentes d'envisager l'invasion de la Grande-Bretagne. Ni la France ni l'Espagne, en matière de commandement et de tactique, ne partageaient de vision commune. C'est à cause de ces divergences de mentalités que les marines ne furent pas au niveau de ce qu'elles auraient dû être. Si la guerre qu'on s'attendait à faire comportait une profusion d'éléments techniques, d'un point de vue humain elle manquait d'une ligne commune pour mener l'offensive et ce, quand bien même le succès sur la Grande-Bretagne fût réel, comme le montre la paix de Versailles en 1783, qui permit à la couronne d'Espagne de récupérer la majeure partie des possessions péninsulaires et ultramarines cédées aux Britanniques après la guerre de Sept Ans (à cet égard, les interventions diplomatiques des États-Unis, de Thomas Jefferson et, plus tard et plus spécialement, de Benjamin Franklin,

6 Sur la campagne franco-espagnole contre l'Angleterre en 1779-1780, voir Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *op. cit.*, en particulier la contribution de John Hattendorf, « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », p. 131-152.

s'avèrent déterminantes⁷). De manière générale, les opérations de la marine espagnole furent clairement des succès, mais elles ne furent pas exemptes de graves contradictions.

Dans ces domaines, la France et l'Espagne firent l'expérience de l'efficacité désormais bien supérieure de la Navy : ce fut lors de la bataille décisive de Trafalgar, le 21 octobre 1805, qu'un brillant amiral anglais, incarnant les progrès dus à l'Amirauté, Horatio Nelson (qui avait commencé sa carrière pendant la guerre d'Indépendance) fit la démonstration de l'importance de la modernité et de l'homogénéité des manières d'opérer face à l'hétérogénéité tactique hispano-française⁸. Pour en revenir à la guerre d'Indépendance américaine, ce fut le moment de la meilleure adéquation chez les alliés Français et Espagnols entre l'instrument naval et les nécessités militaires de « triomphe à outrance » sur la Grande-Bretagne. Passons maintenant à cette autre partie de notre bilan.

FRANCE ET ESPAGNE : CONTINUITÉS ET RUPTURES ENTRE POLITIQUE ET STRATÉGIE

Les objectifs franco-hispano-américains pouvaient-ils être atteints contre les Britanniques ? Mais quels étaient-ils, connus ou non ? Pour répondre, il est nécessaire de rappeler que, en dépit des pactes de Famille entre Versailles et Madrid au cours du XVIII^e siècle, la réalité militaire de cette « unité » demeurait peu efficace. Chaque puissance poursuivait ses intérêts propres et donc définissait à sa manière son action politico-militaire. En dépit de la victoire, les objectifs franco-espagnols ne furent pas complètement atteints. On pourrait reprendre l'exemple de l'invasion manquée de l'Angleterre mais les opérations communes bien désordonnées aux Caraïbes. Les Français prirent une part limitée à celles menées depuis la Louisiane en Floride par le général espagnol Bernardo de Gálvez (Galveston fut ainsi appelée en honneur de son intervention contre les Britanniques) entre 1779 et 1782. Lors de cette campagne, il fit prisonnier le général britannique Campbell⁹. Les opérations des Espagnols, lorsqu'elles rejoignaient les intérêts français, connurent ainsi des moments de grande efficacité tandis que d'autres furent marqués par de graves divergences stratégiques. En lien avec les succès franco-espagnols les moins connus concernant l'indépendance des États-Unis, il faut souligner

7 Gerald Stourzh, *Benjamin Franklin and American Foreign Policy*, Chicago, University of Chicago Press, 1954 ; Jonathan R. Dull, *Franklin the Diplomat: the French Mission*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1982.

8 Sur la participation de Nelson à la guerre aux Treize Colonies, comme tout jeune officier : Renalt Capes, *Poseidon: A Personal Study of Admiral Lord Nelson*, London, Sidgwick & Jackson, 1947.

9 Voir John W. Caughey, *Bernardo de Gálvez in Louisiana, 1776-1783*, Gretna, Pelican Publishing Company, 1998.

l'aide économique apportée aux troupes de George Washington¹⁰ ainsi qu'aux finances elles-mêmes du nouvel État nord-américain, au point d'être vitale pour la prise de New York. L'apport économique et logistique spécifique de l'Espagne à la cause américaine, tant privé qu'étatique, s'avéra décisif car il s'était compté en millions de pesos¹¹.

En continuant ce bilan, il faut parler de plusieurs questions de grande importance concernant le cours de la guerre et les conséquences de celle-ci : les alliés (Français, Espagnols, Américains) avaient-ils un matériel adapté aux nécessités militaires ? Celui-ci s'avéra-t-il flexible et susceptible d'usages variés ? Dans le cas anglais, il n'y a aucun doute sur la capacité à fournir un armement suffisant avec la révolution industrielle en marche, les capacités des entrepreneurs et les marchés passés par l'Amirauté. Mais était-ce assez pour faire mieux que les adversaires nord-américains, français et espagnols ? Il est évident que la Grande-Bretagne, même en pleine « modernisation », ne pouvait à elle seule produire autant de matériel militaire que la France et l'Espagne réunies.

Si les futurs États-Unis fabriquaient leurs propres armes dans une situation d'héritage postcolonial du savoir-faire anglais, cela ne leur aurait pas suffi sans les milliers de fusils qui furent importés de France et sans les grandes quantités de matériel militaire exportées directement ou non par l'Espagne (*via* Cadix, La Havane, La Nouvelle-Orléans et la Floride principalement). En résumé, même avec les carences déjà signalées en matière d'artillerie, les armes à feu légères permettaient d'affronter les Britanniques. Quant à la flexibilité des usages, elle était relativement grande, compte tenu de ce qui se passait sur les différents fronts.

Alors que c'était le cas pour les armes, légères ou lourdes, venant de France, il en allait tout autrement pour ce qui était envoyé d'Espagne, par l'Atlantique et les Caraïbes. Les énormes pièces d'artillerie sortant de La Havane (très peu maniables et issues de la Real Maestranza de Artillería de Sevilla ou bien les armes légères obsolètes produites dans la vice-royauté de Nouvelle-Espagne (Mexique), la capitainerie générale de Cuba et aussi les ports de Cadix, Vigo et du Ferrol, à chaque fois de manière artisanale et non industrielle, n'eurent que des résultats vraiment limités¹². En clair, la « force de l'industrialisation

10 Sur la prise de New York par George Washington, la Déclaration d'indépendance du 4 juillet à Wall Street, voir : E. G. Lengel, *General George Washington: A Military Life*, New York, Random House, 2005.

11 Sur la question du financement privé de l'indépendance américaine par l'Espagne depuis Cadix et des approvisionnements destinés aux Américains, voir l'étude de Manuel Bustos Rodríguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance : économie et logistique », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, op. cit., p. 73-88.

12 Sur la Real Maestranza de Artillería de Séville au XVIII^e siècle, voir, parmi d'autres fonds, les sources de l'Archivo Histórico Nacional de Madrid (Sección de Estado).

guerrière » ne vint que plus tardivement, après cette phase de transition entre la société « mercantiliste de privilèges industriels » et la « libre compétence de l'industrialisation menée par des particuliers entrepreneurs » que supposait le mouvement pour l'indépendance des États-Unis.

LES ESCADRES : FACTEURS PRIORITAIRES POUR PERMETTRE AUX ÉTATS ATLANTIQUES DE CONTINUER LA LUTTE

370

Mener une guerre transatlantique supposait que « l'arme navale » puisse conserver son efficacité tout au long du conflit (navires de ligne, frégates, brigantins, galères, hourques, chaloupes, etc.). À ce propos, la question est évidente : fut-ce le cas ? Pour la flotte espagnole, deux périodes sont identifiables : 1779-1781 et 1782-1788. Durant la première, elle s'appuie spécialement sur la légèreté et la puissance de feu des vaisseaux à deux ponts et des frégates transocéaniques (même s'il y a également de grands trois-ponts), ces deux types de navires étant les plus nombreux et les mieux entraînés de l'Armada¹³.

En fonction de cela, au cours de cette première étape, les bâtiments espagnols, afin d'apporter une aide indirecte aux États-Unis, étaient déployés entre la Méditerranée et les Caraïbes (ainsi qu'il a été exposé) ayant en outre pour principales bases d'opérations en Amérique les rades de La Havane et de Veracruz. Ainsi, les 2/5^e de la flotte espagnole furent concentrés dans les eaux américaines et caraïbes, et les 3/5^e affectés à des opérations menées avec les Français dans la Manche et pour la défense des ports de la Péninsule (Vigo, La Corogne, Le Ferrol, Santander, Bilbao, Carthagène et surtout Cadix et le détroit).

L'« arme navale espagnole », en toute efficacité, avait ses propres priorités face à un ennemi historique aux caractéristiques aussi marquées que le Royaume-Uni, favorisant les vieux intérêts impériaux de l'Espagne dans l'Atlantique sur l'alliance directe avec la France et celle indirecte avec les États-Unis. Mettre en œuvre ces priorités résultait d'une logique qu'il ne faut pas mal interpréter : les intérêts propres à une nation prennent le pas sur les engagements internationaux (la France faisait de même avec les positions de ses ports européens)¹⁴.

13 Les ouvrages classiques sont ceux d'Antonio Montero Sánchez, *Compendio de la Historia de la Marina Militar de España* (Madrid, Imp. Loy, 1900) et de Francisco Condeminas Macaró, *La Marina Histórica. La Evolución del buque a través del tiempo* (Barcelona, Sarre Rusell, 1920).

14 Sur le réformisme des Bourbons, voir Agustín Guimerá Ravina (dir.), *El reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996 ; Manuel Lucena Salmoral, *Rivalidad colonial y equilibrio europeo (siglos xvii y xviii)*, Madrid, Síntesis, 1999. En outre, la rivalité de l'Espagne et de la Grande-Bretagne dans l'Atlantique peut être étudiée grâce aux documents de l'Archivo del Museo Naval de Madrid (Sección Fondos Documentales, siglo xviii).

Durant la seconde période, de 1782 à Charles III en 1788, incluant donc la fin du conflit américain en 1783, les paramètres navals géostratégiques restèrent les mêmes. De la sorte, les lignes directrices ne connurent que peu de variations dans leurs aspects tactiques, mais il n'en alla pas de même pour la puissance de feu puisque l'on commença la construction accélérée de grands trois-ponts, tels la *Santa Ana* (1784), le *Conde de Regla* (1786), le *Mejicano* (1786), le *Real Carlos* (1787) ou le *San Salvador* (1787), sans compter ceux qui furent mis en chantier à partir de 1788. Plusieurs de ces grands trois-ponts aux destins péninsulaires étaient employés à la surveillance de Gibraltar et du détroit après la ratification de la paix de Versailles, l'Espagne cherchant ainsi à établir la suprématie sur les Britanniques dans ce secteur.

En réalité, compte tenu des relations maritimes anglo-espagnoles, cette paix apparaît avoir été surtout une trêve et non la fin de l'affrontement pour la domination de l'océan. L'affrontement ne faiblissant pas, les Espagnols qui venaient de récupérer la Floride, Minorque et Manille (en plus d'autres territoires coloniaux américains) ne renoncèrent à rien, ni à leurs positions stratégiques outre-mer ni au siège de Gibraltar, prolongeant ainsi les stratégies antérieures, comme la « guerre souterraine » autour de cette enclave en augmentant en outre le nombre des bouches à feu. Et cela, jusqu'à l'alliance avec la France, désormais napoléonienne, lors du deuxième traité de San Ildefonso, sous l'impulsion de Manuel Godoy, en accroissant l'effectif de la flotte, comme l'avait déjà montré le lancement en 1794 du « meilleur navire du monde », le *Príncipe de Asturias*, à en croire l'armateur et ingénieur naval Romero Landa. Si l'action de Godoy dans le domaine maritime peut bien être qualifiée de très déficiente, les marins de l'Armada n'en continuèrent pas moins de se montrer efficaces à l'intérieur des cadres de commandement et des tâches liées à la subsistance de l'Armada héritée de Charles III. La décadence postérieure tint à un problème de qualification, non des marins professionnels mais surtout des gouvernants.

La guerre d'Indépendance américaine fut ainsi une partie de ce long affrontement historique entre la Real Armada et la Royal Navy, mais elle vit se renforcer le potentiel de l'Espagne par l'incorporation des nouveaux trois-ponts (comptant 110 et 112 canons pour un *nave de nueva planta*)¹⁵.

15 La renaissance de l'Armada au XVIII^e siècle a d'abord fait l'objet de l'ouvrage classique de José Ferrer de Couto, *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida del renacimiento de la marina española durante el siglo XVIII*, Madrid, Imp. W. A. de Izco, 1854. On trouvera une approche plus contemporaine due à Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine, op. cit.*, p. 129-150. Sur la conception du vaisseau à trois ponts et 112 canons le *Príncipe de Asturias* (1794) selon les plans de l'ingénieur naval Romero Landa, voir Archivo del Museo Naval de Madrid, Sección Planos y Diseños. À cet égard, il faut signaler pour toute la flotte de cette époque le travail

D'une part, il nous faut aussi nous poser des questions très concrètes : comment évolua le nombre d'unités en service dans l'Armada ? Celle-ci disposa-t-elle d'assez de marins ? Pour une partie de la flotte, l'effectif des unités disponibles fluctua selon l'argent qu'on avait et l'état des bâtiments. Si bien des vaisseaux de quatre, trois et deux ponts furent prêts pour la bataille entre 1779 et 1783, ainsi la gigantesque *Santísima Trinidad* (quatre ponts, 1769), le *Real Felipe* (trois ponts, 1732), la *Concepción* (trois ponts, 1779), le *San Vicente* (deux ponts, 1768), le *San Agustín* (deux ponts, 1768) ou encore le *San Dámaso* (deux ponts, 1776), parmi beaucoup d'autres qui furent en général équipés et avitaillés en vue du combat, cependant des navires de moindre tonnage mais d'importance considérable dans certaines circonstances comme les frégates *Rosalía* (1767), *Lucía* (1770), *Asunción* (1772), *Magdalena* (1773) ou *Clara* (1774), et également les très nombreuses *urcas* et *galeonas*, sans toujours être dans le meilleur état, s'avèrent essentiels dans chacun des conflits, tant pour leur maniabilité que leur rapidité ou leur puissance de feu. Rappelons-nous l'échec d'Horatio Nelson en 1797 devant les villes de Cadix et de Santa Cruz de Tenerife, où de tels navires furent secondaires face à la puissance des canons des grands navires de ligne et des chaloupes de bombardement (alors que les frégates et les *urcas* auraient dû être indispensables pour éviter des avaries aux navires de fort tonnage)¹⁶.

D'autre part, il nous faut aborder un facteur qui a donné lieu à de profonds désaccords. Répétons la question : l'Espagne a-t-elle disposé d'assez de marins pour les campagnes navales de la guerre d'Indépendance américaine ? La réponse est non. Tandis que la Royal Navy et la marine française avaient chacune à sa manière un corps d'officiers et des équipages qualifiés, ils n'étaient ici recrutés en majorité que parmi les volontaires et les *marineros de matrícula*, la présence de pêcheurs et de paysans proches des côtes étant très fréquente¹⁷. Hormis un groupe réduit de volontaires et de professionnels de la mer, les Espagnols – à cause de modes de recrutement très anciens – ne comptaient que sur des équipages très peu qualifiés, valeureux et ardents pour se battre mais sans la moindre capacité pratique d'organiser la défense dans l'espace réduit

scientifique réalisé à l'écrit et sous forme de maquettes par les spécialistes Miguel Godoy et José Romero, sans lequel une telle reconstruction eût été impossible.

16 Voir spécialement Agustín Guimerá Ravina, « Dos relaciones sobre el ataque de Nelson a Santa Cruz de Tenerife », *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 1, n° 27, 1981, p. 43-84.

17 De telles procédures ont été classées par ordre méthodologique ; en outre, il est possible d'en saisir, directement ou non, une partie du contenu dans les œuvres de Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, Sucesores de Rivadeyra, 1900, t. VI-VII. Sur ces questions, voir aussi José Gregorio Cayuela Fernández et Ángel Pozuelo Reina, *Trafalgar, op. cit.*, p. 65-154.

d'un vaisseau (d'où la dureté légendaire de la discipline à bord des bâtiments espagnols)¹⁸. Peut-être est-ce pour cela que la couronne d'Espagne s'abstint, de fait, d'engager ses navires dans quelque grande action que ce fût vers les Treize Colonies¹⁹. Que pouvait bien savoir un paysan castillan de la Mancha, en Espagne, ou le détenteur d'un *fundio* au Mexique, au Pérou ou en Argentine des « arts de la mer » ? En pareil cas, mieux valait la prudence que la témérité, sans méthode ni entraînement pour le combat.

LES INFRASTRUCTURES ESPAGNOLES DANS LA CONFLAGRATION

En outre, il convient de dégager finalement dans ce bilan deux points importants pour le cours du conflit : les infrastructures (arsenaux et circuits d'approvisionnement) furent-elles à la hauteur des circonstances ? Du côté espagnol, depuis le milieu du XVIII^e siècle avaient été établies trois grands départements maritimes différents, en lien avec l'Amérique comme vers la Méditerranée : le Departamento y Astillero du Ferrol, celui de Cadix et celui de Carthagène (sans compter le gigantesque arsenal de La Havane), de tels établissements réalisant beaucoup d'études navales et stratégiques, d'expéditions de délimitation des frontières au Nouveau Monde et de systèmes défensifs dans l'empire océanique (en y incluant la défense de la Floride, de la Mesoamérique et de celle du Nord). Tout cela étant sans comparaison, si l'on examine les dates, avec l'Académie des sciences en France et la Royal Society de Londres. Il s'agissait des plus grands succès des Lumières (*Ilustración*) scientifiques et techniques espagnoles du XVIII^e siècle, eux-mêmes étant les résultats les plus brillants de la recherche espagnole de ce temps largement financée par l'État de Charles III sur l'ethnologie, la cartographie l'hydrographie et la botanique à la fin de l'Ancien Régime.

Il y a davantage encore, car selon les informations conservées à la Biblioteca Nacional de Madrid, la qualité des études espagnoles de l'époque peut être comparée avec les œuvres nées des expéditions britanniques de James Cook ou bien aux travaux de l'encylopédiste français Denis Diderot en ce qui concerne un environnement fabuleux ayant sa biodiversité propre (à ce propos,

18 Les équipages et les tactiques de la flotte espagnole peuvent être étudiées à travers des textes du vice-amiral Antonio de Escaño, pour la fin du XVIII^e siècle et les débuts du XIX^e, en fonction de ses opinions sur la question énoncées dans les rapports qu'il rédigea entre 1782 et 1811 et qui sont conservés à l'Archivo y Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Voir Agustín Guimerá Ravina, « Antonio de Escaño, un héroe olvidado », *La Aventura de la Historia*, n° 84, 2005, p. 66-71.

19 Voir l'étude novatrice de Manuel Lucena Giraldo, *Naciones Rebeldes. Las Revoluciones de Independencia Latinoamericanas*, Madrid, Taurus, 2010, ainsi que Thomas E. Chávez, *España y la Independencia de los Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.

il fallut attendre Charles Darwin, qui, en outre, utilisa bien des travaux inédits d'Espagnols éclairés du Nouveau Monde)²⁰.

Malheureusement, l'invasion de l'Espagne par les troupes napoléoniennes provoqua la destruction de ce vaste héritage scientifique hispanique, une grande partie des œuvres subsistantes n'étant pas publiées avant le milieu du xx^e siècle²¹. Cette perte aggrava le processus de décadence dont fut frappée la marine espagnole à partir de la guerre d'Indépendance américaine et du décès du roi Charles III. L'arrivée de nouveaux ministres et les choix diplomatiques et stratégiques les plus malheureux sous le règne de Charles IV eurent pour effet de décomposer peu à peu la puissance de la vieille marine des Bourbons jusqu'au début de la fin que représenta la bataille de Trafalgar, le 21 octobre 1805. Dès lors, l'Armada ne fut plus en état de réagir comme par le passé ; d'où l'importance du bilan que nous avons dressé ici.

374

Au cours de l'histoire, une révolution en amène une autre, fruit d'idées et de technologies nouvelles et de la claire nécessité de rompre avec un passé ancestral et inégal. Les États-Unis furent un foyer de progrès et un exemple de lutte, puis, le temps passant, la vieille France et la vieille Espagne le devinrent elles aussi, des deux côtés de l'Atlantique. Il est heureux que la Société des Cincinnati et Sorbonne Université réalisent conjointement un effort méthodique pour démêler scientifiquement cet écheveau du passé.

Traduit de l'espagnol par Olivier Chaline.

20 Les *ilustrados*, les expéditions scientifiques et celles de délimitation des frontières du dernier tiers du xviii^e siècle et de la première décennie du xix^e ont fait l'objet d'une publication due à Pozuelo Reina, *Las Fronteras en América del Sur, 1750-1800. Herencia de un conflicto de la época señorial*, avec un avant-propos du professeur José Gregorio Cayuela Fernández (Sarsbrüken, Editorial Académica Española, 2011).

21 Voir aussi les Fondos Especiales de la Biblioteca Nacional de Madrid.

BILAN OPÉRATIONNEL DES MARINES
FRANÇAISE ET BRITANNIQUE (1778-1783)

Pierre Le Bot
Agrégé d'histoire, doctorant Sorbonne Université

L'invitation à dresser un « bilan opérationnel » de la guerre d'Amérique pour les deux principales marines du XVIII^e siècle offre bien sûr de séduisantes perspectives, en raison notamment de l'intensité mais aussi et surtout de l'extension géographique sans précédent d'un conflit dont l'enjeu majeur est rapidement devenu, pour la première et la dernière fois à l'âge de la voile – ce que l'on n'a peut-être pas assez souligné –, la projection, le maintien et le renouvellement de forces navales plus puissantes que jamais, sur des théâtres aussi éloignés que possible des métropoles européennes, de leurs ressources et de leurs arsenaux. Ce stimulant enjeu ne doit cependant pas faire oublier la difficulté d'une telle entreprise : destiné à évaluer ce qui fut fait à l'aune des moyens dont on disposait et, indirectement, ce que l'on avait en tête à l'aune de ce qui fut fait, un bilan opérationnel complet et définitif exigerait pour commencer un interminable travail de comptabilité. Faute de temps, on a donc cru pouvoir choisir, dans cet enchevêtrement de faits et de données, un fil directeur plus commode à suivre de l'œil que les autres. À compter de la guerre d'Amérique, les vaisseaux de ligne ne constituent plus il est vrai qu'une grosse moitié de l'outil naval – qu'on désignera ici du nom de « flotte de bataille » –, mais ils présentent l'avantage d'en être les éléments les plus visibles, les plus puissants et les plus coûteux. Ils ont par conséquent laissé davantage de traces dans les sources, ce qui en fait la partie la mieux connue et la plus étudiée des flottes de guerre d'alors, et l'on est en droit de supposer qu'ils n'ont pas été construits, entretenus et mis en œuvre à tort et à travers, et que l'ensemble des ordres qui ont rythmé leur existence et leur carrière procèdent bien d'une politique cohérente et réfléchie, qu'en retour ils continuent de manifester, et qu'il s'agit précisément de reconstituer ici.

Composition et « concept d'emploi » des forces

376

Il importe pour commencer de ne pas considérer ces flottes de bataille comme des ensembles homogènes. De part et d'autre, on peut en effet distinguer trois composantes, que leurs caractéristiques prédisposent à différentes formes de guerre navale. D'abord les trois-ponts, qui forment un groupe clairement identifié du fait de leur morphologie atypique, de l'avantage qu'ils ont de disposer d'une troisième batterie et de la puissance de feu accrue que leur donnent des canons à la fois plus nombreux et de plus gros calibre¹. Ce sont, par excellence, des vaisseaux destinés à combattre en ligne, et en ligne seulement, car leurs œuvres mortes, plus lourdes et plus élevées que celles des autres vaisseaux, en font généralement de piètres navires, difficiles à manœuvrer, marchant mal et fatiguant structures, gréements et équipages par de forts mouvements de roulis et de tangage, sans compter un fort tirant d'eau, qui leur interdit l'accès de beaucoup de ports et de mouillages – d'où leur très mauvaise réputation de ce côté-ci de la Manche². En principe, ces gros vaisseaux sont donc réservés au théâtre européen, plus sûr et plus familier, même si au cours de la guerre de Sept Ans les Britanniques ont pris le risque d'expédier quelques trois-ponts de 90 canons aux Amériques, lorsqu'ils y ont déployé de grandes escadres.

Vient ensuite la masse des deux-ponts, au sein de laquelle deux générations coexistent à la fin des années 1770. D'une part, les vaisseaux de 60 et, de plus en plus souvent, de 64 canons, qui constituent alors l'aboutissement d'une tradition remontant à la seconde moitié du XVII^e siècle et au premier essor des grandes marines de guerre européennes. Plus bas sur l'eau et de dimensions

1 À la veille de la guerre d'Amérique, les deux seuls trois-ponts de la marine française, la *Ville de Paris*, de 90 canons, et la *Bretagne*, de 100 canons, respectivement lancés en 1764 et 1766, sont conçus pour porter des canons de 36, de 24 et de 12 – le *Royal Louis*, de 116 canons, lancé en 1759 et condamné en 1778, avait quant à lui porté du 18 à la troisième batterie (Hubert Berti, Jean Boudriot, *Les Vaisseaux de 74 à 120 canons. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1995 ; Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Éditions Omega, 1996). Outre-Manche, les deux plus récents trois-ponts de premier rang et de 100 canons, à savoir le *Victory*, lancé en 1765, et le *Royal Sovereign*, mis en chantier en 1774, qui ne sera lancé qu'en 1786, sont en principe prévus pour emporter des pièces de 42, de 24 et de 12. Plus nombreux et plus fréquemment employés, les trois-ponts britanniques de second rang et de 90 canons, notamment ceux de la classe *Barfleur* (1762) et ceux de la classe *Duke* (1771), c'est-à-dire les plus « modernes » à la veille de la guerre d'Amérique, ne portent quant à eux que du 32, du 18 et du 12 (Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007, p. 1-26).

2 Archives nationales (désormais AN), Marine D¹ 3, f^o 213-216, « Mémoire sur les vaisseaux à trois ponts », par Jacques-Luc Coulomb, daté de Paris le 27 juillet 1761. L'auteur de ce mémoire, qui dirigea pourtant la construction du *Royal Louis* à Brest, de 1757 à 1759, y développe des griefs récurrents à cette époque en France contre les trois-ponts.

plus modestes que les trois-ponts, ils emportent naturellement une artillerie plus légère que ces derniers, mais qui paraît encore suffisante à l'époque pour participer à un combat en ligne, ainsi qu'un centre de gravité plus proche de la flottaison, ce qui en principe leur assure de meilleures qualités nautiques et un assez faible tirant d'eau, leur permettant ainsi d'accomplir des missions beaucoup plus variées, comprenant notamment la course et l'escorte, et d'opérer sur des théâtres éloignés de l'Europe. Ils réalisent donc un compromis assez équilibré entre les différentes qualités qu'on attend alors d'un vaisseau de guerre, ce qui explique qu'ils soient si longtemps demeurés en faveur dans l'une et l'autre marine³.

Leur histoire touche cependant à sa fin, car ils sont de plus en plus rudement concurrencés dans leur domaine par les vaisseaux de 74 canons, dont l'origine – encore mal éclaircie aujourd'hui – remonte au début du XVIII^e siècle en France, mais qui ont véritablement commencé à se généraliser de part et d'autre de la Manche à partir des années 1750. Plus grands et plus lourdement armés que les vaisseaux de 64 canons, ils ont toutes les qualités nautiques propres aux deux-ponts, notamment la rapidité de marche et une relative facilité à opérer outre-mer, mais disposent d'une puissance de feu comparable à celle des trois-ponts⁴. Même s'ils ne se sont pas véritablement substitués à ces derniers, les vaisseaux de 74 canons se sont avérés en mesure de leur tenir efficacement tête⁵. On a

- 3 On a choisi de ne pas considérer ici les vaisseaux de 50 comme des vaisseaux de ligne : encore nombreux dans la Royal Navy, où l'on construit aussi de petits deux-ponts de 40 à 44 canons, depuis longtemps abandonnés en France, les vaisseaux de 50 canons ne sont plus mis en ligne depuis le milieu du siècle, et on les cantonne à des missions d'escorte ou de garde-côtes, notamment sur les côtes nord-américaines (Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792, op. cit.*, p. 154-161). Côté français, où le manque de vaisseaux oblige parfois à les faire entrer en ligne, leur construction a depuis longtemps été interrompue et il n'en reste plus qu'une poignée au début de la guerre d'Amérique, ce qui rend la chose peu significative (Hubert Berti et Jean Boudriot, *Les Vaisseaux 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994).
- 4 Alors que dans l'une et l'autre marine les vaisseaux de 64 canons portent du 24 et du 12, les vaisseaux de 74 canons français portent du 36 et du 18, ceux d'outre-Manche emportant des pièces de 32 et de 18, ce qui, en considérant en outre la différence de poids qui existe entre la livre française et la livre anglaise, donne en principe aux premiers une puissance de feu sensiblement supérieure à celle de leurs homologues britanniques – sans grande conséquence pourtant sur l'issue de beaucoup de combats, comme le remarque Olivier Chaline dans *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans* (Paris, Flammarion, 2016, p. 244 n. 11, 508-509).
- 5 S'y ajoutent, dans la Marine royale française seulement, quelques deux-ponts de 80 canons, qui sont destinés à servir de vaisseaux de pavillon, notamment dans les expéditions lointaines : si les plus anciens, construits dans les années 1740-1750, tel le *Tonnant*, ne portent que du 36 et du 18, comme les vaisseaux de 74 dont ils ne se distinguent donc que par le nombre total des pièces et par de plus grandes dimensions, les plus récents, bâtis dans les années 1760, tels la *Couronne* et le *Saint-Esprit*, portent du 24 à la deuxième batterie et du 12 sur les gaillards, ce qui dans l'esprit des contemporains leur permet de « résister aux plus gros vaisseaux » (Bibliothèque nationale de France [désormais BnF], département de l'Arsenal, 4-S-4225, *Marine militaire ou Recueil des différents vaisseaux qui servent à la*

donc pris le parti de les confondre ici avec les trois-ponts sous l'appellation commune de « vaisseaux de bataille », afin de mieux les distinguer par-là du reste des « vaisseaux de ligne », c'est-à-dire pour l'essentiel des vaisseaux de 64 canons.

Effort de construction et politique d'entretien

Il faut ensuite, pour comprendre l'évolution des effectifs de chaque composante et la formation d'écart parfois considérables entre ceux-ci et les effectifs réellement disponibles, faire entrer en ligne de compte les politiques de construction et d'entretien de chaque marine, avec toutes leurs conséquences opérationnelles.

Lord Sandwich (1771-1782), le pari d'une politique de long terme

378

Lorsque Sandwich redevient le premier lord de l'Amirauté, la restructuration de la flotte de bataille britannique, qui avait été engagée dès le début de la guerre de Sept Ans, est achevée. Depuis 1767, elle n'a plus en effet que 50 vaisseaux de 60 à 64 canons, et s'est constituée à marche forcée un instrument naval composé de 50 vaisseaux de 74 canons, à quoi s'ajoutent encore 20 trois-ponts, pour la plupart de 90 et de 100 canons (tableau 8), ce qui lui donne, au choix, jusqu'à 70 vaisseaux de bataille pour établir sa suprématie dans les eaux européennes, et plus de 100 vaisseaux pour former, à destination des théâtres d'outre-mer, des escadres plus légères, avec un ou deux trois-ponts de 90 canons comme *flagships*. Avec 120 vaisseaux de ligne en tout, elle dispose en outre de 60 unités de plus que sa principale rivale, la Marine royale (tableau 2). Le nouveau premier lord doit cependant faire face, comme ses prédécesseurs, à la détérioration de plus en plus rapide de l'état des vaisseaux de la Navy, à laquelle plusieurs grandes campagnes de refontes et de constructions menées depuis le milieu du siècle à des intervalles de plus en plus courts n'ont pu remédier, et que la mobilisation de 1770 a révélée au grand jour⁶. La durée de vie moyenne des vaisseaux britanniques, construits et réparés avec précipitation au cours des trois décennies précédentes, semble alors être tombée à environ dix ans, contre trente dans la première moitié du siècle, lorsque la longévité des constructions navales anglaises faisait l'admiration de toute l'Europe⁷. Or, en France, où le cycle de vie des vaisseaux s'est également écourté, mais de manière beaucoup plus précoce,

guerre, suivis des manœuvres qui ont le plus de rapport au combat, ainsi qu'à l'attaque et la défense des ports par Ozanne l'aîné, dessinateur de la Marine, v. 1766).

6 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres/New York, W. W. Norton & Co., 2006 (2^e éd.), p. 368-379 ; *id.*, *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich, 1718-1792*, Londres/New York, W. W. Norton & Co., 1994 (2^e éd.), p. 127-130.

7 David Roberts (dir.), *18th Century Shipbuilding. Remarks on the Navies of the English and the Dutch by Blaise Ollivier (1737)*, Rotherfield, Jean Boudriot Publications, 1992.

on sait depuis les années 1740 au moins que ce n'est que pendant les quatre premières années de sa construction qu'un vaisseau peut être considéré comme neuf ; qu'il faut ensuite le radouber en moyenne tous les deux ans, ce qui coûte cher et implique son retrait du service à deux ou trois reprises, pour une durée d'au moins un ou deux mois ; qu'il faut enfin, à huit, dix ou douze ans, soit le condamner, soit le refondre, c'est-à-dire le mettre au sec pour plusieurs mois, voire plusieurs années, afin d'en effectuer la reconstruction partielle, parfois aux trois quarts, pour un coût exorbitant et sans la moindre assurance de lui conserver ses éventuelles bonnes qualités⁸. Le coût financier et opérationnel d'une telle accélération du cycle de vie des vaisseaux est d'autant plus lourd que les effectifs sont plus importants, et, malgré le recours aux services des chantiers privés, il devient évident en 1770 que les efforts des arsenaux de la Royal Navy ne suffisent plus à enrayer le dépérissement de la flotte. Le nouveau premier lord prend donc dès 1771 la difficile décision de rompre le cercle vicieux des constructions hâtives et des refontes précoces pour allouer l'essentiel des fonds à la constitution d'immenses stocks de bois représentant en permanence trois années de besoins de la Royal Navy, soit le temps nécessaire pour faire sécher entièrement les pièces avant de les employer à de nouvelles constructions, dont on espère qu'elles redeviendront ainsi aussi durables qu'autrefois. Par ailleurs, à partir de 1772, les chantiers royaux et privés reçoivent pour consigne de construire lentement mais sûrement, de ne mettre en place que des pièces parfaitement sèches, et, une fois les vaisseaux achevés, de les laisser séjourner sur cale pendant six, puis douze mois, avant de les lancer⁹.

Cette politique de long terme constitue cependant à court terme une prise de risque considérable, dans la mesure où elle condamne à brève échéance plusieurs dizaines de vieux vaisseaux dont la perte ne pourra être comblée avant plusieurs années. Une contraction rapide et durable des effectifs de la flotte, jointe à l'aggravation provisoire de l'état des vaisseaux, est donc inévitable. Pourtant, même à partir de 1775-1776, Lord Sandwich se refuse à changer de cap, et voit sans sourciller la flotte de bataille passer de 120 à 100 vaisseaux environ au cours des années 1771-1779 (**tableau 1**), de sorte que la guerre d'Amérique éclate au moment même où les effectifs de la Royal Navy atteignent leur point le plus bas, et où l'état matériel de la flotte est le plus préoccupant

8 AN, Marine G 127, f^o 10-64, « Réflexions sur le commerce et sur la marine », par M. de Maurepas, 1745. Les mêmes chiffres, qui correspondent à la longévité des vaisseaux construits en Ponant, ceux du Levant étant réputés plus solides et plus durables, sont à nouveau donnés à Sartine trente ans plus tard par l'ingénieur Grognard (Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer [dir.], *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1998 [2^e éd.], p. 211-247).

9 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl*, op. cit., p. 139-144.

(**tableau 5**). Il faut cependant observer que l'Amirauté a pris soin de faire peser tout le poids de cette douloureuse transition sur la composante la plus faible de la flotte, c'est-à-dire les vaisseaux de 60 à 64 canons, qui absorbent à eux seuls la diminution des effectifs, passant de 50 à 30 unités sur la période considérée (**tableau 8**). En 1779, l'assiette de la flotte de bataille britannique est donc provisoirement déséquilibrée, mais son noyau dur – ses vaisseaux de bataille – a été préservé. Dès la veille des hostilités, Sandwich est par ailleurs enfin en mesure de relancer les constructions : trois vagues de mises en chantier se succèdent alors en 1777-1778, 1780 et 1782-1783, au terme desquelles 53 nouveaux vaisseaux sont commencés (**tableau 3**). C'est évidemment plus qu'il n'en faut, mais le premier lord a préféré multiplier ainsi les commandes et anticiper sur les besoins à long terme de la Royal Navy, plutôt que de hâter le travail pour répondre aux nécessités pressantes du conflit. Malgré le nombre longtemps faible des lancements, les pertes sont comblées et le nombre des vaisseaux de 60 à 64 canons repart lentement à la hausse pendant la guerre. Le rythme ne s'accélère toutefois qu'en 1782, mais de manière si spectaculaire que, lorsque la paix est conclue au début de 1783, la flotte de bataille britannique se trouve de nouveau constituée de 120 vaisseaux, et composée comme elle l'était en 1771. Mieux, il reste alors 35 vaisseaux sur les chantiers, qu'il faudra près d'une décennie pour achever. Il semble donc qu'après quelques années particulièrement délicates, la Grande-Bretagne aurait été en mesure, si la guerre avait continué, de placer dès 1783 la barre si haut sur les mers qu'on peut se demander comment la France et l'Espagne auraient pu relever le défi.

Sartine (1774-1780), l'audace d'une politique de court terme

On ne peut alors éviter un réexamen de la politique des refontes menée au même moment par Sartine¹⁰. Dès son entrée en fonction en 1774, le nouveau secrétaire d'État à la Marine se trouve lui aussi confronté au dépérissement inexorable de la flotte de bataille française. Fruit d'une histoire chaotique, faite depuis les années 1740 d'une succession rapide d'effondrements et de reconstructions, celle-ci avait brièvement atteint en 1769 un premier maximum de 70 vaisseaux (**tableau 1**), mais il avait fallu pour cela un intense effort de construction dans l'entre-deux-guerres puis dans les dernières années de la guerre de Sept Ans, suivi de deux vagues de refontes successives en 1766-1768 et en 1770-1771, indispensables pour enrayer le dépérissement de toute une génération de vaisseaux hâtivement construits. Au cours des années 1760, la flotte française avait par ailleurs elle aussi connu une phase de restructuration

¹⁰ Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », art. cit.

avec un réajustement des effectifs en faveur des vaisseaux de 74 et de 80 canons, portés au nombre de 35 en 1771, auxquels s'ajoutent trois trois-ponts contre environ 25 vaisseaux de 64 et de 50 canons (tableau 8). Avec de tels effectifs et une telle composition, la flotte française apparaît alors dépourvue des moyens nécessaires pour affronter dans les eaux européennes le gros des forces navales britanniques¹¹. Sa composition la prédispose en revanche à opérer outre-mer, où l'ennemi est comparativement moins fort, avec un certain avantage, pouvant former plusieurs escadres entièrement composées de deux-ponts de 64, 74 et 80 canons, tous susceptibles de bien marcher, de manœuvrer vivement et de trouver partout des mouillages, sans compter que les plus gros de ces vaisseaux portent une artillerie sensiblement supérieure à celles de leurs homologues britanniques¹².

Or, depuis la chute de Choiseul en décembre 1770, une interruption quasi totale de l'activité des arsenaux a entraîné le vieillissement accéléré de l'outil et la réduction des effectifs, de sorte qu'en 1776, au moment où Sartine, après avoir bataillé ferme pour obtenir les fonds nécessaires à la préparation de la guerre, peut enfin réagir, la marine ne compte plus que 60 vaisseaux dont beaucoup en mauvais état, avec un nombre de grosses unités en baisse (tableau 1 et 8). Confronté à la perspective d'une guerre imminente voulue par le roi et par Vergennes, le secrétaire d'État écarte alors résolument les propositions de l'ingénieur Grognard, qui recommandait depuis plusieurs années l'adoption de mesures comparables à celles remises en vigueur par Sandwich au même moment. Il renonce ainsi à la construction d'une flotte neuve, homogène, standardisée et durable, qui aurait pris de nombreuses années, mais peut en revanche mener dès les années 1776-1778 une troisième vague de refontes qui lui permet *in extremis* de remettre en état pas moins de 32 vaisseaux de ligne. Ce n'est qu'ensuite qu'il ordonne de nouvelles constructions, d'ailleurs rondement menées puisque 19 nouveaux vaisseaux sont mis en chantier, construits et lancés au cours des années 1778-1781 (tableau 4). Tout ceci a pour effet d'offrir dans l'immédiat à la flotte française, au moment où elle en avait le plus besoin, une

11 Ainsi le duc de Choiseul écrivait-il, dès 1763 : « [...]il est constant que dans cette année 1763 la marine du Roy est composée ou le sera en 1764 de 61 vaisseaux de ligne [...], je pense que ces forces sont suffisantes pour la paix et qu'il seroit plus nuisible qu'utile de les augmenter ; mais en même temps je crois indispensable d'avoir en magasin et prêt à construire au moment où on le voudra 19 autres vaisseaux [...] de sorte qu'en tems de guerre le Roy puisse armer 80 vaisseaux [...] : cette force de paix et de guerre me paroît la véritable proportion de la marine de France ; je pense que bien dirigée elle est suffisante soit pour la défensive, soit pour l'offensive, même visant la marine d'Angleterre bien supérieure en nombre [...]. » (AN, Marine G 128, f° 180-181, « Mémoire de M. le duc de Choiseul sur la Marine », 1763.)

12 BnF, département de l'Arsenal, 4-S-4225, *Marine militaire ou Recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre, suivis des manœuvres qui ont le plus de rapport au combat, ainsi qu'à l'attaque et la défense des ports par Ozanne l'aîné, dessinateur de la Marine*, s. d. (v. 1766).

seconde et éphémère jeunesse (**tableau 6**) qui durera jusqu'aux dernières années de la guerre ; cela permet aussi à Sartine de porter promptement les effectifs à 70 vaisseaux, niveau atteint dès 1780 puis brièvement dépassé en 1782. La montée en puissance paraît bien sûr faible dans l'absolu mais, en pleine guerre, le secrétaire d'État n'hésite pas à prendre la décision de ne plus faire mettre en chantier que des vaisseaux de 74 canons et plus, ce qui équivaut à une condamnation à moyen terme des vaisseaux de 64 et de 50 canons¹³, et engage, avec la mise en chantier de plusieurs trois-ponts de 110 canons, une transformation en profondeur du visage de la flotte de bataille française.

Vingt ans après, un nouvel équilibre des forces

382

Il est maintenant possible de mesurer en connaissance de cause l'évolution du rapport de forces entre les deux marines au cours de la période envisagée. On peut alors observer, d'un conflit à l'autre, un net effondrement de la supériorité numérique sur le papier de la Royal Navy, laquelle passe de 70 vaisseaux en janvier 1762 à seulement 30 en janvier 1779 (**tableau 2**), au moment même où l'Espagne, qui peut aligner environ 60 vaisseaux, s'apprête à entrer en guerre aux côtés de la France. Cet affaiblissement est cependant suivi, après un léger rétablissement et une courte phase de stabilisation, d'un rebond spectaculaire au cours de l'année 1782, au terme de laquelle la supériorité britannique approche des 60 vaisseaux, ce qui traduit les premiers effets de l'impressionnant effort de construction lancé par Lord Sandwich pendant le conflit. De ce point de vue, on peut donc dire que la France et l'Espagne ont bénéficié dans les années 1779-1781 d'une étroite « fenêtre de tir » correspondant à un affaiblissement sans précédent de la Royal Navy, dans laquelle elles ont su s'engouffrer à temps et qui s'est brutalement refermée à partir de 1782-1783 – quoique trop tard pour inverser le cours de la guerre.

Il est cependant nécessaire de corriger ces chiffres en prenant en compte l'écart entre les effectifs théoriques, dont il a été question jusqu'à maintenant, et les effectifs réellement mis en œuvre au début de chaque campagne¹⁴. La détérioration du rapport de forces apparaît alors beaucoup plus grave et plus

13 Le dernier vaisseau de 64 canons de l'histoire de la construction navale française fut le *Jason*, mis en chantier à Toulon en 1778 et lancé courant 1779. Par ailleurs, depuis le lancement du *Flamand*, à Toulon en 1765, on a cessé de construire des vaisseaux de 50 canons, même si ceux qui subsistent dans la flotte sont toujours considérés comme des vaisseaux de ligne à part entière.

14 Travail rendu possible grâce à l'attention qu'a eue Jonathan R. Dull d'établir, en annexe de ses deux ouvrages consacrés aux guerres de Sept Ans et d'Indépendance américaine, l'ordre de bataille des différentes marines belligérantes, au 1^{er} avril, 1^{er} juin ou 1^{er} juillet de chaque année de guerre (Jonathan R. Dull, *The French Navy and the American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975 ; *id.*, *The French Navy and the Seven Year's War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005).

profonde pour la Royal Navy qui, malgré des effectifs en hausse sur le papier, a armé de moins en moins de vaisseaux au cours de la guerre d'Amérique (**tableau 7**) : d'environ 60 vaisseaux armés en 1778, ce qui n'a rien d'étonnant car sa montée en puissance est traditionnellement lente, elle est d'abord passée à près de 90 en 1779, avant de tendre d'année en année vers un plancher de seulement 80 vaisseaux armés. Faute de pouvoir déterminer avec exactitude les causes de ce sous-emploi croissant de l'instrument naval britannique, on peut avancer plusieurs hypothèses, dont : 1. l'inexorable dégradation matérielle des vaisseaux d'ancienne construction, à peu près abandonnés à leur sort dans le cadre de la politique adoptée par Sandwich sans pour autant être officiellement rayés des listes, l'Amirauté souhaitant manifestement les garder en réserve et n'hésitant d'ailleurs pas à les réarmer en cas d'absolue nécessité ; 2. la difficulté de trouver des équipages pour armer tous les vaisseaux disponibles, surtout après la perte de l'important vivier de gens de mer que constituaient les Treize Colonies.

Or, de l'autre côté de la Manche, la Marine royale parvient au contraire – mais à quel prix ? – à employer tout au long de la guerre la quasi-totalité d'un instrument naval aux effectifs désormais nettement supérieurs à ceux de la guerre de Sept Ans (**tableau 7**). Dans ces conditions, la supériorité numérique réelle de la Royal Navy, qui avait atteint 75 vaisseaux en 1760, est donc pratiquement nulle vingt ans après, ce qui rend alors d'autant plus décisif le renfort apporté à la Marine royale par la Real Armada. À partir de 1779, c'est donc bien la Royal Navy qui se trouve, pour la première et la dernière fois au XVIII^e siècle, en situation d'infériorité numérique, ayant chaque année environ 40 vaisseaux armés de moins que la coalition franco-espagnole. Le « visage » de la guerre sur mer s'en trouve entièrement changé, avec un soudain élargissement du champ des possibles : d'une part, les marines française et espagnole peuvent enfin s'affranchir d'une posture restée longtemps défensive et courir à nouveau le risque de livrer bataille – d'où sans doute la multiplication au cours de la guerre d'Amérique des grands combats de mer, qui s'étaient faits bien rares depuis quatre-vingts ans ; d'autre part, la marine britannique ne pouvant plus recourir à l'arme redoutable du blocus des ports ennemis, qui lui avait permis au milieu du siècle de paralyser ses adversaires et de leur imposer dans les eaux européennes une « guerre de position », une « guerre de mouvement » réapparaît, accessible à tous les belligérants.

L'ÉPREUVE DE LA MER ET DES ARMES

Cette guerre de mouvement va d'emblée déborder du champ de bataille européen, pour s'étendre jusqu'aux extrémités du monde connu et fréquenté d'alors (**carte 1**), où des conditions de mise en œuvre particulièrement difficiles

vont imposer aux deux marines belligérantes des efforts croissants, et mettre à rude épreuve ces outils aussi puissants que vulnérables que sont les vaisseaux.

Porter la guerre aux Amériques et aux Indes

384

Si les Amériques s'intègrent de plus en plus dans la seconde moitié du XVIII^e siècle à un espace économique, culturel et politique en bonne voie d'unification sous l'égide de l'Europe, les Indes orientales, où la pénétration européenne est encore davantage commerciale que coloniale, se trouvent au contraire situées au bout d'une interminable route maritime descendant à travers l'Atlantique Sud, contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance (route 4) et traversant l'océan Indien – par le nord pour les Britanniques, en passant par le canal du Mozambique et la mer d'Oman (route 5) ; par le sud pour les Français, *via* les Mascareignes puis les Seychelles (route 6). Ainsi, lorsqu'après être sortis ensemble de Brest le 22 mars 1781, de Grasse et Suffren se séparent, le premier n'est qu'à quelques semaines de mer de la Martinique où son escadre atterrit dès le 28 avril tandis que le second ne fait que commencer avec sa petite division un long périple qui, en passant par les îles du Cap-Vert où il livre son premier combat le 18 avril, par la colonie hollandaise du Cap où il mouille en juillet puis par l'île de France qu'il rallie le 25 octobre et dont il ne repart que le 7 décembre, le conduit enfin dans le golfe du Bengale et sur la côte de Coromandel à la mi-février 1782, presque un an après son départ. Ce théâtre lointain, encore mal maîtrisé, quoiqu'il n'ait cessé de prendre de l'importance depuis le milieu du siècle, et dont les Français ont été chassés en 1763 par les Britanniques et l'East India Company, se trouve donc littéralement dans un autre monde avec lequel les communications, quoiqu'anciennes, profitables et régulières, demeurent extrêmement lentes et complexes à cause du régime des moussons : il faut au moins une année, parfois deux, pour faire le voyage aller-retour, en prenant soin de prendre la mer entre décembre et avril, ce qui permet d'arriver en Inde au plus tard en octobre ; il faut ensuite attendre janvier-mars pour remettre à la voile et regagner l'Europe, généralement entre avril et septembre¹⁵. Dans ces conditions, on ne peut guère que « jeter » des vaisseaux sur le théâtre indien, au sens où l'on dit à l'époque que l'on « jette des troupes » dans une place assiégée, c'est-à-dire en tentant le tout pour le tout et sans grand espoir de les récupérer. Le pari est d'autant plus risqué que, sur place, les mouillages sûrs sont presque aussi rares que les établissements convenablement pourvus en munitions navales et en munitions de guerre : lorsque la mousson d'hiver rend

15 Manonmani Filliozat-Restif, « Arts et mesure de la navigation », dans René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard/Ministère de la Défense DMPA, 2013, p. 86-95 ; Auguste Toussaint, *L'Océan Indien au XVIII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1974 (rééd. 1992).

infréquentable le golfe du Bengale, soit de novembre à janvier, les Britanniques peuvent du moins se replier sur Bombay, de l'autre côté du sous-continent, où ils ont un vrai petit arsenal, alors que les Français doivent retraverser l'océan jusqu'aux Mascareignes où ils ne peuvent espérer que de maigres secours¹⁶. D'où sans doute la prudence avec laquelle chacune des deux marines engage de nouvelles unités sur ce théâtre jusqu'au tournant des années 1781-1782 : tout vaisseau expédié aux Indes doit en effet être considéré, du moins pour la durée de la guerre, comme un vaisseau perdu.

Rien de tel en ce qui concerne l'ensemble des autres théâtres, qui, de l'Europe occidentale à la côte orientale de l'Amérique du Nord, se distribuent sur les rives de l'Atlantique Nord en un vaste arc de cercle, tout au long d'une route maritime circulaire correspondant au régime des vents et des courants dominants, lesquels permettent d'effectuer rapidement et sans encombre, dans le sens des aiguilles d'une montre, la traversée de l'océan : d'avril à juin, quand soufflent les alizés de nord-est, on gagne aisément depuis l'Europe les Canaries ou Madère, puis, après une traversée de quelques semaines, l'atterrissage des îles du Vent, ou Petites Antilles (route 1), qu'on peut soit traverser pour entrer dans la mer des Caraïbes, soit contourner par le nord pour longer les Grandes Antilles jusqu'à Cuba ; de là, on peut aller chercher du côté des Bermudes les *westerlies*, vents d'ouest qui ramènent, *via* les Açores, jusque dans les parages du détroit de Gibraltar (route 2) – c'est la route suivie de préférence par les Français et les Espagnols, celle qu'emprunte par exemple l'escadre de Guichen, qui rallie Cadix depuis Saint-Domingue, du 16 août au 23 octobre 1780 –, soit, en été, se laisser porter par les vents de sud le long des côtes de l'Amérique du Nord, jusqu'à la hauteur de Terre-Neuve d'où l'on peut gagner en peu de temps l'entrée de la Manche (route 3) – et c'est la voie de retour privilégiée par les Britanniques¹⁷. Ces différentes routes, qui irriguent des îles et des côtes d'ancienne conquête, faisant vivre une économie atlantique en plein essor, sont fréquentées et connues des navigateurs. Tout favorise donc apparemment une circulation rapide et fluide entre les théâtres majeurs de la guerre, que sont, d'une part, l'entrée de la Manche et le détroit de Gibraltar et, d'autre part, les Antilles, l'Amérique espagnole et l'Amérique anglaise.

Se met en tout cas en place ici, dès 1779, un vrai jeu de chaises musicales, où, sur les ordres qu'ils reçoivent désormais où qu'ils soient en quelques semaines, des vaisseaux se mettent soudain en marche et passent, avec une apparente facilité, d'un théâtre à un autre, modifiant sans cesse leurs positions

16 Olivier Chaline, « Du souffle de la guerre au destin des empires », dans René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes, op. cit.*, p. 158-165.

17 Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 2012 (2^e éd.), p. 117-137.

respectives et l'ordre de bataille des deux flottes : ainsi voit-on, d'un mois sur l'autre, des escadres enfler par apports successifs puis, après quelque temps, éclater soudain en petits groupes qui prennent chacun leur route et vont grossir ailleurs les rangs d'autres grandes formations, exécuter des missions particulières ou bien désarmer dans les ports de la métropole, généralement après y avoir escorté des flottes marchandes. Mais ce qui, depuis Londres ou Versailles, peut ressembler à un exaltant ballet d'automates obéissant au doigt et à l'œil se traduit, pour les vaisseaux et leurs équipages, par de harassantes campagnes de mer, entrecoupées d'interminables escales sous des climats divers, le tout d'une rigueur inaccoutumée pour le matériel et pour les organismes. Rarement la tension entre les ambitions formulées dans le secret des cabinets et les possibilités réelles de l'instrument aura été plus forte et jamais elle n'aura été autant prolongée sans la sanction d'un prompt et éclatant désastre¹⁸. Il ne s'agit pourtant plus seulement alors de projeter temporairement des forces navales pour s'emparer d'une place ou pour la secourir, faire la conquête d'une colonie ou y débarquer des renforts et des munitions, mais de maintenir tout au long de l'année et sur le pied de guerre de fortes escadres dans de vastes régions encore peu peuplées, où il y a certes de nombreux ports et même des chantiers navals, mais pas de véritables arsenaux et des ressources en tout cas insuffisantes pour satisfaire les besoins immenses et variés d'un grand nombre de vaisseaux de guerre¹⁹. Cette guerre hors d'Europe ne devient en fait possible qu'en raison de l'absence de blocus britannique sur les ports français et espagnols, ce qui permet de faire circuler d'une rive à l'autre des vaisseaux par ailleurs plus nombreux que jamais et d'assurer ainsi, par une rotation constante entre les ports-arsenaux des métropoles et les théâtres d'outre-Atlantique, l'indispensable renouvellement des forces.

Les instruments d'une guerre de mouvement

Or, en ce domaine, la disproportion entre les effectifs des deux marines se fait rapidement sentir. Certes, la Marine royale effectue 75 mouvements vers

¹⁸ La projection de forces navales considérables aux Antilles par la Grande-Bretagne, la France et l'Espagne, entre 1739 et 1742, se traduit de part et d'autre par des catastrophes sanitaires et des échecs militaires à répétition ; les expéditions françaises vers l'Amérique en 1746 et en 1757 se terminent elles aussi par d'épouvantables hécatombes (voir Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud [1672-1763]*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991, 2 tomes et James Pritchard, *Anatomy of a Naval Disaster. The 1746 French Expedition to North America*, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1995). Étonnamment, c'est dans le golfe de Gascogne, puis dans la Manche que se produit la seule épidémie de la guerre d'Amérique, à bord de l'armée du comte d'Orvilliers, en 1779.

¹⁹ À cet égard, la marine espagnole est dans une bien meilleure situation, pouvant s'appuyer sur le bel arsenal de La Havane, établi au ^{xvi}^e siècle, dont N. A. M. Rodger a souligné l'importance stratégique et opérationnelle (*The Command of the Ocean, op. cit.*, p. 232-233).

les deux théâtres d'outre-Atlantique contre 74 côté britannique. L'effort n'est cependant comparable qu'en apparence. Il faut en effet rapporter le nombre de ces projections au volume de chaque flotte : la marine française n'a employé que 79 vaisseaux au cours de la guerre contre 112 pour la Royal Navy. De plus, seuls 58 vaisseaux français ont été engagés dans ces différentes expéditions contre 68 vaisseaux britanniques – et même 78, si l'on tient compte de la présence outre-Atlantique de 10 vaisseaux au déclenchement des hostilités. C'est donc uniquement grâce à la rotation de leurs forces à travers l'océan que les deux marines ont pu soutenir la cadence élevée qu'imposait cette guerre transatlantique et que la Marine royale est parvenue à faire bonne figure avec de moindres effectifs. À cet égard, une rupture s'opère en août 1780 lorsque Sartine, disgracié, doit céder le département de la marine au marquis de Castries. Jusque-là en effet, comme l'a justement montré Jonathan R. Dull dans sa communication, l'ancien lieutenant général de police s'est montré un joueur prudent dans la vaste partie d'échecs engagée avec la Royal Navy, mettant en place un scrupuleux roulement des forces déployées aux Antilles : lorsque s'ouvre la campagne de 1779, le comte d'Estaing dispose des 12 vaisseaux qu'il a amenés d'Europe un an plus tôt et de 12 vaisseaux frais ; lorsqu'il abandonne le désastreux siège de Savannah en octobre, il renvoie ces derniers aux Antilles et ramène les autres, éprouvés par deux campagnes d'outre-mer, en France ; ils sont remplacés quelques mois plus tard par les 16 vaisseaux du comte de Guichen qui, à la fin de sa campagne, laisse 7 de ses vaisseaux sur place, retraversant l'océan avec 11 des 12 vaisseaux arrivés en 1779. Au cours des automnes 1779 et 1780, les arsenaux français accueillent donc des vaisseaux revenus d'outre-Atlantique, les radoubent, les refondent et les réarment. En outre, au cours des trois premières années de guerre, Sartine ne réexpédie que 2 vaisseaux outre-Atlantique sur un total de 28 mouvements vers les Antilles et 19 vers l'Amérique du Nord. Or, avec Castries, le rythme s'accélère sensiblement : sur les 20 vaisseaux confiés au comte de Grasse en 1781, 11 sont expédiés pour la seconde fois outre-Atlantique ; à la fin de l'éprouvante campagne de 1781, seuls 5 vaisseaux regagnent l'Europe : tous les autres, y compris ceux ramenés d'Amérique par de Grasse après la Chesapeake, dont beaucoup sont en campagne depuis 1780, sont donc maintenus aux Antilles pour la campagne de 1782. S'y ajoutent alors seulement 6 vaisseaux « frais », dont 4 ont d'ailleurs déjà servi aux îles en 1779-1780 et font le voyage pour la seconde fois – en tout, 15 des vaisseaux prudemment rapatriés par Sartine ont donc été réexpédiés outre-Atlantique par le marquis de Castries.

On observe, il est vrai, la même évolution côté britannique, mais selon des rythmes différents et une autre chronologie : sur les 20 vaisseaux que Byron puis Knowles amènent aux Antilles au début de l'année 1779, 14 vont servir sur

ce théâtre jusqu'en 1780, après quoi 3 de ces vaisseaux iront encore stationner pendant une partie de l'année 1781 à la Jamaïque, le temps de se radouber et de repartir ensuite pour l'Europe à la tête de différents convois, tandis qu'un quatrième fait encore campagne aux îles du Vent cette année-là. Pendant toute cette période, le renouvellement des forces est donc pratiquement nul aux Antilles. Une rupture se produit néanmoins en 1780 avec l'arrivée de Rodney, qui donne le signal du départ aux vaisseaux présents depuis 1778-1779 et qui est suivie par deux autres vagues en 1781 et 1782 : en trois ans, 44 vaisseaux sont successivement expédiés aux Antilles dont 6 seulement effectuent leur second déploiement outre-Atlantique. La Royal Navy n'a donc pas organisé de réelle rotation de ses forces, s'efforçant plutôt tout au long de la guerre de maintenir les forces projetées le plus longtemps possible sur place, ce que la Marine royale ne s'aventure à faire qu'à partir de 1781.

388

Or, pendant ce temps, il faut également aligner des forces importantes en Europe. La politique britannique apparaît à cet égard aussi prudente qu'elle semble risquée outre-Atlantique : un noyau dur de 25 vaisseaux n'a jamais quitté les eaux européennes et ne s'est même guère éloigné de la Manche et des îles Britanniques, ne poussant que jusqu'à Gibraltar, pour secourir la place assiégée ; mais 30 autres, après avoir servi au moins un an en Europe, ont ensuite été engagés dans différentes expéditions vers l'Amérique ou les Antilles aux côtés de 38 vaisseaux armés spécialement pour cela – dont 14 sont d'ailleurs revenus servir au moins un an en Grande-Bretagne, portant ainsi le total des forces déployées sur ce théâtre à 69 vaisseaux, soit autant qu'outre-Atlantique. Côté français, le noyau dur des unités exclusivement affectées au théâtre européen n'a compté que 18 vaisseaux, car après y avoir servi quelque temps, 41 autres ont été employés à des expéditions lointaines avec 17 vaisseaux spécialement armés à cette fin. C'est donc uniquement parce que 38 vaisseaux rappelés d'outre-Atlantique par Sartine sont venus servir au moins un an chacun en Europe que le total des vaisseaux français employés sur le théâtre européen au cours de la guerre s'élève à 71 – ce qui confirme que seul un nombre deux fois plus élevé de rotations aura permis à une flotte française plus compacte de faire face, tout au long de la guerre et des deux côtés de l'Atlantique, à la Navy.

Un tel effort semblerait interdire à la Marine royale toute ambition sur le périlleux théâtre indien : seuls deux vaisseaux étaient stationnés à l'île de France en 1778 et Sartine, qui avait songé à envoyer La Motte-Picquet aux Indes en 1779 avec une division de cinq vaisseaux, avait été contraint de la rediriger en urgence pour les Antilles afin de renforcer d'Estaing et n'avait finalement envoyé cette année-là dans l'océan Indien que deux vaisseaux puis deux de plus en 1780 parmi lesquels deux vaisseaux marchands achetés à la dernière minute et convertis en vaisseaux de guerre. Là encore, Castries accepte d'emblée de

prendre plus de risques : cinq vaisseaux sont expédiés en 1781 avec Suffren et six autres lui sont envoyés en renfort en 1782, dont cinq seulement parviendront, il est vrai, à leur destination. Sur ces 11 vaisseaux, seuls 2 sont neufs : 2 autres ont déjà servi en Europe au moins un an et 7 autres reviennent d'outre-Atlantique, ce qui porte le nombre des vaisseaux réemployés outre-mer à partir de 1781 à 22. C'est donc par un effort supplémentaire que la Marine royale parvient *in extremis* à porter la guerre jusqu'aux Indes. En comparaison, les Britanniques, qui n'avaient qu'un seul vaisseau sur place en 1778 et en avaient envoyé un autre cette année-là y ont dépêché six vaisseaux en 1779 dont un reparti aussitôt en compagnie des deux précédents, sans doute pour ramener le convoi des *indiames* en Grande-Bretagne. Les cinq vaisseaux restants, dont trois ont été spécialement armés pour l'occasion, ne constituent pas une forte escadre et n'ont d'ailleurs pas grand-chose à faire au cours des années 1779-1781. Ils ne sont renforcés qu'à la fin de 1781 par la division de Johnstone, bousculée par Suffren à Porto Praya quelques mois plus tôt et qui ne comprend que 2 vaisseaux de ligne mais qui est suivie d'un renfort de 2 autres vaisseaux n'ayant encore jamais servi ; l'année suivante, quand commence la campagne de Suffren, la Royal Navy expédie encore sur place 7 vaisseaux de plus dont 2 seulement sont armés pour la première fois de la guerre – en tout, 18 vaisseaux projetés vers ce théâtre, dont 9 n'auront servi qu'aux Indes et 3 vaisseaux seulement réexpédiés après un premier déploiement outre-Atlantique. En puisant dans ses arsenaux, qui contiennent manifestement plus de vaisseaux qu'elle n'en saurait armer, la Royal Navy évite donc de trop tirer sur la corde au moment même où la flotte française, ménagée sous Sartine, est mise à rude épreuve par la politique de Castries.

Usures et renouvellement de l'outil

Le triomphe du cuivre

Au bout du compte, les deux marines auront mené environ 200 campagnes chacune sur les différents théâtres extra-européens. On mesure mieux alors l'importance du doublage en cuivre, dont l'effet le plus spectaculaire est bien sûr, sur le plan « tactique », la supériorité de marche qu'il donne et conserve aux vaisseaux mais qui, sur le plan « stratégique », permet aussi et surtout d'atténuer les effets, redoutables pour un vaisseau construit en bois, d'une série de campagnes menées dans les eaux chaudes des Indes ou des Amériques où les tarets pullulent et qui favorisent la multiplication des algues et des coquillages sur les coques. En effet, non seulement les vaisseaux sans doublage y voyaient auparavant leur sillage diminuer mois après mois, et plus vite qu'en Europe, mais le manque d'infrastructures ne permettrait pas d'y remédier sur place, ni

d'interrompre l'action discrète mais destructrice des vers. Dans ces conditions, il fallait presque toujours radouber ou refondre les vaisseaux qui regagnaient l'Europe après une, deux ou trois campagnes d'outre-mer. De même, il était périlleux d'y expédier des vaisseaux d'ancienne construction ou restés un peu trop longtemps sans entretien. Pour la Royal Navy, le doublage en cuivre est donc une vraie bénédiction et devient rapidement une priorité absolue²⁰ : si 13 vaisseaux seulement sont doublés courant 1779, dont la plupart en avril et en mai, le retour des mauvais jours et l'hiver puis le printemps de 1780 sont mis à profit pour doubler 32 vaisseaux de plus, après quoi on se contente de doubler les suivants au fur et à mesure des retours ou desancements. Ce tour de force, réalisé au pire moment, est assurément l'un des plus beaux exploits de la Royal Navy pendant la guerre d'Amérique : dès 1780, la quasi-totalité des vaisseaux employés en Europe sont doublés ainsi que la très grande majorité de ceux que Rodney et Graves emmènent outre-Atlantique cette année-là ; dès 1781, le cuivre s'est définitivement imposé des deux côtés de l'Océan et il va gagner le théâtre indien en 1782-1783 grâce à l'arsenal de Bombay qui procède au doublage des vaisseaux arrivés en 1779. Le procédé n'est cependant pas sans risque car, comme l'a rappelé Larrie D. Ferreiro, la corrosion des chevilles de fer employées dans la construction des vaisseaux est accélérée par l'oxydation du cuivre et peut entraîner de véritables catastrophes dont la plus grave est sans conteste la perte du *Royal George*, trois-ponts de 100 canons qui sombre en quelques minutes le 29 août 1782 au mouillage de Spithead avec tout son équipage à bord y compris l'amiral Kempenfelt. Tout laisse également penser que le cuivre s'est dans beaucoup de cas imposé comme un cache-misère pour prolonger artificiellement l'existence de vieux vaisseaux qu'il aurait autrement fallu refondre ou radouber et dont les membres ou bordages ont fort bien pu continuer à se corrompre et à pourrir à l'abri de leur nouveau doublage.

Côté français, la politique de Sartine, conjuguant plusieurs vagues de refontes et de mise en chantier avec le rappel par roulement des vaisseaux déployés outre-mer, a sans doute paru rendre le cuivre moins nécessaire dans un premier temps. Significativement, ce n'est qu'au cours de l'hiver 1781, lorsque Castries arrive aux affaires et prépare la première campagne de son ministère, que le cuivre s'impose : 15 vaisseaux sont alors doublés d'un coup, en février-mars, et tous les nouveaux vaisseaux seront désormais doublés en cuivre pendant leur construction. L'effort n'est pas négligeable et permet par exemple à Suffren d'emmener aux Indes une division presque entièrement doublée mais l'élan est presque aussitôt perdu et le nombre des vaisseaux doublés n'augmente ensuite que très progressivement au fur et à mesure des retours et desancements,

²⁰ *Ibid.*, p. 344-345, 375.

précisément plus rares à partir de 1781, ce qui introduit dans les différentes escadres françaises un « panachage » à la fois incommode et dangereux sur le plan tactique et pour le matériel. En fait, outre de probables difficultés techniques, financières et logistiques qui obligeaient à faire des choix, on semble avoir considéré le cuivre moins comme une garantie contre la dégradation des coques que comme un remède aux mauvaises qualités des vaisseaux les plus médiocres, par exemple la *Ville de Paris* qui, une fois doublée au début de 1781, s'avère, aux mains du comte de Grasse, un excellent trois-ponts. On n'a donc jamais entrepris de constituer dans l'immédiat une force navale entièrement composée de vaisseaux doublés en cuivre. La mise en place du nouveau procédé s'est en outre combinée avec la politique d'abandon des vaisseaux de 64 et de 50 canons qui a conduit à priver la plupart de ces derniers d'un doublage qui leur était d'autant plus nécessaire que, faute de nouveauxancements après 1779, leur âge moyen commençait à s'élever dangereusement à la fin de la guerre.

« Pertes de guerre », « pertes de mer » et « morts naturelles »

Le relevé des pertes subies de part et d'autre révèle la très nette mais très tardive rupture qui s'établit en 1782. En effet, au cours des quatre premières années de la guerre, la Marine royale affiche un bilan exemplaire et, à ce titre, sans précédent. On ne compte en effet qu'une seule perte de guerre : le *Protée*, de 64 canons, pris au large de Madère en février 1780 alors qu'il s'apprêtait à traverser seul l'océan ; aucune perte de mer, ce qui est remarquable ; et trois incendies accidentels qui causent la destruction du *Roland*, de 64 canons, et de la *Couronne*, de 80 canons, tous deux dans le port de Brest, respectivement en février 1779 et en avril 1781, puis celle de l'*Intrépide*, de 74 canons, qui s'embrase et explose au mouillage à Saint-Domingue en juillet 1781. Dans le même temps, les Britanniques se font prendre l'*Ardent*, de 64 canons, en août 1779 au large de Plymouth, doivent saborder le *Cornwall*, de 74 canons, en juin 1780, après les combats de Sainte-Lucie et incendier le *Terrible*, de 74 canons, en septembre 1781, au lendemain de la bataille de la Chesapeake, ce qui fait trois pertes de guerre en trois ans. Les pertes de mer sont plus lourdes encore puisqu'au naufrage du *Somerset*, de 68 canons, en novembre 1778 sur le cap Cod, succèdent celui du *Defiance*, de 64 canons, perdu à la côte de Charleston en février 1780, ceux, en août de la même année, du *Thunderer*, de 74 canons, et du *Stirling Castle*, de 64 canons, perdus corps et âmes dans le même cyclone qui balaye leur convoi venu de la Jamaïque et enfin du *Culloden*, de 74 canons, qui se brise sur des hauts-fonds devant Long Island en janvier 1781. Au cours de cette première phase de la guerre, la Royal Navy doit aussi condamner deux vaisseaux revenus des Antilles après plusieurs années sur place : le *Prince of Wales*, de 74 canons, en 1779 et la *Boyne*, de 68 canons, en 1780. La Marine royale n'est pas en reste, puisqu'elle

condamne 3 des 12 vaisseaux revenus avec le comte d'Estaing au début de l'année 1780, après deux longues années de campagne outre-Atlantique : le *Tonnant*, de 80 canons, qui sera détruit, et le *Fantasque* et le *Fier*, respectivement de 64 et de 50 canons, qui ne serviront plus désormais qu'armés en flûte.

Jusqu'au début de l'année 1782, la balance semble donc paradoxalement, et pour la première fois depuis le début du siècle, pencher en faveur de la plus modeste des deux marines. Tout paraît basculer avec la défaite des Saintes, en avril 1782. Non seulement celle-ci entraîne en quelques jours la perte ou la destruction de 7 vaisseaux – la *Ville de Paris*, de 104 canons ; le *César*, le *Glorieux* et l'*Hector*, de 74 canons ; le *Caton*, le *Jason* et l'*Ardent*, de 64 canons – mais elle semble donner, inexplicablement, le signal d'un effondrement subit de l'instrument naval : le même mois, le *Pégase*, de 74 canons, destiné aux Indes, est pris à sa sortie de Brest ; lorsque Vaudreuil gagne l'Amérique en août, il y perd le *Magnifique*, de 74 canons, qui s'échoue devant New York ; en Inde, Suffren perd successivement l'*Orient*, de 74 canons, et le *Bizarre*, de 64 canons, en septembre et en octobre ; ce même mois, le *Scipion*, de 74 canons, périt à la côte de Saint-Domingue après un combat désespéré contre des forces très supérieures et le *Palmier*, de même force, est abandonné par son équipage au large des Bermudes où il sombre ; en décembre, c'est au tour du *Solitaire*, de 64 canons, d'être pris aux Antilles ; en février 1783 enfin, la *Bourgogne*, de 74 canons, s'échoue sur la côte de l'actuel Venezuela. En moins de douze mois, la Marine royale a perdu 15 vaisseaux, c'est-à-dire trois fois plus qu'au cours des quatre premières années de guerre. Encore faut-il compter, en 1782-1784, 11 vaisseaux radiés, dont 6 avaient servi outre-mer et, en janvier 1784, le naufrage du *Sévère*, de 64 canons, qui repassait le cap de Bonne-Espérance. On est donc passés en trois années de 7 à 33 vaisseaux perdus.

Côté britannique, hormis le naufrage déjà évoqué du *Royal George*, l'année 1782 est marquée par la tempête qui, au large de Terre-Neuve, balaye en septembre le convoi ramenant les prises faites aux Saintes, entraînant la perte du *Ville de Paris*, de l'*Hector* et du *Glorieux*, mais aussi celle du *Centaure* et du *Ramillies*, de 74 canons, qui les escortaient. Puis plus rien. Certes, en novembre 1783, le *Superb* s'échoue dans la rade de Bombay, suivi de l'*Exeter*, de 64 canons, qu'on préfère incendier au large du cap de Bonne-Espérance en janvier 1784 – troublant parallélisme d'ailleurs avec le *Sévère*, car ces deux vaisseaux de même force servaient aux Indes depuis 1779 – mais on est alors de nouveau en paix. Enfin, au cours de la même période, huit vaisseaux sont radiés dont trois sont des prises faites pendant la guerre. Le total des pertes est donc passé de 10 à 23 vaisseaux seulement depuis le début de 1782, s'accéléralant à peine. Comment donc expliquer l'hécatombe de 1782 côté français ? On peut avancer, dans le prolongement de ce qui a été dit plus haut, des causes matérielles : depuis 1781, par la volonté du marquis de Castries, la belle mécanique du turn-over

transatlantique était arrêtée et les vaisseaux français, dont la moitié seulement étaient doublés en cuivre, commençaient sans doute à subir le contrecoup d'une intense activité au cours des années précédentes ; on arrivait de surcroît au terme du sursis donné par la politique des refontes de Sartine et l'âge moyen de la flotte commençait déjà à remonter en flèche. Reste cependant qu'il semble bien aventureux d'y voir l'unique explication d'événements tels que la capture ou le naufrage d'un vaisseau. Ne faudrait-il pas alors conclure que le vieillissement et l'usure de l'instrument naval, qui paraissent se dessiner si nettement sur le papier, ne sont en l'occurrence que le symptôme visible de l'épuisement moral et physique des équipages et des officiers, parvenus en cette cinquième année de guerre à la limite de leurs forces ?

L'EMPLOI DES FORCES

On ne peut cependant en rester au stade de ce qui ne serait qu'une « histoire quantitative » navale, déconnectée de la trame événementielle et du temps propre de la direction de la guerre, que l'on a justement pour ambition d'éclairer ici. Il ne s'agit pas en effet de considérer tous ces vaisseaux comme des poids uniformes que, depuis Londres ou Versailles, on piocherait et jetterait indifféremment dans les plateaux d'une série de balances pour équilibrer la mise de l'adversaire. Deux éléments sont alors à prendre en compte : pour commencer, la distinction entre d'un côté une sorte de « poussière navale » dispersée sur l'ensemble d'un théâtre et que l'on peut négliger par commodité, et de l'autre les vaisseaux évoluant « en corps d'armée », au sein de ce qu'on appellera ici des « escadres », de huit à neuf dixièmes des vaisseaux environ et, au-delà, des « armées navales » ; d'autre part, la différence déjà soulignée entre vaisseaux de bataille et simples vaisseaux de ligne dont le poids respectif sur chaque théâtre et dans chaque formation détermine, comme au sein de chacune des deux flottes, un certain « profil opérationnel ».

Le pari dangereux, 1778

Comme l'a fait remarquer N. A. M. Rodger²¹, l'année 1778 est particulièrement périlleuse pour la Marine royale. Ses préparatifs de guerre, commencés en 1776 lorsque Vergennes avait fait accepter à Louis XVI le principe d'une intervention dans le conflit opposant la Grande-Bretagne à ses colonies nord-américaines, ne sont pas encore achevés : plusieurs vaisseaux sont alors en chantier ou en cours de refonte, d'autres se trouvent hors d'état de servir et attendent d'être reconstruits ou condamnés de sorte qu'on ne peut armer dans l'immédiat qu'une cinquantaine

²¹ *Ibid.*, p. 341-342.

de vaisseaux dont la moitié seulement de 74 canons et plus. Pour ne rien arranger, la Marine royale est écartelée entre deux objectifs apparemment contradictoires et qui vont pourtant fort bien s'accorder : en Europe, elle doit impérativement remporter au moins un demi-succès face à la Royal Navy afin de démontrer à l'Espagne, qui négocie encore son entrée en guerre, qu'elle est de nouveau capable de sortir de ses ports impunément et de mener une guerre offensive ; en Amérique, elle doit prouver aux *Insurgents* par une démonstration de force que la France est en mesure de leur apporter un soutien décisif. Deux forces navales sont alors constituées : à Toulon, une forte escadre composée de 12 vaisseaux, dont 8 de bataille, placée sous les ordres du comte d'Estaing, qui met à la voile dès le mois d'avril pour aller frapper un grand coup sur la côte nord-américaine ; à Brest, une armée navale composée de 32 vaisseaux, dont 17 de bataille parmi lesquels 2 trois-ponts, confiée au comte d'Orvilliers, qui s'apprête à sortir en mer pendant l'été afin de livrer bataille.

394

Or, de l'autre côté de la Manche, Sandwich a bataillé au sein du cabinet pour limiter le nombre d'unités stationnées outre-Atlantique et obtenu de conserver tous les vaisseaux de bataille en Angleterre, ce qui le met en état de faire armer 43 vaisseaux dont 35 de bataille parmi lesquels 8 trois-ponts, sous les ordres de l'amiral Keppel²². Il entend ainsi reconstituer ce qu'il considère comme la clé de la supériorité navale britannique, qui a fait ses preuves en 1747-1748 et en 1758-1762 : l'entretien d'une puissante armée navale, le Western Squadron, prête à prendre la mer à la première nouvelle d'un important armement français, notamment à Brest, et capable en principe d'écraser toute force ennemie qui tenterait une sortie²³. La rivalité entre le premier lord et le secrétaire d'État aux Colonies, Germain, va alors concourir à faire de l'expédition du comte d'Estaing, qui était un pari risqué, une puissante manœuvre de diversion : la nouvelle du franchissement du détroit de Gibraltar par l'escadre de Toulon, dont on apprend qu'elle se rend outre-Atlantique où l'amiral Howe n'a que 8 vaisseaux de 64 canons à lui opposer, oblige Sandwich, qui n'a pas le crédit suffisant au sein du cabinet pour imposer ses vues, à détacher du Western Squadron une escadre de 13 vaisseaux comprenant un trois-ponts de 90 canons et 11 deux-ponts de 74 canons, soit près d'un tiers du corps des vaisseaux de bataille de Keppel. Lorsque ce dernier affronte d'Orvilliers au large d'Ouessant le 27 juillet, il ne dispose donc plus de la supériorité numérique et la combativité dont font preuve les Français semble surprendre les Britanniques qui ne parviennent pas à tirer parti du grand nombre de trois-ponts dont ils disposent. Sans mettre

²² *Ibid.*, p. 334.

²³ Michael Duffy, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, Exeter University Press, 1992, p. 60-81.

l'ennemi en déroute, la Marine royale est donc parvenue à briser, si l'on ose dire, le « mythe de son invincibilité », et peut ainsi, de justesse, donner l'impression que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est remise en cause.

La recherche de l'équilibre, 1779-1780

Les deux années suivantes, qui correspondent à la fin du ministère de Sartine, lequel s'achève en août 1780, sont marquées par la recherche difficile d'un équilibre entre les différents plateaux de la balance transatlantique. Avec l'alliance espagnole, acquise dès le printemps 1779, le centre de gravité de la guerre navale s'établit en effet pour la Marine royale sur le théâtre ouest-européen, oscillant entre l'entrée de la Manche et le détroit de Gibraltar où peut se produire à tout moment un affrontement décisif avec le gros des forces navales britanniques. Or les deux marines Bourbon, si elles disposent d'une écrasante supériorité numérique – elles réunissent 66 vaisseaux de ligne dans la Manche en juillet-août 1779, et 60 encore à Cadix en septembre-octobre 1780 –, sont mal armées pour cette forme de guerre à laquelle elles ne se sont pas préparées²⁴. La supposée flexibilité d'un instrument naval « mixte », composé à la fois de deux-ponts lourds et légers, conçus pour mener une guerre active dans les colonies et contre le commerce, s'avère alors inadaptée à la forme du conflit qui est effectivement mené. C'est vraisemblablement pourquoi, après avoir fait mettre en chantier 5 vaisseaux de 74 canons et un de 80 en 1778, Sartine ordonne enfin la construction de 4 trois-ponts de 110 canons en 1779-1780²⁵, auxquels doivent s'ajouter 3 autres vaisseaux de 74 canons. C'est sans doute aussi la raison pour laquelle la plus grande partie des vaisseaux de bataille français sont alors conservés en Europe. Sur les 12 vaisseaux expédiés en trois vagues successives aux Antilles au début de l'année 1779 pour renforcer l'escadre du comte d'Estaing, il n'y a que 5 vaisseaux de 74 canons ce qui redonne aux forces de ce dernier une composition mixte avec 23 vaisseaux dont une moitié seulement de 74 ou 80 canons. Au même moment, d'Orvilliers peut compter, au sein de la gigantesque armée navale qu'il réunit grâce aux forces espagnoles de Córdova, sur 30 vaisseaux de ligne français dont 20 de bataille auxquels viendront s'ajouter avant la fin de l'année 3 autres gros vaisseaux venus de

24 C'est particulièrement le cas de la marine espagnole, dont la quasi-totalité des vaisseaux – exception faite d'une poignée de trois-ponts et de deux-ponts de 80 canons, portant du 36 – sont des deux-ponts légers de 70 ou de 60 canons, portant respectivement du 24 et du 18 et du 24 et du 12 (voir sur ce point la contribution de Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes [dir.], *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine [1763-1783]*, Paris, PUPS, 2013, p. 145).

25 Successivement, l'*Invincible*, en février 1779 à Rochefort, le *Royal Louis*, en mars 1779 à Brest, le *Terrible*, en juillet 1779 à Toulon, et, *in extremis*, le *Majestueux*, en juillet 1780 à Toulon.

Toulon. L'année suivante à Cadix, la Marine royale rassemble des forces plus réduites mais nettement plus imposantes : en septembre 1780, le comte d'Estaing vient y prendre le commandement de 16 vaisseaux, dont 2 trois-ponts flambant neufs et 12 vaisseaux de 74 canons, soit une force évidemment taillée pour livrer bataille. À la fin octobre, il y accueille le comte de Guichen qui a quitté les Antilles en août après une brève campagne commencée fin mars, au cours de laquelle ce dernier a pu former une respectable armée navale de 24 vaisseaux, mais « mixte » à nouveau, n'ayant que 14 grosses unités.

Or, entre temps, le marquis de Castries a pris la tête du département de la Marine. Il peut alors faire le bilan des deux années de guerre écoulées et il apparaît que les énormes concentrations de forces opérées avec les Espagnols n'ont débouché sur aucun résultat tangible, en grande partie à cause du manque de coordination entre les deux marines : les armées navales coalisées se sont réunies en 1779 et en 1780 à des dates avancées et elles se sont promenées avec lenteur sans jamais menacer sérieusement les forces navales britanniques qui disposent désormais de l'avantage du cuivre. Au contraire, outre-Atlantique où les Français opèrent seuls, les armées du comte d'Estaing et du comte de Guichen, si elles n'ont pas toujours été heureuses, non seulement elles se sont montrées beaucoup plus actives mais elles ont aussi eu l'occasion de combattre les Britanniques à six reprises et d'une manière plus qu'honorable. Or de son côté, après avoir donné à Byron des forces mixtes en 1779, au moment où la menace franco-espagnole s'est avérée la plus pressante, la Royal Navy a commencé à opérer en 1780 une nette montée en puissance de son dispositif outre-Atlantique puisque Rodney s'est trouvé à la tête d'une armée navale de 22 vaisseaux dont 2 trois-ponts de 90 canons et 14 vaisseaux de 74 canons, soit trois quarts de grosses unités et qu'un troisième trois-ponts s'est rendu en Amérique avec Graves, accompagné de 3 vaisseaux de 74 canons.

La tentation du déséquilibre, 1781-1783

Le nouveau secrétaire d'État, qui hérite d'une flotte que son prédécesseur a maintenue en bon état et considérablement renforcée par la construction de grosses unités, va alors tenter d'en tirer meilleur parti en menant une guerre plus agressive sur les théâtres lointains. Il opère donc un vaste redéploiement des forces qui se traduit d'abord par l'envoi massif de vaisseaux de bataille aux Antilles : dès son arrivée à la Martinique en avril 1781, de Grasse dispose de 26 vaisseaux dont 20 de bataille. En face, Rodney, qui est aux îles du Vent depuis janvier 1781, n'a que 22 vaisseaux dont 18 de bataille et ne prend pas le risque d'un combat de nuit lorsqu'il se trouve en présence de l'armée française devant Tobago le 6 juin. Or, en se rendant ensuite successivement à Cap-Français le 16 juillet et dans la Chesapeake le 30 août, de Grasse non

seulement inflige aux Britanniques leur premier gros revers de la guerre, mais fait main basse au cours de sa campagne sur toutes les forces navales françaises déployées outre-Atlantique : la division de Monteil, employée depuis un an par les Espagnols pour le siège de Pensacola et celle de Barras, venue avec Ternay en 1780, qui n'était guère sortie de son mouillage de Rhode Island que pour livrer le premier combat de la Chesapeake, en mars 1781, sous les ordres du chevalier des Touches. Il se trouve alors à la tête de 38 vaisseaux de ligne, dont 25 de bataille parmi lesquels un trois-ponts de 100 canons, 4 vaisseaux de 80 canons et 20 vaisseaux de 74 canons. La même année, Guichen n'a pu emmener que 18 vaisseaux à Cadix pour y former l'armée navale coalisée dont seulement 9 vaisseaux de 74 canons et un de 80 – mais 5 trois-ponts de 110 canons, que Castries n'a manifestement pas cru pouvoir expédier en masse de l'autre côté de l'océan, soit par crainte de les y aventurer imprudemment soit pour ne pas paraître abandonner les Espagnols qui manquent cruellement de grosses unités.

Reste qu'en quelques mois le dispositif français a basculé. Cette reconfiguration, que seule la concentration des grosses unités permet d'apprécier, est parachevée par le rapatriement simultané des vaisseaux de 50 à 64 canons qui rentrent en France à la fin de 1781 pour laisser place à deux vaisseaux de 80 canons et deux de 74, suivis d'un cinquième de 70, portant du 24. Une fois reçus ces renforts, de Grasse se trouve en avril 1782, à la veille des Saintes, à la tête d'une armée de 35 vaisseaux dont un trois-ponts, 5 vaisseaux de 80 canons et 21 vaisseaux de 74 canons, soit 27 de bataille. Comme Castries a également pour ambition de porter la guerre en Inde, le champ de bataille européen se trouve pratiquement dégarni : la contribution française à l'armée navale coalisée, qui appareille de Cadix le 3 juin 1782, se réduit cette année-là à 13 vaisseaux parmi lesquels 5 trois-ponts et 6 vaisseaux de 74 canons, et les trois arsenaux français sont alors quasiment déserts. Cette « décompression » sur le théâtre ouest-européen semble cependant ne pas être passée inaperçue en Grande-Bretagne où la Royal Navy, qui peut désormais compter sur une imminente vague deancements, est en mesure de prendre elle aussi le risque d'un déploiement de forces majeur outre-Atlantique. Répétant le mouvement opéré par le comte de Grasse l'année précédente, Rodney est donc renvoyé avec 20 vaisseaux aux Antilles où il arrive à Antigua en février. Il peut alors unir ses forces à celles de Hood, qui a assuré l'intérim avec brio et, après avoir détaché plusieurs vaisseaux, il se trouve à la tête d'une armée de 36 vaisseaux dont 5 trois-ponts et 20 vaisseaux de 74 canons, soit 25 de bataille, tous doublés en cuivre et, pour beaucoup, ayant des agrès neufs et des équipages frais. La confrontation qui s'en suit, le 12 avril 1782 au large des Saintes, est désastreuse pour l'armée du comte de Grasse qui a dû se séparer avant la bataille de 5 vaisseaux et n'en a donc plus que 30, dont 26 de bataille. Toutefois, le marquis de Vaudreuil parvient après coup à réunir 27 vaisseaux à Cap-Français, dont 23 de

bataille, ce qui est loin d'être négligeable. Significativement cependant, Castries préfère alors rappeler en catastrophe ses grosses unités : en juin, Vaudreuil doit se séparer de 6 vaisseaux de 80 canons – y compris son propre *flagship* –, 5 de 74 et un de 64, ce qui le place à la tête d'une simple escadre de 16 vaisseaux, dont 12 de 74 canons, avec laquelle il appareille le 4 juillet pour l'Amérique où il doit rembarquer les troupes de Rochambeau.

398

Ce serait pourtant s'aventurer que d'en conclure que le secrétaire d'État se ravise. Tout au contraire, une nouvelle concentration de force est en train de s'opérer sous les ordres du comte d'Estaing à Cadix, où les vaisseaux français de l'armée coalisée, au lieu de regagner Brest, ont désarmé en novembre après avoir échoué par deux fois à engager le combat avec l'amiral Howe, d'abord à l'entrée de la Manche en juillet puis au large du cap Spartel en octobre. De son côté, Vaudreuil regagne les Antilles à la fin de l'année et va s'établir à Puerto Cabello, sur la côte de l'actuel Venezuela, en février 1783. Or il semble bien que le projet de Versailles, négocié avec Madrid, fût d'employer cette fois la grande armée navale franco-espagnole et les forces des deux Couronnes déjà stationnées aux Antilles pour une expédition décisive contre la Jamaïque l'année suivante²⁶ – ce qui constituait l'ultime étape du renversement stratégique prôné par Castries – et il n'est pas inintéressant de noter qu'entre novembre et janvier, les trois-ponts de 110 canons le *Terrible*, le *Majestueux* et l'*Invincible* sont tous doublés en cuivre à Cadix, ce qui laisse imaginer qu'ils eussent été du voyage. Rien ne dit quelle a été la réaction de la Royal Navy, qui avait changé de premier lord, rappelé Rodney et disloqué son armée navale dès le lendemain des Saintes, mais le début des pourparlers puis la signature des préliminaires de paix le 20 janvier 1783 mettent fin aux préparatifs de cette campagne qui aurait vraisemblablement vidé le champ de bataille européen et se serait déroulée en même temps que celle de Suffren qui, à l'autre bout du monde, continue la guerre contre les Britanniques jusqu'au mois de juin sans avoir reçu les renforts qui lui auraient permis de prendre la tête d'une véritable petite armée navale.

Entrons, puisqu'il est temps de conclure, dans un cadre convenable. La scène se déroule en juillet 1784, face aux fameux chantiers navals de Blackwall. Un vent puissant souffle sur les eaux vertes de la Tamise, d'où l'artiste prétend représenter le lancement de l'*Adventure*, de 44 canons, qui, très loin sur la gauche, semble en effet continuer de glisser à la surface des flots, entraîné par son propre élan²⁷. Mais

²⁶ Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905, p. 449.

²⁷ Francis Holman (v. 1729-1784), *Blackwall Yard from the Thames*, 1784, huile sur toile, 94 x 202 cm, Londres, National Maritime Museum, <http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/13345.html>, consulté le 6 février 2018.

l'autre moitié de la toile est occupée, à l'arrière-plan, par les silhouettes sombres de trois imposants vaisseaux de ligne dressés sur le chantier : le *Victorious*, l'*Hannibal* et le *Theseus*, tous trois de 74 canons, dont la construction a été ordonnée par l'Amirauté, respectivement en décembre 1781, juin 1782 et novembre 1782. Si le dernier est encore en construction, les deux premiers, sur les murailles desquels ont déjà été peintes les larges bandes noires qui ornent la flottaison des vaisseaux de la Royal Navy, sont manifestement achevés. Conformément aux nouveaux standards de construction, ils vont cependant encore passer de longs mois sur cale avant leur lancement, prévu respectivement pour avril 1785 et avril 1786. Sur cet austère paysage portuaire sont donc disposés les vestiges vivants et majestueux d'un immense effort de guerre qui, même engourdi, poursuit son cours et continue de transformer l'instrument naval : ces trois vaisseaux, comme de nombreux autres mis en chantier sous l'administration de Lord Sandwich, vont successivement venir gonfler les rangs d'une flotte de bataille dont l'affaiblissement passager n'est plus qu'un mauvais souvenir et dont les effectifs atteindront brièvement les 130 vaisseaux en 1791 contre 75 pour la Marine royale ; tous trois du même rang, ils manifestent également, comme en France quelques années plus tôt, la restructuration de la flotte qui s'amorce alors et qui va voir disparaître en peu de temps, au profit des seuls vaisseaux de 74 canons qui viennent de faire la démonstration de leurs qualités et de leur polyvalence, tous les autres types de deux-ponts, rendus superflus. Doublés en cuivre dès leur construction, ils appartiennent en outre à un âge nouveau de la construction navale dont les progrès récents ont accru la capacité opérationnelle des flottes, rendant la guerre outre-mer plus praticable et moins risquée. Car, de la guerre d'Amérique, les deux marines héritent une expérience inédite : celle du déploiement prolongé et réussi d'importantes forces navales sur des théâtres lointains et exotiques, rendu possible par d'incessants mouvements soigneusement coordonnés depuis les bureaux des ministères ; celle d'une guerre d'escadre vive, longue et violente, souvent incertaine, rarement décisive et occupant le devant de la scène pendant que, dans l'ombre, une armée de frégates plus lourdement armées qu'autrefois assure une grande variété de missions.

Côté français, on a des raisons de se réjouir car en dépit du revers essuyé tardivement aux Saintes la démonstration semble faite, conformément aux prédictions de Choiseul, qu'avec une flotte nécessairement compacte mais plus homogène et plus puissante que jamais, on est en mesure de mener, contre beaucoup plus fort que soi, une guerre vigoureuse, efficace et – pourquoi pas ? – victorieuse. Ce qui explique certainement la détermination avec laquelle, après une courte phase de récupération, les années 1787-1792 sont consacrées à l'édification à marche forcée d'une flotte qui atteint les 75 vaisseaux à la veille

des guerres révolutionnaires²⁸ et qui est désormais uniquement composée de vaisseaux de 74, 80 et 118 canons, magnifiquement bâtis sur les plans types du chevalier de Borda et de l'ingénieur Sané. Avec le recul, on ne peut cependant que souligner le caractère exceptionnel d'une conjoncture particulièrement favorable pendant la guerre d'Amérique, conjuguant l'alliance espagnole, si décriée mais indispensable, et l'affaiblissement momentané de la flotte britannique, surprise au pire moment. Apparaissent en outre des faiblesses structurelles qui ont commencé de se manifester à la fin du conflit, notamment un nombre de vaisseaux et – peut-être davantage encore, de gens de mer – décidément trop faible pour faire face dans la durée sur tous les fronts, à quoi s'ajoute un effort de construction trop modeste pour absorber un éventuel désastre naval et l'absence de véritables arsenaux sur les théâtres d'outre-mer. Une ambiguïté demeure donc : les plus beaux succès de la guerre, obtenus par le comte de Grasse en 1781 et par le bailli de Suffren dans les années 1781-1783, au terme d'une intensification de la guerre extra-européenne voulue par le marquis de Castries, n'ont été possibles que parce que Sartine avait fait de la flotte un usage beaucoup plus prudent au cours des années précédentes et économisé ainsi des forces que son successeur semble avoir dilapidées en fort peu de temps.

Pour la Royal Navy, cette guerre navale éclatée aux deux extrémités du monde a été l'expérience douloureuse d'une provisoire insécurité et le rappel salutaire que la suprématie navale dépend de l'entretien scrupuleux d'une flotte nombreuse et s'établit d'abord dans les eaux européennes, par les pénibles et mornes campagnes d'un Western Squadron croisant au large de Brest tandis que l'éclatant succès des Saintes, qui peut apparaître comme un simple lot de consolation, conforte le choix ancien d'une flotte de bataille dominée par de nombreux et puissants trois-ponts capables de faire la différence dans un combat prolongé, et ce d'autant plus que la rupture de la ligne de bataille française par Rodney – sans doute fortuite²⁹ mais longtemps considérée comme l'application des principes de Clerk of Eldin³⁰ – crée un précédent historique et laisse entrevoir, à la veille des guerres de la Révolution et de l'Empire, de nouvelles possibilités tactiques.

28 Olivier Chaline, « Franco-British Naval Rivalry and The Crisis of the Monarchy, 1759-1789 », dans Julian Swann et Joël Félix (dir), *The Crisis of the Absolute Monarchy. France from Old Regime to Revolution*, Londres, Corby, Oxford University Press, 2013, p. 205-221.

29 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean*, op. cit., p. 353-354.

30 Michel Depeyre, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998, p. 184-186.

ANNEXES

Carte 1. Routes et théâtres de la guerre extra-européenne, 1778-1783

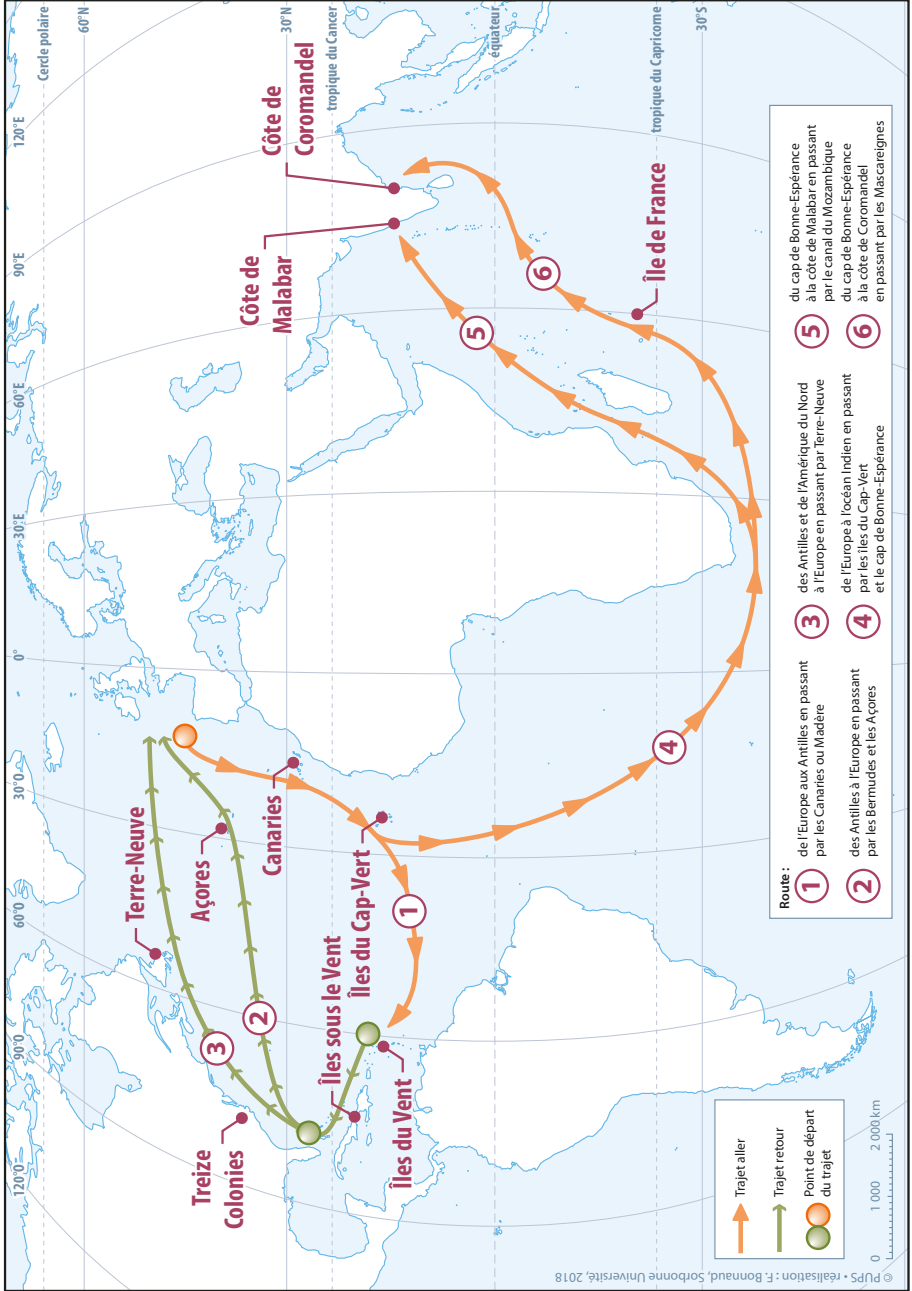


Tableau 1. Effectifs sur le papier de la Royal Navy et de la Marine royale, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Marine royale	48	56	60	66	69	68	70	66	66	64
Royal Navy	116	115	118	119	120	116	120	121	117	111
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Marine royale	65	63	62	60	60	61	69	71	69	73
Royal Navy	111	106	105	106	102	103	99	108	106	112
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Marine royale	67	61	60	63	57	60	64	67	71	75
Royal Navy	123	119	113	120	126	125	126	127	129	126

Note : Les effectifs de la Marine royale paraissent remarquablement stables, n'oscillant plus guère qu'entre 60 et 70 vaisseaux à partir des années 1767-1769. On peut donc dire, en dépit des idées reçues, qu'après avoir vu ses forces diminuer lentement mais sûrement tout au long de la période 1770-1777, elle commence la guerre d'Amérique à un niveau plutôt médiocre, même si ses effectifs s'accroissent ensuite jusqu'en 1782, avant une brusque chute qui se poursuit jusqu'en 1787. Il apparaît dès lors que l'évolution du rapport de forces n'est pas à mettre sur le compte d'une montée en puissance de la Marine royale, laquelle ne s'amorce que dans les années 1788-1792. Outre-Manche on observe au contraire, au cœur de la période envisagée, une contraction rapide et continue de la flotte de bataille, de 120 à 100 vaisseaux environ au cours des années 1771-1778, de sorte que la guerre d'Amérique éclate au moment même où les effectifs de la Royal Navy atteignent leur point le plus bas. Il n'est pas moins frappant de constater que le conflit n'a ensuite duré que le temps strictement nécessaire pour que les effectifs repassent à 120 vaisseaux, sur la seule période 1779-1782.

Sources : D'après Alain Demerliac, *La Marine de Louis XV. Nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995 ; *id.*, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996 ; Winfield Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792*. *Designs, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth, 2007. Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année, et tous les vaisseaux sont comptés, de la date de leur lancement à celle de leur perte ou de leur condamnation.

Graphique 2. Supériorité numérique sur le papier de la Royal Navy, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Supériorité numérique de la Royal Navy sur la Marine royale	72	65	65	61	59	56	58	63	59	54
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Supériorité numérique de la Royal Navy sur la Marine royale	53	50	49	52	46	45	33	41	40	43
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Supériorité numérique de la Royal Navy sur la Marine royale	60	62	57	61	70	66	63	60	58	51

Note : On peut observer une érosion presque continue de la supériorité numérique de la Royal Navy sur la période 1763-1778, qui n'est plus que de 33 vaisseaux en janvier 1779, au moment même où l'Espagne, forte sur le papier d'environ 60 vaisseaux, s'apprête à entrer en guerre aux côtés de la France, dont l'infériorité est ainsi largement compensée ; rivé par la suite sur le palier guère moins dangereux des 40 vaisseaux en 1780-1781, l'écart se creuse soudain au cours de l'année 1782, pour atteindre les 70 vaisseaux en janvier 1787, alors que s'ouvrent les négociations en vue de la paix, c'est-à-dire un temps trop tard pour absorber les effectifs espagnols et rétablir enfin la supériorité numérique globale de la Royal Navy sur ses adversaires.

Sources : *Idem* tableau 1. Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année.

Tableau 3. Effort de construction en Grande-Bretagne, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Nombre de mises en chantier	3		2	4	4	3	7	1	6	3
Nombre de lancements	5	6	7	3	2	5	4	3	1	2
Nombre de vaisseaux en chantier	25	20	16	13	15	16	18	15	17	20
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Nombre de mises en chantier	1	4	2	3	5	6	3	9	4	16
Nombre de lancements	2	5	4	2	4	2	3	5	7	10
Nombre de vaisseaux en chantier	18	22	18	17	20	22	23	29	29	38
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Nombre de mises en chantier	9	6	1	1		2	2	1	1	
Nombre de lancements	6	5	9	7	7	3	1	5		
Nombre de vaisseaux en chantier	35	34	31	24	17	12	11	11	7	7

Note : L'effort de guerre apparaît ici considérable, avec trois vagues de mises en chantier de plus en plus massives en 1777-1778, 1780 et 1782-1783, soit 45 nouveaux vaisseaux sur un total de 53 pour la durée de la guerre. Le nombre des lancements augmente chaque année tout au long de la guerre, au terme de laquelle 27 nouveaux vaisseaux ont déjà été lancés, dont 10 au cours de la seule année 1782. Lorsque la paix est signée en 1783, il reste encore 35 vaisseaux en construction, ce qui permet à la Royal Navy, après un net repli en 1783-1784, d'accroître ses effectifs de manière continue pendant près d'une décennie, quasiment sans nouvelle mise en chantier. Sources : *Idem* tableau 1. Les chiffres sont ceux de chaque année.

Tableau 4. Effort de construction en France, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Nombre de mises en chantier	3	1	2	2	2	2		5	2	5
Nombre de lancements	5	3	4	6	1	2	1	1	2	2
Nombre de vaisseaux en chantier	11	7	6	5	4	4	2	5	6	6
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Nombre de mises en chantier			1		3	7	7	3	6	10
Nombre de lancements		2		4	3	7	3	6	5	8
Nombre de vaisseaux en chantier	6	6	5	5	5	9	10	9	10	15
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Nombre de mises en chantier	1	5	1	6	7	5	4	7	3	
Nombre de lancements	2	3	7		5	7	4	5	4	1
Nombre de vaisseaux en chantier	8	11	9	7	14	15	13	15	13	9

Note : Entièrement interrompus depuis 1772, les constructions reprennent en 1777, mais demeurent relativement modestes jusqu'en 1782, année au cours de laquelle dix vaisseaux sont mis en chantier d'un coup, sans doute pour compenser les pertes qui se multiplient cette année-là, à partir de la défaite des Saintes. Cet effet est sans lendemain, et il faudra ensuite attendre les années 1786-1790, c'est-à-dire, paradoxalement, le moment d'une profonde crise financière et politique, pour observer un effort soutenu, avec 29 vaisseaux mis en chantier en l'espace de cinq ans.

Sources : *Idem* tableau 1. Les chiffres sont ceux de chaque année.

Tableau 5. Constitution de la Royal Navy, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	16	20	24	26	26	26	28	25	24	22
2^e classe d'âge (4-10 ans)	44	42	41	43	37	34	38	40	37	35
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	47	42	42	36	41	42	41	46	46	46
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	18	18	22	26	25	24	21	19	23	29
2^e classe d'âge (4-10 ans)	38	39	35	32	31	30	30	31	26	25
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	43	38	35	40	40	40	42	48	47	48
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	44	44	44	52	45	49	45	33	26	17
2^e classe d'âge (4-10 ans)	26	25	24	27	43	46	53	64	72	73
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	40	38	34	32	29	21	19	21	24	31

Note : On constate qu'au cours des années 1776-1779, contrairement à ce qui se passait en France, la constitution de la flotte britannique s'est continuellement dégradée, sous l'effet d'une érosion incessante de la première classe d'âge, d'un tassement durable de la seconde et d'un accroissement significatif de la troisième, avec une phase aigüe au cours de l'année 1779, qui fut sans doute la pire de la guerre pour la Royal Navy. À partir de 1780, un spectaculaire redressement se produisit, le nombre de vaisseaux neufs doublant en l'espace de trois années, alors que celui des vaisseaux à refondre amorça une longue phase de repli à partir de 1782, d'où une fugace embellie au cours des années 1783-1788, c'est-à-dire en net décalage par rapport à la guerre d'Amérique.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1. La flotte de bataille a été divisée en trois classes d'âge : 1. les vaisseaux neufs (0 à 4 ans) ; 2. les vaisseaux à radoub (4 à 10 ans) ; 3. les vaisseaux à refondre (plus de 10 ans). Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année.

Tableau 6. Constitution de la Marine royale, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	14	13	15	19	22	20	25	22	17	25
2^e classe d'âge (4-10 ans)	18	22	23	16	18	18	20	20	20	21
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	14	12	13	10	11	10	11	13	8	6
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	17	16	15	9	18	27	38	45	38	34
2^e classe d'âge (4-10 ans)	28	27	26	27	22	18	14	12	22	25
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	9	11	7	10	12	7	8	9	10	12
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	29	23	22	29	23	24	25	20	23	23
2^e classe d'âge (4-10 ans)	25	28	26	25	27	29	30	35	33	35
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	8	3	5	2	4	5	6	10	15	17

Note : On doit noter qu'après 1771, le nombre de vaisseaux de la troisième classe est toujours resté très limité, tout se jouant donc entre les deux premières classes. Il apparaît alors que jamais la constitution de la flotte française n'a été plus mauvaise qu'en 1776, après plusieurs années consécutives de dégradation, suite à la quasi-interruption des mises en chantier et des refontes après la chute du duc de Choiseul et de son cousin en décembre 1770. Les années 1776-1779 font contraste, sous l'effet conjugué des refontes et des constructions ordonnées par Sartine : les effectifs de la première classe quadruplent, pendant que ceux de la seconde atteignent leur niveau le plus bas de la période. Si, dès 1781, la situation se dégrade rapidement, les courbes se croisent de nouveau courant 1783, pour s'équilibrer ensuite jusqu'en 1789, la flotte française a brièvement bénéficié pendant la guerre d'Amérique d'une constitution plus robuste que jamais, grâce au vigoureux traitement administré par Sartine au cours de son passage aux affaires.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1.

Tableau 7. Deux-ponts de ligne et de bataille, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777
(Marine royale)															
Deux-ponts de bataille	23	26	27	30	32	33	35	33	36	35	35	34	34	32	33
Deux-ponts de ligne	24	29	31	34	34	32	32	30	27	26	28	27	26	26	25
(Royal Navy)															
Deux-ponts de bataille	38	41	44	48	51	51	52	54	54	54	54	52	51	54	53
Deux-ponts de ligne	59	58	58	54	51	48	51	50	46	40	39	36	36	35	32
(Marine royale)															
Deux-ponts de bataille	34	41	40	38	41	42	39	41	47	47	51	55	59	62	65
Deux-ponts de ligne	25	26	29	25	26	20	17	14	11	5	4	3	2	2	2
(Royal Navy)															
Deux-ponts de bataille	52	51	54	50	52	54	53	49	55	60	64	63	64	66	66
Deux-ponts de ligne	33	30	35	37	40	50	47	46	46	45	43	42	42	40	38

Note : Les deux flottes paraissent franchir successivement, mais avec un décalage, les différentes étapes d'une transition entre un modèle « ancien », dans lequel une grosse minorité de trois-ponts dominait nettement une flotte exclusivement composée de modestes deux-ponts portant du 24, et un modèle « moderne », dans lequel les nouveaux deux-ponts, qui portent tous désormais du 36 ou du 32, forment, avec des trois-ponts plus puissants mais moins nombreux, un ensemble plus homogène. Le premier stade est l'équilibre entre les deux composantes, à un moment où elles sont encore considérées comme complémentaires. La Navy n'y parvient qu'en 1767, c'est-à-dire au moment où sa rivale, qui l'avait atteint dès la guerre de Sept Ans, commence à s'en écarter, sans rompre définitivement avec puisque ce n'est qu'en 1781 que le nombre des deux-ponts portant du 24 commence à chuter dans la Marine royale, entraînant leur quasi-extinction en 1790. Il faudra ensuite attendre 1785 pour que la Royal Navy emboîte le pas, sans pouvoir empêcher la Marine royale de disposer en 1792 d'autant de deux-ponts de bataille qu'elle.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1. Côté français, tous les deux-ponts portant du 24 ou du 18 à la batterie basse, de 44 à 70 canons, ont été comptabilisés comme vaisseaux de ligne, seuls les deux-ponts portant du 36 étant considérés comme vaisseaux de bataille. Côté britannique, le premier groupe comprend tous les deux-ponts portant du 24 et de plus de 60 canons, le second tous les deux-ponts portant du 32. Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année.

Tableau 8. Effectifs sur le papier et nombre de vaisseaux armés, 1755-1762 et 1778-1782

	juin 55	juin 56	juin 57	juin 58	juin 59	juin 60	juin 61	juin 62
Royal Navy	47	68	76	79	90	90	85	94
(sur un total de)	86	85	85	93	102	108	109	114
Marine royale	21	33	42	25	47	14	17	27
(sur un total de)	53	53	59	64	54	46	50	45

	juil. 78	juil. 79	juil. 80	avr. 81	avr. 82	janv. 83
Royal Navy	58	87	83	82	80	
(sur un total de)	103	99	108	106	112	123
Marine royale	52	63	69	69	73	
(sur un total de)	61	69	71	69	73	67

Note : Côté britannique, on ne remarque guère de progrès significatif sur le papier : l'accroissement numérique de la flotte de bataille en 1779-1782 reproduit à l'identique celui des années 1759-1762, de 100 à 110 vaisseaux environ. En revanche, dès 1780, il y a environ 25 vaisseaux désarmés, ce que l'on n'avait observé qu'en 1761 au cours de la guerre précédente, dans un contexte beaucoup plus favorable et après plusieurs campagnes, et le nombre grümpe à plus de 30 vaisseaux en 1782, ce qui semble révéler le poids grandissant d'une partie de la flotte, vétuste et abandonnée à son sort pour favoriser les nouvelles constructions. Les effectifs opérationnels retombent donc graduellement au niveau de ceux de l'année 1758, soit 80 vaisseaux. Côté français, en revanche, la montée en puissance est évidente sur les deux plans. Culminant à 60 vaisseaux environ au cours de la guerre de Sept Ans, l'outil avait été la plupart du temps dramatiquement sous-employé, limitant souvent les effectifs réels à 20 vaisseaux environ et ne permettant guère de dépasser les 40, même en 1757 et 1759. Vingt ans après, les effectifs sur le papier se placent tout juste un cran au-dessus, à 70 vaisseaux environ, mais ils s'y maintiennent, et le bon état matériel de la flotte permet à la Marine royale d'en aligner réellement ce nombre au début des campagnes de 1780-1782, de sorte qu'au plus fort de la guerre d'Amérique, les effectifs réels ont à peu près doublé par rapport à la moyenne de la guerre de Sept Ans. Sources et méthode : Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975 ; *id.*, *The French Navy and the Seven Year's War*, Lincoln, Université du Nebraska, 2005. Les chiffres sont ceux du 1^{er} avril, mai, juin ou juillet de chaque année, et l'on a systématiquement retranché de l'ordre de bataille de la Royal Navy les vaisseaux de 50 canons.

	1783																								
	1782																								
mois	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
(Royal Navy)																									
Vaisseaux pris ou détruits																									
Vaisseaux naufragés																									
Vaisseaux condamnés ou réformés																									
(Marine royale)																									
Vaisseaux pris ou détruits																									
Vaisseaux naufragés																									
Vaisseaux condamnés ou réformés																									

Note : Les années 1778-1781 ne permettent pas de départager les deux marines, avec des pertes pratiquement identiques de part et d'autre, bien que la Royal Navy ait perdu six navires en opérations, dont trois du fait des combats, contre quatre, dont un seul capturé, côté français, où l'essentiel des pertes résulte de l'abandon de vieux vaisseaux, transformés en flûtes et autres navires de charge ou démantelés. Le même constat s'impose d'ailleurs en 1783, et seule l'année 1782 fait nettement pencher la balance en défaveur de la France, avec les lourdes pertes des Saintes, au début du printemps, suivies à l'automne d'une série de naufrages, sur tous les théâtres de la guerre.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1.

CONCLUSION

La guerre d'Indépendance occupe une place unique dans l'histoire de France. Ce n'est pas parce qu'elle a été un conflit aux dimensions du monde de l'époque, car c'est là une caractéristique qu'elle partage avec plusieurs de celles qui l'ont précédée depuis la succession d'Espagne si ce n'est la guerre de Hollande et celle de la Ligue d'Augsbourg. Son originalité tient en fait à ce qu'elle s'est déroulée sans opérations militaires européennes notables. L'alliance autrichienne, en dépit des initiatives inquiétantes de Joseph II habilement contrées par le comte de Vergennes, a fonctionné conformément aux attentes, assurant malgré tout la paix de l'Europe et couvrant les frontières de la France. Celle-ci a donc pu consacrer ses ressources à la lutte sur mer et outre-mer. C'est la seule guerre dans laquelle la France a davantage dépensé pour sa marine que pour son armée. Plus que jamais, c'est de la marine que la victoire a été attendue, mais selon des modalités variées selon les belligérants et les phases de la guerre.

DES OPÉRATIONS, C'EST-À-DIRE D'ABORD DES NAVIGATIONS

L'arme navale semble d'abord permettre de régler au plus tôt la querelle, sans guerre longue : c'est l'idée qui préside à l'envoi de l'amiral d'Estaing de Toulon vers l'Amérique au printemps 1778 mais aussi celle qui dirige la Home Fleet de l'amiral Keppel contre la flotte du Ponant de l'amiral d'Orvilliers. Pour les Français, une « projection de forces » essentiellement navale outre-Atlantique doit montrer aux Américains la puissance de leur roi et balayer les bâtiments de la Navy tenant le blocus et soutenant l'armée de Sa Majesté. Pour le gouvernement et l'Amirauté à Londres, la défaite de la flotte française de Brest doit laisser celle venue de Toulon isolée et vulnérable en Amérique tout en rendant la Manche et les *western approaches* sûres pour les navigations britanniques.

L'arme navale permet ensuite de projeter des troupes et d'imposer ainsi la décision. Frappera-t-on l'ennemi directement ou non ? Dans le premier cas, il s'agit de débarquer en Angleterre pour y créer la panique et obliger le cabinet de Londres à traiter en position de faiblesse. C'est le plan que Madrid impose à Versailles en 1779 pour prix de son alliance et qui, aux yeux des Espagnols, protégera le plus efficacement leurs territoires américains. Dans le second cas, qui a la préférence des Français, l'objectif est d'arracher la victoire hors d'Europe par l'action combinée de la marine et de troupes débarquées. Le passage sans

encombre des 5 000 hommes de Rochambeau en 1780 de France à Newport puis, l'année suivante, la remontée des Antilles vers les caps de Virginie de la presque totalité de l'armée navale du comte de Grasse embarquant des troupes prélevées aux îles ont été les deux éléments clés conduisant aux victoires de la Chesapeake puis de Yorktown, soit au tournant de la guerre. Celle-ci a pris fin avant que la France ne puisse vraiment développer son effort en Inde pour y renverser la prééminence britannique.

414

Arracher la victoire hors d'Europe pouvait aussi conduire à attaquer les positions et les possessions ultramarines de l'ennemi, soit pour l'obliger à traiter, soit afin de disposer, en prévision des négociations de paix, de territoires propres à servir de monnaie d'échange. C'est par des opérations combinées (mer et terre) que l'on entend y parvenir. La prise de Sainte-Lucie en 1778 par les Britanniques, celles de plusieurs petites îles des Antilles en 1781-1782 par les Français, les entreprises, avortée en 1782 et ajournée en 1783, à l'initiative des Espagnols contre la Jamaïque entrent dans cette catégorie. Il en va de même l'attaque française manquée de Jersey en 1781 et de celle franco-espagnole réussie contre Minorque en 1782. Jamais encore on n'a fait autant de débarquements.

Tout cela a été conçu et tenté, avec des fortunes diverses. Si la plus ou moins grande préparation des attaquants et la résistance des défenseurs expliquent pour une part le sort des armes, il faut faire toute sa part à la mer, autrement dit aux éléments. Là se trouve bien souvent la raison de l'échec ou du succès. En butte à des vents défavorables et persistants, d'Estaing met un mois en 1778 pour aller de Toulon à Gibraltar et manque son entrée. L'année suivante, un été pourri sur la Manche achève de transformer la mauvaise coordination franco-espagnole en désastre sanitaire. En 1780, le plus grand ouragan antillais du siècle sauve une première fois la Jamaïque des Espagnols mais coûte plusieurs bâtiments à la Navy, soit l'équivalent d'une défaite navale. C'est l'hivernage aux Antilles qui permet à l'été 1781 à l'amiral de Grasse de partir vers la Chesapeake. Mais, en décembre suivant, c'est la tempête, autant que la vigilance britannique, qui prive le même chef des secours impatientement attendus de Brest.

Toutes les opérations navales, qu'elles prennent la forme de batailles, de débarquements ou de convois, sont d'abord des navigations et, à ce titre, dépendent des vents, des courants, voire des marées. La nature offre à cet égard contraintes et possibilités, distribuant impartialement ses faveurs ou ses refus. N'est-ce pas la renverse de la marée qui, vers midi, le 5 septembre 1781, permet aux vaisseaux de l'amiral de Grasse de sortir « par ordre de vitesse » de la baie de la Chesapeake, à l'étonnement des Britanniques ? Ceux-ci, défavorisés par le vent dans l'après-midi de ce même jour, sont, en revanche, les grands bénéficiaires des intermittences d'Éole, le 12 avril 1782, lors de la bataille des Saintes.

À un degré encore inégalé, cette guerre est celle des lignes de communications. C'est d'autant plus le cas que, à la différence de la guerre de Sept Ans, la Royal Navy, mise tardivement sur le pied de guerre et surchargée de missions, n'a pas été en mesure d'interdire aux Français et aux Espagnols l'accès aux grandes routes maritimes. Rien de comparable avec l'exigeant mais efficace blocus mis en place lors du conflit précédent. La plupart des convois de France ou d'Espagne vers l'Amérique ou l'océan Indien sont passés. Si les interceptions sont toujours lourdes de conséquences, économiques et parfois stratégiques, elles ne sont pas une fatalité. Et il arrive aussi que ce soient les convois marchands britanniques qui soient capturés, tel celui portant le produit du pillage de Saint-Eustache par Rodney.

Tous les belligérants prennent peu ou prou les mêmes routes maritimes : en mer du Nord ou vers la Baltique, à la sortie de la Manche et dans les *western approaches*, au large de la Galice et du Portugal avec les caps Finistère et Saint-Vincent, vers l'Amérique par les alizés utilisables en toute saison, aux Caraïbes, des îles dites Sous-le-Vent (dont la définition n'est pas la même pour les Britanniques et les autres) vers les Grandes Antilles, vers l'océan Indien par Le Cap, le long des deux côtes de l'Inde. Les principales batailles navales se répartissent au long de ces routes.

Comme pour le commerce, il y a, au-delà des routes suivant plus ou moins les rives occidentales de l'Europe, deux espaces maritimes qui diffèrent par leurs conditions et leurs durées de navigation. Le premier est l'Atlantique Nord, assez aisément parcouru par les grosses escadres que l'on ne craint pas d'envoyer vers les Caraïbes et les nouveaux États-Unis. Si Britanniques, Français et Espagnols ont tous une pratique assidue des Antilles, grandes ou petites, les premiers peuvent tirer profit de leur familiarité avec les côtes nord-américaines. Les pilotes américains ont été les indispensables auxiliaires (souvent oubliés) des opérations françaises dans la Chesapeake. L'autre espace maritime est l'océan Indien où tout est plus complexe, sous l'effet de la distance mais aussi du climat. À cause de l'alternance des moussons dans sa partie nord, on ne peut partir qu'à des périodes bien précises, que ce soit pour l'aller ou pour le retour, ce qui rend le calendrier des voyages beaucoup plus rigide que dans l'Atlantique. Britanniques, Français et Hollandais partagent les mêmes routes depuis l'Europe mais ont chacun, au-delà du Cap, leurs navigations propres en fonction de leurs comptoirs et territoires. Les vaisseaux et les équipages qu'on y envoie sont exposés à davantage de pertes. Faire durer une force navale y est plus difficile qu'ailleurs avec des ports moins nombreux et Suffren n'y serait pas parvenu sans le secours reconnaissant des alliés hollandais. Rançon de l'éloignement, ici on se bat encore quand la paix est faite en Europe et connue en Amérique.

Déployer des forces navales dans toutes les directions aussi loin des arsenaux européens pose la question du maintien du potentiel opérationnel des escadres comme de chacun des bâtiments les composant. L'état des navires, la plus ou moins grande propreté des coques comme l'usure du gréement pèsent lourd dans la réussite d'une opération. La question du doublage en cuivre est essentielle pendant le conflit américain, donnant à plus d'une reprise un avantage de vitesse certain à la Royal Navy, dont tous les vaisseaux sont doublés, sur des adversaires qui ne le sont pas tous ou même ne le sont pas du tout. Aucun des bâtiments de l'amiral d'Estaing ne l'est en 1778 et seulement la moitié de ceux du comte de Grasse en 1781-1782. La capacité à réparer loin des bases européennes est aussi un facteur très discriminant. À cette aune-là, ce sont les Espagnols qui l'emportent, et de loin, grâce à l'arsenal de Cuba où ils peuvent même construire. La Navy vient ensuite avec des bases relais à Gibraltar, à la Barbade et à la Jamaïque, à Bombay. La France est bonne dernière avec certes des installations à Port-Louis de l'île de France (Maurice aujourd'hui), mais aucun arsenal aux Antilles. Il faut tout envoyer de France ou bien faire l'aller et retour dans l'année. Rester plus longtemps devient un pari que seule la recherche de la décision outre-mer peut justifier. Mais encore faut-il que les navires demeurent en état, non seulement de tenir la mer mais encore de combattre, si bien que l'étude du potentiel opérationnel, de son usure comme aussi de sa reconstitution, est une piste de recherche prometteuse.

DES NAVIRES ET DES ÉQUIPAGES AU COMBAT

Le bâtiment de guerre transporte des armes et des hommes, pour servir aux combats en mer ou aux débarquements à terre. Qu'est-ce qui fait une unité combattante, d'un navire dont les dimensions varient et, avec elles, les missions, depuis l'imposant vaisseau jusqu'à la frégate, la petite corvette, ou le brick aviso et le lougre ?

Les qualités nautiques sont d'abord en jeu : aptitude à la marche, à la vitesse, aux évolutions, à la navigation au plus près du vent ; coque, gréement, voilure, doublage, arrimage entrent en compte, sans oublier la science et l'expérience de ceux qui dirigent le navire.

La mise au point d'un bilan de performance nautique est testable, grâce aux devis de désarmement : l'importance des essais en mer prend déjà son essor, au siècle des Lumières, avec les retours d'expérience : sous Louis XVI, un marin aussi expérimenté que le comte de Kersaint est missionné pour tester des

performances d'unités. Un bon commandant reste attentif à l'arrimage de son navire, qui détermine en partie sa marche¹.

Les qualités techniques doivent répondre, dans l'action, aux missions reçues. Celles des vaisseaux et celles des frégates, plus petits et moins armées, diffèrent au combat.

Les premiers se distinguent par leur puissance de feu. Les secondes, plus légères et aptes à évoluer, en principe, hors de la ligne de combat, vont se multiplier des deux côtés, dans la guerre d'Amérique. Une typologie de leur emploi est esquissée ici, à travers l'étude de cas : éclairage et découverte, escorte, liaisons, actions autonomes, transports, amarinages, soutien et transmission, appui dans le combat de ligne ou l'attaque de positions à terre. Chacun des adversaires construit, perd, capture des frégates dans cette guerre où ces unités prennent toute leur importance ; à la fin du conflit, chacun compte au moins 50 % de frégates de plus qu'au début ; l'effort de construction se poursuit ensuite.

Le navire au combat, ce sont des armes, les canons, mis en œuvre par des hommes.

L'analyse de la carrière et de l'action organisatrice d'un Burgues de Missiessy² à travers son traité sur l'*Installation des vaisseaux* nous introduit à l'aménagement de la vie à bord, et des postes de combat, à la répartition de l'équipage, bref au management des ressources humaines de plus de 700 hommes entassés dans l'espace restreint d'un vaisseau de 74. Un traité optimise sans doute la pratique réelle mais a le mérite de mettre en valeur les conditions nécessaires à l'action : 15 hommes par pièce de 36 ; 84 hommes, plus 74 pour relever les ancres au cabestan ; les chiffres rendent concret le travail nécessité par la complexe machine de guerre qu'est le vaisseau.

Quant à l'artillerie, sa puissance de feu et son emploi, les précisions apportées sur celle de la marine britannique et sur celle de la marine française sont éclairantes. On savait que la caronade fournissait aux Anglais l'avantage de pouvoir balayer le pont adverse. On savait moins (on répétait même le contraire) que l'école à feu française était non seulement exigeante quant à la théorie, mais efficace dans la pratique : si les Anglais tiennent à combattre de près – certes,

1 En 1782, après la défaite des Saintes, Fleuriot de Langle « mécontent de la marche et de l'arrimage de notre vaisseau l'*Experiment* résolut de le désarrimer complètement », écrit La Monneraye (*Souvenirs, de 1760 à 1791*, Paris, Honoré Champion 1998, p. 188). Les *Mémoires* du chevalier de Cotignon donnent le détail de ce type d'opération (Grenoble, 1974, p. 237-239).

2 Ce futur vice-amiral et préfet maritime est né en 1756 et meurt en 1837. Son contemporain, né en 1753, le vice-amiral Pierre-Guillaume de Sercey du Jeu, meurt en 1836, après 67 ans et 10 mois de services actifs. En 1832, il a protesté contre sa mise à la retraite. Ces longues carrières – on pourrait citer aussi Willaumez – montrent que, de Louis XVI à Louis-Philippe, malgré les vicissitudes de la Révolution et de l'Empire, une certaine continuité est assurée dans la marine française, jusqu'à l'introduction de la vapeur.

l'esprit offensif est utile à la guerre – c'est aussi faute de savoir bien ajuster le tir et parce qu'en ce cas mieux vaut pour faire mouche foncer au contact, si l'on y parvient. Le tir à dématé des Français vise à empêcher cette pratique, dénotant un professionnalisme certain de la maîtrise.

Enfin, pour les pertes, on sait qu'elles sont moins dues au combat même qu'aux suites des blessures et surtout aux maladies. L'état sanitaire des équipages peut conduire à des ravages. Le conflit durant, la question des effectifs peut devenir aiguë : le système français des classes restreint relativement la ressource en gens de mer, même si les besoins conduisent à en élargir la définition et à recruter des volontaires. Lors de la guerre d'Amérique, l'évolution est moins dans la découverte de remèdes ou de solutions novatrices pour l'hygiène que dans l'attention à la propagation des épidémies et à la tenue des hôpitaux qu'on établit à terre que portent les responsables, les praticiens et chirurgiens de marine qui luttent contre les abus au détriment des malades.

418

Au total, on ressent en cette fin du XVIII^e siècle, dans les améliorations techniques et humaines, dans les progrès organisationnels, dans les microréalisations ou au moins dans leur préconisation, une évolution positive par rapport à l'époque de Louis XV et la guerre de Sept Ans. Elle conditionne un redressement global, en tout cas pour la marine française. Cela se constate dans les résultats de la guerre d'Amérique : marins et navires de Louis XVI peuvent mieux combattre et, de fait, combattent mieux qu'à la génération précédente. Un rééquilibrage se fait par rapport à l'Angleterre, mais celle-ci se met à construire avec une ampleur sans équivalent en France et en Espagne. La paix de 1783 est survenue à temps.

D'autres pistes prometteuses sont déjà largement empruntées par l'historiographie mais appelleraient des développements comparatifs entre les principales marines européennes : approfondir la formation des hommes et préciser les améliorations techniques pour mieux comprendre la conduite du navire au combat.

Avoir de bons prototypes ne suffit pas pour une flotte. Il faut construire en série et investir sur le nombre. Ceci vaut pour les constructions de navires : le vaisseau français de 74 devient la base pour les marines alliées, celles de l'Espagne et de la Hollande, appelées à manœuvrer avec la France, s'il faut faire face à l'Angleterre, de nouveau, après 1783.

Cela nécessite les infrastructures correspondant au programme de construction ; cela suppose aussi des sources d'approvisionnement, pour la métallurgie, les bois d'œuvre, les cordages : les Français, après la guerre d'Amérique et jusqu'à la Révolution, s'approvisionnent en bois de pin et en chanvre, par des campagnes annuelles directes en Baltique, à Riga. Cela vaut aussi pour l'artillerie, les fonderies de canon, la mise en œuvre d'armes innovantes, comme la caronade, par les Anglais. Il conviendrait de comparer

systématiquement les méthodes des différentes marines, de l'Angleterre et de la France, quoique pour cette dernière la Révolution finit par interrompre les programmes en cours, casse les ressources humaines et oblige à subsister sur l'acquis ; mais l'analyse des facteurs de ruine ou de décadence pour une marine peut être aussi éclairante et il n'empêche que la transmission d'expérience se fait jusque sous l'Empire même s'il est impossible de rééditer sur mer le coup des soldats de l'an II : les mutineries, l'émigration des officiers et la guerre contre les alliés de la veille, Espagne et Hollande mettent, à terme, hors-jeu un outil naval français qui n'avait cessé de monter en puissance jusqu'en 1793.

Le rôle des hommes reste essentiel : ils conduisent au combat des navires, dont le nombre s'est multiplié pour les petits bâtiments, afin de faciliter les opérations transocéaniques et la souplesse d'emploi des escadres.

Exploiter la série des journaux de bord, les rôles d'équipages, les carrières d'officiers, de Louis XV à la Restauration : l'historiographie s'y est largement attelée ; les résultats pourraient être systématisés en études comparatives et d'abord peut-être entre la France et l'Angleterre : la formation des équipages, de la maistrance, leurs qualités professionnelles, la sélection des officiers en temps de paix, plus théorique peut-être et axée sur les mathématiques en France, plus pragmatique et stricte sur la discipline en Angleterre ; en temps de guerre, l'adjonction aux états-majors des bâtiments d'officiers auxiliaires ou volontaires, servant au commerce en temps ordinaire ; la comparaison des méthodes de commandement, celle des capacités et délais de mobilisation des principales marines européennes ; leur résistance aux attritions dans la durée, ce qui amène à prendre en compte l'évolution des systèmes de santé navals à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle.

Toutes ces pistes peuvent être approfondies, tout en sachant qu'hier comme aujourd'hui l'opérationnel reste commandé par la volonté politique, sa continuité, l'investissement financier possible, consenti, ainsi que par la stratégie mise en œuvre : dans le cas de la France, le dilemme reste terre *ou* mer, terre *et* mer, selon les urgences vitales.

Un contexte d'ensemble détermine contraintes et choix techniques, organisationnels. Commander un navire au combat, *a fortiori* une escadre ou une flotte, dépend des ordres, reçus ou non spécifiés, et finalement des directives du pouvoir qui conduit la guerre.

COORDONNER DES ESCADRES ?

Depuis la déclaration d'indépendance signée par les Treize Colonies, la France qui l'avait appuyée, s'efforça de pousser le gouvernement espagnol à entrer en guerre à ses côtés contre la Grande-Bretagne.

En effet, la France seule ne disposait pas d'une flotte suffisante pour affronter la Royal Navy. Il lui fallait donc rechercher une alliance avec l'Espagne, l'autre puissance navale des Bourbons, pour équilibrer la « balance des potentiels » navals. Sur le point de vue du nombre de vaisseaux, fin 1778, les flottes combinées franco-espagnoles font à peu près jeu égal avec la Royal Navy.

Une fois résolue la question des moyens, il restait à définir les « buts de guerre », une question essentielle, surtout dans une alliance, puis l'identification du point d'application de l'effort principal de la coalition, susceptible d'entraîner la défaite de l'ennemi et donc, le succès.

Il apparaît que beaucoup d'énergie, de ressources et de temps ont été consacrés à la question des moyens, mais que les buts de guerre, la définition du point d'application de l'effort principal, n'ont pas été unanimement définis, ce qui a eu pour effet la dispersion des efforts, des moyens et, *in fine*, le relatif échec de la coalition franco-espagnole. En effet, les « buts de guerre » de la France et de l'Espagne divergeaient grandement.

420

Pour l'Espagne, il s'agissait de reprendre aux Anglais des territoires perdus en Europe, notamment Gibraltar, et en Amérique, les possessions sur le golfe du Mexique et la Jamaïque. La manière la plus efficace d'y parvenir était de recourir à une stratégie directe : « frapper Carthage à Carthage même ».

Pour la France qui ne recherche pas une revanche territoriale sur 1763 mais vise plus à rétablir son prestige international, l'objectif est surtout l'affaiblissement de l'adversaire. Pour y arriver, deux « stratégies » étaient concevables : l'une indirecte, en Amérique du Nord et aux Caraïbes – celle de 1778 puis de 1780-1782 –, l'autre, directe, inspirée par le maréchal de Broglie au lendemain de la guerre de Sept Ans et imposée par Madrid en 1779, consistant à débarquer en Angleterre pour y rechercher la décision.

Mais, alors que le point d'application de l'effort principal des moyens réunis aurait dû être la Home Fleet dont la destruction était la clé du succès du débarquement, le plan combiné adopté pour l'été 1779 a eu pour effet de privilégier un débarquement ambitieux en Angleterre, mal localisé, et de disperser des moyens navals précieux dans des opérations secondaires, mais conformes aux exigences espagnoles.

Le mauvais temps et une épidémie ont eu raison de la campagne de 1779. Le blocus de Gibraltar par l'Espagne a échoué tout comme la tentative de reprise de cette place en 1782 et les suivantes. Les opérations navales se sont dispersées dans une recherche de captures de convois et d'opérations secondaires.

Faute de coordination entre la France et l'Espagne, il n'a pas été constitué de « grand état-major interallié » en mesure de réaliser l'unicité de commandement, d'entraîner les flottes, de mettre à exécution le plan du maréchal de Broglie, aussi imparfait fût-il, de déterminer le point d'application de l'effort principal,

la concentration des efforts et des moyens et de veiller à l'exécution des ordres par les commandants, en somme, une organisation du commandement qui verra le jour en Amérique, lors de la campagne franco-américaine qui mena à la victoire de Yorktown.

Cette mauvaise coordination générale s'ajoute à celle propre aux escadres franco-espagnoles, constituées de navires aux qualités nautiques très dissemblables, dont certains possèdent des coques doublées de cuivre et d'autres qui ne le sont pas, aux capacités manœuvrières des commandants et des équipages très hétérogènes, alors que la tenue de la place assignée dans la ligne est d'une importance vitale, surtout lors des manœuvres par faible vent.

Tout compte fait, on n'a pas recherché la concentration des efforts et des moyens pour obtenir la destruction de la Royal Navy en préalable à la victoire stratégique. Le tournant de la lutte s'est produit en Amérique du Nord, avec la bataille de la Chesapeake et la reddition de Yorktown, soit par le retour à une stratégie indirecte. Notons que, dans la mise en œuvre de celle-ci, les Français officiellement voués par Versailles à être des « auxiliaires », en dépit des moyens considérables déployés sur mer, ont bénéficié d'un réel concours espagnol aux Antilles. Mais si la perte de quelques milliers d'hommes à Yorktown en octobre 1781 a fait renoncer le gouvernement de Sa Majesté à rétablir son autorité par les armes sur les colonies rebelles, c'est parce que cette lutte au coût inouï a été, en définitive comme les précédentes, une guerre d'usure financée à grand renfort d'emprunts. Et c'est là où les armées navales combinées, par leur seule existence, ont eu pour effet, inattendu, de soumettre la Royal Navy et l'Angleterre à un effort de guerre tel qu'il ouvrit finalement, par la lassitude des Anglais, la voie à l'indépendance des États-Unis.

Face à la marine de Louis XVI et à l'Armada de Charles III, la Royal Navy de George III a ses forces et ses faiblesses. Il est frappant de constater que la qualité des amiraux en charge du théâtre américain fut souvent médiocre, d'après les Anglais eux-mêmes, puisque Gambier, Arbuthnot et Graves, ont été qualifiés de « vieilles femmes » par le général Henry Clinton. En revanche, le talent à la mer de Hood, Howe et Rodney est plus évident, tout comme celui de nombreux officiers subalternes et supérieurs et ce sont eux, tel le jeune Nelson, qui se couvriront de gloire à partir de 1793 face aux amiraux français.

Leur inventivité tactique et technique est en outre remarquable. Le capitaine Sir Charles Douglas invente la gargousse en flanelle et la bourre humide qui évitent le retour de débris incandescents sur le pont ou dans la batterie, source de grands risques d'incendie à bord, un nouveau système de pointage latéral des canons, ainsi qu'un système de mise à feu des canons par une batterie de fusil à silex au lieu de la mèche et du boutefeu, autres risques d'incendie permanents.

Enfin, il est frappant de constater que durant tout le conflit, Français et Britanniques ont parfaitement maîtrisé la projection de forces, avec la conduite de nombreuses opérations combinées, c'est-à-dire de transports de troupes de l'armée, suivis de leur mise à terre, leur appui par le feu de l'artillerie navale, leur soutien logistique, puis le débarquement, toutes opérations qui se caractérisent par une très grande complexité.

Une question se pose tout de même : pourquoi le système de communication en usage dans les marines n'a-t-il pas bénéficié des progrès de la pyrotechnie ? En effet, on constate que les transmissions restent un point faible des marines de cette époque.

422

Ainsi, dans la Navy, chaque commandant d'escadre décide de son propre code de signaux, ce qui fait que tout navire ralliant une escadre peut ne pas comprendre les signaux envoyés. Même dans le cas d'une unicité du code des signaux, l'échec de l'attaque de la Martinique par Rodney, le 17 avril 1780, est attribué à un signal erroné et à sa mauvaise compréhension par les capitaines. Benjamin Thompson, rapporte : « Je ne puis me remémorer une seule occasion au cours de laquelle nous avons tenté une manœuvre, et au cours de laquelle nous n'avons pas envoyé au moins un signal évidemment erroné et contradictoire. » Le cas le plus exemplaire est celui des signaux ambigus envoyés par l'amiral Graves lors de la bataille de la Chesapeake, qui provoquèrent confusion et retard dans le déclenchement de l'attaque de la flotte de l'amiral de Grasse, laissant à celui-ci le temps de former sa ligne et de prendre l'avantage sur Graves, à la grande fureur de Hood.

Pourtant, depuis le xvi^e siècle, l'usage de fusées colorées est d'un emploi courant, notamment à la cour de Versailles où les feux d'artifice préparés par Ruggieri lors du spectacle des *Plaisirs de l'Isle enchantée* ont fait l'admiration de toute l'Europe. Curieusement, l'emploi de fusées colorées visibles de jour comme de nuit, selon un code de couleurs, n'a été, semble-t-il, ni envisagé ni employé dans les marines de la guerre d'Indépendance d'Amérique. N'y a-t-il pas là un sujet d'étude afin de répondre à cette interrogation ?

Manier des forces navales, bien qu'appartenant à une même marine, s'avère donc d'une grande complexité qui pèse de tout son poids sur la mise en œuvre de ce que nous appellerions aujourd'hui des « stratégies ».

DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

La politique énonce les finalités, désigne l'adversaire : ici durant la guerre d'Indépendance américaine, l'Angleterre et sa puissance navale et maritime. En fonction de ces données, la « stratégie » formule ses objectifs, agence dans l'espace et dans le temps les moyens de les atteindre, tandis que la tactique

gère l'affrontement sur le terrain, étant rappelé que les campagnes à très longue portée relèvent, soit d'une stratégie de conquête comportant après un débarquement de troupes, un engagement terrestre avec le soutien initial de la flotte de débarquement, soit d'une opération de diversion essentiellement navale qui en dehors du but d'une maîtrise navale totale, peut comporter des opérations de débarquement en « coups d'épingle ».

Deux conceptions donc à la poignée de l'éventail, la première comportant la tentative de maîtrise d'une terre, voire d'un continent, la seconde visant à l'éparpillement des forces adverses de manière à pouvoir atténuer l'effort principal et/ou concentrer sur un point essentiel sa propre force, le choix dépendant alors de deux séries de facteurs majeurs :

- l'importance et la répartition de la force navale dont on dispose permettant ou non de faire un effort lointain avec des forces suffisantes ;
- le rapport entre la capacité d'emport (hommes et matériel) et la distance-temps, la puissance de l'armement et la capacité logistique d'un ravitaillement suffisant.

Ces considérations générales constituent la toile de fond des théâtres d'opérations des marines française, espagnole et anglaise qui, durant cette longue guerre, se partagèrent successivement ou alternativement trois continents et océans :

- l'Europe, la Manche et la Méditerranée ;
- l'Amérique et l'Atlantique ;
- l'Asie et l'océan Indien.

Les actions navales dans ces théâtres géographiquement éloignés les uns des autres ont ainsi contribué à créer un « éparpillement stratégique ». Or le principe de la dispersion des moyens de l'adversaire tandis qu'on parvient à concentrer les siens, n'est-il pas le b.a.-ba de toute stratégie ? La marge de manœuvre est cependant d'autant plus ténue que la guerre sur mer est une guerre de mouvement qui ignore les fronts, à base de manœuvres rapides en profondeur, ponctuées d'engagements généralement brefs et violents, ce qui impose, pour remporter un avantage décisif le moment voulu et/ou choisi, une répartition de l'effort principal et une allocation des moyens particulièrement fines. Dans l'intervalle, elle s'appuie sur le temps en cherchant à éviter sinon à différer le plus possible, le moment de la rencontre avec la composante principale des forces ennemies. Elle mise moins sur le combat que sur la manœuvre, et si la rencontre a lieu, il faut que l'adversaire ait été affaibli, son but étant alors le rapport du « fort au faible », c'est-à-dire de faire céder l'autre par des victoires sur un théâtre secondaire.

La répartition des moyens navals entre les différents théâtres d'opérations et le déplacement des pièces sur « l'échiquier de la guerre » étaient d'une importance capitale, qui offrait des options stratégiques et donc des incertitudes pour les Anglais dans la mesure où, voulant tout protéger, ils se mettaient en situation d'infériorité aussi bien chez eux qu'à l'extérieur. En particulier le concept de *fleet in being*, en tant que force navale exerçant une influence déterminante sans quitter le port, les exposait, en rencontrant l'adversaire, à perdre une bataille, tout en obligeant cependant ce même adversaire à déployer des forces pour se prémunir contre elle. Flotte de « dissuasion » donc, relevant d'une doctrine d'interdiction mais pas de celle de « contrôle de la mer ». *In fine*, ce concept évoluera au cours de la guerre, sans toutefois se révéler une stratégie gagnante malgré des succès apparents plutôt dus aux défaillances de la partie adverse (Manche 1778-1779), et même si elle présentait une menace qui demandait une réponse forte pour être contrôlée.

424

Si l'issue de la guerre au XVIII^e siècle dépend principalement des résultats sur terre, les forces navales présentent un atout déterminant pour le succès d'opérations combinées (raids à terre, débarquement, appui feu, jalonnement des voies de retraite), même si se posait de façon récurrente le problème d'un manque d'unité de commandement des forces engagées et d'autorité sur les troupes une fois débarquées. Néanmoins, tandis que la Royal Navy était dans l'impossibilité d'établir un blocus efficace des côtes américaines mais continuait de jouer un rôle d'auxiliaire de l'armée de terre (transport, ravitaillement et appui) en participant à des opérations combinées (New York, Charleston, Philadelphie, Savannah), la marine française développe ce même type d'opérations avec l'armée continentale dont la plus belle réussite reste celle de Yorktown, la marine espagnole pouvant quant à elle se prévaloir de celle – plus modeste – de Pensacola. Le concours de l'Armada, troisième marine quant à sa capacité et sa puissance de feu, fut en effet dès le début du conflit recherché par la royauté. Et même si son rôle a longtemps été sous-estimé par les historiens, elle combat en Europe, aux Antilles et à Gibraltar, obligeant la Royal Navy à lui opposer presque autant de navires qu'elle en a envoyé vers l'Atlantique Nord et les colonies. Pourtant, si elle réussit à retenir la flotte britannique dans les eaux européennes et à concourir ainsi au sentiment d'insécurité de l'Angleterre qui doit renoncer au renforcement de ses escadres dans les eaux américaines, le contrôle de l'Atlantique va lui échapper. Des méthodes stratégiques d'opportunité, l'absence d'une vision commune franco-espagnole entraînent en effet des divergences qui expliquent que l'utilité « tactique » de cette marine dans le conflit soit restée limitée même si les infrastructures logistiques spécifiques de l'Espagne, en particulier dans le théâtre des Caraïbes, devaient se révéler

déterminantes et contrebalancer en quelque sorte la priorité accordée jusqu'à la fin du conflit au théâtre sud de l'Europe (siège de Gibraltar).

Une vision croisée, aussi stimulante que difficile à réaliser, de la mise en œuvre des vaisseaux de ligne, grosse moitié de l'outil naval, qui constitue la « flotte de bataille », permet *in fine* d'établir le bilan opérationnel des marines française et anglaise sous la triple perspective de l'outil naval, sa conduite à l'épreuve de la mer et des combats et son emploi.

L'outil naval d'abord, qui voit que si la Marine royale manque de moyens pour une grande bataille dans les eaux européennes, elle est prête à porter la guerre dans les colonies. La politique de « refonte » de Sartine et les nouvelles constructions lui redonnent une seconde (et éphémère) jeunesse. La Navy, déséquilibrée en début de conflit, conserve quant à elle un noyau dur qui se développera par la suite. D'où une étroite « fenêtre de tir » dont la France et l'Espagne pourront bénéficier entre 1779 et 1781, d'autant plus que son adversaire ne peut plus recourir à l'arme du blocus.

La conduite à l'épreuve de la mer et des combats ensuite, qui voit une guerre de mouvement déborder du champ de bataille européen et, partant, imposer des efforts croissants mettant à rude épreuve des outils puissants mais vulnérables. L'absence de blocus des ports français et espagnols permet la rotation des forces donc leur renouvellement, et de soutenir la cadence élevée imposée par la guerre transatlantique. La Marine royale fait face tandis que la Navy puise dans ses réserves. Et si cette dernière, pour remédier à l'usure de son outil, accorde une priorité absolue au doublage en cuivre des coques, la première tient bon jusqu'aux Saintes où se font alors clairement sentir le vieillissement et l'usure de l'instrument naval en cette sixième année de guerre.

L'emploi enfin, qui voit successivement la détermination de la France (1778) à remporter en Europe un succès et à prouver par une démonstration de force en Amérique, qu'elle peut apporter un soutien à la cause de l'indépendance, et en cela la Royal Navy qui garde jalousement des forces considérables dans les *home waters* ne fera que faciliter la manœuvre de diversion, suivie de deux années (1779-1780) de recherche d'un équilibre entre les différents plateaux de la balance transatlantique, qui ne débouche sur aucun résultat tangible, avant qu'il soit décidé par la France (1781-1783) de procéder à un vaste redéploiement des forces vers les Antilles, tandis que le choix de porter la guerre en Inde dégarnit le champ de bataille européen et affaiblit l'américain, puisqu'entre-temps il y a eu les Saintes liées, notamment, à l'envoi de plusieurs puissants trois-ponts depuis l'Angleterre. On voit là la limite de la stratégie d'éparpillement et de diversion. Ce qui n'empêche pas d'envisager une nouvelle concentration des forces à Cadix en vue d'envoyer une grande armée navale franco-espagnole aux Antilles contre

la Jamaïque. Seuls le début des pourparlers puis la signature des préliminaires de paix mettent fin aux préparatifs.

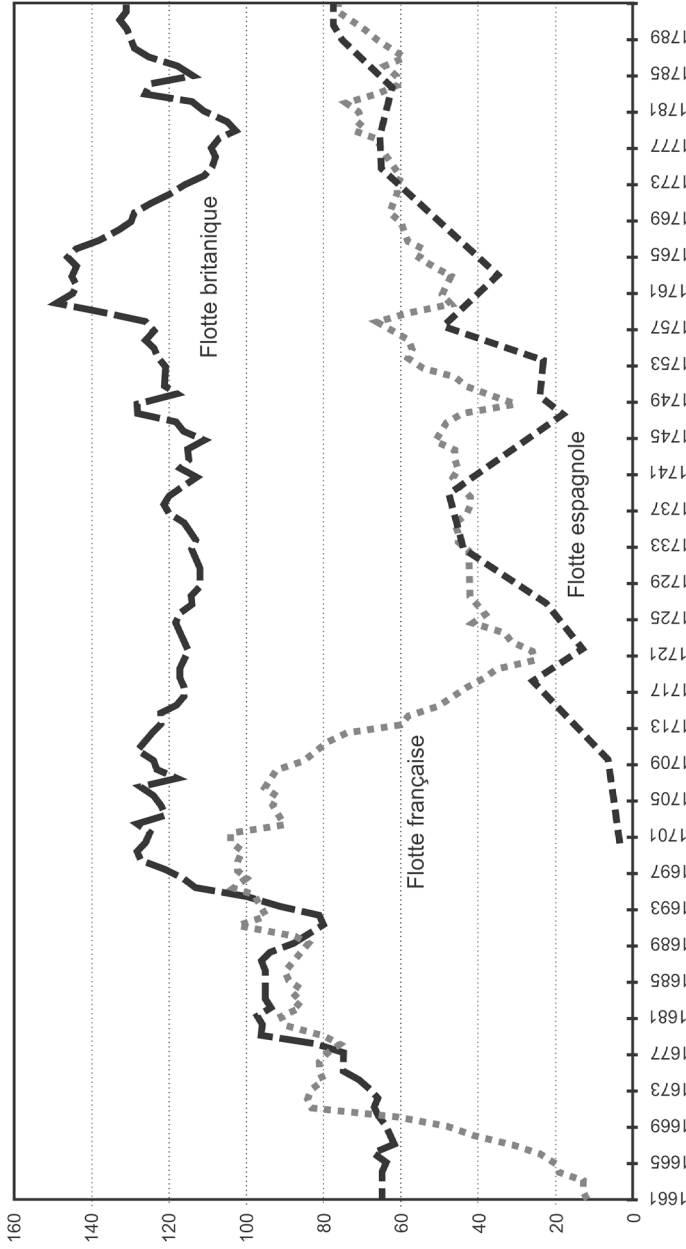
Ultime projet stratégique donc de cette guerre d'Indépendance qui sur le plan des opérations navales et de l'usage des forces mises en ligne par les belligérants, démontrait que les plus beaux succès de la guerre ont été possibles côté français, par une utilisation prudente et économe des forces, côté anglais autant par l'entretien scrupuleux de son outil naval que par la composition de sa flotte de bataille qui a joué un rôle capital. Certes les succès auraient pu être plus rapides, les combats plus décisifs, les batailles plus déterminantes mais était-ce vraiment dans l'esprit sinon dans les possibilités matérielles de l'époque ? Car comme le soulignait Paul Kennedy dans son ouvrage *Naissance et déclin des grandes puissances* : « L'équilibre général des forces militaires et des ressources indique que chacune des alliances pourra blesser sérieusement l'adversaire sans réussir à l'écraser. »

426

Pour la Commission d'histoire des Cincinnati de France :
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Henri Dunoyer
de Noirmont et Charles-Philippe de Vergennes.

Annexes

Graphique 1. Flottes de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne (vaisseaux seuls)



Sources : Martine Acerra et André Zysberg, *L'Esor des marines de guerres européennes (vers 1680-1790)*, Condé-sur-Noireau, SEDES 1997, p. 2 ; José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales SA, 2001, p. 138.

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 dédommée 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 sept ports espagnols en plus de Cadix dont le monopole est écorné.

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État 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 Tchesmé.
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

432

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 État à autoriser les corsaires.
Invasion portugaise du Rio Grande do 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 do 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 au 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.

433

- 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

434

- 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 le fleuve 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 capitaine John Paul Jones capture la *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 juin : capture par Johnstone de bâtiments de la Compagnie hollandaise des Indes orientales.
- 5 août : victoire britannique du Dogger Bank sur une flotte hollandaise.
- 23 août : Crillon débarque à Minorque avec l'appui d'une flotte franco-espagnole.
- 5-9 septembre : bataille de la Chesapeake.
- 19 octobre : capitulation de Yorktown.
- 4 novembre : Bouillé prend Saint-Eustache.
- 13 novembre : en Inde, prise de Négapatam par les Britanniques.
- 12 décembre : capture d'une partie du convoi de Guichen par Kempfenfelt.

1782

- 11 janvier : Hughes s'empare de Trincomalé, comptoir hollandais sur l'île de Ceylan.

25-26 janvier : Hood chasse de Grasse de la rade de Basse-Terre. Les Français prennent Saint-Christophe.

1^{er}-8 février : Kersaint s'empare des comptoirs hollandais de Guyane occupés par les Britanniques.

4 février : reddition de la garnison britannique du fort Saint-Philippe à Minorque.

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, bataille 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.

436

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 the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

3 septembre : signature du traité de Versailles. Reconnaissance officielle de l'indépendance américaine.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ACERRA, Martine et MEYER, Jean, *La Grande Époque de la marine à voiles*, Rennes, Ouest-France, 1987
- et ZYSBERG, André, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- ALLEN, Gardner Weld, *A Naval History of the American Revolution*, Boston, Houghton, 1913, réimp. New York, Russell & Russell, 1962.
- ALSINA TORRENTE, Juan, *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.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.
- BRADFORD, James C., « The First United States Navy », dans GREENE, Jack P. et POLE, Jack R. (dir.), *A Companion to the American Revolution*, London, Blackwell, 2004, p. 326-331.
- CHALINE, Olivier, *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *La Real Armada. La marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, Paris, PUPS, 2018.
- CHÁVEZ, Thomas E., *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.
- CLARK, William Bell, *Lambert Wickes, Sea Raider and Diplomat: The Story of a Naval Captain in the Revolution*, New Haven, Yale University Press, 1932.
- , *Ben Franklin's Privateers*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1956.
- CLOWES, William Laird, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, rééd. London, Chatham Publishers, 1996, t. III.
- DUDLEY, William S. et CRAWFORD, Michael J. (dir.), *The Early Republic and the Sea: Essays on the Naval and Maritime History of the Early United States*, Washington, Brassey's Inc., 2003.
- DULL, Jonathan R., *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton University Press, 1975.

- , *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1901, t. VII.
- GARDINER, Robert (dir.), *Navies and the American Revolution, 1775-1783*, London, Chatham Pictorial Histories, 1996.
- GIRAULT DE COURSAC, Paul et Pierrette, *Guerre d'Amérique et liberté des mers, 1778-1783*, Paris, F. X. De Guibert, 1991.
- GLETE, Jan, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, 2 tomes.
- HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, London, Routledge, 1999.
- HATTENDORF, John B., « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe et VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 131-151.
- LACOUR-GAYET, Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905.
- Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999.
- MERINO NAVARRO, José, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im XVIII. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau Verlag, 1975.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.
- VILLIERS, Patrick, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 tomes.
- WILLIS, Sam, *The Struggle for Sea Power: A Naval History of American Independence*, London, Atlantic Books, 2015.

LES NAVIRES

- BOUDRIOT, Jean, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1975, 4 tomes.
- et BERTI, Hubert, *La « Vénus » de l'ingénieur Sané, 1782*, Paris, ANCRE, 1979.
- et BERTI, Hubert, *L'Artillerie de mer. Marine française, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- et BERTI, Hubert, *La Frégate. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.

- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 74 à 120. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1995.
- et BERTI, Hubert, *Modèles historiques au musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- CARUANA, Adrian B., *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875*, Rotherfield, 1994-1997, 2 tomes.
- COCK, Randolph, « The Finest Invention in the World: The Royal Navy's Early Trials of Copper Sheathing, 1708-1770 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 4, 2001, p. 446-459.
- DECENCIÈRE, Patrice, « Some Eighteenth- and Nineteenth-Century French Trials of Square-rigged Warships Tacking », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 4, 2011, p. 289-298.
- DEMERLIAC, Alain, *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.
- DODDS, James et MOORE, James, *Building the Wooden Fighting Ship* [1984], London, Chatham Publishing, 2005.
- FONTAINIEU, Emmanuel de, *L'Hermione. De Rochefort à la gloire américaine*, Paris, Éditions de Monza, 1992.
- FORRER, Claude et MICHEL, Claude-Youenn, *La Bretagne. Un vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Keltia Graphic/Coop Breizh, 2005.
- GARDINER, Robert, *The Line of Battle. The Sailing Warship, 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The First Frigates: Nine and Twelve Pounders Frigates, 1748-1815*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The Heavy Frigate: Eighteen Pounder Frigates, 1778-1800*, London, Conway Maritime Press, 1994, t. I.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, APESTEGUI, Cruz, PLÁ, Jorge et ZAMARRÓN, Carmen, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. Rémi Prigent, Paris, Mengès, 2004.
- GOODWIN, Peter, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- HARLAND, John, *Seamanship in the Age of Sail* [2000], Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
- KNIGHT, Roger J. B., « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n° 3, 1973, p. 299-309.
- JAHAN, François, *La Frégate l'« Hébé » et la guerre d'Indépendance américaine. 1782, deux marins, un mystère*, Paris, Guénégaud, 2005.
- LEES, James, *The Mastng and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.

- LIVERY, Brian, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 tomes.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600-1815* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- LLINARES, Sylviane, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
- McKAY, John, *The 100-Gun Ship Victory*, London, Conway Maritime Press, 2004.
- MEYER, Jean, « De 1763 à 1780 : la mise en place de nouveaux rapports de force », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 5-43.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón et COELLO LILLO, Juan Luis, *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2003.
- RODGER, Nicholas A. M., « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n^o 7, 2007, p. 81-104.
- VILLIERS, Patrick, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- , *L'Hermione, La Fayette, La Touche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'Indépendance américaine*, avec la participation de LEMINEUR, Jean-Claude, Nice, ANCRE, 2015.
- WINFIELD, Rif, *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.

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

- CRESWELL, John, *British Admirals of the Eighteenth Century. Tactics in Battle*, Hamden (Conn.), Archon Books, 1972.
- DEPEYRE, Michel, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998.
- HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution, 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017.
- JAHAN, François et ROUSSEL, Claude-Youenn, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégaud, 2012.
- MACKEY, Ruddock et DUFFY, Michael, *Hawke, Nelson and British Naval Leadership, 1747-1805*, Woodbridge, Boydell Press, 2009.
- PALMER, Michael A., *Command at Sea: Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge (Ma.), Harvard University Press, 2005.

- RODGER, N. A. M., « Image and Reality in Eighteenth-Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 3, 2003, p. 281-286.
- TREW, Peter, *Rodney and the Breaking of the Line*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2006.
- TUNSTALL, Brian et TRACY, Nicholas, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, London, Chatham Publishing, 1990.
- WILLIS, Sam B. A., « Fleet Performance and Capability in the Eighteenth-Century Royal Navy », *War in History*, vol. 11, n° 4, 2004, p. 373-392.
- , *Fighting at Sea in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2008.
- WINFIELD, Rif et ROBERTS, Stephen S., *French Warships in the Age of Sail, 1626-1786. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2017.

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

- BAUGH, Daniel A., « Why Did Britain Lose Command of the Sea During the War for America? », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 149-169.
- BONNICHON, Philippe, « La Grenade, Savannah (1779), Saint-Christophe (1782) : trois exemples du rôle de la marine dans les opérations de débarquement et de soutien des troupes, lors de la guerre d'Indépendance américaine », dans *Guerres et Paix, 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Rochefort, 1986*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1987, p. 261-273.
- BREEN, Kenneth, « Graves and Hood at the Chesapeake », *The Mariner's Mirror*, vol. 66, n° 1, 1980, p. 53-75.
- , « Divided Command: the West Indies and North America, 1780-1781 », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 191-206.
- , « Sir George Rodney and St. Eustatius in the American War: A Commercial and Naval Distraction, 1775-1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 84, n° 2, 1998, p. 193-203.
- , « Sir George Rodney and Naval Operations in the Caribbean in the American War of Independence 1780-1782 », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 45-60.
- CALLENDER, Geoffrey A. R., « With the Grand Fleet in 1780 », *The Mariner's Mirror*, vol. 9, n° 9, 1923, p. 258-270, 290-304.
- CARON, François, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. La bataille de la Chesapeake, 1781*, Paris, Service historique de la Marine, 1981.
- , *La Guerre inconnue ou le Mythe de Suffren. La campagne des Indes, 1781-1783*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996.
- , « La bataille des Saintes », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 46, 2002, p. 21-33.

- CASTEX, Raoul, *La Manœuvre de la Praya (16 avril 1781). Étude politique, stratégique et tactique*, Paris, L. Fournier, 1912.
- CONWAY, Stephen, « "A Joy Unknown for Years Past": The American War, Britishness and the Celebration of Rodney's Victory at the Saints », *History*, vol. 86, n° 282, 2001, p. 180-99.
- COQUELLE, Paul, « Les projets de descente en Angleterre », *Revue d'histoire diplomatique*, n° 15, 1901, p. 433-452, 591-624, n° 16, 1902, p. 134-157.
- CRAWFORD, Michael J., « The Joint Allied Operation at Rhode Island, 1778 », dans ROBERTS, William P. et SWEEMAN, Jack (dir.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 18-20 October 1989*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 227-242.
- HATTENDORF, John B., *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- JACKSON, John W., *The Pennsylvania Navy, 1775-1781: The Defense of the Delaware*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974.
- JAMIESON, Alan G., « American Privateering in the Leeward Islands, 1776-1778 », *The American Neptune*, vol. 43, n° 1, janvier 1983, p. 20-30.
- LARRABEE, Harold A., *Decision at the Chesapeake*, New York, Clarkson N. Potter, 1964.
- LAWRENCE, Alexander A., *Storm over Savannah: The Story of Count d'Estaing and the Siege of the Town in 1779*, Athens, University of Georgia Press, 1951.
- LESPAGNOL, André, « La guerre de course pendant la guerre d'Amérique », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 99-113.
- LINDWALL, Åke, « The Encounter between Kempenfelt and De Guichen, December 1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 163-179.
- MCGUFFIE, Tom H., *The Siege of Gibraltar, 1779-1783*, London, B. T. Batsford, 1965.
- MORGAN, William J., « American Privateering in America's War for Independence », *American Neptune*, vol. 36, n° 2, avril 1976, p. 79-87.
- JACKSON O'SHAUGHNESSY, Andrew, *An Empire Divided. The American Revolution and the British Caribbean*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2000.
- OWEN, J. H., « Operations of the Western Squadron, 1781-1782 », *Naval Review*, n° 15, 1927, p. 33-53.
- PATTERSON, Alfred Temple, *The Other Armada: The Franco-Spanish Attempt to Invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester University Press, 1960.
- PERUGIA, Paul del, *La Tentative d'invasion de l'Angleterre de 1779*, Paris, Alcan/PUF, 1939.
- RICHMOND, (sir) Herbert, *The Navy in India, 1763-1783*, Londres, Ernest Benn, 1931, rééd. Aldershot, Gregg Revivals, 1993.
- RODGER, N. A. M., « The West Indies in Eighteenth-Century British Naval Strategy », dans BUTEL, Paul et LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes imperiales, XVI^e-XIX^e siècle*, Bordeaux, 1996, p. 38-60.

- RUSSELL, Jack, *Gibraltar Besieged, 1779-1783*, London, William Heinemann, 1965.
- SCHEINA, Robert L., « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1775-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.
- STARKEY, David, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990.
- SULIVAN, J. A., « Graves and Hood », *The Mariner's Mirror*, vol. 69, n° 2, 1983, p. 175-194.
- SYRETT, David, *Shipping and the American War, 1775-1783*, London, Atlone Press, 1970.
- , « The Organization of British Trade Convoys during the American War, 1775-1783 », *The Mariner's Mirror*, vol. 62, n° 2, 1976, p. 269-280.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters, 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « Home Waters or America? The Dilemma of British Naval Strategy in 1778 », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 4, 1991, p. 365-377.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1998.
- , « Count-Down to the Saints: A Strategy of Detachments and the Quest for Naval Supremacy in the West Indies 1780-2 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 150-162.
- TRENTINIAN, Jacques de (dir.), *La France au secours de l'Amérique. Autopsie de l'« Expédition particulière » du comte de Rochambeau et du chevalier de Ternay, mars-décembre 1780*, Paris, SPM, 2016.
- VILLIERS, Patrick, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans ACERRA, Martine, MERINO NAVARRO, José et MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles* [1985], Paris, PUPS, 1998, p. 211-247.
- , « La tentative franco-espagnole de débarquement en Angleterre en 1779 », *Revue du Nord*, hors-série n° 9, VILLIERS, Patrick et PFISTER-LANGANAY, Christian (dir.), « Le transmanche et les liaisons maritimes, XVIII^e-XX^e siècle », 1995, p. 13-28.
- , « Deux opérations amphibies contre l'île de Minorque : les débarquements de 1756 et de 1781/82 », *Neptunia*, n° 266, juin 2012, p. 20-26.

MINISTRES ET MARINS

- AGAY, Frédéric d', *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011, 2 tomes.
- ANTIER, Jean-Jacques, *L'Amiral de Grasse. héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- , *L'Amiral de Grasse vainqueur à la Chesapeake*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1971.

- BARON, W. J., « L'amiral Destouches : un héros vendéen de la guerre d'Indépendance américaine », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 93-103.
- BONNEL, Ulane (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- BONNICHON, Philippe, *Charles-Pierre Claret, comte de Fleurieu (1738-1810)*, Paris, Société des Cincinnati de France, 2010.
- BOUCLON, Adolphe de, *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.
- BREEN, Kenneth, « George Bridges, Lord Rodney, 1718?-1792 », dans LE FEVRE, Peter et HARDING, Richard (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 224-246.
- BROOMFIELD, John H., « Lord Sandwich at the Admiralty Board: Politics and the British Navy, 1771-1778 », *The Mariner's Mirror*, vol. 51, n° 1, 1965, p. 7-25.
- , « The Keppel-Palliser Affair, 1778-1779 », *The Mariner's Mirror*, vol. 47, n° 3, 1961, p. 195-207.
- CARRÉ, (médecin général) Adrien, « L'amiral Buor de La Charoulière. Une famille de marins du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 1-44
- CASTELLANE-MAJASTRES, marquis de, « Le marquis de Castellane Majastres, chef d'escadre des armées navales 1733-1789 », *Chroniques de Haute-Provence*, n° 332-333, 1997, p. 3-23.
- CASTRIES, René de La Croix, duc de, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- CHALINE, Olivier, « Une nouvelle approche historique de l'opérationnel naval et de l'histoire du commandement : l'exemple de l'armée navale de l'amiral de Grasse (1781-1783) », dans GIS d'histoire maritime, *La Maritimisation du monde, de la préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016, p. 611-622.
- , « Admiral Louis Guillouet, comte d'Orvilliers (1710-92): A Style of Command in the Age of the American War », dans HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 73-84.
- CHEYRON DU PAVILLON, Thomas Du, *Un maître de la tactique navale au XVIII^e siècle. Le chevalier Du Pavillon (1730-1782)*, Paris, Guénégaud, 2010
- CONTENSON, Ludovic de, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique, 1778-1783* [1934], Paris, Picard, 2007.
- CUNAT, Charles, *L'Histoire du bailli de Suffren*, Paris, Librairie Dumoulin, 1852, réimp. photographique, Rennes, CNRS, 1998.

- FOUCAUD, Yves D., « Un artisan de la rénovation de la marine : Charles-Jean comte d'Hector (1722-1808) », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 81-92.
- GRIMOÛARD, vicomte de, « Les combats du chevalier de Grimoüard », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 59-79.
- GRUBER, Ira D., *The Howe Brothers and the American Revolution*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1972.
- LA JONQUIÈRE, Christian de, *Officiers de marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- , *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- KERALLAIN, René de, « Bougainville à l'escadre du comte d'Estaing, 1778-1779 », *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, n° 19, 1927, p. 155-206.
- , « Bougainville à l'armée du comte de Grasse, guerre d'Amérique, 1781-1782 », *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, n° 20, 1928, p. 1-70.
- KNIGHT, Roger J. B., « Richard, Earl Howe, 1726-1799 », dans LE FEVRE, Peter et HARDING, Richard (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 278-299.
- LESGUILLIER, Daniel, *Siméon Ravenel, Gaud Louis Ravenel, intendant de Suffren aux Indes. Officiers granvillais dans la Marine royale au XVIII^e siècle*, Granville, 2011.
- LYNIER DE LA BARBÉE, Maurice, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1972.
- MICHEL, Jacques, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing*, Paris, chez l'auteur, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI. L'œuvre de monsieur de Sartine*, t. II, *La Reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- MONAQUE, Rémi, *Les Aventures de Louis-René Latouche-Tréville. Compagnon de La Fayette et commandant de l'Hermione dans la guerre d'Indépendance américaine*, Paris, SPM, 2000.
- , *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009.
- MOULIN, Stéphane, *La Carrière d'un marin au XVIII^e siècle. Joseph de Flotte, 1734-1794*, Gap, Peyrot, 1922.
- O'SHAUGHNESSY, Andrew Jackson, *The Men Who Lost America. British Command during the Revolutionary War and the Preservation of the Empire*, London, Oneworld, 2013.
- ORLÉANS, Jacques d', « Les quinze campagnes d'un marin solognot. Pierre d'Orléans, capitaine de vaisseau, contre-amiral honoraire, 1747-1819 », *Bulletin de la Société d'art, d'histoire et d'archéologie de la Sologne*, n° 4, 1978, p. 3-12.
- ORTHOLAN, Henri, *L'Amiral Villaret-Joyeuse. Des Antilles à Venise, 1747-1812*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2006.

- PARSCAU DU PLESSIX, Raymond de, *Louis de Parscau du Plessix (1725-1786) et ses fils Hervé (1762-1831) et Jean (1764-1784)*, Paris, Société des Cincinnati de France, 2012.
- PLÉVILLE LE PELLEY, Georges-René, *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, éd. Michèle Chartrain, Monique Le Pelley Fonteny, Gilles Désiré dit Gosset et Étienne Taillemite, Brécey, Les Cahiers culturels de la Manche, 2002.
- RODGER, N. A. M., *The Insatiable Earl: The Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, London, Harper & Collins, 1993.
- , « Sandwich and the Admirals », *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 115-126.
- SPINNEY, David, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969.
- , « Rodney and the Saintes: A Reassessment », *The Mariner's Mirror*, vol. 68, n° 4, 1982, p. 377-389.
- SUYROT, comte de, « Un Vendéen, l'amiral Du Chaffault, premier responsable devant l'histoire de l'indépendance des États-Unis d'Amérique », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 45-57.
- TAILLEMITE, Étienne, *Dictionnaire des marins français* [1982], Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2002.
- , « L'amiral d'Orvilliers et la marine de son temps », *Études bourbonnaises*, n° 264, 2^e tr. 1993, p. 305-319.
- , *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008.
- , *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.
- , *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines, conditions, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 tomes.
- , « Les amiraux français de la guerre d'Amérique », *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 127-138.
- VAN HILLE, Jean-Marc, *Le Contre-Amiral d'Albert de Rions. Un baroudeur au siècle des Lumières*, Quimper, Le Phare de Misaine, 1999.
- VOVARD, André, *L'Amiral Du Chaffault*, Paris, Fournier, 1931.
- ZANCO, Jean-Philippe (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM, 2011.

INDEX DES NOMS PROPRES

La mention « I » renvoie au premier volume (paru en 2013), « II » renvoie au second qu'achève cet index.

- A** _____
- Abarca de Bolea, Pedro Pablo *voir* Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d'
- Acton, John, Lord I : 158-161, 163, 165-167
- Adams, John I : 86-89, 92, 93
- Aiguillon, Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de Richelieu, duc d' I : 36
- Albert de Rions, François-Hector, comte d' II : 142, 158
- Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg, marquis d' II : 9
- Anson, George, Lord II : 39, 315, 316
- Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d' I : 140 ; II : 267
- Arbuthnot, Mariott II : 54-56, 187, 256
- Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d' II : 284-286, 294
- Arnold, Benedict I : 106 ; II : 54-56, 348
- Arsac, Charles-Henri-Louis d' *voir* Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de
- Autrán, Ciprián I : 235-237
- Aymar, chevalier d' II : 216, 217
- B** _____
- Babaud de la Chaussade, Pierre I : 212, 257, 329, 330, 333
- Bables de Berton, Louis *voir* Crillon, Louis Bables de Berton
- Barceló, Antonio, Don I : 135, 150, 167 ; II : 275, 279, 280, 286
- Barham, First Baron Charles Middleton *voir* Middleton, Charles, First Baron Barham
- Barras de Saint-Laurent, Jacques Melchior, comte de I : 378, 410 ; II : 300, 301, 397
- Barrington, Samuel, Lord I : 82 ; II : 257, 260, 428-430, 434
- Baudard de Sainte-James, Claude I : 330, 332
- Bausset, Antoine-Alain, chevalier de I : 387 ; II : 278
- Beaumarchais, Pierre-Augustin Caron de I : 72, 244, 267, 322-324
- Blanes, Gilbert, Sir II : 216, 264
- Bigot de Morogues, Sébastien-François I : 365, 374, 382, 428 ; II : 9, 432
- Borda, Jean-Charles, chevalier de I : 75 ; II : 159, 160, 400
- Bougainville, Louis Antoine, comte de I : 46, 51, 427 ; II : 300-307, 431
- Bouillé, François Claude Amour, marquis de II : 98, 111, 116, 141, 143, 145, 147, 150-153, 156, 307, 308, 433, 435
- Bourdé de la Villehuet, Jean-Pierre II : 234
- Bourgeois de Boyne, Pierre Étienne I : 20, 213, 327, 364
- Brogie, Victor François, maréchal, duc de II : 268-291
- Burgues de Missiessy, Édouard Thomas II : 157-183
- Bushnell, David II : 64-68
- Byron, the Hon. John I : 419 ; II : 95, 143, 146, 147, 151, 187, 257, 260, 336, 387, 396, 431-433

C _____
 Calonne, Charles-Alexandre de I : 332, 339-344, 356, 357
 Castejón, Pedro González de I : 110, 121 ; II : 271
 Castries, Anne Jacques Scipion, comte de I : 40, 44, 50 ; II : 143, 146, 149, 155, 156
 Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de I : 50, 75, 411 ; II : 97, 140, 296-299, 310, 311, 324-327, 367, 390, 398, 435
 Catherine II I : 201-203
 Cevallos, Pedro de I : 123, 136, 429 ; II : 433
 Chadeau de La Clocheterie, Jean Isaac *voir* La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau
 Chaffault, Louis Charles, comte du I : 250, 252, 365-380, 429 ; II : 433
 Charles III, roi d'Espagne I : 110, 115, 122-124, 140, 430 ; II : 68, 88, 269, 272, 323, 434
 Charles IV, roi d'Espagne I : 111, 124-126
 Chauchouard, Claude Eugène *voir* La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de
 Cheyron, Jean-François du *voir* Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier du
 Choiseul, Étienne-François, comte de Stainville *puis* duc de I : 9, 19, 53-63, 428 ; II : 42, 219, 315-327, 381
 Choiseul-Chevigny, César de, duc du Plessis-Praslin I : 54, 466 ; II : 42, 431
 Choquet de Lindu, Antoine I : 243, 252, 254
 Cillart de Villeneuve, Jean-Marie, chevalier de I : 416
 Claret de Fleurieu, Charles-Pierre *voir* Fleurieu, Charles-Pierre Claret de
 Clerk of Eldin, John II : 9-11
 Coëtnempren de Kersaint, Armand Guy Simon de *voir* Kersaint, Armand Guy Simon de Coëtnempren de, comte de
 Cook, James II : 431-433
 Córdoba y Córdoba, Luis de I : 145, 146, 149, 431 ; II : 53, 58, 59, 82, 272, 273, 276, 280-282, 364, 395

Coriolis d'Espinouse, Jean-Louis Charles, chevalier de II : 300
 Crillon, Louis Bables de Berton, duc de II : 284-294, 435

D _____
 Dampierre, Charles Picot, commandeur de II : 107, 108
 Darby, George II : 435
 Deane, Silas I : 90-92, 321, 322
 Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des I : 411, 414, 415 ; II : 54-56, 62, 146, 187, 435
 Desloges, Frères I : 327, 328
 Douglas, Charles, Sir II : 196, 197, 264, 421
 Du Couédic, Charles-Louis, chevalier du I : 439 ; II : 142, 153, 434
 Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier I : 250, 375, 376 ; II : 9, 232, 233
 Dubois, Pierre I : 347-361
 Dujardin de Ruzé, Jean-Charles I : 212, 220, 329, 330

E _____
 Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la I : 110, 114-116, 120-122, 240 ; II : 78
 Estaing, Charles-Henri, comte d' I : 37, 55, 72-74, 325, 382, 412, 413, 429, 430 ; II : 143, 146, 151, 156, 298, 320, 336, 348, 349, 353-355, 359, 387, 396, 433

F _____
 Ferdinand VI, roi d'Espagne I : 110, 117
 Fleurieu, Charles-Pierre Claret de I : 44, 51, 75 ; II : 318
 Fleuriot de Langle, Paul-Antoine, vicomte I : 43, 47 ; II : 142, 150, 151, 417 *n.l.*
 Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de II : 79, 267-270, 281, 284-287
 Flotte d'Argens, Joseph, comte de II : 150-152

Franklin, Benjamin I : 265, 271 ; II : 28

Frédéric II, roi de Prusse I : 30

Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90

Galaup, Jean-François de *voir* La Pérouse,
Jean-François de Galaup

Gálvez, Bernardo de, Don I : 149, 430 ;
II : 349, 355-357, 359, 368

Gastón, Miguel de, Don II : 272-274

Gautier, François I : 120, 121, 237

Geary, Francis, Sir II : 186, 256, 257, 280, 281

Genet, Charles-Edmond I : 19-25

Georges III, roi de Grande-Bretagne
I : 428, 430, 431 ; II : 432, 434, 435

Godin, Louis I : 112

Godoy, Manuel Peirera de I : 125 ; II : 371

Gonidec, Mathieu François de II : 414

Gourlade, Alexandre I : 416

Grasse, François-Joseph Paul, comte de
I : 246, 385, 409, 411-413, 415 ; II : 56-58, 87,
112-117, 146, 147, 152, 295-311, 324-327, 338,
396, 397, 414

Graves, Samuel I : 82, 423 ; II : 255

Graves, Thomas II : 57, 187, 256-259

Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier

Grenier, Jacques, vicomte de II : 9

Grenville, George, Lord I : 28, 31, 35

Groignard, Antoine I : 69-71, 74, 250, 254,
290 ; II : 381

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

Guichen, Luc Urbain du Bouëxic, comte
de I : 250, 365-380, 383, 428, 430 ; II : 85-87,
112, 149, 272, 282, 283, 290, 298, 343, 387,
432-434.

Guillouet, Louis *voir* Orvilliers, Louis
Guillouet, comte d'

Gustave III I : 195-200

H

Hardy, Charles, Sir II : 12, 256, 336, 337

Hawke, Edward I : 35, 36

Hector, Charles, comte d' I : 57, 249, 274,
288 ; II : 109, 115, 139

Holker, John I : 330

Hood, Samuel I : 431, 432 ; II : 56, 57, 147,
257, 435, 436

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

Howe, Richard I : 37 ; II : 58, 59, 62, 64, 190,
223, 256, 262, 289, 320, 347 n. 2, 350-352

Hughes, Edward, Sir I : 431, 432 ; II : 12,
257, 435

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

Janvre, Louis Joseph *voir* La Bouchetière, Louis
Joseph Janvre, chevalier de

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

Jones, John Paul I : 57, 97, 101, 271, 429 ; II :
194, 434

Juan, Jorge I : 120, 131, 234, 429

K

Kearney, comte de II : 93, 94

Kempfenfelt, Richard I : 431 ; II : 51, 60, 112,
116, 186, 191, 233, 234, 244, 336-344, 390, 435

Keppel, Augustus I : 45, 423, 429 ; II : 48,
106, 147, 206, 247, 252, 256, 262, 263, 336, 394

Kerguelen de Trémarec, Yves-Joseph de
I : 43, 51

Kersaint, Armand Guy Simon de
Coëtnempren, comte de II : 50, 61,
91-100, 142, 148, 149, 158, 436

L

La Bouchetière, Louis Joseph Janvre,
chevalier de II : 143, 148

- La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau de I : 416 ; II : 142
- La Croix, Charles Eugène de *voir* Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de
- La Fayette, Gilbert du Motier de I : 50
- La Grandière, Charles-Marie, comte de II : 146
- La Luzerne, Anne-César, chevalier de I : 411-413
- La Monneraye, Pierre Bruno Jean de I : 41 ; II : 214, 215, 219
- La Motte-Piquet, Toussaint Guillaume, comte de I : 42, 48-49, 245, 379, 386, 432 ; II : 116, 388, 434
- La Pérouse, Jean-François de Galaup, comte de I : 47-49, 416 ; II : 96, 140, 142, 144, 147, 148
- La Touche-Tréville, Louis Charles Levassor de I : 379, 384 ; II : 272
- La Touche-Tréville, Charles Auguste Levassor de II : 108-111, 298
- La Touche-Tréville, Louis René Madeleine Levassor de II : 148
- La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de I : 416
- La Villesbrune, Jacques René Le Saige de II : 146
- Langara, Juan de II : 50, 53, 277, 278, 364
- Langdon, John I : 88, 90
- Le Camus de Limare, Michel Louis I : 60, 61
- Le Gardeur de Tilly, Arnaud I : 416
- Le Michaud, Jean Claude *voir* Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d'
- Le Saige, Jacques René *voir* La Villesbrune, Jacques René de
- Leray de Chaumont, Jean-Donatien I : 266-270, 274, 324, 326
- Levassor, Louis Charles de *voir* La Touche-Tréville, Louis Charles Levassor
- Levassor, Charles Auguste de *voir* La Touche-Tréville, Charles Auguste Levassor
- Levassor, Louis René Madeleine de *voir* La Touche-Tréville, Louis René Madeleine Levassor
- Ligondès, Gaspard du I : 366, 379
- Lombard, Louis-André, chevalier de I : 416
- Louis XV, roi de France I : 53-63
- Louis XVI, roi de France I : 72, 194, 195 ; II : 92, 108, 117, 158, 163, 317
- Liberge de Granchain, Guillaume I : 51, 416
- Lucadou, A., Dr. II : 217, 218, 220, 221, 223
- M** _____
- Malouet, Pierre-Victor I : 214, 215
- Maurepas, Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de II : 103-105, 122-125
- Mazarredo Salazar, José de I : 149 ; II : 67, 89, 90, 280-284
- Médine, Charles-Isambart, comte de I : 416
- Middleton, Charles, First Baron Barham II : 48, 49, 60, 264, 337, 338, 342-344
- Moñino y Redondo, José *voir* Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de
- Monteil, François Aymar, baron de I : 380 ; II : 297, 301, 302, 397
- Morris, Robert I : 102, 103
- Moutray, John II : 26, 27, 281
- Moylan, James I : 271-273
- N** _____
- Necker, Jacques I : 357 ; II : 324
- North, Frederick, Lord I : 31, 34-37, 313 ; II : 325, 343
- O** _____
- Oraison, Henri Foulques d' II : 42, 43
- Ormesson, Henry François de Paule Lefèvre d' I : 342, 343
- Orvilliers, Louis Guillouet, comte d' I : 12, 72, 73, 244, 260, 365-380, 428, 429 ; II : 9, 52, 96, 106, 107, 206-209, 215, 248, 272-274, 395, 413

P _____
 Palliser, Hugh , Sir II : 207, 208, 259, 262, 263, 336
 Parker, Hyde, Sir I : 49, 430 ; II : 434
 Parry, Charles II : 38, 39
 Pasley, Thomas II : 241, 242
 Paule Lefèvre, Henry François *voir* Ormesson, Henry François de Paule Lefèvre d'
 Patiño, José I : 109, 119, 229-238
 Pavillon, Jean-François du Cheyron du *voir* Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier
 Philippe V, roi d'Espagne I : 107-110, 228-231
 Picot, Charles *voir* Dampierre, Charles Picot, commandeur de
 Pitt, William, l'Ancien I : 53, 57, 60, 63, 65
 Poissonnier-Desperrières, André-Jean II : 211, 220-221
 Prévost de Sansac, Jean-Baptiste *voir* Traversay, Jean-Baptiste Prévost de Sansac

R _____
 Rayneval, Joseph Gérard de I : 264
 Renart de Fuchsamberg, Claude-Marguerite *voir* Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg
 Rigaud, Louis de *voir* Vaudreuil, Louis de Rigaud
 Rigaud, Louis-Philippe de *voir* Vaudreuil, Louis-Philippe de Rigaud
 Riggs Popham, Home, Sir II : 234
 Rivers, William II : 189, 190
 Rochambeau, Jean-Baptiste Donatien Vimeur, marquis de I : 46, 47 ; II : 56, 323, 414, 434
 Rodney, George Bridges, First Baron I : 38, 423, 430-432 ; II : 50-53, 56, 58-62, 85, 88, 117, 257, 260, 277, 323-326, 388, 396, 435, 436
 Romero y Fernández de Landa, José Joaquín I : 237 ; II : 371
 Roquefeuil, Aymar Joseph de I : 382

Rosily-Mesros, François-Étienne de II : 43, 64
 Roux, Jacques II : 42
 Romain, Charles-Marie de Trolong, chevalier du II : 149, 154

S _____
 Sandwich, John Montagu, 4th Lord I : 35, 192, 296, 313-317, 422 ; II : 47-49, 53, 259, 320, 343, 378-383, 394
 Sané, Jacques-Noël I : 394 ; II : 400
 Sartine, Antoine-Joseph de I : 9, 65-75, 185, 197, 269 ; II : 13, 31-32, 35, 50, 54, 94, 95, 105-111, 317-323, 380-382, 387, 395
 Sochet Des Touches, Charles René Dominique *voir* Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des
 Solano y Bote, José, marqués del Socorro I : 149 ; II : 83-88, 278, 279
 Somodevilla y Bengoechea, Zenón de *voir* Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea
 Stainville, Étienne-François, comte de *voir* Choiseul, Étienne-François de
 Suffren, Pierre-Antoine de I : 11, 47, 216, 380, 386, 387, 401-407, 431, 432 ; II : 54, 145, 435, 436

T _____
 Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de I : 245, 415, 416, 430 ; II : 144, 297, 434
 Tousard, Louis de II : 190-195
 Traversay, Jean-Baptiste Prévost de Sansac, marquis de II : 135
 Truguet, Laurent II : 159, 160
 Turgot, Anne Robert Jacques I : 72, 329
 Turpin de Breuil, Jean-Baptiste, vicomte II : 131, 132

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

Vaudreuil, Louis-Philippe de Rigaud,
marquis de I : 415 ; II : 302, 397, 398

Vaugiraud de Rosnay, Pierre René Marie
de, comte de II : 300

Vergennes, Charles Gravier, comte de I :
36, 37, 199-203, 428 ; II : 106, 296, 297, 310,
311, 317-327, 393, 413

Vignerot du Plessis de Richelieu,
Emmanuel Armand de *voir* Aiguillon,
Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de
Richelieu de, duc d'

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

Vimeur Jean-Baptiste Donatien *voir*
Rochambeau, Jean-Baptiste Donatien Vimeur,
marquis de

W _____

Washington, George I : 58, 83, 87, 88, 92,
105, 409-413 ; II : 345, 359

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

- Trajectoires des ouragans de 1780 et en particulier du Grand Ouragan du 10 octobre 1780, p. 18
- L'anticyclone des Açores, p. 20
- Courants dans l'Atlantique Nord, p. 22
- Route suivie par *L'Actionnaire* en 1772, p. 23
- Route suivie par le HMS *Lively* en 1771, de Cork à Halifax, p. 24
- Route suivie par le *San José* en 1778, du Rio de la Plata à Cadix, p. 25
- Points de départs et repères entre l'Europe et les Caraïbes, p. 27
- Routes que devaient suivre les Anglais et les Franco-Espagnols, août 1780
- Gulf Stream : courants maritimes de surface et températures, p. 31
- Zone de convergence intertropicale (ZCIT), p. 33
- Régime des vents et routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine en juillet, p. 34
- Régime des vents, routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine et route de retour vers l'Europe en janvier, p. 36

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

- Mars 1781, Arbuthnot à la poursuite de Des Touches avant la première bataille de la Chesapeake, p. 55

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

- L'imbrication des possessions coloniales dans l'espace caraïbe, p. 70-71
- Routes commerciales de l'empire espagnol au XVIII^e siècle, p. 73
- L'Amérique espagnole en 1783, p. 77

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

- La Guyane hollandaise : Essequibo, Demerarra, Berbice, p. 101

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

- Les opérations combinées dans la rivière Hudson. La bataille pour Fort Montgomery, 5 et 6 octobre 1777, p. 360
- Basse vallée de l'Hudson, p. 361
- Pensacola et ses environs : les épisodes du siège de 1781, p. 362

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

- Routes et théâtres de la guerre extra-européenne, 1778-1783, p. 401

TABLE DES MATIÈRES

La Mise en œuvre opérationnelle d'une flotte Olivier Chaline.....	7
--	---

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

L'océan, le climat et les opérations navales pendant la guerre d'Indépendance américaine Clive Wilkinson.....	17
Développements et avantages tactiques du doublage en cuivre des coques des navires français, britanniques et espagnols Larrie D. Ferreiro.....	37
La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le golfe du Mexique (1759-1783) Agustín Guimerá Ravina	67
Les campagnes du comte de Kersaint aux Antilles et en Guyane (1778-1782) Sylviane Llinares.....	91
Les convois et les escortes à travers l'Atlantique (1778-1783) Patrick Villiers.....	103

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

La collection rochefortaise de devis de retour de campagne de la guerre d'Indépendance américaine Alain Morgat.....	121
Les frégates : des missions de guerre aux combats Philippe Bonnichon	139
De la guerre d'Indépendance aux guerres du Premier Empire : la trajectoire en zigzag d'un officier de marine royaliste et novateur, Édouard-Thomas de Burgues de Missiessy Marie-Christine Varachaud et André Zysberg	157
L'artillerie de marine britannique Nicholas J. P. Hall.....	185

L'artillerie navale française de la guerre d'Indépendance américaine	
Colonel Henri Ortholan (E.R.)	203
Malades et blessés dans la marine française	
Dr Jean-François Viaud	211

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

L'évolution des systèmes de signalisation navale à la veille de la guerre d'Amérique	
Patrice Decencière	227
Un tour de force : tenir sa position dans la ligne (1775-1783)	
Sam Willis	241
Les amiraux britanniques de la guerre d'Indépendance américaine	
Richard Harding	255
Le commandement naval espagnol et les opérations combinées avec les Français (Manche et Gibraltar)	
CV (r) José María Blanco Núñez	267
Le comte de Grasse à la tête de son armée navale	
Olivier Chaline	295

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

Le déplacement des pièces sur l'échiquier de la guerre. Sartine et Castries, stratégies navals	
Jonathan R. Dull	315
<i>Fleet in being</i> . Le concept de <i>fleet in being</i> et la Royal Navy dans la guerre d'Indépendance américaine	
John B. Hattendorf	329
L'appui des forces navales au profit des opérations terrestres pendant la guerre d'Indépendance	
Michael J. Crawford	345
Le bilan opérationnel espagnol (1778-1783)	
José Gregorio Cayuela Fernández	363
Bilan opérationnel des marines française et britannique (1778-1783)	
Pierre Le Bot	375
Conclusion	413

ANNEXES

1 - Flottes de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne (vaisseaux seuls).....	429
2- Chronologie maritime (1763-1783).....	431
 Bibliographie sommaire.....	 437
 Index des noms propres.....	 447
 Table des cartes.....	 453

