

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





Contenu de ce document : HM_MGIA2 - Les frégates : des missions de guerre aux combats - Philippe Bonnichon

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 :
979-10-231-3382-0

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-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

II. L'opérationnel naval



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

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

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

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

Le navire, de la navigation au combat

LES FRÉGATES : DES MISSIONS DE GUERRE AUX COMBATS

Philippe Bonnichon
Sorbonne Université

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

FRÉGATES EN GUERRE, UNE GUERRE DE FRÉGATES ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

QU'EST-CE DONC QU'UNE FRÉGATE ?

142

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

144

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

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

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

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

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

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

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

LEURS MISSIONS

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

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

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

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

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

146

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

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

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

20 *Ibid.*, p. 190.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

150

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LES FRÉGATES AU COMBAT

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

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

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

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

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

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

152

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

35 *Ibid.*, p. 235.

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

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

154

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

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

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

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

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

³⁸ *Ibid.*, p. 187.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

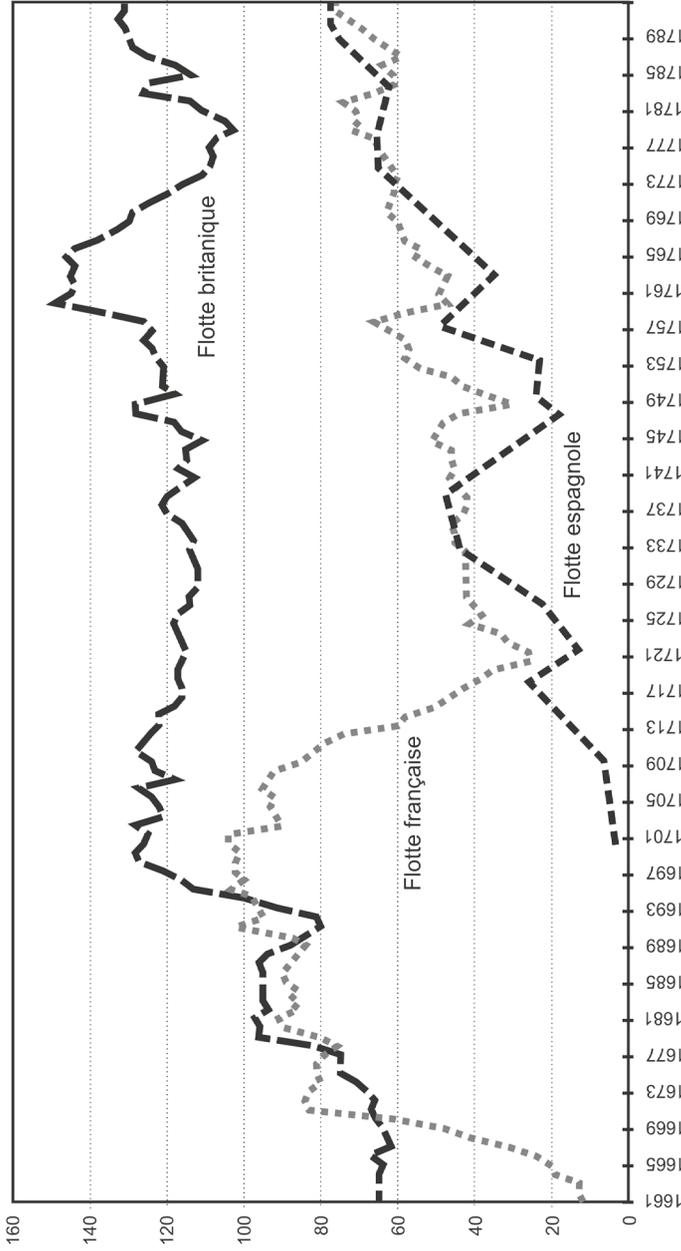
156

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

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

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 dédommagée par la Louisiane française.

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

Octobre : ouverture des îles espagnoles des Caraïbes au commerce depuis 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 COURSAC, Paul et Pierrette, *Guerre d'Amérique et liberté des mers, 1778-1783*, Paris, F. X. De Guibert, 1991.
- GLETE, Jan, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, 2 tomes.
- HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, London, Routledge, 1999.
- HATTENDORF, John B., « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe et VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 131-151.
- LACOUR-GAYET, Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905.
- Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999.
- MERINO NAVARRO, José, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im XVIII. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau Verlag, 1975.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.
- VILLIERS, Patrick, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 tomes.
- WILLIS, Sam, *The Struggle for Sea Power: A Naval History of American Independence*, London, Atlantic Books, 2015.

LES NAVIRES

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

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

- LAVERY, Brian, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 tomes.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600-1815* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- LLINARES, Sylviane, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
- McKAY, John, *The 100-Gun Ship Victory*, London, Conway Maritime Press, 2004.
- MEYER, Jean, « De 1763 à 1780 : la mise en place de nouveaux rapports de force », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 5-43.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón et COELLO LILLO, Juan Luis, *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2003.
- RODGER, Nicholas A. M., « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n^o 7, 2007, p. 81-104.
- VILLIERS, Patrick, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- , *L'Hermione, La Fayette, La Touche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'Indépendance américaine*, avec la participation de LEMINEUR, Jean-Claude, Nice, ANCRE, 2015.
- WINFIELD, Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- , *First Rate. The Greatest Warships of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

- CRESWELL, John, *British Admirals of the Eighteenth Century. Tactics in Battle*, Hamden (Conn.), Archon Books, 1972.
- DEPEYRE, Michel, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998.
- HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution, 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017.
- JAHAN, François et ROUSSEL, Claude-Youenn, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégaud, 2012.
- MACKEY, Ruddock et DUFFY, Michael, *Hawke, Nelson and British Naval Leadership, 1747-1805*, Woodbridge, Boydell Press, 2009.
- PALMER, Michael A., *Command at Sea: Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge (Ma.), Harvard University Press, 2005.

- RODGER, N. A. M., « Image and Reality in Eighteenth-Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 3, 2003, p. 281-286.
- TREW, Peter, *Rodney and the Breaking of the Line*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2006.
- TUNSTALL, Brian et TRACY, Nicholas, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, London, Chatham Publishing, 1990.
- WILLIS, Sam B. A., « Fleet Performance and Capability in the Eighteenth-Century Royal Navy », *War in History*, vol. 11, n° 4, 2004, p. 373-392.
- , *Fighting at Sea in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2008.
- WINFIELD, Rif et ROBERTS, Stephen S., *French Warships in the Age of Sail, 1626-1786. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2017.

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

- BAUGH, Daniel A., « Why Did Britain Lose Command of the Sea During the War for America? », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 149-169.
- BONNICHON, Philippe, « La Grenade, Savannah (1779), Saint-Christophe (1782) : trois exemples du rôle de la marine dans les opérations de débarquement et de soutien des troupes, lors de la guerre d'Indépendance américaine », dans *Guerres et Paix, 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Rochefort, 1986*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1987, p. 261-273.
- BREEN, Kenneth, « Graves and Hood at the Chesapeake », *The Mariner's Mirror*, vol. 66, n° 1, 1980, p. 53-75.
- , « Divided Command: the West Indies and North America, 1780-1781 », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 191-206.
- , « Sir George Rodney and St. Eustatius in the American War: A Commercial and Naval Distraction, 1775-1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 84, n° 2, 1998, p. 193-203.
- , « Sir George Rodney and Naval Operations in the Caribbean in the American War of Independence 1780-1782 », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 45-60.
- CALLENDER, Geoffrey A. R., « With the Grand Fleet in 1780 », *The Mariner's Mirror*, vol. 9, n° 9, 1923, p. 258-270, 290-304.
- CARON, François, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. La bataille de la Chesapeake, 1781*, Paris, Service historique de la Marine, 1981.
- , *La Guerre inconnue ou le Mythe de Suffren. La campagne des Indes, 1781-1783*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996.
- , « La bataille des Saintes », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 46, 2002, p. 21-33.

- CASTEX, Raoul, *La Manœuvre de la Praya (16 avril 1781). Étude politique, stratégique et tactique*, Paris, L. Fournier, 1912.
- CONWAY, Stephen, « "A Joy Unknown for Years Past": The American War, Britishness and the Celebration of Rodney's Victory at the Saints », *History*, vol. 86, n° 282, 2001, p. 180-99.
- COQUELLE, Paul, « Les projets de descente en Angleterre », *Revue d'histoire diplomatique*, n° 15, 1901, p. 433-452, 591-624, n° 16, 1902, p. 134-157.
- CRAWFORD, Michael J., « The Joint Allied Operation at Rhode Island, 1778 », dans ROBERTS, William P. et SWEEMAN, Jack (dir.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 18-20 October 1989*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 227-242.
- HATTENDORF, John B., *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- JACKSON, John W., *The Pennsylvania Navy, 1775-1781: The Defense of the Delaware*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974.
- JAMIESON, Alan G., « American Privateering in the Leeward Islands, 1776-1778 », *The American Neptune*, vol. 43, n° 1, janvier 1983, p. 20-30.
- LARRABEE, Harold A., *Decision at the Chesapeake*, New York, Clarkson N. Potter, 1964.
- LAWRENCE, Alexander A., *Storm over Savannah: The Story of Count d'Estaing and the Siege of the Town in 1779*, Athens, University of Georgia Press, 1951.
- LESPAGNOL, André, « La guerre de course pendant la guerre d'Amérique », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 99-113.
- LINDWALL, Åke, « The Encounter between Kempfenfelt and De Guichen, December 1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 163-179.
- MCGUFFIE, Tom H., *The Siege of Gibraltar, 1779-1783*, London, B. T. Batsford, 1965.
- MORGAN, William J., « American Privateering in America's War for Independence », *American Neptune*, vol. 36, n° 2, avril 1976, p. 79-87.
- JACKSON O'SHAUGHNESSY, Andrew, *An Empire Divided. The American Revolution and the British Caribbean*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2000.
- OWEN, J. H., « Operations of the Western Squadron, 1781-1782 », *Naval Review*, n° 15, 1927, p. 33-53.
- PATTERSON, Alfred Temple, *The Other Armada: The Franco-Spanish Attempt to Invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester University Press, 1960.
- PERUGIA, Paul del, *La Tentative d'invasion de l'Angleterre de 1779*, Paris, Alcan/PUF, 1939.
- RICHMOND, (sir) Herbert, *The Navy in India, 1763-1783*, Londres, Ernest Benn, 1931, rééd. Aldershot, Gregg Revivals, 1993.
- RODGER, N. A. M., « The West Indies in Eighteenth-Century British Naval Strategy », dans BUTEL, Paul et LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes imperiales, XVI^e-XIX^e siècle*, Bordeaux, 1996, p. 38-60.

- RUSSELL, Jack, *Gibraltar Besieged, 1779-1783*, London, William Heinemann, 1965.
- SCHEINA, Robert L., « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1775-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.
- STARKEY, David, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990.
- SULIVAN, J. A., « Graves and Hood », *The Mariner's Mirror*, vol. 69, n° 2, 1983, p. 175-194.
- SYRETT, David, *Shipping and the American War, 1775-1783*, London, Atlone Press, 1970.
- , « The Organization of British Trade Convoys during the American War, 1775-1783 », *The Mariner's Mirror*, vol. 62, n° 2, 1976, p. 269-280.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters, 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « Home Waters or America? The Dilemma of British Naval Strategy in 1778 », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 4, 1991, p. 365-377.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1998.
- , « Count-Down to the Saints: A Strategy of Detachments and the Quest for Naval Supremacy in the West Indies 1780-2 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 150-162.
- TRENTINIAN, Jacques de (dir.), *La France au secours de l'Amérique. Autopsie de l'« Expédition particulière » du comte de Rochambeau et du chevalier de Ternay, mars-décembre 1780*, Paris, SPM, 2016.
- VILLIERS, Patrick, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans ACERRA, Martine, MERINO NAVARRO, José et MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles* [1985], Paris, PUPS, 1998, p. 211-247.
- , « La tentative franco-espagnole de débarquement en Angleterre en 1779 », *Revue du Nord*, hors-série n° 9, VILLIERS, Patrick et PFISTER-LANGANAY, Christian (dir.), « Le transmanche et les liaisons maritimes, XVIII^e-XX^e siècle », 1995, p. 13-28.
- , « Deux opérations amphibies contre l'île de Minorque : les débarquements de 1756 et de 1781/82 », *Neptunia*, n° 266, juin 2012, p. 20-26.

MINISTRES ET MARINS

- AGAY, Frédéric d', *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011, 2 tomes.
- ANTIER, Jean-Jacques, *L'Amiral de Grasse. héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- , *L'Amiral de Grasse vainqueur à la Chesapeake*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1971.

- BARON, W. J., « L'amiral Destouches : un héros vendéen de la guerre d'Indépendance américaine », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 93-103.
- BONNEL, Ulane (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- BONNICHON, Philippe, *Charles-Pierre Claret, comte de Fleurieu (1738-1810)*, Paris, Société des Cincinnati de France, 2010.
- BOUCLON, Adolphe de, *Étude historique sur la marine de Louis XVI. Liberge de Grandchain, capitaine des vaisseaux du roi, major d'escadre, directeur général des ports et arsenaux, géographe astronome*, Paris, Arthur Bertrand, 1866.
- BREEN, Kenneth, « George Bridges, Lord Rodney, 1718?-1792 », dans LE FEVRE, Peter et HARDING, Richard (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 224-246.
- BROOMFIELD, John H., « Lord Sandwich at the Admiralty Board: Politics and the British Navy, 1771-1778 », *The Mariner's Mirror*, vol. 51, n° 1, 1965, p. 7-25.
- , « The Keppel-Palliser Affair, 1778-1779 », *The Mariner's Mirror*, vol. 47, n° 3, 1961, p. 195-207.
- CARRÉ, (médecin général) Adrien, « L'amiral Buor de La Charoulière. Une famille de marins du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 1-44
- CASTELLANE-MAJASTRES, marquis de, « Le marquis de Castellane Majastres, chef d'escadre des armées navales 1733-1789 », *Chroniques de Haute-Provence*, n° 332-333, 1997, p. 3-23.
- CASTRIES, René de La Croix, duc de, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- CHALINE, Olivier, « Une nouvelle approche historique de l'opérationnel naval et de l'histoire du commandement : l'exemple de l'armée navale de l'amiral de Grasse (1781-1783) », dans GIS d'histoire maritime, *La Maritimisation du monde, de la préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016, p. 611-622.
- , « Admiral Louis Guillouet, comte d'Orvilliers (1710-92): A Style of Command in the Age of the American War », dans HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 73-84.
- CHEYRON DU PAVILLON, Thomas Du, *Un maître de la tactique navale au XVIII^e siècle. Le chevalier Du Pavillon (1730-1782)*, Paris, Guénégaud, 2010
- CONTENSON, Ludovic de, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique, 1778-1783* [1934], Paris, Picard, 2007.
- CUNAT, Charles, *L'Histoire du bailli de Suffren*, Paris, Librairie Dumoulin, 1852, réimp. photographique, Rennes, CNRS, 1998.

- FOUCAUD, Yves D., « Un artisan de la rénovation de la marine : Charles-Jean comte d'Hector (1722-1808) », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 81-92.
- GRIMOÛARD, vicomte de, « Les combats du chevalier de Grimoüard », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 59-79.
- GRUBER, Ira D., *The Howe Brothers and the American Revolution*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1972.
- LA JONQUIÈRE, Christian de, *Officiers de marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- , *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- KERALLAIN, René de, « Bougainville à l'escadre du comte d'Estaing, 1778-1779 », *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, n° 19, 1927, p. 155-206.
- , « Bougainville à l'armée du comte de Grasse, guerre d'Amérique, 1781-1782 », *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, n° 20, 1928, p. 1-70.
- KNIGHT, Roger J. B., « Richard, Earl Howe, 1726-1799 », dans LE FEVRE, Peter et HARDING, Richard (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 278-299.
- LESGUILLIER, Daniel, *Siméon Ravenel, Gaud Louis Ravenel, intendant de Suffren aux Indes. Officiers granvillais dans la Marine royale au XVIII^e siècle*, Granville, 2011.
- LYNIER DE LA BARBÉE, Maurice, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1972.
- MICHEL, Jacques, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing*, Paris, chez l'auteur, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI. L'œuvre de monsieur de Sartine*, t. II, *La Reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- MONAQUE, Rémi, *Les Aventures de Louis-René Latouche-Tréville. Compagnon de La Fayette et commandant de l'Hermione dans la guerre d'Indépendance américaine*, Paris, SPM, 2000.
- , *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009.
- MOULIN, Stéphane, *La Carrière d'un marin au XVIII^e siècle. Joseph de Flotte, 1734-1794*, Gap, Peyrot, 1922.
- O'SHAUGHNESSY, Andrew Jackson, *The Men Who Lost America. British Command during the Revolutionary War and the Preservation of the Empire*, London, Oneworld, 2013.
- ORLÉANS, Jacques d', « Les quinze campagnes d'un marin solognot. Pierre d'Orléans, capitaine de vaisseau, contre-amiral honoraire, 1747-1819 », *Bulletin de la Société d'art, d'histoire et d'archéologie de la Sologne*, n° 4, 1978, p. 3-12.
- ORTHOLAN, Henri, *L'Amiral Villaret-Joyeuse. Des Antilles à Venise, 1747-1812*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2006.

- PARSCAU DU PLESSIX, Raymond de, *Louis de Parscau du Plessix (1725-1786) et ses fils Hervé (1762-1831) et Jean (1764-1784)*, Paris, Société des Cincinnati de France, 2012.
- PLÉVILLE LE PELLEY, Georges-René, *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, éd. Michèle Chartrain, Monique Le Pelley Fonteny, Gilles Désiré dit Gosset et Étienne Taillemite, Brécey, Les Cahiers culturels de la Manche, 2002.
- RODGER, N. A. M., *The Insatiable Earl: The Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, London, Harper & Collins, 1993.
- , « Sandwich and the Admirals », *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 115-126.
- SPINNEY, David, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969.
- , « Rodney and the Saintes: A Reassessment », *The Mariner's Mirror*, vol. 68, n° 4, 1982, p. 377-389.
- SUYROT, comte de, « Un Vendéen, l'amiral Du Chaffault, premier responsable devant l'histoire de l'indépendance des États-Unis d'Amérique », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 45-57.
- TAILLEMITE, Étienne, *Dictionnaire des marins français* [1982], Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2002.
- , « L'amiral d'Orvilliers et la marine de son temps », *Études bourbonnaises*, n° 264, 2^e tr. 1993, p. 305-319.
- , *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008.
- , *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.
- , *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines, conditions, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 tomes.
- , « Les amiraux français de la guerre d'Amérique », *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 127-138.
- VAN HILLE, Jean-Marc, *Le Contre-Amiral d'Albert de Rions. Un baroudeur au siècle des Lumières*, Quimper, Le Phare de Misaine, 1999.
- VOVARD, André, *L'Amiral Du Chaffault*, Paris, Fournier, 1931.
- ZANCO, Jean-Philippe (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM, 2011.

INDEX DES NOMS PROPRES

La mention « I » renvoie au premier volume (paru en 2013), « II » renvoie au second qu'achève cet index.

- A** _____
- Abarca de Bolea, Pedro Pablo *voir* Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d'
- Acton, John, Lord I : 158-161, 163, 165-167
- Adams, John I : 86-89, 92, 93
- Aiguillon, Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de Richelieu, duc d' I : 36
- Albert de Rions, François-Hector, comte d' II : 142, 158
- Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg, marquis d' II : 9
- Anson, George, Lord II : 39, 315, 316
- Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d' I : 140 ; II : 267
- Arbuthnot, Mariott II : 54-56, 187, 256
- Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d' II : 284-286, 294
- Arnold, Benedict I : 106 ; II : 54-56, 348
- Arsac, Charles-Henri-Louis d' *voir* Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de
- Autrán, Ciprián I : 235-237
- Aymar, chevalier d' II : 216, 217
- B** _____
- Babaud de la Chaussade, Pierre I : 212, 257, 329, 330, 333
- Bables de Berton, Louis *voir* Crillon, Louis Bables de Berton
- Barceló, Antonio, Don I : 135, 150, 167 ; II : 275, 279, 280, 286
- Barham, First Baron Charles Middleton *voir* Middleton, Charles, First Baron Barham
- Barras de Saint-Laurent, Jacques Melchior, comte de I : 378, 410 ; II : 300, 301, 397
- Barrington, Samuel, Lord I : 82 ; II : 257, 260, 428-430, 434
- Baudard de Sainte-James, Claude I : 330, 332
- Bausset, Antoine-Alain, chevalier de I : 387 ; II : 278
- Beaumarchais, Pierre-Augustin Caron de I : 72, 244, 267, 322-324
- Blanes, Gilbert, Sir II : 216, 264
- Bigot de Morogues, Sébastien-François I : 365, 374, 382, 428 ; II : 9, 432
- Borda, Jean-Charles, chevalier de I : 75 ; II : 159, 160, 400
- Bougainville, Louis Antoine, comte de I : 46, 51, 427 ; II : 300-307, 431
- Bouillé, François Claude Amour, marquis de II : 98, 111, 116, 141, 143, 145, 147, 150-153, 156, 307, 308, 433, 435
- Bourdé de la Villehuet, Jean-Pierre II : 234
- Bourgeois de Boyne, Pierre Étienne I : 20, 213, 327, 364
- Brogie, Victor François, maréchal, duc de II : 268-291
- Burgues de Missiessy, Édouard Thomas II : 157-183
- Bushnell, David II : 64-68
- Byron, the Hon. John I : 419 ; II : 95, 143, 146, 147, 151, 187, 257, 260, 336, 387, 396, 431-433

- C** _____
- Calonne, Charles-Alexandre de I : 332, 339-344, 356, 357
- Castejón, Pedro González de I : 110, 121 ; II : 271
- Castries, Anne Jacques Scipion, comte de I : 40, 44, 50 ; II : 143, 146, 149, 155, 156
- Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de I : 50, 75, 411 ; II : 97, 140, 296-299, 310, 311, 324-327, 367, 390, 398, 435
- Catherine II I : 201-203
- Cevallos, Pedro de I : 123, 136, 429 ; II : 433
- Chadeau de La Clocheterie, Jean Isaac *voir* La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau
- Chaffault, Louis Charles, comte du I : 250, 252, 365-380, 429 ; II : 433
- Charles III, roi d'Espagne I : 110, 115, 122-124, 140, 430 ; II : 68, 88, 269, 272, 323, 434
- Charles IV, roi d'Espagne I : 111, 124-126
- Chauchouard, Claude Eugène *voir* La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de
- Cheyron, Jean-François du *voir* Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier du
- Choiseul, Étienne-François, comte de Stainville *puis* duc de I : 9, 19, 53-63, 428 ; II : 42, 219, 315-327, 381
- Choiseul-Chevigny, César de, duc du Plessis-Praslin I : 54, 466 ; II : 42, 431
- Choquet de Lindu, Antoine I : 243, 252, 254
- Cillart de Villeneuve, Jean-Marie, chevalier de I : 416
- Claret de Fleurieu, Charles-Pierre *voir* Fleurieu, Charles-Pierre Claret de
- Clerk of Eldin, John II : 9-11
- Coëtnempren de Kersaint, Armand Guy Simon de *voir* Kersaint, Armand Guy Simon de Coëtnempren de, comte de
- Cook, James II : 431-433
- Córdoba y Córdoba, Luis de I : 145, 146, 149, 431 ; II : 53, 58, 59, 82, 272, 273, 276, 280-282, 364, 395
- Coriolis d'Espinouse, Jean-Louis Charles, chevalier de II : 300
- Crillon, Louis Bables de Berton, duc de II : 284-294, 435
- D** _____
- Dampierre, Charles Picot, commandeur de II : 107, 108
- Darby, George II : 435
- Deane, Silas I : 90-92, 321, 322
- Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des I : 411, 414, 415 ; II : 54-56, 62, 146, 187, 435
- Desloges, Frères I : 327, 328
- Douglas, Charles, Sir II : 196, 197, 264, 421
- Du Couédic, Charles-Louis, chevalier du I : 439 ; II : 142, 153, 434
- Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier I : 250, 375, 376 ; II : 9, 232, 233
- Dubois, Pierre I : 347-361
- Dujardin de Ruzé, Jean-Charles I : 212, 220, 329, 330
- E** _____
- Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la I : 110, 114-116, 120-122, 240 ; II : 78
- Estaing, Charles-Henri, comte d' I : 37, 55, 72-74, 325, 382, 412, 413, 429, 430 ; II : 143, 146, 151, 156, 298, 320, 336, 348, 349, 353-355, 359, 387, 396, 433
- F** _____
- Ferdinand VI, roi d'Espagne I : 110, 117
- Fleurieu, Charles-Pierre Claret de I : 44, 51, 75 ; II : 318
- Fleuriot de Langle, Paul-Antoine, vicomte I : 43, 47 ; II : 142, 150, 151, 417 *n.l.*
- Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de II : 79, 267-270, 281, 284-287
- Flotte d'Argens, Joseph, comte de II : 150-152

Franklin, Benjamin I : 265, 271 ; II : 28

Frédéric II, roi de Prusse I : 30

Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90

Galaup, Jean-François de *voir* La Pérouse,
Jean-François de Galaup

Gálvez, Bernardo de, Don I : 149, 430 ;
II : 349, 355-357, 359, 368

Gastón, Miguel de, Don II : 272-274

Gautier, François I : 120, 121, 237

Geary, Francis, Sir II : 186, 256, 257, 280, 281

Genet, Charles-Edmond I : 19-25

Georges III, roi de Grande-Bretagne
I : 428, 430, 431 ; II : 432, 434, 435

Godin, Louis I : 112

Godoy, Manuel Peirera de I : 125 ; II : 371

Gonidec, Mathieu François de II : 414

Gourlade, Alexandre I : 416

Grasse, François-Joseph Paul, comte de
I : 246, 385, 409, 411-413, 415 ; II : 56-58, 87,
112-117, 146, 147, 152, 295-311, 324-327, 338,
396, 397, 414

Graves, Samuel I : 82, 423 ; II : 255

Graves, Thomas II : 57, 187, 256-259

Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier

Grenier, Jacques, vicomte de II : 9

Grenville, George, Lord I : 28, 31, 35

Groignard, Antoine I : 69-71, 74, 250, 254,
290 ; II : 381

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

Guichen, Luc Urbain du Bouëxic, comte
de I : 250, 365-380, 383, 428, 430 ; II : 85-87,
112, 149, 272, 282, 283, 290, 298, 343, 387,
432-434.

Guillouet, Louis *voir* Orvilliers, Louis
Guillouet, comte d'

Gustave III I : 195-200

H

Hardy, Charles, Sir II : 12, 256, 336, 337

Hawke, Edward I : 35, 36

Hector, Charles, comte d' I : 57, 249, 274,
288 ; II : 109, 115, 139

Holker, John I : 330

Hood, Samuel I : 431, 432 ; II : 56, 57, 147,
257, 435, 436

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

Howe, Richard I : 37 ; II : 58, 59, 62, 64, 190,
223, 256, 262, 289, 320, 347 n. 2, 350-352

Hughes, Edward, Sir I : 431, 432 ; II : 12,
257, 435

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

Janvre, Louis Joseph *voir* La Bouchetière, Louis
Joseph Janvre, chevalier de

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

Jones, John Paul I : 57, 97, 101, 271, 429 ; II :
194, 434

Juan, Jorge I : 120, 131, 234, 429

K

Kearney, comte de II : 93, 94

Kempfenfelt, Richard I : 431 ; II : 51, 60, 112,
116, 186, 191, 233, 234, 244, 336-344, 390, 435

Keppel, Augustus I : 45, 423, 429 ; II : 48,
106, 147, 206, 247, 252, 256, 262, 263, 336, 394

Kerguelen de Trémarec, Yves-Joseph de
I : 43, 51

Kersaint, Armand Guy Simon de
Coëtnempren, comte de II : 50, 61,
91-100, 142, 148, 149, 158, 436

L

La Bouchetière, Louis Joseph Janvre,
chevalier de II : 143, 148

- La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau de I : 416 ; II : 142
- La Croix, Charles Eugène de *voir* Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de
- La Fayette, Gilbert du Motier de I : 50
- La Grandière, Charles-Marie, comte de II : 146
- La Luzerne, Anne-César, chevalier de I : 411-413
- La Monneraye, Pierre Bruno Jean de I : 41 ; II : 214, 215, 219
- La Motte-Piquet, Toussaint Guillaume, comte de I : 42, 48-49, 245, 379, 386, 432 ; II : 116, 388, 434
- La Pérouse, Jean-François de Galaup, comte de I : 47-49, 416 ; II : 96, 140, 142, 144, 147, 148
- La Touche-Tréville, Louis Charles Levassor de I : 379, 384 ; II : 272
- La Touche-Tréville, Charles Auguste Levassor de II : 108-111, 298
- La Touche-Tréville, Louis René Madeleine Levassor de II : 148
- La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de I : 416
- La Villesbrune, Jacques René Le Saige de II : 146
- Langara, Juan de II : 50, 53, 277, 278, 364
- Langdon, John I : 88, 90
- Le Camus de Limare, Michel Louis I : 60, 61
- Le Gardeur de Tilly, Arnaud I : 416
- Le Michaud, Jean Claude *voir* Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d'
- Le Saige, Jacques René *voir* La Villesbrune, Jacques René de
- Leray de Chaumont, Jean-Donatien I : 266-270, 274, 324, 326
- Levassor, Louis Charles de *voir* La Touche-Tréville, Louis Charles Levassor
- Levassor, Charles Auguste de *voir* La Touche-Tréville, Charles Auguste Levassor
- Levassor, Louis René Madeleine de *voir* La Touche-Tréville, Louis René Madeleine Levassor
- Ligondès, Gaspard du I : 366, 379
- Lombard, Louis-André, chevalier de I : 416
- Louis XV, roi de France I : 53-63
- Louis XVI, roi de France I : 72, 194, 195 ; II : 92, 108, 117, 158, 163, 317
- Liberge de Granchain, Guillaume I : 51, 416
- Lucadou, A., Dr. II : 217, 218, 220, 221, 223
- M** _____
- Malouet, Pierre-Victor I : 214, 215
- Maurepas, Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de II : 103-105, 122-125
- Mazarredo Salazar, José de I : 149 ; II : 67, 89, 90, 280-284
- Médine, Charles-Isambart, comte de I : 416
- Middleton, Charles, First Baron Barham II : 48, 49, 60, 264, 337, 338, 342-344
- Moñino y Redondo, José *voir* Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de
- Monteil, François Aymar, baron de I : 380 ; II : 297, 301, 302, 397
- Morris, Robert I : 102, 103
- Moutray, John II : 26, 27, 281
- Moylan, James I : 271-273
- N** _____
- Necker, Jacques I : 357 ; II : 324
- North, Frederick, Lord I : 31, 34-37, 313 ; II : 325, 343
- O** _____
- Oraison, Henri Foulques d' II : 42, 43
- Ormesson, Henry François de Paule Lefèvre d' I : 342, 343
- Orvilliers, Louis Guillouet, comte d' I : 12, 72, 73, 244, 260, 365-380, 428, 429 ; II : 9, 52, 96, 106, 107, 206-209, 215, 248, 272-274, 395, 413

P _____
 Palliser, Hugh , Sir II : 207, 208, 259, 262, 263, 336
 Parker, Hyde, Sir I : 49, 430 ; II : 434
 Parry, Charles II : 38, 39
 Pasley, Thomas II : 241, 242
 Paule Lefèvre, Henry François *voir* Ormesson, Henry François de Paule Lefèvre d'
 Patiño, José I : 109, 119, 229-238
 Pavillon, Jean-François du Cheyron du *voir* Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier
 Philippe V, roi d'Espagne I : 107-110, 228-231
 Picot, Charles *voir* Dampierre, Charles Picot, commandeur de
 Pitt, William, l'Ancien I : 53, 57, 60, 63, 65
 Poissonnier-Desperrières, André-Jean II : 211, 220-221
 Prévost de Sansac, Jean-Baptiste *voir* Traversay, Jean-Baptiste Prévost de Sansac

R _____
 Rayneval, Joseph Gérard de I : 264
 Renart de Fuchsamberg, Claude-Marguerite *voir* Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg
 Rigaud, Louis de *voir* Vaudreuil, Louis de Rigaud
 Rigaud, Louis-Philippe de *voir* Vaudreuil, Louis-Philippe de Rigaud
 Riggs Popham, Home, Sir II : 234
 Rivers, William II : 189, 190
 Rochambeau, Jean-Baptiste Donatien Vimeur, marquis de I : 46, 47 ; II : 56, 323, 414, 434
 Rodney, George Bridges, First Baron I : 38, 423, 430-432 ; II : 50-53, 56, 58-62, 85, 88, 117, 257, 260, 277, 323-326, 388, 396, 435, 436
 Romero y Fernández de Landa, José Joaquín I : 237 ; II : 371
 Roquefeuil, Aymar Joseph de I : 382

Rosily-Mesros, François-Étienne de II : 43, 64
 Roux, Jacques II : 42
 Romain, Charles-Marie de Trolong, chevalier du II : 149, 154

S _____
 Sandwich, John Montagu, 4th Lord I : 35, 192, 296, 313-317, 422 ; II : 47-49, 53, 259, 320, 343, 378-383, 394
 Sané, Jacques-Noël I : 394 ; II : 400
 Sartine, Antoine-Joseph de I : 9, 65-75, 185, 197, 269 ; II : 13, 31-32, 35, 50, 54, 94, 95, 105-111, 317-323, 380-382, 387, 395
 Sochet Des Touches, Charles René Dominique *voir* Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des
 Solano y Bote, José, marqués del Socorro I : 149 ; II : 83-88, 278, 279
 Somodevilla y Bengoechea, Zenón de *voir* Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea
 Stainville, Étienne-François, comte de *voir* Choiseul, Étienne-François de
 Suffren, Pierre-Antoine de I : 11, 47, 216, 380, 386, 387, 401-407, 431, 432 ; II : 54, 145, 435, 436

T _____
 Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de I : 245, 415, 416, 430 ; II : 144, 297, 434
 Tousard, Louis de II : 190-195
 Traversay, Jean-Baptiste Prévost de Sansac, marquis de II : 135
 Truguet, Laurent II : 159, 160
 Turgot, Anne Robert Jacques I : 72, 329
 Turpin de Breuil, Jean-Baptiste, vicomte II : 131, 132

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

Vaudreuil, Louis-Philippe de Rigaud,
marquis de I : 415 ; II : 302, 397, 398

Vaugiraud de Rosnay, Pierre René Marie
de, comte de II : 300

Vergennes, Charles Gravier, comte de I :
36, 37, 199-203, 428 ; II : 106, 296, 297, 310,
311, 317-327, 393, 413

Vignerot du Plessis de Richelieu,
Emmanuel Armand de *voir* Aiguillon,
Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de
Richelieu de, duc d'

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

Vimeur Jean-Baptiste Donatien *voir*
Rochambeau, Jean-Baptiste Donatien Vimeur,
marquis de

W _____

Washington, George I : 58, 83, 87, 88, 92,
105, 409-413 ; II : 345, 359

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

- Trajectoires des ouragans de 1780 et en particulier du Grand Ouragan du 10 octobre 1780, p. 18
- L'anticyclone des Açores, p. 20
- Courants dans l'Atlantique Nord, p. 22
- Route suivie par *L'Actionnaire* en 1772, p. 23
- Route suivie par le HMS *Lively* en 1771, de Cork à Halifax, p. 24
- Route suivie par le *San José* en 1778, du Rio de la Plata à Cadix, p. 25
- Points de départs et repères entre l'Europe et les Caraïbes, p. 27
- Routes que devaient suivre les Anglais et les Franco-Espagnols, août 1780
- Gulf Stream : courants maritimes de surface et températures, p. 31
- Zone de convergence intertropicale (ZCIT), p. 33
- Régime des vents et routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine en juillet, p. 34
- Régime des vents, routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine et route de retour vers l'Europe en janvier, p. 36

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

- Mars 1781, Arbuthnot à la poursuite de Des Touches avant la première bataille de la Chesapeake, p. 55

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

- L'imbrication des possessions coloniales dans l'espace caraïbe, p. 70-71
- Routes commerciales de l'empire espagnol au XVIII^e siècle, p. 73
- L'Amérique espagnole en 1783, p. 77

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

- La Guyane hollandaise : Essequibo, Demerarra, Berbice, p. 101

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

- Les opérations combinées dans la rivière Hudson. La bataille pour Fort Montgomery, 5 et 6 octobre 1777, p. 360
- Basse vallée de l'Hudson, p. 361
- Pensacola et ses environs : les épisodes du siège de 1781, p. 362

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

- Routes et théâtres de la guerre extra-européenne, 1778-1783, p. 401

TABLE DES MATIÈRES

La Mise en œuvre opérationnelle d'une flotte Olivier Chaline.....	7
--	---

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

L'océan, le climat et les opérations navales pendant la guerre d'Indépendance américaine Clive Wilkinson.....	17
Développements et avantages tactiques du doublage en cuivre des coques des navires français, britanniques et espagnols Larrie D. Ferreiro.....	37
La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le golfe du Mexique (1759-1783) Agustín Guimerá Ravina	67
Les campagnes du comte de Kersaint aux Antilles et en Guyane (1778-1782) Sylviane Llinares.....	91
Les convois et les escortes à travers l'Atlantique (1778-1783) Patrick Villiers	103

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

La collection rochefortaise de devis de retour de campagne de la guerre d'Indépendance américaine Alain Morgat.....	121
Les frégates : des missions de guerre aux combats Philippe Bonnichon	139
De la guerre d'Indépendance aux guerres du Premier Empire : la trajectoire en zigzag d'un officier de marine royaliste et novateur, Édouard-Thomas de Burgues de Missiessy Marie-Christine Varachaud et André Zysberg	157
L'artillerie de marine britannique Nicholas J. P. Hall.....	185

L'artillerie navale française de la guerre d'Indépendance américaine	
Colonel Henri Ortholan (E.R.)	203
Malades et blessés dans la marine française	
Dr Jean-François Viaud	211

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

456

L'évolution des systèmes de signalisation navale à la veille de la guerre d'Amérique	
Patrice Decencière	227
Un tour de force : tenir sa position dans la ligne (1775-1783)	
Sam Willis	241
Les amiraux britanniques de la guerre d'Indépendance américaine	
Richard Harding	255
Le commandement naval espagnol et les opérations combinées avec les Français (Manche et Gibraltar)	
CV (r) José María Blanco Núñez	267
Le comte de Grasse à la tête de son armée navale	
Olivier Chaline	295

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

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

ANNEXES

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

