

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





Contenu de ce document : HM_MGI/A2 · Les convois et les escortes à travers l'Atlantique (1778-1783) · Patrick Villiers

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 :
979-10-231-3380-6

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-XXI^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

II. L'opérationnel naval



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

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

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

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

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

Navigation et opérations

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

Patrick Villiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

104

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

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

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

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

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

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

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

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

106

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

SARTINE : DE LA ROUTE PATROUILLÉE À L'ESCORTE OBLIGATOIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

108

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

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

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

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

10 *Ibid.*, 25 juillet 1778.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

110

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

112

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

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

BILAN STATISTIQUE

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

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

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

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

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

114

Tableau 3. Convois Antilles - France de 1778 à 1782

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

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

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

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

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

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

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

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

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

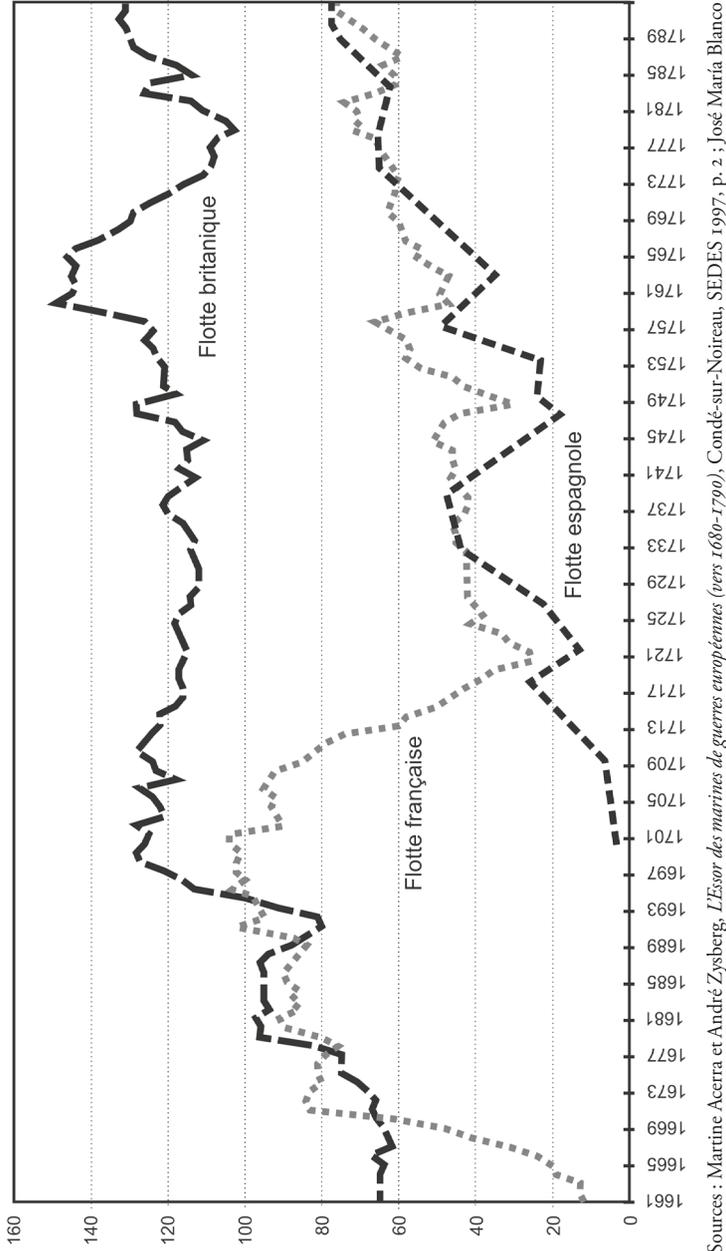
Le nombre de navires coloniaux capturés ne cessa de baisser, mais ne figurent ici que les navires capturés en convois coloniaux. Ainsi, si l'on compare ce bilan à celui de la guerre de Succession d'Autriche, et plus encore à celui de la guerre de Sept Ans, l'on peut affirmer que la Marine royale a gagné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

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

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

Annexes

Graphique 1. Flottes de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne (vaisseaux seuls)



Sources : Martine Acerra et André Zysberg, *L'Esor des marines de guerres européennes (vers 1680-1790)*, Condé-sur-Noireau, SEDES 1997, p. 2 ; José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales SA, 2001, p. 138.

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

Expédition britannique aux Malouines / Falklands et fondation de Port Egmont.

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

4 février : reddition de la garnison britannique du fort Saint-Philippe à Minorque.

17 février : combat de Sadras, Suffren (qui a remplacé Thomas d'Orves mort peu auparavant) contre Hughes.

12 avril : Rodney bat de Grasse aux Saintes et le fait prisonnier. En Inde, bataille de Providien, Suffren contre Hughes.

21 avril : Barrington capture une partie importante d'un convoi français à destination des Indes orientales.

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

Août : destruction par La Pérouse des comptoirs anglais de la baie d'Hudson.

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

13 septembre : échec de l'attaque de Gibraltar par les Franco-Espagnols.

20 octobre : combat du cap Spartel livré contre La Motte-Picquet par l'escadre de Howe qui vient de secourir Gibraltar.

24 novembre : début du rembarquement à Boston du corps expéditionnaire français.

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

3 septembre : signature du traité de Versailles. Reconnaissance officielle de l'indépendance américaine.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ACERRA, Martine et MEYER, Jean, *La Grande Époque de la marine à voiles*, Rennes, Ouest-France, 1987
- et ZYSBERG, André, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- ALLEN, Gardner Weld, *A Naval History of the American Revolution*, Boston, Houghton, 1913, réimp. New York, Russell & Russell, 1962.
- ALSINA TORRENTE, Juan, *Una guerra romántica, 1778-1783: España, Francia e Inglaterra en el mar (trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.
- BRADFORD, James C., « The First United States Navy », dans GREENE, Jack P. et POLE, Jack R. (dir.), *A Companion to the American Revolution*, London, Blackwell, 2004, p. 326-331.
- CHALINE, Olivier, *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *La Real Armada. La marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, Paris, PUPS, 2018.
- CHÁVEZ, Thomas E., *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.
- CLARK, William Bell, *Lambert Wickes, Sea Raider and Diplomat: The Story of a Naval Captain in the Revolution*, New Haven, Yale University Press, 1932.
- , *Ben Franklin's Privateers*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1956.
- CLOWES, William Laird, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, rééd. London, Chatham Publishers, 1996, t. III.
- DUDLEY, William S. et CRAWFORD, Michael J. (dir.), *The Early Republic and the Sea: Essays on the Naval and Maritime History of the Early United States*, Washington, Brassey's Inc., 2003.
- DULL, Jonathan R., *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton University Press, 1975.

- , *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1901, t. VII.
- GARDINER, Robert (dir.), *Navies and the American Revolution, 1775-1783*, London, Chatham Pictorial Histories, 1996.
- GIRAULT DE COURSAC, Paul et Pierrette, *Guerre d'Amérique et liberté des mers, 1778-1783*, Paris, F. X. De Guibert, 1991.
- GLETE, Jan, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, 2 tomes.
- HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, London, Routledge, 1999.
- HATTENDORF, John B., « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe et VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 131-151.
- LACOUR-GAYET, Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905.
- Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999.
- MERINO NAVARRO, José, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im XVIII. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau Verlag, 1975.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.
- VILLIERS, Patrick, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 tomes.
- WILLIS, Sam, *The Struggle for Sea Power: A Naval History of American Independence*, London, Atlantic Books, 2015.

LES NAVIRES

- BOUDRIOT, Jean, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1975, 4 tomes.
- et BERTI, Hubert, *La « Vénus » de l'ingénieur Sané, 1782*, Paris, ANCRE, 1979.
- et BERTI, Hubert, *L'Artillerie de mer. Marine française, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- et BERTI, Hubert, *La Frégate. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.

- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 74 à 120. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1995.
- et BERTI, Hubert, *Modèles historiques au musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- CARUANA, Adrian B., *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875*, Rotherfield, 1994-1997, 2 tomes.
- COCK, Randolph, « The Finest Invention in the World: The Royal Navy's Early Trials of Copper Sheathing, 1708-1770 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 4, 2001, p. 446-459.
- DECENCIÈRE, Patrice, « Some Eighteenth- and Nineteenth-Century French Trials of Square-rigged Warships Tacking », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 4, 2011, p. 289-298.
- DEMERLIAC, Alain, *La Marine de Louis XV. Nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- , *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996.
- DODDS, James et MOORE, James, *Building the Wooden Fighting Ship* [1984], London, Chatham Publishing, 2005.
- FONTAINIEU, Emmanuel de, *L'Hermione. De Rochefort à la gloire américaine*, Paris, Éditions de Monza, 1992.
- FORRER, Claude et MICHEL, Claude-Youenn, *La Bretagne. Un vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Keltia Graphic/Coop Breizh, 2005.
- GARDINER, Robert, *The Line of Battle. The Sailing Warship, 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The First Frigates: Nine and Twelve Pounders Frigates, 1748-1815*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The Heavy Frigate: Eighteen Pounder Frigates, 1778-1800*, London, Conway Maritime Press, 1994, t. I.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, APESTEGUI, Cruz, PLÁ, Jorge et ZAMARRÓN, Carmen, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. Rémi Prigent, Paris, Mengès, 2004.
- GOODWIN, Peter, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- HARLAND, John, *Seamanship in the Age of Sail* [2000], Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
- KNIGHT, Roger J. B., « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n° 3, 1973, p. 299-309.
- JAHAN, François, *La Frégate l'« Hébé » et la guerre d'Indépendance américaine. 1782, deux marins, un mystère*, Paris, Guénégaud, 2005.
- LEES, James, *The 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 Decencière	227
Un tour de force : tenir sa position dans la ligne (1775-1783)	
Sam Willis	241
Les amiraux britanniques de la guerre d'Indépendance américaine	
Richard Harding	255
Le commandement naval espagnol et les opérations combinées avec les Français (Manche et Gibraltar)	
CV (r) José María Blanco Núñez	267
Le comte de Grasse à la tête de son armée navale	
Olivier Chaline	295

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

Le déplacement des pièces sur l'échiquier de la guerre. Sartine et Castries, stratégies navals	
Jonathan R. Dull	315
<i>Fleet in being</i> . Le concept de <i>fleet in being</i> et la Royal Navy dans la guerre d'Indépendance américaine	
John B. Hattendorf	329
L'appui des forces navales au profit des opérations terrestres pendant la guerre d'Indépendance	
Michael J. Crawford	345
Le bilan opérationnel espagnol (1778-1783)	
José Gregorio Cayuela Fernández	363
Bilan opérationnel des marines française et britannique (1778-1783)	
Pierre Le Bot	375
Conclusion	413

ANNEXES

1 - Flottes de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne (vaisseaux seuls).....	429
2- Chronologie maritime (1763-1783).....	431
Bibliographie sommaire.....	437
Index des noms propres.....	447
Table des cartes.....	453

