

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





Contenu de ce document : HM_MGIA2 - La collection rochefortaise de devis de retour de campagne de la guerre d'indépendance américaine - Alain Morgat

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 :
979-10-231-3381-3

Illustration :

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

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Agustín Guimerá Ravina & Olivier Chaline (dir.)

La Maritimisation du monde

De la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule
Michel Jangoux

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

Tome I. *L'Instrument naval*

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

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne
XV^e-XXI^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

II. L'opérationnel naval



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

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

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

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

Le navire, de la navigation au combat

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

Alain Morgat
Archives départementales de la Haute-Marne

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

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

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

2 La sous-série 2 G² du SHD Rochefort dédiée au devis d'armement et de campagne comprend exactement 286 devis antérieurs à la Révolution.

Pour entrer dans une comparaison plus détaillée port par port (en remerciant René Estienne, conservateur du SHD Lorient, et Magali Lachèvre, conservateur du SHD Cherbourg, pour les

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

NAISSANCE DES DEVIS DE CAMPAGNE

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

122

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

124

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

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

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

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

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

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

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

MISE EN ŒUVRE DU FORMULAIRE DE DEVIS DE 1733

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

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

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

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

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

8 *Ibid.*, p. 383.

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

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

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

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

126

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

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

LES DEVIS DE CAMPAGNE DES ANNÉES 1750 ET 1760

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15 SHD Rochefort, 2 G² 12.

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

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

128

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁸ SHD Rochefort, 2 G² 20, no 67.

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

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

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

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

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

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

DU BON USAGE DES DEVIS DE RETOUR DE CAMPAGNE

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

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

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

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

21 SHD Rochefort, 2 G² 33, n° 262.

22 SHD Rochefort, 2 G² 112, n° 381.

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

24 SHD Rochefort, 2 G² 24, n° 379.

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

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

132

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

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

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

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

25 SHD Rochefort, 2 G² 55, n^o 452.

26 SHD Rochefort, 2 G² 21, n^o 461.

27 SHD Rochefort, 2 G² 33, n^o 263.

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

29 SHD Rochefort, 2 G² 34, n^o 360.

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

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

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

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

QUELQUES REMARQUES SUR LE CORPUS ANALYSÉ

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

30 SHD Rochefort, 2 G² 33, n° 265.

31 SHD Rochefort, 2 G² 55, n° 452.

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

33 SHD Rochefort, 2 G² 22.

34 SHD Rochefort, 2 G² 33, n° 263.

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

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

134

UN RETOUR D'EXPÉRIENCE BÉNÉFIQUE ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÉVOLUTION DES DEVIS DE CAMPAGNE AU XIX^E SIÈCLE

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

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

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

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

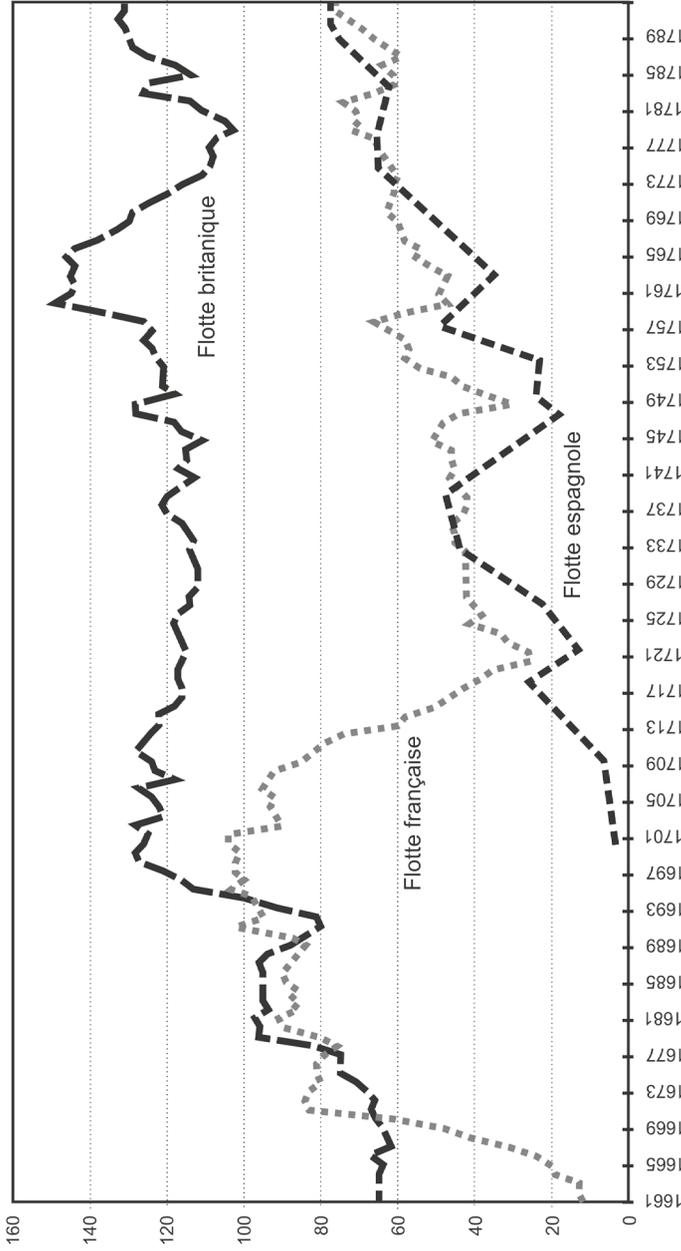
L'étude détaillée des devis de campagne conservés à Rochefort permet d'établir que ces documents se complexifient au fil des décennies, jusqu'à former vers la fin des années 1770 des documents préimprimés d'une douzaine de pages qui resteront en vigueur pendant près de cinquante ans. Si les parties réservées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

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

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

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 Kempenfelt.

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 74 à 120. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1995.
- et BERTI, Hubert, *Modèles historiques au musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- CARUANA, Adrian B., *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875*, Rotherfield, 1994-1997, 2 tomes.
- COCK, Randolph, « The Finest Invention in the World: The Royal Navy's Early Trials of Copper Sheathing, 1708-1770 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 4, 2001, p. 446-459.
- DECENCIÈRE, Patrice, « Some Eighteenth- and Nineteenth-Century French Trials of Square-rigged Warships Tacking », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 4, 2011, p. 289-298.
- DEMERLIAC, Alain, *La Marine de Louis XV. Nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- , *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996.
- DODDS, James et MOORE, James, *Building the Wooden Fighting Ship* [1984], London, Chatham Publishing, 2005.
- FONTAINIEU, Emmanuel de, *L'Hermione. De Rochefort à la gloire américaine*, Paris, Éditions de Monza, 1992.
- FORRER, Claude et MICHEL, Claude-Youenn, *La Bretagne. Un vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Keltia Graphic/Coop Breizh, 2005.
- GARDINER, Robert, *The Line of Battle. The Sailing Warship, 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The First Frigates: Nine and Twelve Pounders Frigates, 1748-1815*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The Heavy Frigate: Eighteen Pounder Frigates, 1778-1800*, London, Conway Maritime Press, 1994, t. I.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, APESTEGUI, Cruz, PLÁ, Jorge et ZAMARRÓN, Carmen, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. Rémi Prigent, Paris, Mengès, 2004.
- GOODWIN, Peter, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- HARLAND, John, *Seamanship in the Age of Sail* [2000], Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
- KNIGHT, Roger J. B., « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n° 3, 1973, p. 299-309.
- JAHAN, François, *La Frégate l'« Hébé » et la guerre d'Indépendance américaine. 1782, deux marins, un mystère*, Paris, Guénégaud, 2005.
- LEES, James, *The Mastng and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.

- 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

Kempenfelt, 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

