

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





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 :
979-10-231-3378-3

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 AMÉRICAINE
(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-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

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>>

PREMIÈRE PARTIE

Navigation et opérations

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.



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 Muñatonos 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.

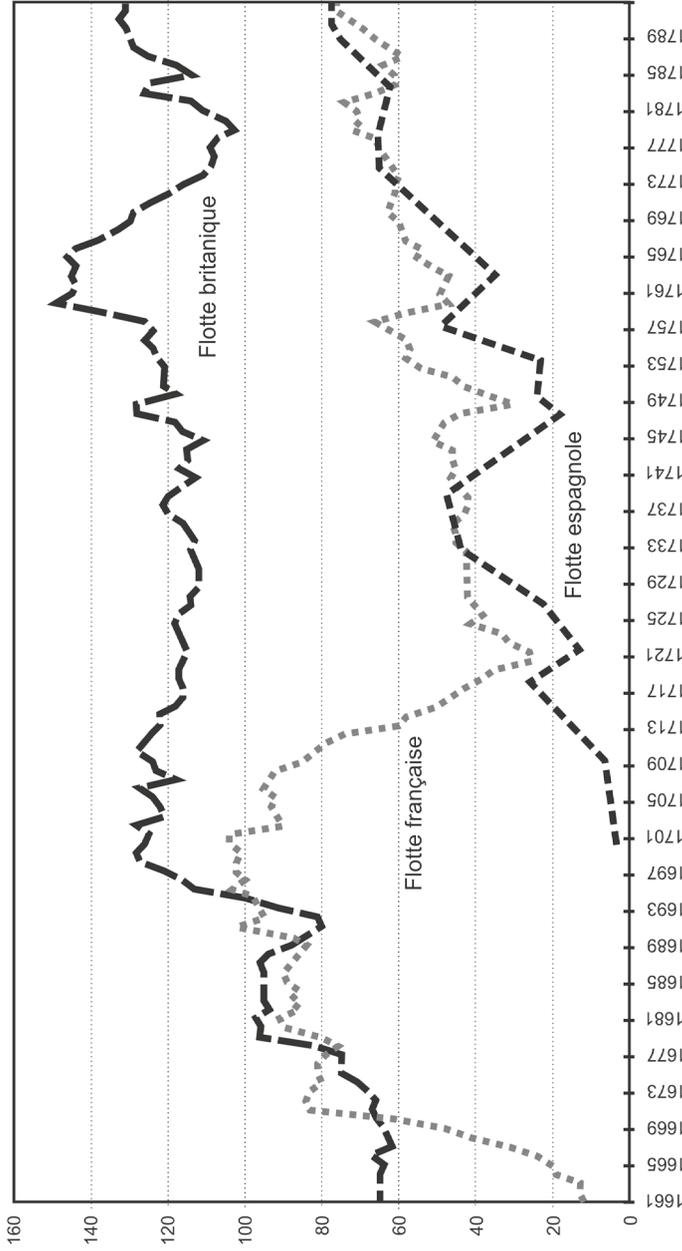
Néanmoins, à partir de cette date, il était de plus en plus évident que la marine espagnole aurait des difficultés, pour ne pas dire serait dans l'impossibilité, de résister à l'élan britannique sur mer, et ce pour des causes extérieures à l'institution navale elle-même. Mais c'est déjà une autre histoire.

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.

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 Tcheshmé.
24 décembre : Louis XV disgracie Choiseul qu'il croit vouloir engager la France dans une guerre aux côtés de l'Espagne dans l'affaire des Malouines

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 Kempenfelt.

1782

- 11 janvier : Hughes s'empare de Trincomalé, comptoir hollandais sur l'île de Ceylan.

25-26 janvier : Hood chasse de Grasse de la rade de Basse-Terre. Les Français prennent Saint-Christophe.

1^{er}-8 février : Kersaint s'empare des comptoirs hollandais de Guyane occupés par les Britanniques.

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 Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.

- LAVERY, 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 Kempfenfelt 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

456

L'évolution des systèmes de signalisation navale à la veille de la guerre d'Amérique	
Patrice Decencièrre.....	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

