

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





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

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

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

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



ISBN de ce document :
979-10-231-3383-7

Illustration :

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

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

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

La Maritimisation du monde

De la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

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

La Naissance d'une thalassocratie

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

La Piraterie au fil de l'histoire

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

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule
Michel Jangoux

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

Tome I. *L'Instrument naval*
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Ports du golfe de Gascogne

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

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

II. L'opérationnel naval



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

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

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

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

Le navire, de la navigation au combat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Excellence,

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

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

162

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

Peu de temps après son arrivée sur les bords de la Charente, il est chargé d'entreprendre une expédition aux Antilles. Il s'agit à la fois la fois d'attaquer les possessions anglaises dans les îles Sous-le-Vent, de s'assurer de la défense de la Guadeloupe et de la Martinique, enfin de débarquer des troupes dans la partie française de Saint-Domingue, où un ancien lieutenant de Toussaint Louverture, Jean-Jacques Dessalines, vient de proclamer l'indépendance d'Haïti et menace d'investir la capitale de l'île. Cette campagne aux Antilles fait partie d'un plan de diversion, afin d'attirer les forces navales anglaises dans les Caraïbes, puis de faire converger toutes les escadres françaises vers Brest pour y lever le blocus et se rendre maître de la Manche, afin de protéger le débarquement en Angleterre avec la flottille de Boulogne. Parti de l'île d'Aix le 11 janvier 1805 avec une division comprenant cinq vaisseaux de 74, trois frégates et deux bricks, Burgues affronte un temps exécrable dans le golfe de Gascogne et se glisse entre les croisières anglaises pour mouiller à la Martinique, le 21 février. Il y retrouve une vieille connaissance, Thomas Villaret de Joyeuse (1748-1812), combattant de la guerre d'Indépendance, qui a pris parti pour la Révolution, héros des combats de prairial (mai-juin 1794), vice-amiral dès septembre 1794, dont la carrière s'interrompt brutalement après le coup d'État du 18-Fructidor (4 septembre 1797). Les deux hommes n'ont guère d'atomes crochus. Villaret a été remis en selle par Napoléon en 1801 et nommé capitaine général de la Martinique et de Sainte-Lucie. Il voudrait profiter de l'arrivée de Burgues pour reprendre l'offensive contre les Anglais et les déloger des Petites Antilles. Or Burgues n'a aucune envie de faire la planche à Villaret...

Sa mission a pourtant réussi, car il a fortement perturbé les établissements britanniques des Antilles, rançonné leurs planteurs, pris ou détruit nombre de navires marchands ennemis ; enfin, il a débarqué des soldats et des armes pour renforcer les garnisons de Saint-Domingue, de la Guadeloupe et de la Martinique. Napoléon est pourtant très mécontent, car Burgues, se limitant aux premiers ordres reçus, refuse de reprendre l'îlot du Diamant occupé et fortifié par les Anglais (au sud-ouest de la Martinique) et donne l'ordre d'appareiller, alors que l'empereur aurait voulu qu'il reste aux Antilles pour y attendre la flotte de Villeneuve, laquelle après plusieurs essais infructueux pour sortir de Toulon, est enfin parvenue à la Martinique le 14 mai. Mais Burgues est déjà reparti (il revient à Rochefort le 26 juillet), le plan de diversion a échoué. Nelson est resté en embuscade au large du cap Finistère pour attendre le retour de la flotte de Villeneuve, qui se dirige vers Cadix au lieu de se porter hardiment sur Brest. Missiessy ne sortira plus de Rochefort, tandis que Ganteaume reste cloué à Brest. Cette succession calamiteuse d'ordres et de contre-ordres, de rendez-vous manqués et de grandes manœuvres avortées aboutit à la bataille de

Trafalgar (21 octobre 1805). Face à la colère de Napoléon, Missiessy demande en juillet 1805 à être relevé de son commandement et remâche ses déceptions :

Ma santé ne se rétablit point et je ne puis pas encore prévoir l'époque où je pourrai reprendre le commandement d'une escadre : son délabrement provient aussi du désagrément que j'ai éprouvé l'année dernière de n'être point compris dans la promotion des trois vice-amiraux, tous mes cadets, et vous devez présumer qu'il continue de m'affecter.

164

Nouvelle éclipse de carrière pour Burgues, qui s'est mis en congé pour raison de santé. L'ordre de mission tant attendu arrive enfin, dans un contexte difficile, celui de l'échec du blocus continental, l'impossibilité de défendre le cordon littoral d'un Grand Empire assailli de toute part : tenues en échec, les forces navales françaises restent confinées dans les ports. Après une longue semi-retraite qui a duré près de trois ans, Burgues est nommé le 16 février 1808 à la tête la flotte de l'Escaut. Napoléon lui confie un secteur très exposé au nord-ouest du Grand Empire, une zone stratégique très proche des côtes de l'Angleterre, allant de la Flandre à la Zélande. Commandant en chef d'une flotte organisée pour la défense d'Anvers, Burgues donne enfin la mesure de ses capacités d'officier général. L'escadre de l'Escaut, d'abord forte de huit vaisseaux de ligne, deux frégates et deux corvettes, s'accroît jusqu'à compter quinze vaisseaux de ligne et six frégates en 1814. Une grande partie des marins de cette escadre, qui sont désormais répartis en équipages de haut bord, proviennent de la conscription et ne sont plus nécessairement des gens de mer. Burgues établit pour eux un remarquable programme de formation et d'entraînement. Il renforce la défense des bouches de l'Escaut en faisant construire des forts sur les berges du fleuve. Enfin, Burgues a fait remonter le fleuve à son escadre jusqu'au port d'Anvers, de telle façon qu'elle puisse riposter à un siège de la ville. Cette manœuvre n'avait rien d'évident à cause des risques d'échouage sur les bancs de sable. Il reçoit aussi l'appoint d'une flottille commandée par L'Hermite.

Le 30 juillet, les forces anglaises débarquent à Walcheren avec 36 vaisseaux de ligne et 40 000 hommes de troupe, détruisent Flessingue, mais n'osent pas dépasser les bouches de l'Escaut et se retirent en octobre sans assiéger Anvers, après avoir subi de lourdes pertes causées par l'artillerie de marine. C'est une victoire pour Missiessy, qui a l'honneur de recevoir le couple impérial, le 30 avril 1810. Il a enfin été promu vice-amiral en mars 1809 et reçoit l'année suivante le titre de comte. Durant l'hiver 1813-1814, les équipages de l'Escaut sont affaiblis par la défection des Hollandais et des Danois, et par l'obligation de détacher une partie des marins pour armer les autres places de Zélande et de Flandre. Dans les premiers jours de février 1814, Anvers est investie par les forces anglaises qui tentent d'incendier le port et la flotte. Galvanisés par

leur chef, les Français résistent. Burgues conserve son escadre opérationnelle, l'entraîne en été, prête à appareiller, mais pas plus que les autres flottes des ports français, elle ne prendra jamais la mer, à cause du blocus anglais. Avec Carnot, il organise en 1814 la défense d'Anvers et ne signera l'armistice que sur l'ordre de Louis XVIII, le 25 avril 1814.

Lors du retour de Napoléon, Missiessy donne sa démission. Républicain de façade pendant la Révolution, puis détestant Napoléon I^{er} qui se méfiait de ses amiraux et de sa marine, Burgues de Missiessy était resté secrètement fidèle aux Bourbons, comme le montre sa biographie qu'il rédigea lors de la Restauration. Il considérait la Révolution comme une période anarchique : « notre désastreuse Révolution ». Ni le nom de Napoléon ni la mention de l'empereur n'apparaissent jamais dans ses états de service. Il fait seulement référence au « gouvernement », quelle que soit la période et une seule fois, quand il reçoit le titre de comte en 1810, il mentionne le « chef du gouvernement ». Il note au sujet de la Restauration :

Enfin dans les derniers jours d'avril [1814], on fut instruit dans la place [d'Anvers] du renversement du gouvernement usurpateur et du retour si désiré des Bourbons. L'amiral annonça cet heureux événement à la flotte par un ordre du jour dans lequel respiraient les sentimens d'amour et de dévouement pour la dynastie légitime, dont il fit arborer les couleurs.

Cependant, son roi de cœur reste Louis XVI, le seul nommé comme Sa Majesté. Après l'abdication de Napoléon, Burgues est nommé préfet maritime à Toulon. Comblé d'attentions honorifiques par le gouvernement de la Restauration, il jouit d'une autorité indiscutée et propose de multiples projets de réforme sur tous les sujets de la marine : adoption de caisses en fer pour conserver l'eau, amélioration des cuisines, fabrication en fer des mèches de cabestan. Rien ne lui semble négligeable, notamment ce qui concerne le personnel, officiers et équipages, jusqu'à la création d'une bibliothèque dans l'arsenal de Toulon. Il publie encore des études : les *Aperçus sur le personnel et le matériel de la marine* (1829) et *Tactique et signaux* (1827). Admis à la retraite en 1832, il meurt chez lui, à Toulon, le 24 mars 1837. Comme le remarque Patrick Villiers, il fut sans doute, malgré les éclipses de sa carrière, l'officier général de la marine qui servit le plus à la mer, soit treize ans sur une carrière active qui dura un peu plus de quarante ans, depuis sa première campagne sur un vaisseau à l'âge de 10 ans en 1766, jusqu'à la fin de son commandement de la place d'Anvers et de la flotte de l'Escaut en 1814³.

3 Sur la vie et les œuvres de Burgues de Missiessy, voir : Patrick Villiers, « French Ships from 1788 to 1805 as Analysed by Burgues-Missiessy, a Theorician and Sailor who Became a Famous

Ce n'est pourtant pas cette longue carrière traversant quatre régimes, de la monarchie de Louis XVI à celle du début de Louis-Philippe, qui nous a intéressé, mais le paradoxe entre cet homme conservateur, sinon réactionnaire, nostalgique de marine de l'Ancien Régime, et son esprit d'invention qui a guidé sa pensée et toute son œuvre professionnelle jusqu'à sa fin de sa vie. Il a côtoyé dans sa jeunesse des innovateurs tels que Borda, Kersaint et Sané et, sans être un imitateur servile, il s'est inspiré de ces exemples pour s'appliquer à un sujet aussi prosaïque que l'aménagement des vaisseaux, afin de ranger des milliers d'objets hétéroclites au sein d'un espace aussi restreint. Cet art de l'aménagement comprend aussi la distribution des postes de travail de 800 hommes. Aucun souci maniaque de l'ordre ne guide sa démarche, sinon la volonté de mettre en place des dispositifs pour améliorer et accélérer la préparation du combat. On lui doit trois ouvrages :

166

Le *Traité d'arrimage* publié en 1789, à l'âge de 33 ans, dans lequel il établit pour tout ce qui compose la charge d'un vaisseau, la division simple en objets inamovibles, inconsommables et consommables, ce qui le conduit à déterminer la répartition des objets consommables, de manière à ce que la consommation journalière n'altère en rien l'activité la plus avantageuse à la marche du vaisseau. Son modèle était le *Léopard*, sur lequel il avait fait ses classes comme officier major en 1787-1788. À partir des calculs de Borda pour établir le volume de la carène, il découpe le vaisseau en huit tranches verticales, en évaluant pour chacune d'entre elles le poids de tous les objets qui sont embarqués. Il s'agit ensuite de proposer la meilleure répartition de ces charges dans chaque tranche. Il propose des améliorations, par exemple la suppression du four à pain placé devant la misaine, qui est remplacé par le four à double étage de la cuisinière de Kersaint ; ou encore le remplacement du bois à brûler par du charbon de terre pour gagner de la place et du poids. Il dispose dans les tranches centrales, les plus proches du centre, tout ce qui peut l'être afin d'accroître la stabilité du vaisseau. Presque toute la démarche de Burgues est déjà là : s'intéresser à un domaine aussi ingrat et mal maîtrisé que l'arrimage, auquel il applique une méthode quantitative : trouver la répartition optimale de la charge d'un vaisseau, hommes et matériel, afin d'en améliorer sa marche.

Admiral » (« Les vaisseaux français en 1805, des budgets de 1799 à 1805 aux analyses de Burgues-Missiessy, théoricien et marin devenu amiral renommé », chap. XIV, 14.1 à 14.16 et Sylviane Llinares, « The Art of Sailing and Naval Science in France at the End of the 18th Century », dans Congrès international de Madrid et Cadix, *Technology of the Ships of Trafalgar : Proceedings of an International Congress held at the Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Madrid, and the Diputación Provincial, Cádiz, 3-5 november 2005*, publié sur le site WEB du CRHAEL. et du même auteur : « Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration », *Revue d'histoire maritime*, n° 12, 2010, p. 193-202.

Son maître livre est le *Traité d'installation des vaisseaux*, somme de 400 pages, qui a été conçue pendant son exil à Gênes et publiée à Paris sous les auspices prestigieux de Borda, Rosily et Gauthier en 1797. Nous consacrons à ce texte novateur la plus large partie de cet article, car il analyse le rapport entre le matériel et l'équipage.

Burgues publia en 1803, un ouvrage intitulé *Moyens de procurer aux vaisseaux de différents rangs des qualités pareilles*, en adaptant les plans du vaisseau de 74 que l'expérience aurait fait reconnaître le meilleur par la réunion de ses qualités et en changeant l'échelle pour l'application du même plan aux bâtiments de tous les rangs. Dans ce texte assez court (une soixantaine de pages), bilan de son expérience, Burgues réexamine les différents types de vaisseaux. Comme d'autres avant lui, il convient de la nécessité de conserver uniquement un nombre réduit de modèles : 74, 80 et 116 canons. Il analyse les différents moyens pour améliorer les performances. Agir sur tous les paramètres techniques (architecture, gréement) s'avère trop complexe. On peut néanmoins introduire des améliorations à la marge : sur les lignes d'eau de la carène, sur les plans de mâture et de voilure, mais le facteur humain reste essentiel. Le calculateur cède la place au gestionnaire des ressources humaines. Burgues parvient à la conclusion qu'il faudrait diminuer le nombre d'hommes d'équipage, comme dans la marine anglaise, donc alléger le vaisseau et mieux rationaliser l'organisation du travail à bord, passer de 700 à 600 hommes d'équipage pour un 74. Il revient sur l'analyse fonctionnelle des postes de travail. Il faudrait conserver le même nombre d'hommes pour servir l'artillerie, mais diminuer les autres secteurs d'affectation de l'équipage, comme ceux de la manœuvre. Il fait preuve d'une démarche pionnière d'ergonome.

Le titre *Installation des vaisseaux* est trompeur. Il ne s'agit pas d'une nomenclature ou d'un inventaire. L'auteur présente son ouvrage comme une méthode de management :

L'installation des vaisseaux est l'une des parties de la marine les moins avancées, quoiqu'elle constitue pour ainsi dire l'organisation du bâtiment [...] Peut-être que les rapports de l'installation avec le gréement et l'arrimage sont cause qu'on a négligé de l'envisager théoriquement et ont empêché de lui donner cette attention particulière, qui compare les dispositions usitées avec les principes résultant de nos connaissances ; marche que doit tenir l'esprit, pour faire des progrès dans les arts et réformer les erreurs. C'est cette analyse qui nous a conduits à reconnaître que l'installation devait comprendre l'établissement de ce qui reste fixe dans les différentes parties du bâtiment, de ce qui concourt à l'attaque et à la défense, et de ce qui, dans le logement des individus, est susceptible de

déplacement dans le branle-bas [...] Pour agir avec méthode, nous avons établi de la manière la plus avantageuse, dans chaque lieu du bâtiment, les objets fixes qui sont nécessaires à la navigation ; nous les avons ensuite accordés, le mieux qu'il nous a été possible, avec les dispositions favorables au combat, et propres à en accélérer la préparation, et avec le mouvement d'une manœuvre générale qui aurait lieu en même temps dans un branle-bas pressé [...] nous avons eu en vue d'établir des principes utiles dans toutes les périodes du service, et qui puissent contribuer à accélérer l'armement ou le désarmement du vaisseau. La répartition de l'équipage, pour les différentes manœuvres à l'ancre et à la voile, pour le combat, l'abordage, pour une descente, etc., devant être considérée comme une dépendance de l'installation, nous avons terminé l'ouvrage par ce travail⁴.

Ce traité se divise en deux parties. La première considère l'arrangement du vaisseau de 74 canons, de la cale à la dunette. La seconde s'applique à la répartition et aux déplacements des hommes à la manœuvre, au combat et au repos. Le premier volet montre comment disposer tout ce qui sert à l'armement d'un vaisseau de guerre. Chaque niveau forme un chapitre. On doit concilier chaque objet avec les principes de l'arrimage. Il faut tenir compte du besoin de communication du service, de la circulation de l'air, de la célérité du dispositif de combat et de la manœuvre qui aurait lieu en même temps⁵. Burgues ne s'exprime pas en architecte du navire. Il expose pourquoi et comment tous les objets de l'armement sont répartis dans la structure, étage par étage en fonction des besoins du service, en déterminant des déplacements de moindre amplitude. Toutes les circulations sont étudiées, verticales au moyen des écoutilles, horizontales selon la répartition des chambres et des portes de communication : celle de la poudre et des boulets à l'évidence, ainsi que le transport des liquides, du biscuit, des hamacs, des bailles, des seaux, bref, des moindres objets. Le premier impératif est celui de la sécurité. L'arrangement de la soute aux poudres exige une protection minutieuse contre l'humidité et contre le risque d'incendie au moyen de cloisons en doubles planches séparées par un intervalle de neuf centimètres rempli de briques maçonnées. Burgues décrit minutieusement la disposition des barils de poudre et des gargousses formant l'apprêté du combat. Les armoires contenant les gargousses seront réparties par calibre pour éviter toute méprise et tout retard dans la distribution des poudres pendant le combat. Ces armoires seront fermées par des grillages en fil de cuivre, afin de prévenir l'incursion des rats... La célérité du service de l'artillerie pendant le combat exige que l'on distribue par deux endroits les gargousses pour la charge des

4 Édouard de Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, Paris, imprimé par ordre du ministère de la Marine et des Colonies, an VI.

5 *Ibid.*, p. 33.

canons. La soute aux poudres sert à passer les gargousses pour les pièces, depuis l'arrière jusqu'au grand mât. Si la distribution s'étendait plus loin vers l'avant, le feu deviendrait moins vif ; aussi distribue-t-on, entre le milieu et l'avant, les gargousses nécessaires au service du canon qui sont en avant du grand mât. Ces gargousses sont placées dans des coffres situés dans la cale, comme dans un lieu moins exposé aux accidents du feu : ils sont mis à l'avant pour la facilité du service des canons dans le combat⁶.

L'assujettissement des canons de la première et de la seconde batterie nécessite des assurances que l'on emploie depuis le XVII^e siècle. La nouveauté réside dans le fait que tout a une place précise, que tout est réglé, dimensionné, numéroté : le dispositif du combat exige qu'on place à portée de chaque canon tout ce qui tient à son équipement, comme refouloir, écouvillon, anspect, pinces, valets, boulets ronds, boulets ramés, paquets de mitraille, porte-gargousses, cornes d'amorce et boutefeux : la platine à feu de chaque pièce sera mise dans un sac de cuir, avec les boulons et les goupilles qui la fixent au canon, et chaque sac, accroché au même clou que la corne d'amorce de la même pièce, portera le numéro du canon, comme le porte-gargousse, pour le distinguer plus aisément et éviter toute méprise : il contiendra tout ce qui est nécessaire au service de la platine. Avant l'action, le chef de pièce mettra en baudrier le sac de cuir contenant la platine, comme il met la corne d'amorce⁷.

Le dimensionnement des pièces est souvent commandé, quand cela est possible, par la taille des hommes. C'est ainsi que le grand cabestan représente un modèle d'ergonomie : il faut que la longueur totale des barres soit telle qu'étant en place elles se terminent à l'aplomb de l'extrémité arrière de l'affût des canons les plus voisins, lorsqu'ils sont poussés au sabord, afin que la puissance de ces leviers soit la plus grande possible ; que les barres soient placées à la hauteur de la poitrine des hommes d'une taille ordinaire, pour que leur effort soit plus naturel et plus considérable, que chaque trou de barre et chaque barre portent un numéro bien lisible : au-dessus du numéro de chaque trou, on désignera par leur nom et leur ordre de position, le nombre d'hommes qui doivent faire force sur la barre, afin qu'ils y soient plus tôt rangés ; le nombre d'hommes pour tenir dessous le tournevire doit aussi être indiqué par ordre de position⁸.

Des questions telles que l'aération et la salubrité sont évoquées à plusieurs reprises. Burgues a connu par ouï-dire les désastres sanitaires de la guerre de Sept Ans. Il sait que des maladies sont causées par les vaisseaux mal entretenus. Il connaît le danger mortel de la nourriture avariée, les effets méphitiques de

6 *Ibid.*, p. 4-7.

7 *Ibid.*, p. 55-57.

8 *Ibid.*, p. 64-65.

l'absence de vêtements de rechange et de l'entassement des hommes dans les batteries à l'air vicié. Burgues relie l'observation de l'hygiène à la qualité de vie à bord. Un coup de faubert et un jet d'eau valent mieux qu'un coup de gnole. La cale était un espace redoutable, source des miasmes qui se dégageaient de la sentine. Burgues préconise son nettoyage quotidien :

Pour cette opération, on place deux robinets qui permettront de laver toutes les parties de la cale sans que l'équipage en soit fatigué. [...] Ce lavage doit se faire peu avant la nuit ; et lorsque la cale aura reçu la quantité d'eau nécessaire pour la bien laver, on laissera séjourner cette eau jusqu'au matin qu'on la pompera entièrement. Ce séjour de l'eau a pour objet qu'aux heures du sommeil aucune émanation fétide ne nuise à la santé de l'équipage⁹.

170

Certes, une bonne partie de ces calamités ont été corrigées pendant la guerre d'Amérique, mais il restait encore bien des améliorations à accomplir. L'une d'entre elles concerne le couchage de l'équipage. Une règle traditionnelle, appliquée dans la plupart des marines, voulait que l'on comptât un hamac pour deux hommes, l'un se reposant pendant que l'autre travaillait. Le système de l'alternance de la bordée était même l'origine probable du mot *matelot*¹⁰. Or Burgues conseille désormais qu'il y ait un seul hamac par homme et il en donne la raison :

L'espace disponible pour un vaisseau de 74 canons, dans les dimensions actuelles, peut aisément contenir 190 hamacs, où pareil nombre d'individus peuvent coucher tous à la fois sans que leur santé en souffre. La place de chaque hamac est de 48 cm de large sur 2,12 m de longueur [...] lorsque le hamac est tendu [...] (36) Chaque individu doit avoir son hamac, et la santé de l'équipage l'exige : le hamac sera en toile, garni d'un petit matelas de laine ou de coton et de crin, de 8 cm d'épaisseur sur 48 cm de largeur et 1,82 m de longueur, afin que chaque homme, mieux couché que dans le simple hamac usité, conserve et répare pleinement ses forces. Ce but serait plus sûrement atteint si chaque homme se couchait déshabillé et que l'équipage fut habituellement à trois quarts. [...] La place de chaque hamac porte le numéro de la personne qui y couche¹¹.

Burgues en donne la répartition exacte et même le plan : depuis ceux du faux-pont (au nombre de 190), ceux de la première batterie (375) et ceux de la seconde batterie (119), soit 684 hamacs, autant que d'hommes d'équipage.

9 *Ibid.*, p. 12-13.

10 Le terme *matelot* viendrait du néerlandais *mattenot*, qui signifie « partage de la même couche », voir André Zysberg (dir.), *Nouveau glossaire nautique*. M., Paris, CNRS éditions, 2006, p. 1245.

11 Édouard de Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, op. cit., p. 34-36.

L'état-major est logé sous le gaillard d'arrière dans des compartiments cloisonnés qui se situent à bâbord et à tribord, devant la salle à manger des officiers et la chambre du conseil. Tout est démontable et amovible, sauf le tambour du gouvernail, afin de mettre en batterie l'artillerie du gaillard d'arrière. Burgues se montre résolument hostile au logement du capitaine sur la dunette, où sont placées les quatre caronades de 36, plate-forme qu'il veut dédier entièrement à la manœuvre et au combat. Emblème sévère d'une force navale en projection, le vaisseau de Burgues n'a plus d'ornements ou de décoration, qui sont autant de fioritures superflues. La beauté d'un navire de combat doit ressortir uniquement de sa solidité et de son adaptation parfaite à sa fonction :

Les établissements nécessaires pour loger le capitaine avec convenance, sans cependant apporter du retard au dispositif du combat, consistent dans la disposition d'un espace en arrière du mât d'artimon, séparé du reste de la batterie par deux cloisons de bois – faciles à enlever – qui formeront la chambre à coucher et celle à manger ; dans quelques ornements fort simples et tels qu'ils tiennent à la solidité du bâtiment ; qu'ils en fassent ressortir les beautés et donnent à l'ensemble une apparence militaire qui frappe la vue... Les ornements qui tiennent à la solidité, et qui font ressortir les beautés du bâtiment, consistent dans des moulures simples d'un goût agréable et d'un travail fini. Sur le dessus du tambour, on établira sur toute son étendue une espèce de coffre d'un genre simple, mais agréable et bien fini, dont les côtés formeront une bibliothèque pour les livres d'un usage journalier ; le milieu, entre les deux côtés, contiendra les volumes de cartes ; et le devant servira de bureau, par une planche qui sera à charnière et à coulisse, à l'effet d'agrandir la table à écrire¹².

Le seul luxe réservé aux officiers du vaisseau est constitué par les lieux d'aisance qui doivent être à l'anglaise, c'est-à-dire avec un bassin dans lequel aboutit un tuyau qui verse une eau rapide pour entraîner les ordures sans que les parois en conservent l'odeur. Le dessus de ce bassin, en bois de chêne, et « fait avec goût et solidité pour servir de siège, doit être à charnière et se fermer bien hermétiquement ». Avec cette touche de modernité empruntée aux Britanniques, nous sommes loin des anciennes bouteilles qui dégageaient une odeur fétide. Il reste que l'équipage n'a pas accès à ce confort, que les hommes doivent se contenter la nuit des baquets qui sont vidés chaque matin par les sabords, et dans la journée il faut se rendre aux poulines, espace aérien tout à l'avant du vaisseau.

¹² *Ibid.*, p. 98-99.

La préparation et la distribution de la nourriture sont décrites dans l'*Installation des vaisseaux*. Il n'y est pas question néanmoins de la qualité des aliments, thème essentiel mais ici hors sujet. Le 74 de Burgues comprend deux appareils de cuisson : un four et une cuisinière. Le four est situé dans l'entrepont de la première batterie, entre le grand mât et la grande écoutille, afin de charger au mieux le centre du vaisseau. C'est un four à double foyer, chacun d'eux composé d'une caisse de fer recouverte en partie de plaques de cuivre, la seconde caisse reposant sur des pieds distants de huit centimètres du pont de la première batterie, afin que la chaleur du four soit isolée du plancher. Ce four sert à donner de temps en temps du pain frais à l'équipage, et même à pouvoir l'alimenter entièrement de pain frais, si un départ pressé avait forcé de mettre sous voile sans biscuit et avec de la farine seulement. Burgues a toujours l'obsession de nommer, de compter le nombre d'objets et de noter leur consommation : « Sur la porte de chaque four on écrira en caractères bien lisibles la quantité de pain frais que cuit à chaque fournée, avec la quantité de bois et d'eau qu'elle consomme, ainsi que le nombre de fournées que l'on peut faire par jour, séparément dans chaque four et dans les deux fours à la fois¹³. »

La cuisinière se trouve au niveau de la seconde batterie, sous le gaillard d'avant. Elle est fabriquée en fer et repose sur des pieds qui l'isolent du plancher, sur le modèle de celle de Kersaint, lui-même inspiré de la marine britannique. Son âtre consomme indifféremment du charbon de terre ou de bois. Burgues prête une grande attention au système de ventilation et d'évacuation de la fumée. La cuisson respecte l'ordre hiérarchique, car tout le monde ne mange pas les mêmes aliments. Les officiers profitent toujours d'une table délicate et bien garnie en viandes – ce que Burgues ne dit pas –, tandis que l'équipage a droit à un menu frugal. Les ouvertures des foyers feront face aux côtés du vaisseau, et seront au nombre de trois de chaque côté ; savoir les deux premiers foyers à tribord pour les deux chaudières de l'équipage, et le troisième pour les chaudières particulières des officiers marins et celle des malades. À bâbord, le premier foyer est destiné à la cuisine du capitaine, le second à celle des officiers, et le troisième pour les élèves et les malades si le nombre en était considérable¹⁴.

La distribution des repas est réglée afin que tout s'exécute dans l'ordre et la rapidité. On mange selon son grade, et pour l'équipage à même le plancher de la batterie (pas de table amovible comme sur les navires britanniques) et à son numéro de plat. Là encore, toute chose a sa place :

Les établissements nécessaires pour renfermer séparément les ustensiles de chaque plat, comme gamelle, corbillon et bidon, dans un endroit où ils seront faciles à prendre sans gêner en aucune manière, et sans que l'odeur qui en émane puisse se

¹³ *Ibid.*, p. 69-70.

¹⁴ *Ibid.*, p. 96.

ressentir, afin de rendre la cambuse absolument inutile, consistent dans des armoires en grillage de fer. Ces armoires seront divisées en compartiments pour que chaque plat puisse serrer ses ustensiles [...]. D'après la grandeur de ces compartiments, on peut, sur un vaisseau de 74, en établir 84 environ, nombre suffisant pour la totalité de l'équipage, qui doit être divisé en plats de 8. Sur chaque porte de compartiment, il y aura une plaque de tôle sur laquelle sera écrit, en caractères bien lisibles, le numéro du plat. La distribution doit se faire une demi-heure avant chaque repas, sous le gaillard d'arrière, afin qu'elle soit sans danger et plus commode. À tribord on distribuera le biscuit, et à bâbord le vin, pour que toute la distribution, se faisant en même temps, soit plus promptement terminée. Lorsque, dans la distribution, il y aura du fromage, on fera d'avance des portions de quatre, de deux et d'une ration, en raison du nombre d'hommes dont l'équipage est composé, pour que, pendant qu'on distribue le biscuit et le vin, on puisse donner la quantité de portion de fromage qui revient à chaque plat, sans prolonger la distribution¹⁵.

Que se passe-t-il quand tout doit bouger, les hommes avec le matériel, quand il faut transformer au plus vite les postes de repos en postes de combat, quand tout survient inopinément durant la nuit, pendant que l'équipage est couché et qu'il repose dans une entière tranquillité ? À chaque niveau, du faux-pont à la dunette, Burgues établit un scénario de combat pressé. Autrement dit, après avoir décrit l'arrangement des objets, il analyse les tâches en ergonome : « On suppose, dit-il, que le branle-bas aura lieu la nuit, pendant que l'équipage est couché et qu'il repose dans une entière tranquillité. »

Prenons l'exemple de la première batterie :

Le dispositif du combat exige, dans la première batterie, le branle-bas des personnes qui y couchent, le transport des malades dans le faux-pont, le démontage de la cloison de la sainte-barbe, le démarrage des canons, l'enlèvement du suif et de l'étoupe autour des écoutilles où l'on passe la poudre pendant le combat, la disposition des quatre bailles de combat aux endroits indiqués. Il faut encore remplir d'eau les bailles de combat, mettre autour des bailles les seaux et fauberts qu'elles doivent avoir, garnir les pompes à chapelets, remplir la pompe à incendie, faire le breuvage pour rafraîchir les équipages pendant le combat, remplir le nombre de bidons fixés, et placer à chaque canon, son équipement en porte-gargousses, platines à feu, corne d'amorce et boutefeux. En décrochant les hamacs des personnes qui couchent dans l'entrepont et les montant de suite aux filets de bastingage affectés à chaque hamac, l'entrepont se trouve entièrement libre. Les hamacs du pointeur, du chargeur et des deux premiers servants de chaque canon de la première batterie seront dépendus

¹⁵ *Ibid.*, p. 94-95.

et montés par les autres servants de la même pièce, pour que le pointeur, le chargeur et les deux premiers servants ne perdent pas un instant à dessaisir et démarrer des deux bords le canon auquel ils sont affectés et à le mettre en état de servir le plus tôt possible. Le troisième servant de chaque pièce mettra au même instant le fanal de combat en place, et le quatrième servant ira prendre et remettre au pointeur le porte-gargousse, la platine à feu, la corne d'amorce et le boutefeu. Pendant qu'on dépendra et qu'on montera les hamacs, les officiers marinières et les matelots de charpentage, de calfatage et de voilerie, destinés à disposer la première batterie, démonteront la cloison de la sainte-barbe et placeront tout ce qui la compose à l'endroit indiqué ; ils mettront les bailles de combat en place, garniront les pompes de la cale, rempliront la pompe à incendie et les bailles de combat, entoureront les bailles de combat du nombre déterminé de seaux et de fauberts, et enlèveront l'étaupe et le suif autour des écoutes au passage des poudres. Dans le même temps, les officiers marinières de canonage destinés à la première batterie éclaireront les fanaux de combat, ouvriront les armoires où sont les armes pour les hommes qui font partie du rôle d'abordage, feront remplir et placer les bidons de breuvage autour des bailles de combat par le distributeur des vivres chargé de ce soin¹⁶.

La disposition du gréement obéit aux mêmes principes : rapidité d'exécution, protection des manœuvres lors d'un combat et surtout ergonomie des gestes, comme le montre l'usage des poulies marionnettes :

Que sur l'arrière du travers du grand mât et du mât de misaine, il soit établi sur le pont, des poulies tournantes appelées marionnettes, au nombre de six, de chaque côté de chaque mât, pour les cargues-fonds et cargues-boulines de la grand-voile et de la misaine, du grand et du petit hunier, et pour les drailles des voiles d'étai et des focs ; parce que cet aboutissement rend susceptibles ces manœuvres d'une action simultanée avec celle des gaillards dans une manœuvre générale ; ce qui ne serait pas possible si elles aboutissaient sur les gaillards, où elles n'auraient pas le développement nécessaire [...] ce qui peut concourir à l'orientation des basses voiles, pour qu'elles soient le plus possible dans le plan de leur vergue, ce sont des rouets de poulie dans l'épaisseur du bord de la seconde batterie pour y border et amurer la grande voile et pour y border la misaine [...] Cette manière de les établir emploie moins de poulies et de cordages, et par conséquent diminue les frottements et les chances d'être coupées par les boulets de l'ennemi ; elle a encore cet avantage que le développement et l'action des hommes qui agissent sur ces cordages ne gênent pas dans l'ensemble d'une manœuvre générale, et que leur poids est moins contraire à la stabilité. Il est vrai que ces hommes seront moins

¹⁶ *Ibid.*, p. 72-73.

sous la surveillance et la direction de l'officier que s'ils étaient sur le gaillard, pour les filer plus promptement et plus à propos ; mais cet inconvénient n'est réel que dans les mauvais temps ; car dans les temps ordinaires, il est préférable d'avoir les voiles parfaitement tendues. Cependant, pour réunir ces deux avantages, on établira des rouets de poulie et des taquets d'amarrage sur les gaillards, afin de pouvoir y border et amurer les basses voiles dans le gros temps¹⁷.

La seconde partie de l'*Installation des vaisseaux* traite du management (du vieux français *mesnage*) des ressources humaines. Il n'y a plus de divisions en chapitres selon les niveaux du vaisseau, de la cale aux hunes, mais un découpage selon la répartition des hommes : rôles des plats, des quarts, du combat, d'abordage, de descente, du mouillage, des accidents de feu, enfin des postes à coucher. La méthode d'exposition choisie s'avère très originale, car Burgues attribue à chaque homme un code numérique (sauf pour le capitaine commandant et le capitaine en second) qui l'identifie d'un rôle à l'autre :

On a numéroté chaque individu de chaque grade et de chaque classe du rôle d'équipage, en raison du mérite, c'est-à-dire qu'on a donné à celui qui en a le plus, le premier numéro, et ainsi de suite ; et on les a répartis dans les différents rôles, selon leur numéro. On n'aura donc qu'une chose à faire à l'armement du vaisseau, pour avoir tous les rôles faits, que de donner un numéro à chaque individu de chaque grade et de chaque classe de l'équipage, suivant ce qui a été dit, et dès qu'un homme aura été numéroté, par cela seul, tous ses postes, suivant les différents rôles, lui seront assignés¹⁸. Ce code permet de suivre les postes occupés par chaque membre de l'équipage. Nous avons choisi le matelot n° 33, qui est qualifié de chargeur pour l'artillerie, mais effectuait bien d'autres tâches, ce qui donne une représentation dynamique de l'équipage. Commençons par une vue générale sur la répartition des hommes¹⁹ :

Tableau 1. Répartition des grades parmi les effectifs

Grade	Effectif
Capitaine de vaisseau	1
Capitaine de frégate	1
Lieutenants de vaisseau	5
Enseignes de vaisseau	5

¹⁷ *Ibid.*, p. 91-92.

¹⁸ *Ibid.*, p. 170.

¹⁹ *Ibid.*, p. 169-170.

Officiers soldats	2
Aide-commissaire	1
Officier de santé en chef	1
Élève de la marine	6
Maître de manœuvre	2
Second de manœuvre	2
Contremaître	3
Quartier-maître	16
Maître de canonnage	3
Second de canonnage	4
Aide de canonnage	42
Maître de timonerie	2
Second de timonerie	4
Aide de timonerie	7
Pilote côtier	1
Maître de charpentage	1
Second de charpentage	1
Aide de charpentage	3
Maître de calfatage	1
Second de calfatage	1
Aide de calfatage	3
Maître de voilerie	1
Second de voilerie	1
Aide de voilerie	2
Gabier	24
Timonier	8
Chargeur	41
Matelot	231
Novice	101
Mousse	40
Sergent	4
Caporal	8
Soldat	88

Maitre armurier et forgeron	1
Second armurier et forgeron	1
Second chirurgien	2
Aide-chirurgien	2
Premier commis	1
Second commis	1
Apothicaire	1
Boucher	1
Tonnelier	1
Coq	1
Boulangier	1
Domestique	3
Total	683

Le nombre total des hommes apparaît en nette diminution : 773 en 1765 et 710 en 1786 par rapport aux règlements d'Ancien Régime ; 683 en 1797 selon la proposition de Burgues. L'effectif des équipages français tend donc à rejoindre celui de la Royal Navy. Le tableau 2 ci-dessous par catégories permet de comprendre cette évolution²⁰ :

Tableau 2. Répartition des effectifs dans les équipages français

1765		
État-major	27	3,5
Officiers mariniens	95	12,3
Matelots	427	55,2
Novices		0,0
Mousses	65	8,4
Soldats	134	17,3
Personnel de santé	5	0,6
Personnel des vivres	8	1,0
Domestiques	12	1,6
Total	773	100,0

²⁰ *Encyclopédie méthodique. Marine*, s. v. « Équipage », 1765, Paris, Panckoucke, t. II, p. 186-193 ; *ibid.*, s. v. « Répartition », 1786, t. III, p. 345-346.

1786		
État-major	23	3,2
Officiers mariniers	106	14,9
Matelots	404	56,9
Novices		0,0
Mousses	50	7,0
Soldats	100	14,1
Personnel de santé	5	0,7
Personnel des vivres	9	1,3
Domestiques	13	1,8
Total	710	100,0

1797		
État-major	22	3,2
Officiers mariniers	102	14,9
Matelots	304	44,5
Novices	101	14,8
Mousses	40	5,9
Soldats	100	14,6
Personnel de santé	4	0,6
Personnel des vivres	7	1,0
Domestiques	3	0,4
Total	683	100,0

De 1765 à 1797, les proportions restent très voisines, voire identiques pour l'état-major et les officiers mariniers. La différence majeure concerne les matelots, qui forment 55 % de l'équipage en 1765, près de 57 % en 1786 et seulement 45 % en 1797. Cet écart tient à l'enrôlement de novices, qui n'apparaît pas sur l'ordonnance de 1786. Or les apprentis matelots sont déjà présents sur les vaisseaux de la guerre d'Amérique, notamment ceux de Suffren pendant la campagne de l'Inde : il n'y avait que 244 matelots sur l'*Annibal* de 74 canons lors de son appareillage en mars 1781, tandis que l'on avait engagé 90 gardes-côtes, également qualifiés de novices, souvent des paysans issus de villages littoraux, pêcheurs à mi-temps, qui n'auraient jamais dû être affectés

sur un navire de ligne en partance pour l'océan Indien²¹. L'analyse des rôles d'équipage de la guerre d'Amérique nous a montré que l'effectif théorique d'un vaisseau est rarement respecté. Assez curieusement, la maistrance est assez souvent en surnuméraire, car le Toulonnais et le Brestois, qui formaient le noyau dur des équipages, ne rechignent pas à prendre du service, parce que la paie est bonne pour les officiers mariniers qui sont devenus des professionnels de la Royale. Face au déficit récurrent de matelots, la compagnie de soldats embarqués permet aussi de compléter l'équipage. Autre aspect souvent ignoré : la composition d'un équipage change au fil d'une campagne : c'est ainsi que des esclaves affranchis des Mascareignes et des cipayes se retrouvent sur les vaisseaux de Suffren... La Révolution et l'Empire n'y changent presque rien. Les travaux de Rémi Monaque sur les équipages de Trafalgar montrent au contraire un recrutement de plus en plus hétérogène, qui va bien au-delà du cadre de l'Inscription maritime, avec des hommes issus de tous les horizons sociaux et géographiques.

Les rôles fonctionnels tels qu'ils figurent dans l'ouvrage de Burgues, apportent beaucoup plus d'informations que les rôles d'équipage, qui sont de simples listes nominatives. Ils permettent notamment de suivre les affectations successives de chaque homme, grâce au code qui les identifie. La vie quotidienne en mer s'organise selon le système traditionnel des deux quarts. L'équipage est réparti en deux bordées égales qui travaillent et se reposent alternativement. Par exemple, le matelot n° 33 est compris dans le quart de tribord et posté sur le gaillard d'arrière. En rade ou au mouillage, on observe le rôle des trois quarts : l'équipage est divisé en trois parties, ce qui donne un temps de repos plus important.

Presque tous les officiers mariniers sont requis pour surveiller la bonne exécution des manœuvres avec deux quarts : le premier et le second maître, mais aussi les patrons de timonerie, de canonage, de charpentage, de voilerie. De la même façon, toutes les catégories d'hommes d'équipage sont requises pour agir sur le grément entre la dunette, le gaillard d'arrière et le gaillard d'avant : les matelots et les novices bien sûr, également les aides de canonage, de timonerie, de calfatage, de voilerie et de charpentage, enfin les soldats qui sont mis à contribution pour travailler aux manœuvres basses. Tous bordent ou filent les écoutes, halent les boulines, orientent les bras selon le vent, hissent les drisses et raidissent les palanquins. Si les hommes les plus agiles grimpent sur les haubans pour atteindre les manœuvres hautes, ils ne sont pas les seuls à être expédiés en l'air : du côté du gaillard d'arrière, il faut 53 hommes pour serrer la

21 Voir Marie-Christine Varachaud et André Zysberg, « Les équipages de la guerre d'Indépendance », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 391-407.

grand-voile, dont un contremaître, un quartier-maître, 11 aides de canonnage, un aide de timonerie, 36 matelots et 3 novices. On compte sur 37 hommes pour carguer le grand hunier et sur 21 hommes pour ferler le perroquet de fougue. Du côté du gaillard d'avant, 49 hommes sont perchés sur la vergue de misaine et, encore plus haut, 35 hommes sont envoyés en l'air pour serrer le petit hunier.

Partant toujours de la même base de deux quarts de 299 hommes, Burgues de Missiessy suppose cinq scénarios de position de la voilure et de distribution de l'équipage selon l'allure du navire et la direction du vent. La dernière est établie pour virer vent devant avec la voilure des basses voiles, des trois huniers, des trois perroquets, de la brigantine, du foc d'artimon, des trois voiles d'étai, du faux foc et du grand foc. Dix officiers marinières dirigent la manœuvre :

Le premier maître sera attentif à toute la manœuvre. Le premier contremaître surveillera l'action des galhaubans du grand mât de hune et du grand mât de perroquet pour faire raidir à propos ceux sous le vent et faire filer ceux du vent. Le premier maître de canonnage surveillera l'action des bras du grand mât et celle de l'écoute de revers de grand-voile. Le troisième maître de canonnage sera attentif à faire filer l'écoute de sous le vent de grand-voile et aux mouvements des bras de misaine [...] Le premier second de timonerie sera attentif sur les palans d'écoute et de retenue de la brigantine et sur l'écoute du foc d'artimon. Le troisième second de timonerie surveillera l'action des galhaubans du mât de perroquet de fougue et du mât de perroquet d'artimon pour faire raidir à propos ceux de sous le vent et faire filer ceux du vent. Le maître de charpentage surveillera l'action des bras et des boulines du mât d'artimon. Le second de calfatage sera attentif à l'action des écoutes des voiles d'étai et le maître de voilerie aux cargues-points de grand-voile²².

Le rôle des trois quarts implique moins d'hommes pour chaque manœuvre. Si nous choisissons l'exemple de la prise de ris dans les trois huniers à la fois, sur la dunette et le gaillard d'avant, on passe de 158 à 107 hommes. Tous les postes comptent des hommes en moins pour assurer les mêmes tâches, sauf l'action de brasser les voiles qui mobilise un effectif identique. Cette répartition reste théorique quand le navire est en rade ou au port. Sauf en cas d'attaque-surprise de l'ennemi, l'équipage ne se mobilise que pour les manœuvres de mouillage et d'appareillage.

Les rôles de combat montrent que la plus forte mobilisation des hommes s'opère au service de l'artillerie. Dans le scénario du tir depuis un seul bord, le plus réaliste, il faut 210 hommes à la première batterie pour la manœuvre de 14 canons de 36 à 15 hommes par pièce, soit 168 matelots, 14 novices,

²² Édouard de Burgues de Missiessy, *Installation des vaisseaux*, *op. cit.*, p. 198.

14 soldats et 14 mousses. La seconde batterie, qui compte 15 canons de 18, a besoin de 10 hommes par pièce, soit 150 hommes, dont 90 matelots, 30 novices, 15 soldats et 15 mousses. Il faut aussi 25 hommes au gaillard d'arrière pour le service de 5 canons de 8, à raison de 5 hommes par pièce (dont un soldat et un novice). On poste 15 hommes pour le service de 3 canons de 8 au gaillard d'avant. Enfin, huit hommes sont postés sur la dunette pour le service de deux caronades de 36, avec un aide de canonage, un matelot chargeur et deux servants dont un novice à chaque pièce. On observe que les soldats et les novices servent le canon. Le tableau 3 montre la répartition globale des hommes pendant un combat :

Tableau 3. Répartition des postes de combat

Répartition des postes de combat		(%)
Manœuvre et pilotage	115	16,9
Canonage	472	69,2
Mousqueterie	53	7,8
Service des blessés	26	3,8
Réparation	16	2,3
Réserve	0	0,0
Total*	682	100,0

*Le capitaine de vaisseau non compris.

Une centaine d'hommes suffisent pour manœuvrer et piloter le vaisseau au combat, soit 17 % de l'équipage : il s'agit donc de l'effectif minimum pour diriger le navire. Plus des deux tiers des hommes servent les canons. Le vaisseau dessiné par Burgues s'avère plus que jamais un système d'armes dont la puissance dimensionne le bâtiment. Notons le rôle de la mousqueterie des hunes, où sont perchés une cinquantaine de gabiers et de soldats. Il y a aussi, autour du chirurgien, un apothicaire, des aides et des soldats pour amener et panser les blessés sur le faux-pont, où se trouve l'« amphithéâtre ». Les charpentiers et calfats sont postés aux galeries pour boucher les voies d'eau. La mobilisation s'étend aux domestiques, aux commis des vivres, au boulanger et au coq, qui sont affectés au transport des gargousses et des poudres (ils sont comptés avec le service de l'artillerie).

Les opérations de mouillage mobilisent les 9/10^e des hommes d'équipage, y compris les soldats. Il faut 241 hommes sur le gaillard d'arrière, 239 sur le gaillard d'avant et 51 sur la dunette, soit 531 hommes qui mettent la main à

toutes les manœuvres : bras, drisses, écoutes et cargues. Parmi eux, les gabiers sont perchés sur les vergues pour faciliter le ferlage des voiles. Presque tout le monde travaille au gréement, sauf 6 hommes qui sont dans les grands porte-haubans pour sonder, 4 hommes au gouvernail et 12 aux bossoirs de tribord et de bâbord. Restent 88 hommes postés dans la cale et l'entrepont pour filer les câbles. Au total, 619 hommes sont mobilisés pour exécuter un mouillage. L'appareillage mobilise autant de monde. 152 hommes sont postés au gaillard d'arrière, 165 au gaillard d'avant, 41 sur la dunette, 24 aux hunes et au beaupré. Il s'agit de hisser et de déployer la voilure pour le démarrage du vaisseau. La manœuvre des drisses, des bras, des écoutes et des cargues mobilise 383 hommes, soit presque tous les matelots et une partie des novices. Les ancres sont relevées au moyen du cabestan. Il faut 84 hommes aux 12 barres du grand cabestan, qui se trouve sur le pont de la première batterie, tandis 74 hommes s'attèlent aux 11 barres du cabestan de la seconde batterie : ce sont tous des soldats, des matelots artilleurs et des novices. Restent les 90 matelots qui enroulent les câbles à l'aide du tournevire et des gargettes. Au total une manœuvre d'appareillage nécessite l'emploi de 630 hommes.

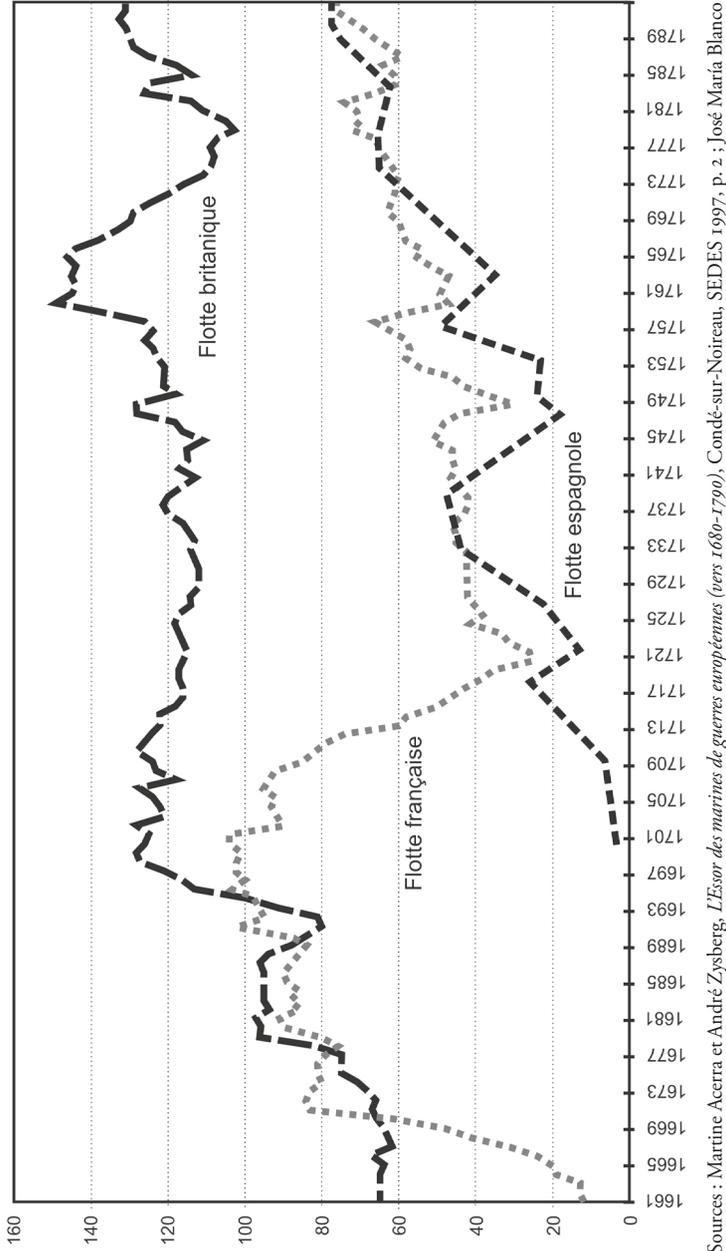
Grâce au suivi des codes numériques, on s'aperçoit que malgré les désignations du rôle général de l'équipage, tous les hommes peuvent être affectés à des postes qui ne correspondent pas nécessairement à leur destination première. Le traité de Burgues restitue un modèle sans doute optimisé, supposant discipline et polyvalence. La répartition aux postes de travail montre bien la mobilité de l'équipage et la diversité des tâches auxquelles chaque homme peut être affecté selon les besoins. Pour mieux s'en rendre compte, suivons les postes de travail du matelot n° 33, qui est considéré comme chargeur sur la liste de l'équipage. Sur le rôle des deux quarts ou rôle de manœuvre du gréement, il est perché sur la vergue du grand hunier. À la deuxième répartition du quart de tribord, il agit sur la cargue bouline sous le vent de la grand-voile. La troisième répartition du quart de tribord le montre à nouveau sur la vergue du grand hunier. À la quatrième répartition, il agit sur les deux premiers galhaubans du grand mât de hune et sur le premier galhauban du grand mât de perroquet pour les raidir sous le vent et les filer au vent. Pendant la cinquième répartition, il est posté au bras sous le vent du perroquet de fougue et sur la bouline pour les filer ; puis il passe sur les cargues d'artimon. Sur le rôle de combat d'un bord, le numéro 33 est chargeur de la première pièce, celle qui est la plus en arrière de la première batterie. Sur le rôle de combat des deux bords, il est chargeur de la seconde pièce de tribord. Comme ce canon n'a pas d'aide de canonage, le numéro 33 est donc chef de pièce dans un combat des deux bords. Le 33 n'est pas compris dans le rôle d'abordage. Il fait partie de la 4^e compagnie du rôle pour une descente ou débarquement. Lors du mouillage, le matelot n° 33 se tient sur le gaillard

d'arrière avec un autre matelot et un novice pour agir sur le bras sous le vent du grand hunier. Pendant l'appareillage, il file les cargues de bâbord au grand hunier. Le numéro 33 est posté à la première batterie pour actionner les pompes à chapelets en cas d'incendie. Il mange au 2^e plat ou 1^{er} plat des chargeurs et enfin, il se couche dans la première batterie au hamac n° 90.

Certes, Burgues de Missiessy ne fut pas un modèle de loyauté et de courage face aux périls, sauf vers la fin de sa carrière, quand il défendit le port d'Anvers. Il a toujours évité les orages politiques et les désastres navals (Aboukir, Trafalgar). Il fut un officier général plein de morgue et de ressentiment, appréciant peu ses collègues, sauf Truguet, son frère protecteur. La trajectoire en zigzag de Burgues de Missiessy montre néanmoins que la filière d'officiers savants et combattants qui s'illustrent pendant la guerre d'Amérique se poursuit pendant la Révolution et le Premier Empire. Monarchiste de cœur, ultraconservateur en politique, Burgues fut un esprit novateur, voire révolutionnaire en matière de marine, comme en témoigne son traité de *l'Installation des vaisseaux*. Du charnier à la cuisinière, les objets sont placés pour optimiser les déplacements et équilibrer les charges. Gestion du matériel et gestion des ressources humaines vont de pair. Il est vrai que Burgues est un maniaque du rangement, du chiffre et de l'étiquetage. Le vaisseau de guerre est une entreprise, où se pratiquent le travail posté et les « trois-huit » sous la forme des rôles de quart. La répartition des hommes selon le rôle d'équipage n'a qu'une signification relative, celle de la hiérarchie et de la paie qui varie selon le grade. L'analyse des tâches montre qu'un servant de l'artillerie peut être commandé pour brasser une voile de hunier. Le matelot reste plus que jamais un homme à tout faire, tandis que les novices et les soldats peuvent également être affectés aux batteries et grimper jusqu'aux manœuvres hautes. Cet officier général très méticuleux et sans doute pointilleux a aussi le souci des hommes, comme le prouvent ses remarques sur la santé et l'hygiène. L'attribution d'un hamac individuel et d'autres détails montrent un chef bienveillant qui savait le prix des moindres améliorations pour assurer le bien-être de l'équipage. Il n'a guère été entendu par les responsables de la Marine républicaine puis impériale. À ce titre, Louis XVI fut plus réformateur que Napoléon... Les guerres navales se gagnent pourtant avec des équipages bien soignés sur des vaisseaux bien ordonnés.

Annexes

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



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

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

- , *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1901, t. VII.
- GARDINER, Robert (dir.), *Navies and the American Revolution, 1775-1783*, London, Chatham Pictorial Histories, 1996.
- GIRAULT DE 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° 7, 2007, p. 81-104.
- VILLIERS, Patrick, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- , *L'Hermione, La Fayette, La Touche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'Indépendance américaine*, avec la participation de LEMINEUR, Jean-Claude, Nice, ANCRE, 2015.
- WINFIELD, Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- , *First Rate. The Greatest Warships of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

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

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

MINISTRES ET MARINS

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

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

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

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

INDEX DES NOMS PROPRES

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

A

- Abarca de Bolea, Pedro Pablo *voir* Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d'
- Acton, John, Lord I : 158-161, 163, 165-167
- Adams, John I : 86-89, 92, 93
- Aiguillon, Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de Richelieu, duc d' I : 36
- Albert de Rions, François-Hector, comte d' II : 142, 158
- Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg, marquis d' II : 9
- Anson, George, Lord II : 39, 315, 316
- Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d' I : 140 ; II : 267
- Arbuthnot, Mariott II : 54-56, 187, 256
- Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d' II : 284-286, 294
- Arnold, Benedict I : 106 ; II : 54-56, 348
- Arsac, Charles-Henri-Louis d' *voir* Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de
- Autrán, Ciprián I : 235-237
- Aymar, chevalier d' II : 216, 217

B

- Babaud de la Chaussade, Pierre I : 212, 257, 329, 330, 333
- Bables de Berton, Louis *voir* Crillon, Louis Bables de Berton
- Barceló, Antonio, Don I : 135, 150, 167 ; II : 275, 279, 280, 286

- Barham, First Baron Charles Middleton *voir* Middleton, Charles, First Baron Barham
- Barras de Saint-Laurent, Jacques Melchior, comte de I : 378, 410 ; II : 300, 301, 397
- Barrington, Samuel, Lord I : 82 ; II : 257, 260, 428-430, 434
- Baudard de Sainte-James, Claude I : 330, 332
- Bausset, Antoine-Alain, chevalier de I : 387 ; II : 278
- Beaumarchais, Pierre-Augustin Caron de I : 72, 244, 267, 322-324
- Blanes, Gilbert, Sir II : 216, 264
- Bigot de Morogues, Sébastien-François I : 365, 374, 382, 428 ; II : 9, 432
- Borda, Jean-Charles, chevalier de I : 75 ; II : 159, 160, 400
- Bougainville, Louis Antoine, comte de I : 46, 51, 427 ; II : 300-307, 431
- Bouillé, François Claude Amour, marquis de II : 98, 111, 116, 141, 143, 145, 147, 150-153, 156, 307, 308, 433, 435
- Bourdé de la Villehuet, Jean-Pierre II : 234
- Bourgeois de Boyne, Pierre Étienne I : 20, 213, 327, 364
- Brogie, Victor François, maréchal, duc de II : 268-291
- Burgues de Missiessy, Édouard Thomas II : 157-183
- Bushnell, David II : 64-68
- Byron, the Hon. John I : 419 ; II : 95, 143, 146, 147, 151, 187, 257, 260, 336, 387, 396, 431-433

C _____
 Calonne, Charles-Alexandre de I : 332, 339-344, 356, 357
 Castejón, Pedro González de I : 110, 121 ; II : 271
 Castries, Anne Jacques Scipion, comte de I : 40, 44, 50 ; II : 143, 146, 149, 155, 156
 Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de I : 50, 75, 411 ; II : 97, 140, 296-299, 310, 311, 324-327, 367, 390, 398, 435
 Catherine II I : 201-203
 Cevallos, Pedro de I : 123, 136, 429 ; II : 433
 Chadeau de La Clocheterie, Jean Isaac *voir* La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau
 Chaffault, Louis Charles, comte du I : 250, 252, 365-380, 429 ; II : 433
 Charles III, roi d'Espagne I : 110, 115, 122-124, 140, 430 ; II : 68, 88, 269, 272, 323, 434
 Charles IV, roi d'Espagne I : 111, 124-126
 Chauchouard, Claude Eugène *voir* La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de
 Cheyron, Jean-François du *voir* Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier du
 Choiseul, Étienne-François, comte de Stainville *puis* duc de I : 9, 19, 53-63, 428 ; II : 42, 219, 315-327, 381
 Choiseul-Chevigny, César de, duc du Plessis-Praslin I : 54, 466 ; II : 42, 431
 Choquet de Lindu, Antoine I : 243, 252, 254
 Cillart de Villeneuve, Jean-Marie, chevalier de I : 416
 Claret de Fleurieu, Charles-Pierre *voir* Fleurieu, Charles-Pierre Claret de
 Clerk of Eldin, John II : 9-11
 Coëtnempren de Kersaint, Armand Guy Simon de *voir* Kersaint, Armand Guy Simon de Coëtnempren de, comte de
 Cook, James II : 431-433
 Córdoba y Córdoba, Luis de I : 145, 146, 149, 431 ; II : 53, 58, 59, 82, 272, 273, 276, 280-282, 364, 395

Coriolis d'Espinouse, Jean-Louis Charles, chevalier de II : 300
 Crillon, Louis Bables de Berton, duc de II : 284-294, 435

D _____
 Dampierre, Charles Picot, commandeur de II : 107, 108
 Darby, George II : 435
 Deane, Silas I : 90-92, 321, 322
 Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des I : 411, 414, 415 ; II : 54-56, 62, 146, 187, 435
 Desloges, Frères I : 327, 328
 Douglas, Charles, Sir II : 196, 197, 264, 421
 Du Couédic, Charles-Louis, chevalier du I : 439 ; II : 142, 153, 434
 Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier I : 250, 375, 376 ; II : 9, 232, 233
 Dubois, Pierre I : 347-361
 Dujardin de Ruzé, Jean-Charles I : 212, 220, 329, 330

E _____
 Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la I : 110, 114-116, 120-122, 240 ; II : 78
 Estaing, Charles-Henri, comte d' I : 37, 55, 72-74, 325, 382, 412, 413, 429, 430 ; II : 143, 146, 151, 156, 298, 320, 336, 348, 349, 353-355, 359, 387, 396, 433

F _____
 Ferdinand VI, roi d'Espagne I : 110, 117
 Fleurieu, Charles-Pierre Claret de I : 44, 51, 75 ; II : 318
 Fleuriot de Langle, Paul-Antoine, vicomte I : 43, 47 ; II : 142, 150, 151, 417 *n.l.*
 Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de II : 79, 267-270, 281, 284-287
 Flotte d'Argens, Joseph, comte de II : 150-152

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

Frédéric II, roi de Prusse I : 30

Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90

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

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

Gastón, Miguel de, Don II : 272-274

Gautier, François I : 120, 121, 237

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

Genet, Charles-Edmond I : 19-25

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

Godin, Louis I : 112

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

Gonidec, Mathieu François de II : 414

Gourlade, Alexandre I : 416

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

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

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

Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier

Grenier, Jacques, vicomte de II : 9

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

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

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

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

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

Gustave III I : 195-200

H

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

Hawke, Edward I : 35, 36

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

Holker, John I : 330

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

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

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

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

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

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

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

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

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

K

Kearney, comte de II : 93, 94

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

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

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

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

L

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

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

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

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

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

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

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

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

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

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

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

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

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

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

W _____

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

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

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

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

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

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

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

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

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

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

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

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

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

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

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

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

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

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

