

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





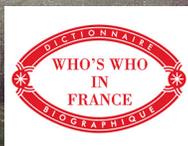
Contenu de ce document : HM_MGIA2 - Malades et blessés dans la marine française - Dr Jean-François Viaud

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 :
979-10-231-3386-8

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

MALADES ET BLESSÉS DANS LA MARINE FRANÇAISE

Dr Jean-François Viaud
Centre d'études des mondes moderne et contemporain
Université Michel-de-Montaigne, Bordeaux

À la fin du XVIII^e siècle, les éditions de traités consacrés aux maladies des gens de mer se multiplient. Cet intérêt ne se justifie pas uniquement par des raisons humanitaires ; en cette période où l'issue de la guerre se joue souvent sur les océans, la bonne santé de l'équipage et la rapide guérison des blessures sont des conditions essentielles à la réussite d'un engagement militaire. Il existe d'ailleurs des précédents douloureux, que ne manque pas de rappeler le médecin Antoine Poissonnier-Desperrières dans son ouvrage intitulé *Traité sur les maladies des gens de mer*, publié pour la première fois en 1767 et réédité en 1780, en pleine guerre d'Indépendance américaine. Le médecin s'y livre à une rétrospective des maladies et épidémies qui ont décimé la marine française, comme celles qui ont sévi lors du retour de l'expédition d'Halifax en 1746, conduite par le duc d'Anville. Mais surtout, il ne consacre pas moins de 67 pages à la description de la maladie, qui, en 1757, en pleine guerre de Sept Ans, avait décimé l'escadre de Dubois de La Motte, revenant de Louisbourg. De cette maladie, il fait le modèle paradigmatique de ce qu'il mentionne sous le nom de « fièvre maligne pestilentielle » ou « fièvre des vaisseaux ». Il rappelle qu'environ 5 000 malades avaient été débarqués à Brest, et que parmi eux, 3 100 étaient morts en trois mois ; ils avaient d'abord contaminé le personnel des hôpitaux, puis « tout le petit peuple de Brest », causant au moins 10 000, voire 15 000 morts en deux ans. Ce désastre sanitaire, qui avait désorganisé les armements bretons, avait eu des répercussions non négligeables sur la poursuite de la guerre et avait certainement contribué à donner l'impression que la marine française était plus faible que l'anglaise. Vingt ans plus tard, durant la guerre d'Indépendance américaine, cette catastrophe, qui n'a assurément pas été oubliée, est rappelée fort à propos ; de grosses épidémies surviennent en 1779 sur les vaisseaux de la flotte, suscitant des inquiétudes légitimes et réveillant d'amers souvenirs. Mais il serait faux de voir dans ces crises des épisodes isolés. Il s'agit seulement de manifestations aiguës, d'un embrasement épidémique lié à la forte contagiosité de certaines maladies. Car c'est pratiquement constamment que la maladie

règne à bord des vaisseaux ou que s'y traînent de misérables blessés, la navigation induisant par elle-même une morbidité très importante, même en dehors des conflits. Or, quand les conditions sanitaires sont d'emblée mauvaises, il est évident que le contexte de guerre aggrave la situation, surtout si s'ajoutent aux maladies des blessures de guerre. Cette situation se reflète dans les journaux de bord, dont certains apportent un témoignage explicite de la précarité sanitaire dans les bâtiments de la marine. Après quelques exemples tirés de ces sources, nous proposerons un examen plus exhaustif des maladies et blessures rencontrées chez les marins. Enfin, la guerre d'Indépendance américaine est assurément l'occasion de tenter des mesures afin d'éviter les catastrophes précédentes, et d'apporter ainsi des moyens supplémentaires à la lutte contre la diffusion des maladies en appliquant les préceptes de la médecine des Lumières.

LE POIDS QUOTIDIEN DU SANITAIRE

Il suffit parfois de la sensibilité particulière d'un capitaine aux souffrances physiques (les siennes ou celles de son équipage) pour donner à un journal de bord une tonalité particulière. Si l'histoire événementielle a surtout retenu l'engagement de la frégate la *Fée* dans les combats des mers d'Amérique en juin et juillet 1781 et en juin 1782¹, la lecture de son journal de bord fait pénétrer dans le quotidien des soldats et marins. La partie qui nous est parvenue² est commencée en février 1781 par le lieutenant de Boubée, qui n'est encore que second. La frégate mouille à Saint-Domingue, dans la rade de Saint-Louis, avec le vaisseau l'*Actionnaire*. Le malade le plus illustre est le commandant lui-même, monsieur de Marsault, « tombé très sévèrement malade ». C'est la raison pour laquelle il ne peut plus tenir lui-même le journal de bord. Le 20 février, il s'est fait porter à terre et, le 4 mars, il est « à l'agonie et hors d'espérance ». Mais il n'est pas le seul à être tombé malade et les sujets en incapacité à combattre se multiplient :

Dès le 3 mars, le nombre de nos malades augmente ; nous avons établi un hôpital à terre sur l'Islet du Vieux-Port, sous une très grande tente. Ils sont aujourd'hui au nombre de vingt et un, des fièvres, d'anciennes plaies [...] Il n'y en a qu'un seul en danger. L'hôpital de la ville est très mauvais. Sur le port, nos gens seront en meilleur air, mieux soignés et alimentés, moins sujets à s'enivrer, et ne pourront désertier, chose fort courante ici.

1 Léon Guérin, *Histoire maritime de France*, Paris, Dufour et Mulla, 1851, t. V.

2 SHD Rochefort, 1 C7.

Le 3 avril, la frégate s'apprête à appareiller. « Il ne reste plus à terre que les malades, avec leurs effets et ceux des chirurgiens. » L'appareillage a lieu le lendemain, après que tout a été rembarqué, « le reste de nos effets, nos malades ». De Boubée, devenu commandant, n'est pas lui-même exempt de souffrances, sur lesquelles il s'étend. Le 9 avril, dans la baie d'Aquin : « Toute la journée j'ai été saisi d'une attaque de colique qui cependant, le soir, m'a permis d'aller à terre. [...] Dans la nuit ma colique a redoublé. » Par malheur, c'est le lendemain qu'a lieu une escarmouche avec les Anglais. Et le surlendemain : « J'ai souffert prodigieusement d'une attaque très violente de colique durant depuis le 9. Cependant hier, je pus me traîner sur le pont depuis dix heures jusqu'à trois. Pour lors ma douleur me força de l'abandonner ; d'ailleurs tout était décidé. » Et sa maladie continue encore plusieurs jours : « J'ai resté huit jours sur le grabat, souffrant beaucoup. Le 15, j'ai commencé à respirer, mais je suis extrêmement faible. »

Le 11 juin commence un combat décisif. Les boulets tombent sur la frégate. « Un de dix-huit rasa le gaillard, enfonça le bastingage et aurait pu tuer quinze hommes fort aisément. Il me passa on ne peut plus près, et me jeta beaucoup d'éclats dans le dos. Et avant de moi, il a jeté sur le carreau un soldat de Gâtinais qui en est mort une heure après. » Finalement, les pertes définitives s'élèvent à trois hommes, le maître voilier, un grand-maître, un aide-canonnier. Un volontaire est mort quelques heures après avoir eu une jambe emportée. Les blessés se comptent en nombre assez limité : six seulement. Quatre le sont légèrement et « deux guériront aisément ».

Même sans combat naval, les accidents arrivent : « Le 15 juillet, dans la nuit, un mousse est tombé à l'eau et s'est noyé. » Sans doute s'était-il endormi et a-t-il glissé dans son sommeil.

Le 28 juillet, il ne s'agit plus d'une escarmouche, mais d'une vraie bataille. Une pluie de boulets passe au-dessus du pont, atteignant essentiellement les mâts, la voilure... Dix matelots et un mousse sont tués, ainsi que « M. Gambain, officier auxiliaire que [de Boubée] regrette bien ». 22 blessés sont pansés par le chirurgien, seuls 7 ou 8 sont sérieusement atteints. « M. de Legritz, garde de la marine, a eu à la cuisse gauche un éclat de la jambe d'un malheureux enchâssé dans les chairs, un petit éclat de bois à la droite, un plus considérable à la main droite. » Le 29 juillet, la frégate entre dans le canal de la Tortue, puis le 4 août, fait mouillage à Cap-Français pour des réparations qui ne vont pas à la vitesse espérée, et le 10 août, de Boubée écrit :

J'ai eu à essayer beaucoup de lenteurs pour avoir des ouvriers charpentiers, voiliers. Des courses trop fréquentes dans un climat brûlant, pour plaintes ou demandes, ont considérablement endommagé ma santé. J'enrageais de voir la

besogne traîner en longueur... J'ai été obligé d'aller passer quelques jours à la campagne, où le repos m'a remis un peu. Nos malades ont été mis en arrivant aux hôpitaux. Deux blessés y sont morts. Tous y vont fort mal ; j'ai porté des plaintes fréquentes. On m'a dit qu'ils ne sauraient être mieux. Cependant, la nourriture et les soins m'ont souvent indigné.

Le journal de bord de la frégate la *Fée* reflète ainsi la précarité sanitaire de l'équipage, avec ses blessés, ses malades, ses blessés malades... La frégate ne s'éloignant pas de Saint-Domingue, la possibilité est laissée de descendre les malades, de constituer des hôpitaux à terre. On notera que la maladie concerne aussi les officiers et les deux commandants qui se succèdent. Avec 21 malades en mars, puis 9 morts ou blessés lors de la première attaque, et 11 morts et 22 blessés lors de la suivante, dont certains meurent ensuite à terre, on peut considérer que le bilan est assez lourd pour une frégate dont l'équipage ne dépasse pas trois cents personnes, mais il n'est pas catastrophique. Avec une proportion d'hommes entravés par la maladie ou les blessures qui oscille autour de 10 %, on se situe dans la moyenne habituelle. On peut trouver des exemples similaires : dans la seconde moitié de juin 1781, le comte de Vaudreuil qui commande le *Sceptre*, un vaisseau de 74 canons dont l'équipage comprend 750 hommes environ, note à propos de son arrivée à la Martinique : « Nous eûmes presque toujours une soixantaine d'hommes malades à l'hôpital du scorbut et de la dysenterie. » Lui aussi se plaint de la qualité des soins prodigués : « L'hôpital est très mal situé ; aussi la plupart des malades y périssent et les scorbutiques ne s'y rétablissent pas³. »

La maladie fait donc partie du quotidien dans l'équipage des bâtiments de guerre, avec les conséquences qu'on peut imaginer sur les aspects opérationnels en cas d'engagement. Mais cette situation n'est pas spécifique aux conflits. La mort à bord des bateaux qui sillonnent l'Atlantique n'est pas exceptionnelle, même dans les trajets de la marine marchande en droiture. Par exemple, entre Bordeaux et les Antilles, il y a en moyenne trois décès dans l'équipage pour une proportion de près d'un voyage sur deux, et ceux-ci sont mis sur le compte des fièvres, du scorbut, de la dysenterie et des accidents dans la voilure ou les gréements, ou simplement de chute en mer.

Mais ce qui caractérise les bâtiments de guerre, ce sont les crues brutales de morbidité et de mortalité qui viennent s'ajouter aux étiages habituels. Elles sont dues à des poussées épidémiques de maladies souvent contagieuses ou à des combats beaucoup plus meurtriers. Pierre-Bruno-Jean de La Monneraye traverse l'Atlantique au printemps 1779, de Brest à la Martinique, sur le vaisseau

3 « Notes de campagne du comte de Vaudreuil, guerre d'Amérique (1781-1783) », dans *Trois âges de la marine à voile*, Paris, Association des amis des musées de la Marine, 1957, p. 26.

l'*Annibal* dont l'équipage se monte à environ 660 hommes : « Nous arrivâmes sans nul encombre à la Martinique, autre que celui d'une fièvre jaune qui avait emporté à notre bord plus de soixante hommes de l'équipage pendant la traversée et retenait plus de trois cents hommes sur les cadres [...]. Nous débarquâmes à terre nos malades ; on nous refit un équipage le mieux que l'on put⁴. »

L'été 1779 est particulièrement désastreux sur le plan sanitaire pour la flotte de Brest et l'escadre commandée par l'amiral d'Orvilliers. Le séjour en mer est long, puisque la flotte se dirige d'abord vers l'Espagne pour se rassembler avec la flotte espagnole avant de revenir vers le nord. Lors de cette jonction retardée avec les Espagnols, les Français, qui sont restés longtemps en mer, ont déjà consommé une grande partie de leurs approvisionnements et la maladie fait de sérieux ravages. Le navire amiral, la *Bretagne*, compte le 11 juillet 51 malades et 3 morts. Le 19 juillet, la frégate la *Diane* transporte 13 blessés à La Corogne. Le 2 août, le propre fils de d'Orvilliers meurt de la maladie. Le 6 août, le nombre de malades est monté à 80 ; le 20 août, à 104. Au même moment, plusieurs vaisseaux comptent à leur bord 300 malades ou plus. Le *Destin*, vaisseau de 74 canons, rentre directement à Brest. L'*Auguste*, de 80 canons, compte 350 malades. La *Ville de Paris* a fait descendre à La Corogne 51 malades, et 157 hommes sont exemptés de service pour cause de maladie. On déplore 24 morts. 400 hommes sont prélevés sur les frégates pour renflouer l'équipage. Au retour à Brest, la *Bretagne* compte 19 morts, et 346 hommes sont hospitalisés. 32 meurent à l'hôpital. En tout, ce sont au moins 4 000 malades qui sont accueillis dans les hôpitaux de Brest au mois de septembre.

Quant aux combats, ils produisent des morts et des blessés en grand nombre, mais de façon assez variable selon l'engagement, et leur exacte proportion est difficile à déterminer tant les sources varient à leur sujet, ce qu'on peut sans doute relier à une certaine confusion inhérente aux batailles, les plus meurtrières engendrant généralement le plus de variations. Même les rôles d'équipage sont souvent imprécis. Par exemple, concernant le vaisseau le *Fantasque* engagé dans la bataille de la Grenade le 6 juillet 1779, on dispose du récit d'un cousin de Suffren, François Palamède de Suffren, enseigne de vaisseau qui raconte que son navire « fut le plus maltraité » et précise qu'ils eurent « cent cinquante tués ou blessés ». Son oncle note pour sa part 22 tués et 41 blessés, dont 20 gravement. On pourrait attendre des données plus précises des rôles d'équipage pour dénombrer les décès, mais concernant cette longue campagne de vingt mois, celui du *Fantasque* ne mentionne pas autant de pertes. Ne sont portés morts

4 Pierre-Bruno-Jean de La Monneraye, *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. Philippe Bonnichon, Société de l'histoire de France, Paris, Honoré Champion, 1998, p. 127.

au combat que 13 hommes, 26 sont morts à bord de maladie, par accident ou des suites de leurs blessures ; 23 hommes malades ont été débarqués dans les hôpitaux des Antilles, puis à Brest où 7 décèdent ; 5 matelots ont déserté⁵.

Les pertes lors de la bataille des Saintes en avril 1782 sont un autre exemple de disparités considérables. Pour la *Ville de Paris*, Sir Gilbert Blanes, le médecin de Rodney, parle de 400 morts et 700 blessés. Le *César*, qui saute après la bataille, perd 8 officiers et entre 340 et 400 matelots. Le *Glorieux* compte 90 tués et 147 blessés, l'*Hector* 47 tués et 80 blessés⁶. La proportion de blessés mourant de leurs blessures dans les jours qui suivent celles-ci a été estimée à 50 %. Quand les blessés ne peuvent pas être descendus à terre et installés dans des hôpitaux de fortune, le bateau devient un véritable hôpital ou mouvoir flottant où sont soignées toutes sortes de blessures et de maladies.

QUELLES BLESSURES ? QUELLES MALADIES ?

Il serait fastidieux d'énumérer les différents types de blessures, connues par les descriptions qui en sont faites, et les maladies rapportées par les médecins. Nous allons tenter toutefois d'en apporter un éclairage à l'aune des connaissances actuelles. Il n'est pas inutile de rappeler que plus il y a de blessés confinés dans les vaisseaux, plus les maladies contagieuses se développent vite, tant du fait de la promiscuité que de la moindre résistance des organismes affaiblis.

Les blessures peuvent évidemment être très variées, mais sont caractérisées par leur aspect le plus souvent contus ou déchiqueté, ce qui en fait des blessures difficiles à soigner et desquelles on guérit péniblement : peuvent s'y ajouter des brûlures, des écrasements de membre, des fractures compliquées et multiples. Certes, elles peuvent être directement causées par le matériel d'artillerie, mais le rôle des éclats, comme nous l'avons vu dans les exemples précédents, n'est pas négligeable. Une lettre du capitaine de vaisseau d'Aymar, envoyée de Basse-Terre en mai 1780 évoque le combat livré le 17 avril précédent sous la Dominique par l'armée navale de l'amiral de Guichen. Derrière l'écriture pudique transparaissent la violence des combats, mais aussi la résignation, voire la banalité des mutilations :

Dans le même temps que je disais et désignais de la main de border la grande écoute, j'ai eu le bras droit emporté, le même coup a emporté le crâne de M. de Cheffontaine et ce crâne a blessé M. Hurot à la tête. À cette époque le combat a duré encore une heure. M. de Santo Domingo, lieutenant de vaisseau,

5 Rémi Monaque, *Suffren*, Paris, Tallandier, 2009, p. 158.

6 Michel Hervé, *Une bataille jugée. La défaite des Saintes (12 avril 1782) et le conseil de guerre de Lorient*, thèse sous la dir. de Lucien Bély, université Paris IV-Sorbonne, 2007, p. 121-124.

a passé sur le gaillard d'arrière et je suis descendu sur le faux-pont me faire amputer⁷.

Une des questions encore débattues à l'époque est de savoir comment soigner les plaies contuses, les membres déchiquetés. Dans la plupart des cas, il s'agit de blessures sales, donc à risque d'infection rapide, de gangrène. Certes, on ne cautérise plus à l'huile bouillante ou au fer rouge, méthode contre laquelle s'était élevé Ambroise Paré en son temps. La pratique la plus habituelle sur les bateaux est de laver d'abord les plaies à l'eau-de-vie. L'amputation de la cuisse ou du bras est devenue une intervention courante au xvii^e siècle et, au siècle suivant, on maîtrise bien l'hémostase. On conseillait l'amputation immédiate, qui semblait donner de meilleurs résultats que celle effectuée par nécessité devant l'inflammation ou la gangrène de la plaie. Mais la mortalité reste élevée : dans un hôpital militaire, ce sont les deux tiers des amputés qui meurent. Aussi quelques voix s'élèvent-elles contre l'amputation, certains la jugeant rarement nécessaire.

Si de nos jours il est facile de se représenter les blessures de guerre qui ne changent pas d'une époque à l'autre, il n'en va pas de même pour les maladies. Le médecin Lucadou, dans son rapport sur l'épidémie qui a ravagé l'escadre de l'amiral d'Orvilliers en 1779, parle de fièvres putrides des premières voies (de forme mésentérique, ou bilieuse, ou pour certaines, vermineuse), de fièvres putrides générales, et de fièvres malignes, venant s'ajouter aux maladies habituellement présentes comme les dysenteries, le scorbut et même les petites véroles⁸. La plupart des fièvres décrites pour expliquer l'épidémie n'évoquent rien de nos jours, la terminologie médicale et les concepts scientifiques ayant changé. Aujourd'hui, on définit une maladie essentiellement par sa cause, comme son agent infectieux, ou par la lésion anatomique responsable. Au xviii^e siècle, on est surtout attentif à différents signes cliniques qui, de nos jours, n'apportent plus rien au raisonnement diagnostique. Ce que l'on peut dire, c'est qu'entre les différentes fièvres décrites par Lucadou, il semble exister un degré de gravité croissant. Toutefois, l'historien est aidé par la répétition des cas et par le fait que les maladies de la promiscuité et du confinement n'ont pas manqué de se reproduire depuis et que le scorbut a encore touché des équipages au xx^e siècle. Certes, il est difficile d'affirmer des diagnostics rétrospectifs concernant les maladies à bord des navires de l'escadre de 1779, mais il est certain que la fièvre putride des premières voies, telle qu'elle est décrite par Lucadou, ressemble beaucoup à une fièvre typhoïde par la succession

7 AN Marine B⁴ 180, f^o 38.

8 Antoine Simon Lucadou, *Mémoire sur les maladies les plus familières à Rochefort, avec des observations sur les maladies qui ont régné dans l'armée navale combinée pendant la campagne de 1779*, Paris, Guillot, 1787.

d'une fièvre importante suivie d'une diarrhée très fétide au bout d'une semaine ; et que les fièvres malignes évoquent plutôt un typhus généralisé.

On peut, à l'aune de nos connaissances actuelles, diviser les maladies qui menacent les équipages en trois groupes : les maladies de carence, en particulier le scorbut ; les maladies infectieuses de la promiscuité, comme le typhus, les diarrhées infectieuses, la fièvre typhoïde, la gale ; les maladies infectieuses contractées en escale, et transmissibles à bord, comme la fièvre jaune, le paludisme, les diarrhées amibiennes ou les maladies vénériennes.

218

Le scorbut est une maladie liée à la carence en vitamine C. Elle est bien connue depuis que l'on pratique la navigation au long cours. En général, elle commence après deux mois de navigation, mais en fonction du moment où le vaisseau a été armé, elle peut apparaître sous des formes précoces. Les signes classiques en sont le déchaussement des dents, le saignement des gencives et, dans sa forme avancée, on retient essentiellement un syndrome hémorragique avec purpura, une diarrhée sanglante et une grande faiblesse générale. L'équipage devient ainsi inapte à la manœuvre. Enfin, il faut noter une sensibilité très accrue aux infections. Or, les infections augmentant les besoins en vitamine C, les signes de scorbut apparaissent très rapidement en cas d'infection, et la carence en vitamine provoque une mauvaise réponse immunitaire. Ainsi les épidémies dans la marine associent-elles souvent maladie infectieuse et scorbut, rendant le tableau clinique peu clair. Au XVIII^e siècle, on a bien l'idée que la maladie est liée à une mauvaise nourriture, mais on l'attribue surtout à la qualité de l'air, à l'humidité ambiante, ainsi qu'à l'alternance de périodes d'inactivité et de très grande agitation... Aussi, bien que quelques-uns aient décrit depuis longtemps l'effet positif des produits frais, on n'en tient pas compte pour soigner l'équipage, car on croit, encore une fois, que l'air et les conditions de vie sont les causes principales de la maladie, sur lesquelles, avec fatalisme, on pense ne pas pouvoir agir.

Quant aux fièvres, elles peuvent correspondre à diverses maladies où typhoïde, typhus et paludisme tiennent probablement une bonne part. La fièvre typhoïde se transmet par les déjections souillées ; le typhus est une maladie transmise par les poux. L'un et l'autre se caractérisent par un *tuphos*, état de stupeur et d'abattement, et par une éruption cutanée. Cela les place parmi les fièvres malignes dans la nomenclature du XVIII^e siècle, la léthargie paraissant le signe d'un empoisonnement par une humeur maligne et l'éruption une tentative d'extériorisation de ce poison par l'organisme. Notons aussi l'importance des diarrhées infectieuses et parasitaires, des plaintes de « ténesme » (envie constante et douloureuse d'aller à selle). « Le ténesme, espèce de dysenterie commune aux îles faisait de grands ravages dans notre équipage et j'en étais moi-même cruellement atteint. Cependant, je continuai toujours mon service

à bord, sans aller à l'hôpital, ce qui prolongea beaucoup la maladie », écrit La Monneraye dans ses *Souvenirs*⁹. Quant à la fièvre jaune, elle est à l'origine d'importantes épidémies associant forte fièvre, jaunisse et hémorragies, en particulier des vomissements de sang qu'on trouve mentionnés sous le nom de *vomito negro*. Avec le paludisme transmis par les moustiques, c'est une maladie qui peut se contracter au moment des escales. Les dangers de l'abordage en zone tropicale sont bien connus : « À Saint-Domingue, il n'est pas rare de voir plusieurs personnes qui avaient joui d'une bonne santé pendant la traversée tomber malades et périr peu de jours après leur débarquement, surtout quand ils arrivent là-bas au commencement des grandes chaleurs¹⁰. »

Enfin, mentionnons que certains équipages souffrent en 1779 de cette maladie très commune au XVIII^e siècle, mais très contagieuse et fréquemment mortelle, la petite vérole. « Plusieurs des malades en moururent. Et cette maladie y aurait été encore plus funeste sans la précaution sage qu'avait prise le commandant de reléguer les malades sur une chaloupe qu'il fit tenter à cet effet. [...] Ils avaient [de ce fait] plus d'air, et s'incommodaient moins mutuellement. L'équipage était d'ailleurs par ce moyen peu exposé à la puanteur qui accompagne toujours cette maladie¹¹. »

Ainsi expérimente-t-on dans cette situation spécifique un genre d'hôpital flottant organisé selon les principes qui sont prônés par la médecine des Lumières, comme l'isolement des malades, la circulation de l'air, mais qui restent bien difficiles à généraliser eu égard au peu de moyens dont dispose le personnel soignant à bord.

LA PRISE EN CHARGE DES MALADES ET DES BLESSÉS

L'organisation sanitaire de la marine se calque sur la hiérarchie médicale de l'Ancien Régime. Au plus près des combats sont les chirurgiens, habilités à pratiquer des soins au contact du corps, à soigner les blessures, à amputer ; éventuellement l'apothicaire pour préparer les traitements. Leurs connaissances théoriques sont limitées et ils sont censés répondre aux ordonnances des médecins qui ont quant à eux ce savoir théorique. Mais ces derniers sont absents des vaisseaux. Normalement un vaisseau de 74 doit avoir à bord un chirurgien-major, accompagné d'un personnel surnuméraire : deux chirurgiens en second, deux aides-chirurgiens, un apothicaire. Certes, il y a un corps de chirurgiens de la marine, officiers de santé issus des écoles de Rochefort, Brest ou Toulon.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Antoine Poissonnier, *Traité sur les maladies de gens de mer*, Paris, s. n., 1780, p. 374.

¹¹ Antoine Simon Lucadou, *Mémoire sur les maladies les plus familières à Rochefort*, op. cit., p. 264.

Toutefois, on estime que pour armer ainsi tous les bâtiments, à la fin de la guerre d'Indépendance américaine, il faut au moins 850 chirurgiens et apothicaires. Or le personnel entretenu par le roi, issu des écoles de la marine, ne peut même pas en fournir un cinquième pour l'embarquement, les autres étant répartis dans les hôpitaux militaires. Il faut donc engager des volontaires civils, mais l'effectif est rarement atteint, et en cas de centaines de blessés ou de malades, ce personnel est très insuffisant d'autant qu'il peut être blessé ou malade lui-même. Quant aux médecins, ils sont dix-neuf, répartis dans les hôpitaux de Brest, Rochefort et Toulon. Leur rôle est de superviser l'action des chirurgiens qui y travaillent et qui voient leurs tâches augmenter souvent brutalement à l'arrivée des navires. À Rochefort, le 11 décembre 1779, le *Guerrico* débarque 89 malades et 26 autres le lendemain. Il y a quelques entrées en janvier, puis il n'y a plus d'arrivée de navires jusqu'en août, où plusieurs frégates viennent déverser leurs flots de malades, en tout 401 entrées, puis 201 en septembre. La plus mauvaise période est ainsi l'été où l'hôpital se remplit brusquement et se vide aussi très vite en raison de ce qu'on y appelle « la maladie de la saison¹² ».

La guerre d'Indépendance américaine est l'occasion d'apporter quelques améliorations au système, à la fois par l'augmentation des capacités d'accueil en cas d'afflux massif, et par une meilleure coordination du réseau sanitaire. Brest a ainsi un hôpital de 500 lits, mais en période de surnombre, on peut y loger 1 500 personnes et, en occupant un ancien hôpital et des bâtiments à quelques lieues de la ville, on peut en héberger 5 000. Par ailleurs, dans une première tentative de centralisation, avait déjà été créé en 1763 le poste d'inspecteur général de la médecine dans les hôpitaux de la marine, dévolu à Pierre Poissonnier. Et au cours de la guerre d'Indépendance, des médecins se voient confier des missions de surveillance et de coordination. Durant l'année 1779, cette mission revient au médecin de l'hôpital de Rochefort, Lucadou, nommé premier médecin de l'armée navale combinée. Il est prévu qu'il puisse conseiller les chirurgiens-majors « sur la manière la plus avantageuse de traiter les maladies », qu'il reçoive de leur part des états de situation journaliers de chaque embarcation, et qu'il en rende compte à l'inspecteur Poissonnier. Lucadou s'embarque sur le vaisseau amiral, la *Bretagne*, à partir duquel il lui arrive de visiter d'autres bâtiments, et il donne aux chirurgiens le modèle d'un formulaire afin d'homogénéiser leurs réponses. On ne peut que rapprocher cette enquête de celle promue dans tout le royaume par la Société royale de médecine et dirigée par Vicq d'Azyr. Mais Lucadou n'eut pas les réponses espérées, peu de chirurgiens s'étant soumis à cette

12 Bernard Chambon, *Les Hôpitaux de la marine à la fin du XVIII^e siècle*, maîtrise d'histoire, université de Paris I, 1978.

tâche en raison de la surcharge de travail qu'elle représentait et des conditions très difficiles à bord¹³.

Lucadou, dans son rapport sur les maladies de 1779, cherche manifestement à se justifier, d'autant qu'il n'a pu éviter la mort du fils de l'amiral d'Orvilliers. Il rappelle combien il est difficile de soigner efficacement au sein d'un vaisseau : « Les aides et les remèdes manquent souvent ; il est impossible de multiplier les moyens de guérison lorsqu'il y a beaucoup de malades. Quand on considère dans un vaisseau surchargé de malades tous les obstacles qui s'opposent à leur rétablissement, on conçoit difficilement comment il en échappe quelques-uns¹⁴. » Toutes ces fièvres étaient par ailleurs explicables :

Lorsque l'on considère avec attention les circonstances de cette campagne, l'espèce d'hommes dont nos vaisseaux étaient surchargés, la longueur, l'inutilité et l'ennui des croisières, les inconvénients de la saison, on s'étonnera moins de ce nombre prodigieux de malades qui accablaient l'armée... Les hommes qui n'étaient à la mer que depuis peu de temps étaient des soldats de terre, des volontaires ou des gardes-côtes. La plupart des hommes de cette classe étaient à bord contre leur gré. Ils n'avaient l'habitude ni de l'élément sur lequel ils se trouvaient ni de la manière d'y vivre ; enfin il y avait divers matelots qui sortaient des hôpitaux, à la vérité en bonne convalescence, mais le séjour d'un vaisseau est si peu propre à la raffermir qu'il ne me parut pas surprenant d'en voir rechuter dès les premiers jours de campagne... La longue croisière sur les côtes d'Espagne avait rendu les équipages très fatigués par les brumes presque continuelles et l'impatience où ils étaient d'en voir le terme. Cela disposait au scorbut et aux affections de l'âme triste, elles-mêmes très propres à détériorer les digestions, à ralentir la circulation, à provoquer des fièvres putrides¹⁵.

Lucadou propose quelques améliorations, en particulier l'organisation d'un débarquement précoce des malades, « d'autant que la terreur de la mort semble dans certains cas faire concourir au caractère malin de la fièvre ». Ce débarquement peut consister en un simple renvoi, en un hébergement dans un hospice à établir dans les terres, ou, pour les cas les plus graves, en un transfert vers les hôpitaux des arsenaux. Quant à Poissonnier-Desperrières, il fait, lui aussi, un certain nombre de propositions afin de réformer la vie à bord dans un sens plus hygiénique¹⁶. Il préconise la réduction des équipages et des animaux embarqués, le maintien de la propreté du vaisseau, des marins et de leurs

13 Antoine Simon Lucadou, *Mémoire sur les maladies les plus familières à Rochefort*, op. cit., p. 260.

14 *Ibid.*, p. 328-334.

15 *Ibid.*

16 Antoine Poissonnier, *Traité sur les maladies de gens de mer*, op. cit.

hardes, l'unicité du hamac par personne. Il veut favoriser l'aération, quitte à employer des ventilateurs, fournir des vivres frais, veiller à la bonne tenue du coffre aux médicaments, et naturellement il demande qu'on n'embarque pas de convalescents ou de sujets récemment guéris de fièvre putride, « quelques hommes dans cet état pouvant infecter une flotte entière ». Il pose la question débattue des navires-hôpitaux. Il prend une position intermédiaire, rappelant qu'ils ne seront fonctionnels qu'à condition qu'on ne les surcharge pas de malades et que les chirurgiens y soient en nombre suffisant. Une fois une flotte revenue au port, il ne faut pas débarquer plus de malades que les hôpitaux locaux n'en peuvent contenir. Et, à ce moment-là, les vaisseaux ordinaires peuvent eux-mêmes servir d'hôpitaux. Enfin, il recommande beaucoup d'humanité aux officiers, la crainte et la peur favorisant le développement des maladies et diminuant les compétences de chacun. Autant de propositions qui témoignent de la diffusion des préceptes hygiéniques prônés par la médecine des Lumières.

222

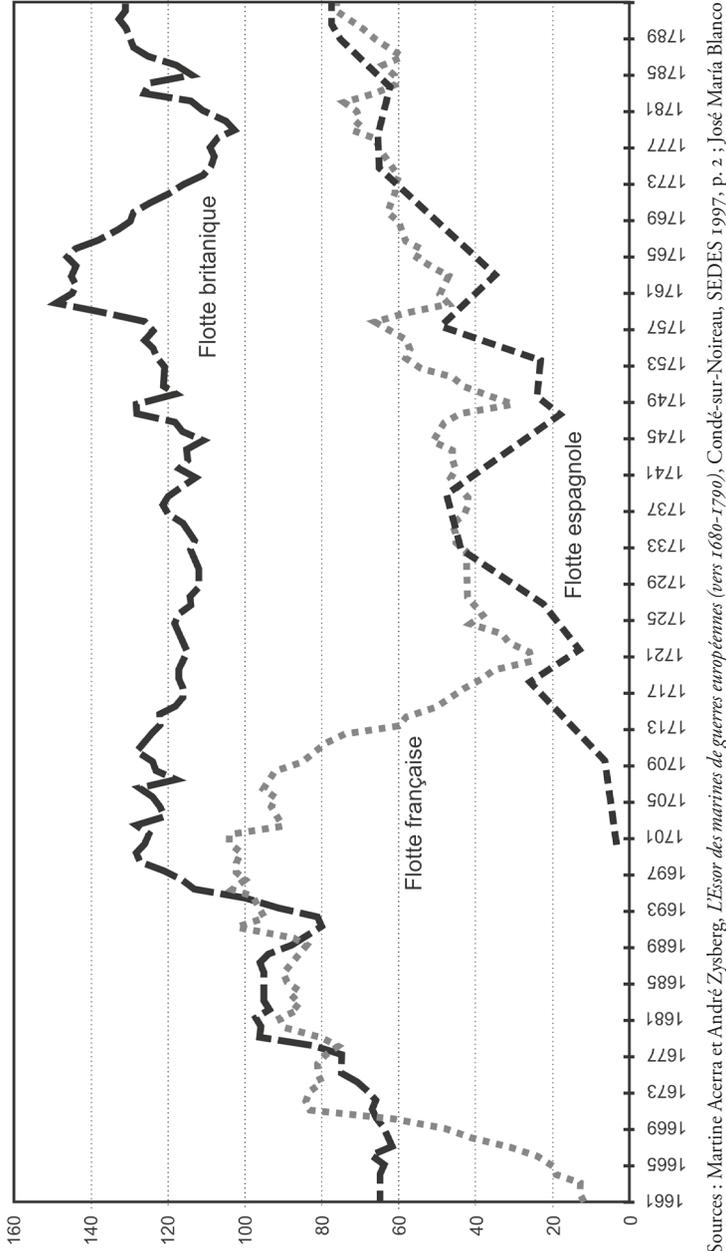
Et pourtant, on sent bien qu'un certain fatalisme règne chez les autorités et chez les médecins. Comment changer radicalement les modes de vie à bord, comment éviter les conditions très néfastes de la navigation sur la santé ? « Le navire est un marais flottant », dira encore le médecin Forget quelques décennies plus tard¹⁷. Or cette impression de cloaque est encore renforcée quand se traînent de malheureux blessés aux plaies infectées, quand gisent des malades dans l'entrepont mal ventilé. Ce tableau, nous l'avons vu, est très habituel dans les bâtiments d'une flotte en guerre. Certes, la médecine du XVIII^e siècle fait de petits progrès, tente des systématisations et des classifications, et propose une hygiène nouvelle. Mais elle ne s'est pas encore affranchie des théories multiséculaires de la médecine hippocrato-galénique. Et dans les représentations qu'on a des causes des maladies, la qualité de l'air, sa pureté ou ses miasmes sont primordiaux dans le maintien d'une bonne santé ou dans la survenue des affections. Ainsi peut-il sembler vain, ou tout au moins très secondaire, d'agir sur ce qui fait des bateaux un « marais flottant » si l'on ne peut modifier ce qui semble plus important encore, cet air marin qui crée une humidité permanente dans laquelle on voit la première raison du scorbut et des diverses obstructions qui entravent la libre circulation des humeurs dans l'organisme... Toutefois, en ces temps de guerre, les chirurgiens acquièrent une expérience de la médecine que peuvent leur envier certains de leurs supérieurs restés à terre. Et si toutes les blessures, toutes les maladies ne sont pas destinées à guérir et qu'on se résigne à une morbidité et à une mortalité importantes, il est certain qu'on assiste au XVIII^e siècle au début de l'organisation d'un système sanitaire pour les armées

17 Charles-Polydore Forget, *Médecine navale*, Paris, J.-B. Baillière, 1832.

navales, assez opérationnel malgré l'insuffisance de ses moyens. Les arsenaux peuvent supporter l'afflux de malades et de blessés, à condition toutefois que les capitaines de vaisseau soient d'accord pour laisser partir les malades. La catastrophe de Brest (1757) ne s'est pas reproduite en 1779 non pas tant, comme Lucadou l'affirme, parce que l'épidémie n'était pas contagieuse, mais parce que l'infrastructure hospitalière a pu faire face et isoler les malades du reste de la population. L'aérisme et l'hygiénisme commencent à être réellement mis en application et le témoignage le plus avéré en est sans doute la construction du nouvel hôpital de Rochefort avec plusieurs ailes distinctes et séparées, sur un plan pensé pour éviter la propagation des épidémies. Ce qui est difficile à mettre en œuvre à bord peut au moins l'être à terre.

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).

431

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

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

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

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

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

MINISTRES ET MARINS

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

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

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

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

INDEX DES NOMS PROPRES

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

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

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

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

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

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

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

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

Frédéric II, roi de Prusse I : 30

Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90

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

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

Gastón, Miguel de, Don II : 272-274

Gautier, François I : 120, 121, 237

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

Genet, Charles-Edmond I : 19-25

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

Godin, Louis I : 112

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

Gonidec, Mathieu François de II : 414

Gourlade, Alexandre I : 416

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

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

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

Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier

Grenier, Jacques, vicomte de II : 9

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

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

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

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

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

Gustave III I : 195-200

H

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

Hawke, Edward I : 35, 36

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

Holker, John I : 330

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

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

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

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

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

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

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

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

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

K

Kearney, comte de II : 93, 94

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

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

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

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

L

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

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

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

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

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

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

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

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

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

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

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

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

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

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

W _____

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

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

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

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

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

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

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

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

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

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

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

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

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

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

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

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

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

456

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

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

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

ANNEXES

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

