

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 : HIM_MGIA2 - Le commandement naval espagnol et les opérations combinées avec les Français (Manche et Gibraltar) - CV (c) José María Blanco Núñez

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 :
979-10-231-3390-5

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 AMÉRICAINÉ
(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>>

TROISIÈME PARTIE

Commander une escadre

LE COMMANDEMENT NAVAL ESPAGNOL
ET LES OPÉRATIONS COMBINÉES AVEC LES FRANÇAIS
(MANCHE ET GIBRALTAR)

CV (r) José María Blanco Núñez
Correspondant de l'Académie royale d'histoire de l'Espagne, Secrétaire
général de l'Académie de la mer espagnole

Depuis la déclaration d'indépendance signée par les Treize Colonies, la France, qui l'avait appuyée, s'efforça de pousser le gouvernement espagnol à entrer en guerre à ses côtés contre la Grande-Bretagne. Si la France n'avait rien à perdre en Amérique, c'était le contraire pour l'Espagne. Son ambassadeur à Paris, le comte d'Aranda, fut clairvoyant en jugeant la situation néfaste pour l'Espagne, même s'il se prononça franchement en faveur de la guerre.

Dès mars 1775, Aranda avait fait savoir au gouvernement français que si la France avait sur pied une flotte suffisante comme l'était celle d'Espagne, celle-ci pourrait rompre avec l'Angleterre. Les escadres alliées, sans même quitter leurs bases, obligeraient les Britanniques à disperser leurs forces et ne chercheraient pas à prendre des risques, n'agissant qu'à coup sûr dans des occasions importantes. Si elles pouvaient totaliser 100 vaisseaux et 50 frégates, l'Angleterre devrait en armer davantage, ce qui lui occasionnerait toutes sortes d'inconvénients pour son commerce. Elle se verrait obligée de faire escorter son trafic méditerranéen puisque la course franco-espagnole serait mortelle pour ses intérêts. Ses expéditions punitives pourraient être tenues en échec par les défenses efficaces des principales places de nos possessions des Indes. Aranda proposa aussi, peut-être sous l'influence de la France, comme nous le verrons plus loin, d'inciter ouvertement les Irlandais à lutter contre l'Angleterre, en leur faisant toutes sortes de promesses, notamment en préparant des stocks d'armes qu'on ferait passer en Irlande à la première occasion propice.

Floridablanca, qui prit la suite de Grimaldi, freina ces préparatifs parce que, écrivait-il :

S. M. ne veut pas d'une guerre que, demain, elle serait contrainte de conclure sans argent [...] notre conduite en politique doit être la même que celle militaire [...] œuvrer séparément sans cesser d'être [...] l'Espagne se porte bien quand

elle regarde par elle-même, sans manquer à ce qu'elle doit et mal lorsqu'elle devient esclave d'une autre puissance, quelle qu'elle soit¹.

Il en vint même à déclarer qu'il considérait l'indépendance des colonies américaines pas moins mauvaises pour l'Espagne que pour l'Angleterre elle-même.

Le « traité d'union et d'amitié », signé par la France et les Treize Colonies, le 6 février 1778, entraîna la déclaration de guerre formelle le 17 mars suivant. La France entra seule en guerre contre l'Angleterre et fit pression sur l'Espagne pour que celle-ci la rejoignît. Elle envoya dans les eaux nord-américaines, là où les Anglais bloquaient les ports des *Insurgents*, 12 vaisseaux de l'escadre de Toulon, sous le commandement du comte d'Estaing qui partit le 13 avril, franchit le détroit de Gibraltar le 16 mai et parvint au Delaware le 8 juillet. Puis le 24 juillet, l'escadre du Ponant, comptant 32 vaisseaux et 11 frégates, appareilla sous les ordres du comte d'Orvilliers et trois jours plus tard affronta celle de l'amiral Keppel, forte de 31 vaisseaux, lors du combat dit d'Ouessant.

Le 17 janvier 1779, Floridablanca envoya à Londres trois projets de trêve qui furent rejetés par le gouvernement anglais qui voyait en chacun d'eux l'indépendance de fait de ses colonies. Avant même que soit arrivée à Madrid l'ultime réponse, Sa Majesté Catholique avait décidé, peut-être très influencée par les informations d'Aranda, d'entrer en guerre aux côtés de la France. Les historiens français ont fortement critiqué ces tentatives de médiation comme un moyen de saper l'alliance à laquelle le pacte de Famille obligeait l'Espagne, ce qui est faux.

PROPOSITIONS DE PLANS DE CAMPAGNE : LA TENTATIVE D'INVASION DE L'ANGLETERRE

Le maréchal comte de Broglie (chef du « secret du roi »), alors fort peu soucieux de stratégie navale, avait présenté deux projets, l'un à Louis XV en 1765 et l'autre à Louis XVI en 1777, dans lesquels il esquissait les grandes lignes de la tactique qu'il faudrait adopter en cas de rupture avec la Grande-Bretagne, et il comptait sur la participation espagnole.

Fin 1778, France et Espagne pourraient aligner à elles deux 90 vaisseaux, alors que la Grande-Bretagne n'en aurait que 72, sur lesquels elle en enverrait 30 dans les eaux espagnoles. Il lui en resterait donc 42, soit trois de moins que ce que Broglie prévoyait dans la Manche. Mais le projet se trouva réduit à un objectif moins ambitieux : contenir les forces navales britanniques, agir sur les côtes ennemies si elles s'avéraient dégarnies et établir des croisières dans la Manche.

1 Cesáreo Fernandez Duro, *Armada Española*, t. VII, 1759-1788, Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1900, p. 213.

Tableau 1. Déploiement et fixation des forces britanniques, selon Broglie

Opérations secondaires	Franco-Espagnols	Britanniques
Gibraltar	12	15
Jamaïque	15	20
Ferrol-Finisterre	15	15
Minorque	10	15
Indes	10	6
Opération principale		
Manche	40	45
Totaux	92	101

En mai 1779, Charles III reçut de son belliqueux ambassadeur en France la proposition de plan de campagne que voici :

- débarquer en Angleterre 80 bataillons, 40 à 50 escadrons, de l'artillerie et les munitions nécessaires (fournies par la France, ajoutez-il) ;
- combiner 70 vaisseaux français et espagnols afin d'avoir le double des forces britanniques restées en Europe ;
- débarquer dans la vallée de la Tamise non loin de Londres (Broglie préférait le faire sur l'île de Wight mais Aranda entendait frapper le cœur de l'Empire plutôt que les possibilités logistiques du fameux arsenal anglais) ;
- embarquer un bataillon par navire, ce qui était faisable compte tenu de la courte distance entre Brest et la Tamise ;
- concentrer les escadres dans la rade de Brest, dont l'ampleur permettait de monter sans problèmes une si grande expédition.

Aranda évaluait à 10 000 soldats expérimentés la force terrestre qui s'opposerait au débarquement et espérait faire s'effondrer la City, dès que les alliés prendraient pied sur le rivage. Il terminait en disant que, cela fait, l'Espagne serait en mesure de « conquérir au dedans de l'Angleterre Minorque et Gibraltar avec les canons des plumes », autrement dit grâce aux diplomates négociant la paix. Le plan Aranda était si proche de celui de Broglie, que soit le gouvernement français le lui avait communiqué, soit il se l'était procuré par le moyen d'un espion.

L'ESPAGNE ENTRE EN GUERRE

Le 3 avril 1779, Floridablanca envoya un ultimatum à Londres sommant cette Cour d'accepter sans délai la médiation proposée par l'Espagne. Le 12 du même mois, fut signé à Aranjuez un traité secret avec l'ambassadeur de France,

en 12 articles, stipulant que si la Grande-Bretagne n'acceptait pas la médiation espagnole, Sa Majesté Catholique ferait cause commune avec le roi de France et déclarerait la guerre ; que les ministres des deux puissances choisiraient le moment opportun pour le faire sans nuire aux opérations en cours ; qu'on planifierait l'invasion de l'Angleterre ; enfin, étaient rappelés certains articles du pacte de Famille qu'il convenait tout spécialement de respecter.

Par la guerre et le traité de paix qui en résulterait, l'Espagne prétendait obtenir :

- la cession de Gibraltar ;
- la conquête de la rivière et du fort de Movila (Mobile aujourd'hui) et la cession de Pensacola avec la côte de Floride à proximité du canal des Bahamas ;
- l'expulsion des Britanniques du Honduras, le respect de l'interdiction, signifiée lors du traité de Paris en 1763, d'y faire, ainsi que dans les autres territoires espagnols, le moindre établissement, et la révocation du privilège accordé aux Britanniques de couper des bois tinctoriaux à Campêche ;
- la restitution de Minorque ;
- les deux Couronnes se promettaient de ne faire ni paix ni trêve séparée avant d'avoir obtenu, au minimum, la cession de Gibraltar et l'abolition des clauses des traités relatifs aux fortifications de Dunkerque. Ces prétentions espagnoles ont été sévèrement jugées par l'historiographie française.

270

Le mémoire de Floridablanca, cité plus avant, s'achève par une importante explication de la décision d'entrer en guerre :

[...] lorsqu'il fut découvert que l'Angleterre [...] avait donné ordre, par sa Compagnie des Indes, d'envahir [...] les Philippines et prenait ses dispositions pour s'introduire par le rio de San Juan jusqu'au grand lac Nicaragua [...] V. M. peut en venir à rompre, avec une supériorité certaine, prévoyant la jonction le moment venu de 36 vaisseaux avec l'escadre française qui en compte 30, pour envahir le cœur de l'Angleterre, bloquer Gibraltar, attaquer les places de Pensacola et de la Movile, les forts de Natches et de Bâton-Rouge, recouvrer la Floride et faire irruption tout le long de la côte de Campêche, dans la baie de Honduras et le pays des Moustiques afin d'en déloger les Anglais².

La course fut autorisée 20 jours après l'ouverture des hostilités, ce qui laisse constater le peu de goût du gouvernement espagnol pour une telle forme de guerre.

2 Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española, op. cit.*, t. VII, p. 224-225.

LE PLAN COMBINÉ FINALEMENT ADOPTÉ

Des plans de Broglie et d'Aranda est issu celui de campagne pour les forces navales et terrestres des deux puissances à exécuter à l'été 1779. Il fut signé par le marquis González de Castejón, secrétaire de la Marine, le 14 mai 1779. Résumons-le :

- point de rendez-vous des escadres : îles Sisargas, proches du débouché des rias de Ares et du Ferrol ainsi que du port de La Corogne ;
- commandement suprême à la mer : amiral français Louis Guillouet, comte d'Orvilliers ;
- commandement des troupes de débarquement : maréchal français, comte de Vaux. 40 000 hommes, toutes les armes, l'artillerie et les munitions ;
- il faut 400 bâtiments marchands pour le transport de la force de débarquement ;
- former l'ordre de bataille en intercalant les vaisseaux français et espagnols (on continua de le faire jusqu'à Trafalgar) ;
- débarquer à l'île de Wight et sur la côte voisine vers Gosport pour s'emparer de Portsmouth et de son arsenal (l'idée d'Aranda d'attaquer Londres directement me semblait meilleure. Une fois les escadres dans la Manche, ce projet se trouva modifié, comme nous le verrons) ;
- bloquer Gibraltar ;
- reconquérir la Floride ;
- informer auparavant toutes les autorités des possessions espagnoles en Amérique de l'imminence de la rupture afin qu'elles prennent toutes les mesures défensives nécessaires pour repousser de possibles attaques anglaises ;
- établir aux Açores, qui sont une position clé sur l'échiquier atlantique, une escadre espagnole de quatre vaisseaux et deux frégates, sous le commandement de don Antonio de Ulloa, et une autre de trois vaisseaux et deux frégates, sous celui de don Juan de Lángara, pour protéger le retour des flottes franco-espagnoles ainsi que le trafic des Indes ;
- bloquer Lisbonne et Porto avec une division espagnole de deux vaisseaux (CV don Ignacio de Mendizábal y Vildósola), et une autre, également de deux vaisseaux et de divers bâtiments plus petits (CV don Juan Antonio Cordero), afin d'interdire l'accès de ces ports au trafic anglais venant de l'Orient.

LA PREMIÈRE CAMPAGNE DE LA MANCHE (1779) :
LA FLOTTE COMBINÉE CORDOVA-ORVILLIERS

Le 7 février 1779 fut envoyée à Paris, pour faire savoir à l'allié l'importance des forces espagnoles, la liste officielle des bâtiments de l'Armada précisant leur localisation. L'Espagne alignait 54 vaisseaux et 26 frégates, plus une multitude de petits navires, dans cette guerre maritime qui allait commencer. D'Orvilliers, assuré de la jonction avec l'escadre espagnole, appareilla de Brest le 3 juin, avec 28 vaisseaux, 2 frégates et 10 plus petits bâtiments. Le 22 juin, Charles III signa la déclaration de guerre et, le lendemain, sortit de Cadix l'escadre de Córdova³. Déjà était partie du Ferrol l'escadre de ce département sous le commandement de don Antonio de Arce.

272

Peu avant la jonction de la force combinée, les fièvres se mirent à attaquer les navires français provoquant à bord de la *Ville de Paris*, le vaisseau amiral de d'Orvilliers, 280 morts, dont le fils unique de l'amiral, lieutenant de vaisseau, qui servait le roi sous les ordres de son père. Lorsque survint ce malheur, le 22 juillet, d'Orvilliers s'exclama : « Le Seigneur m'a ôté tout ce que j'avais dans ce monde. » On imaginera sans peine les conditions très défavorables dans lesquels l'amiral dut mener à bien cette campagne. En outre, il lui fallut envoyer à Vigo une partie de ses navires pour débarquer des malades. En moyenne, son escadre déplora 60 morts par bâtiment.

À trop insister sur le scorbut et la lenteur de Córdova à rejoindre le rendez-vous des Sisargas, on oublie le mois qu'il fallut (l'année d'avant) à d'Estaing pour franchir le détroit de Gibraltar comme les mauvaises conditions hygiéniques à bord des navires qui appareillèrent de Brest sans oseille ni citron, ce qui laissait deviner ce qui allait arriver. À la fin de la campagne, les Français comptaient 15 000 malades et les Espagnols 3 000, en ayant passé 20 jours de moins à la mer. Le 23 juillet, le rendez-vous eut lieu entre les trois escadres qui formèrent dès lors une des plus grandes de l'histoire, avec 150 voiles, regroupées ainsi :

- l'escadre de découverte, sous le commandement de l'amiral de La Touche-Tréville, 5 vaisseaux ;
- l'escadre de l'avant-garde, commandée par le comte de Guichen, 15 vaisseaux ;
- l'escadre du centre, commandée par d'Orvilliers lui-même, 15 autres vaisseaux ;
- l'escadre de l'arrière-garde, commandée par don Miguel Gastón, avec un effectif égal aux deux précédentes.

3 32 vaisseaux, 9 frégates, 1 corvette, 21 754 hommes et 2 636 canons. Des vivres pour 4 mois et de l'eau pour 5.

- l'escadre d'observation, sous le commandement de don Luis de Córdova, 16 vaisseaux.

Si les vaisseaux de Córdova étaient tous espagnols, les autres escadres combinaient des navires espagnols et français, en les intercalant. L'escadre légère avait pour mission d'interroger tous les navires neutres qu'elle trouverait sur sa route. Le 14 août, la côte anglaise fut en vue et on passa de l'ordre de marche à celui pour le combat, en ayant échangé les codes de signaux et de formations à observer pendant la campagne. Dans les parages de Plymouth fut arraisonné le vaisseau anglais le HMS *Ardent* (64 canons) par 4 frégates françaises, sans qu'interviennent les 17 autres bâtiments anglais présents dans la baie. La panique, tant recherchée par Aranda commença à se déclarer, la Bourse de la City dut fermer ses portes ; les choses se présentaient donc bien pour les Franco-Espagnols...

Août arriva, mais un août anglais, tellement allié de Sa Gracieuse Majesté que pour lui plaire, il se mit à faire bénéficier aux forces combinées de ses « grâces » sous forme de grains qui obligèrent à mettre à la cape. À bord de la *Santísima Trinidad*, le vaisseau amiral de Córdova, un coup de foudre tua 2 hommes et en blessa 16. Sur le *Pluton* français, un autre coup frappa sur l'avant un homme et en blessa 10.

À Cherbourg, le commandant en chef de l'armée française s'impatientait ; Dumouriez avait proposé de prendre l'île de Wight comme tête de pont afin de priver les chantiers anglais de leurs approvisionnements en bois et disposer d'une bonne position de départ pour attaquer la grande île, en prenant au passage l'arsenal de Portsmouth dont les stocks de farine se trouvaient à Saint Helens. Mais le général critiquait les Espagnols : « La marée est passée. Aucune nouvelle de d'Orvilliers. La lenteur espagnole finira par tout faire perdre. » Le 24 août, d'Orvilliers reçut un message de Sartine, apporté par une frégate, lui ordonnant de mettre le cap vers la côte des Cornouailles, puis fut prise la décision de débarquer à Falmouth⁴, d'y faire hiverner l'armée afin, au printemps suivant, de marcher sur Londres, à 800 km de là. Il s'agit en fait du plan Aranda très modifié, mais devenu une absurdité stratégique et tactique, comme le clamait Dumouriez qui tenait ses barges de débarquement prêtes à agir.

Nouvel ordre, nouveau conseil. Le 25 août, les généraux se réunirent à bord de la *Bretagne* et prirent la décision, impeccable d'un point de vue stratégique, de mettre le cap sur les îles Sorlingues⁵, en vue de la « force organisée de l'ennemi », décision aussitôt pulvérisée par d'Orvilliers qui lui préféra un objectif secondaire,

4 Presque à dans la l'extrémité sud des Cornouailles, au NE du cap Lizard, très loin de Londres.

5 Ou Scilly, bastion SO de l'île, dans le prolongement des Cornouailles.

si brillant fût-il. Ainsi, le 31 au matin, la présence de l'escadre anglaise de Hardy (36 vaisseaux, 8 frégates, quelques petits bâtiments) ayant été signalée, il ordonna la chasse toutes voiles dehors jusqu'à l'entrée de la Manche. Elle dura 24 heures, l'avant-garde étant prête à ouvrir le feu contre les Anglais ; mais lorsqu'elle fut en état de le faire, l'arrière-garde signala « convoi sous le vent » et, erreur fatale, sans l'identifier, d'Orvilliers, croyant qu'il s'agissait de bâtiments richement chargés en provenance des Indes, donna l'ordre à tous d'arriver sur eux, abandonnant donc la chasse de ce qui devait être – et qui avait été – son premier objectif, la Home Fleet.

Le convoi était hollandais. Il se dirigeait vers l'escadre anglaise. D'Orvilliers mit le cap sur Brest où il entra le 13 septembre, sans avoir combattu, avec un vaisseau anglais capturé et en ayant subi les fortes pertes évoquées ci-dessus à cause du scorbut. Dans une lettre en date du 20 septembre, Sartine lui fit savoir que Louis XVI s'étonnait de ce qu'il se fût éloigné des parages de Plymouth. Abattu, l'amiral présenta immédiatement sa démission et le comte Du Chaffault fut nommé à sa place. Du Chaffault réunit en conseil les généraux le 20 octobre et fit savoir aux Espagnols qu'ils pouvaient regagner leurs bases ; un peu plus tard, il décida de laisser don Miguel Gastón avec 20 vaisseaux.

On peut créditer cette armée combinée d'avoir immobilisé la Home Fleet, permettant aux escadres françaises opérant en Amérique d'agir avec plus de facilité, libérant le commerce des Treize Colonies et, en outre, de garantir la tranquillité des assiégeants de Gibraltar et l'inquiétude des assiégés.

LE BLOCUS DE GIBRALTAR ET SES CONSÉQUENCES : LES GROSSES PERTES SUBIES PAR LE COMMERCE DE SAINT-SÉBASTIEN ET LE COMBAT DU CAP SANTA MARIA

En conséquence des plans de guerre, on mit le siège devant Gibraltar, non sans auparavant en avoir établi un autre pour permettre une rapide concentration de forces au cas où les Anglais surviendraient en force pour secourir la place, comme cela était prévisible. Ce plan consistait à :

- stationner à Brest, prêts à prendre la mer immédiatement, 20 vaisseaux français qui, unis au 20 déjà envoyés sous le commandement de don Miguel Gastón, pourraient empêcher la sortie de la Manche de renforts destinés à Gibraltar ;
- établir à Cadix 26 vaisseaux (16 commandés par Córdova et 10 autres par Lángara) pour interdire l'entrée à Gibraltar de tout convoi important.

Le 17 juillet 1779, la date du 12 juillet précédent fut fixée comme étant celle à partir de laquelle devaient être considérées comme « de bonnes prises » toutes les embarcations de quelque pavillon que ce soit qui tenteraient de débarquer des secours à Gibraltar.

Nous distinguerons la campagne de 1779, que nous désignerons comme blocus (*bloqueo*), de celle de 1780 dont nous parlerons comme du siège (*sitio*) puisque lors de la première, en se fiant à la stratégie navale, les belligérants croyaient pouvoir faire tomber le rocher de Gibraltar comme un fruit mûr grâce au blocus mis par la force navale combinée à grande distance. Dans le second cas, saisis par une folle impatience, les alliés en viennent à creuser des parallèles, établir une artillerie de siège, bombarder depuis la mer avec de curieux engins et à attaquer... pour échouer complètement.

La place de Gibraltar était commandée par un général de valeur reconnue, Sir George August Eliott. Elle comptait 5 382 hommes de toutes armes ainsi qu'un *squadron* (un navire de ligne, trois frégates et une goélette) sous les ordres de l'amiral Duff.

En prévision du siège avaient été rassemblés 13 000 hommes, commandés par le lieutenant général don Martín Álvarez de Sotomayor, tandis que les forces navales pour le blocus dépendaient du chef d'escadre Antonio Barceló, qui avait pour major général le capitaine de vaisseau don Buenaventura Moreno. En principe, il n'y avait aux ordres de ce dernier que des unités légères, puisque l'on plaçait tant de confiance dans l'action de la flotte combinée pour dominer la mer. Mais il fallut rapidement les renforcer à cause de l'action du *squadron* anglais en appui de l'approvisionnement arrivant du Maroc. En définitive, leur organisation fut la suivante :

- commandement naval : chef d'escadre don Antonio Barceló (ayant sa marque sur un des bâtiments de la division permanente de croisière) ;
- division d'Algésiras : 1 vaisseau, 1 frégate et 2 chébecs, commandée par le CV don Félix de Tejada, issue de l'escadre Lángara ;
- division de Ceuta : 1 vaisseau, 1 frégate et 3 chébecs, commandée par le CV don Francisco Urreiztieta, issue de l'escadre Lángara ;
- division de croisière permanente : 5 chébecs, 12 galiotes et 20 chaloupes à rames, sous le commandement de Barceló lui-même ;
- division de Málaga : un groupe de chébecs et un autre de bâtiments légers, commandés par le CV don Francisco Vera y Maicas ;
- division de Cadix. Un groupe de bâtiments légers, commandés par le CV don José Ramón de Salazar y de San Juan.

Cette force devait accomplir sa mission tandis que l'armée combinée serait en Manche pour assurer la maîtrise de la mer. Néanmoins, l'ennui propre à tous les sièges provoqua un malaise parmi les forces terrestres, exposées à un hiver rigoureux qui cristallisa le désaccord entre les commandants de terre et de mer, chacun accusant l'autre d'inefficacité.

Le blocus de la place fit immédiatement sentir ses effets. En août, on commença à noter la disette et, lorsque l'intendance anglaise ne put plus compter que sur 40 têtes de bétail pour subvenir à ses besoins et que les habitants ne purent justifier de la possession de 6 mois de vivres, ces derniers furent évacués.

Pour relever le moral de ses troupes, Eliott fit bombarder les assiégeants. La réponse d'Álvarez de Sotomayor ne se fit pas attendre, mais le général anglais, constatant que les projectiles espagnols tombaient sur le pavage des rues ordonna d'abattre tout ce qui pouvait aider les Espagnols à pointer leurs pièces.

Devant l'inefficacité de son tir, le capitaine de l'infanterie anglaise, Mercier, proposa et obtint que fussent modifiées les charges d'amorçage, en dépit de quoi, en recevant 2 195 boulets et 146 bombes, le camp espagnol déplora trois morts et cinq blessés, ce qui démontre l'inefficacité des bombardements « à visée morale ». De l'inactivité du côté espagnol, on passa à une impatience maladive, et de celle-ci au changement de plan qui transforma le blocus en siège.

276

À partir de la dissolution de l'armée combinée et de l'entrée en vigueur du plan pour empêcher l'envoi de renforts, Lángara reçut le commandement de dix vaisseaux avec pour mission de maintenir le blocus militaire du Rocher, ce pour quoi il commença à croiser entre les caps Espartel et Trafalgar.

Córdoba appareilla de Brest le premier novembre, lorsqu'il reçut d'inquiétantes informations sur la préparation en Angleterre d'un convoi destiné à secourir le rocher de Gibraltar. Il laissa quatre unités en mauvais état au Ferrol et, pour entrer rapidement à La Carraca, il mouilla dans le golfe de Cadix parce que Lángara, poussé par la tempête avait tenu à entrer en Méditerranée. Il resta en haute mer jusqu'à Noël, quand une violente tempête l'obligea à entrer à La Carraca pour y réparer, laissant en mer trois vaisseaux. Lángara répara les siens à Carthagène et, le 2 janvier 1780, refranchit le détroit et y incorpora les trois vaisseaux de Córdoba, mais sans pouvoir faire le point avec précision à cause de l'obscurité.

Quand son estime lui indiquait être sur le parallèle de Cadix,

[...] demeurant le cap de Santa Maria au N5E [approximativement à 90 minutes de Cadix]. Ce jour-là [16 janvier], le vent tant fort du SO, avec une mer grosse et avec un horizon très court à cause d'une pluie incessante, [ils firent] le signal de virer lof pour lof [*virar por redondo*] au SE à une 1 h 30 de l'après-midi. La vigie du vaisseau qui était à l'avant-garde découvrit, peu après le virement, 20 voiles au NNO⁶.

6 Extrait du journal de Lángara transcrit par Cesáreo Fernández Duro, *Armada española, op. cit.*, t. VII, p. 259.

C'était l'escadre de l'amiral George Bridges Rodney, qui, avec 22 vaisseaux, dont 3 à trois-ponts, et 10 frégates, escortait un riche convoi de 200 voiles pour ravitailler le Rocher et poursuivre vers les Antilles. Il avait quitté l'Angleterre le 27 décembre et eut, dans les eaux portugaises, l'extraordinaire chance de rencontrer 15 bâtiments marchands de la *Compañía Guipuzcoana* de Caracas, sous la protection d'un unique navire de guerre⁷, le *Guipuzcoano*, de 64 canons. Il s'empara de tous, provoquant la débâcle du commerce de Saint-Sébastien. Il poursuivit vers le cap Saint-Vincent et profitant de l'obscurité, néfaste à qui veille et propice à qui veut s'échapper, il embouqua résolument le détroit.

Le combat du cap Santa Maria eut lieu, faute de reconnaissance, parce que pour l'escadre de Lángara, la retraite ordonnée vers Cadix, tourna au « sauve-qui-peut », sans que l'amiral eût auparavant consulté par signaux ses commandants sur l'opportunité d'une telle décision. Avec le vieux *Fénix* et les plus lents, il chercha à sauver les plus rapides, essuyant le feu de jusqu'à cinq anglais, étant lui-même blessé à la tête et à la cuisse. Il prolongea la défense jusqu'à 22 heures, lorsqu'il dut amener son pavillon ayant à son bord 9 morts et 105 blessés.

Le 18 janvier Rodney entra à Gibraltar avec un secours considérable, accru des prises qu'il avait faites. Il demeura dans la place assiégée jusqu'au 13 février, date à laquelle, le convoi qu'il avait envoyé à Port-Mahon étant de retour, il traversa l'Atlantique jusqu'aux Antilles. Les amiraux espagnols le laissèrent partir « en paix », faute de forces disponibles pour le poursuivre.

Stratégiquement, la critique est facile : les marines alliées disposaient de 66 vaisseaux opérationnels qu'elles pouvaient opposer à Rodney mais, finalement, seulement 11 ont combattu contre lui, ce qui en dit beaucoup sur l'incapacité opérationnelle de l'armée combinée. Mais en ce qui concerne la dimension tactique, il faut constater que Lángara n'avait pas mis toutes les chances de son côté. Il ne disposait en effet pas d'une force de reconnaissance, pourtant indispensable, hormis deux frégates et le signal « ennemi en vue » que transmet son propre vaisseau amiral. Il consulta certes ses commandants sur ce qu'il faudrait faire, par signaux, mais lorsque ceux-ci se trouvaient déjà en pleine action. Il ordonna en outre la retraite avec tant de précipitation que divers vaisseaux de son escadre rejoignirent Cadix sans même avoir tiré un seul coup de canon. Il ne chercha enfin pas du tout à manœuvrer pour maintenir son escadre groupée et à faire payer cher sa défaite.

7 Armé par la Compagnie elle-même, car il ne figure pas sur les listes de navires de la Real Armada.

C'est avec cette « glorieuse » tragédie que prit fin le premier blocus, avec force tensions entre l'armée et la marine, la désillusion et la démoralisation s'étant très fortement accrues – dans l'attente de reprendre les opérations combinées.

LA CAMPAGNE DE 1780, APRÈS LA DÉFAITE DE SANTA MARIA

Cet échec ne découragea pas le gouvernement espagnol mais le rendit plus obstiné à s'emparer de Gibraltar qui était pourtant d'un point de vue stratégique un objectif secondaire, comme l'avait été pour d'Orvilliers le convoi hollandais. L'objectif principal aurait dû rester l'escadre anglaise, mais l'occasion de la détruire qui s'était offerte au cap Santa Maria n'allait pas se représenter.

Par conséquent les campagnes qui eurent lieu les étés suivants dans la Manche auraient dû avoir un caractère totalement offensif, orienté vers la bataille décisive préconisée par Broglie, mais ce ne fut hélas jamais le cas.

278

Le gouvernement français envoya à Madrid l'amiral comte d'Estaing afin de tracer les plans de la future campagne. La France demandait une seconde armée combinée et à retourner dans la Manche. Dans un premier temps, le gouvernement espagnol refusa et choisit de mener ses opérations de manière indépendante, déclarant que Gibraltar était son principal objectif et proposant une certaine « coordination » entre les deux marines pour, selon le cas, agir une nouvelle fois de manière combinée.

S'étant rendu compte de l'inutilité d'une présence permanente à Brest de l'escadre de Gastón, le gouvernement espagnol lui ordonna de revenir à Cadix. Il partit le 12 janvier, quatre jours avant le combat de Lángara, de conserve avec les quatre vaisseaux français du chef d'escadre de Bausset, au lieu des 20 comme il était préalablement convenu. Cinq autres devaient les rejoindre plus tard.

L'heure était à la dispersion chez les deux alliés, puisqu'à Brest se préparait une escadre destinée à l'Amérique sous le commandement de l'amiral de Guichen et à Cadix l'expédition de Solano pour secourir les Antilles. La mini-escadre combinée Gastón-Bausset connut une traversée pénible jusqu'à Cadix, où elle arriva début février de telle sorte que Córdova eut 38 vaisseaux sous ses ordres, à égalité avec Rodney, ce qui paraissait pourtant – à lui comme à ses subordonnés – un effectif insuffisant pour tenir son adversaire en échec.

Les quatre vaisseaux envoyés par Córdova au Ferrol, en compagnie des quatre autres qui étaient équipés dans cet arsenal, descendirent à Cadix sous le commandement du chef d'escadre don Ignacio Ponce de León. Avec ces 8 navires en plus des 5 français de Bausset, Córdova pouvait compter sur 51 bâtiments (38 + 13). Mais, perdant de vue la stratégie et se concentrant sur des objectifs secondaires, le gouvernement espagnol décida de placer 12 de ces

vaisseaux sous les ordres du chef d'escadre don José Solano y Bote pour protéger le convoi destiné à transporter 12 000 hommes à La Havane et consacra les 5 vaisseaux prêts dans cet arsenal au secours ou la reconquête des places fortes espagnoles du nord du continent et des Antilles, si elles s'avéraient basculer aux mains des Anglais. Solano en prit le commandement le 22 février 1780, sa brillante manœuvre lui valant le titre de marqués del Socorro. En même temps, Córdova devait, avec les 39 vaisseaux restants, maintenir un blocus rapproché et rigoureux de Gibraltar et apporter sa coopération aux opérations du siège.

Pour assiéger Gibraltar, une multitude de projets furent présentés, dont beaucoup pourraient être qualifiés de stupides. L'idée qui prévalut fut le bombardement intensif de la place, tant maritime que terrestre, propre à faciliter l'assaut ensuite. Pour l'aspect maritime, Barceló « inventa » lui-même ses fameuses chaloupes canonnières, qui firent bien plus de dégâts que ce qu'on pouvait espérer. Sayer écrit d'elles qu'elles firent d'abord rire, jusqu'au moment où on constata qu'elles pouvaient bombarder même les nuits sans lune, sans qu'on puisse les contrebattre, le sourire laissant alors place à l'inquiétude⁸. On peut souligner aussi bien l'effet moral dévastateur sur la population que l'énorme consommation de munitions que ces chaloupes supposaient.

En revanche, la tentative d'attaquer en envoyant des brûlots fut un échec complet, du fait de la précipitation qui porta à ne pas prêter attention aux conditions de vent favorables, pourtant bien spécifiées dans le plan. Les équipages de la petite escadre que commandait le capitaine de frégate don Francisco Javier Muñoz y Goosens, mirent le feu aux brûlots avant d'avoir atteint les positions prévues, si bien qu'ils ne servirent qu'à offrir du bois à brûler au rivage qui en avait tant besoin. Cela aggrava encore l'incompréhension entre l'armée et la marine.

Les auteurs anglais soulignent les calamités endurées par la garnison de Gibraltar pendant la suite de l'année 1780 : le scorbut et la variole qui firent 450 victimes civiles et 50 militaires, les désertions (plus nombreuses du côté espagnol, particulièrement chez les gardes wallonnes). Les Juifs firent l'objet de persécutions dans la place assiégée.

Les chaloupes de Barceló « continuèrent d'obtenir des résultats remarquables ». S'y ajouta un autre élément de bon augure. En vertu du traité hispano-marocain signé avec Mohamed I^{er}, l'Espagne reçut en location les places de Tétouan et de Tanger. Elle en profita pour en expulser 150 sujets de Sa Majesté britannique qu'elle envoya au rocher de Gibraltar où ils aggravèrent le problème des subsistances à un moment où le trafic était interrompu avec les côtes

8 Capitaine Sayer (RN), *The History of Gibraltar and of its Political Relation to Events in Europe*, Londres, Saunders, 1862, avec des témoignages oculaires.

barbaresques. L'Espagne était donc en mesure de moduler les conditions du blocus et de la course.

Une autre bonne nouvelle fut la rupture entre les Provinces-Unies et la Grande-Bretagne, consommée à l'été 1780, à cause des pertes constantes infligées par la marine de commerce des premières par la seconde.

La Grande-Bretagne chercha à établir des conversations secrètes avec l'Espagne, lui offrant Gibraltar, moyennant le remboursement de la valeur de l'artillerie de la place, en échange de sa neutralité dans la guerre d'Amérique. Si elle s'unissait à elle contre les Treize Colonies, elle recevrait la Floride et retrouverait en outre ses droits de pêche à Terre-Neuve. Puis ils tentèrent d'offrir Porto Rico plutôt que Gibraltar, ce qui irrita Charles III. Ces tentatives de négociations portèrent la France à accroître sa coopération pour les « récupérations » espagnoles de places et de possessions, d'où plus tard les critiques des historiens français.

LA PRISE D'UN CONVOI ANGLAIS PAR L'ESCADRE DE CÓRDOVA

« Le Vieux », comme l'appelait Floridablanca, prit la décision de nommer major général de son escadre don José de Mazarredo, qui l'était de celle de don Miguel Gastón. Avec sa mini-escadre combinée qui ne comptait que six français, Córdoba effectua trois sorties. Lors de la seconde, effectuée le 31 juillet, il appareilla de Cadix avec 24 espagnols et les 6 susdits, pour établir une croisière dans les parages du cap Saint-Vincent et barrer le passage à une escadre anglaise de 22 vaisseaux commandée par l'amiral Geary et que l'on supposait croisant dans le golfe de Gascogne.

Les ordres avec lesquels Córdoba sortit de Cadix lui interdisaient de dépasser le méridien de Saint-Vincent. Une fois en haute mer, il reçut (par une frégate) un message de Floridablanca l'informant du départ pour l'Amérique de deux riches convois anglais, escortés seulement par un vaisseau et deux frégates (le service d'espionnage ayant parfaitement fonctionné à cette occasion), qui feraient route sur les Açores où ils se sépareraient. En conséquence, Córdoba prolongea sa croisière pour se trouver le 8 août à 60° à l'est du méridien de Madère. Là, sur la proposition de Mazarredo, son major général, il décida de virer de bord et de se maintenir entre 60° et 180° à l'est de Madère, pour couper les routes habituelles des navires ennemis. Le virement de bord s'acheva à 10 heures du matin de ce 8 août. Le lendemain, à 1 heure, on entendit un coup de canon du côté au vent du vaisseau amiral et 15 minutes plus tard un autre, ce qui fut interprété comme : « Embarcations en vue n'appartenant pas à l'escadre ». Certains officiers crurent qu'il s'agissait de celle de Geary, puisque ces coups de canon ne correspondaient pas au code de signaux en vigueur, et ils conseillèrent de ne pas engager le combat dans l'obscurité de la nuit.

Après avoir analysé la situation et opiné contre ceux qui l'entouraient, le major jugea qu'il ne pouvait s'agir de Geary, car celui-ci n'irait pas plus vers le sud que pour chercher l'armée combinée, qu'il devait supposer être au cap Saint-Vincent ou pour secourir Gibraltar. Il forma ainsi un ensemble d'estimations : l'hypothétique ennemi étant du côté au vent et ne cherchant pas à s'approcher, il déduisit qu'il s'agissait d'un convoi, qu'il devait être à quatre lieues de distance puisque le temps chronométré entre l'éclair et le bruit des canons était de 63 secondes. En accord avec son major général, Córdova vira de nouveau et, conformément au calcul de Mazarredo, ils découvrirent à l'aube 56 voiles, sur lesquelles 51 tombèrent entre leurs mains, furent amarinnées puis escortées par la division de don Vicente Doz, conduites à Cadix où elles arrivèrent sans histoire.

Trois des frégates capturées furent réarmées et inscrites sur les listes de l'Armada. À Cadix, il fallut aménager un espace pour recevoir 2 943 prisonniers, 1 350 marins des équipages, 1 357 officiers et soldats envoyés en renforts aux garnisons des places coloniales anglaises et 286 passagers. Le profit fut estimé à 10 millions de duros (1,6 x 10⁶ esterlins, dont 10⁶ en pièces d'or et en lingots), de quoi remonter le moral non seulement de Sa Majesté, mais aussi des équipages qui réalisèrent ces prises et qui en eurent leur part, bien qu'avec un retard certain.

Mazarredo fut félicité pour sa clairvoyance. Floridablanca crut effacée la défaite de Santa Maria. Hasard de la guerre, il s'était porté à la rencontre d'un convoi de secours pour Gibraltar et il en avait capturé un autre qui se rendait aux Indes ! Le commandant de celui-ci, le capitaine de vaisseau John Montray, servit de victime expiatoire. Il fut cassé par un conseil de guerre, châtié plus en proportion de la perte subie que de son propre démérite.

Il y eut plus tard le second secours de Gibraltar par les Britanniques en 1781 puis la prise de Minorque dont nous ne parlerons pas puisqu'il ne s'agit pas des opérations combinées.

LA DEUXIÈME CAMPAGNE DE LA MANCHE (1781)

L'armée « combinée » louvoyait dans le golfe de Cadix, protégeant la sortie pour Minorque de l'expédition Crillon-Moreno, avant de se diriger vers le lieu d'où ils n'auraient jamais dû sortir. Passant l'été près de Grand Sole (golfe de Biscaye), elle procura aux troupes débarquées à Minorque la liberté d'action et la tranquillité nécessaires à la délicate prise du château de Saint-Philippe.

L'idée de manœuvre, due au major général Mazarredo, reconnaissait :

Bien qu'il soit si difficile de former un plan d'attaque entre deux escadres à cause de l'infinie variété de circonstances lors de leur rencontre qui dérange

le plus souvent toutes les règles prescrites dans l'Instruction, comme dans ce grand objectif de battre l'escadre ennemie pour lequel sont venues ces forces de nos Augustes Souverains, nous sommes empêchés, pour l'accomplir, par la donnée essentielle d'être si inférieurs à la voile [...] et par ailleurs notre supériorité numérique nous force à attaquer bien que cela soit fait de façon irrégulière.

Ainsi, le major mit à la signature de Córdova des instructions prévoyant qu'une fois l'escadre ennemie découverte, la chasse serait entreprise avec toute la diligence nécessaire, sans souci des postes ; que les navires se trouvant à l'avant en raison de leur rapidité sous voile devraient prendre en chasse les ennemis les plus lents, et le commandant avec le plus d'ancienneté parmi ces navires prendrait le commandement et combattrait ces retardataires, à moins qu'il n'y ait un grand nombre de ces dits retardataires – auquel cas l'objectif serait d'établir le contact avec le gros de l'escadre ; qu'il faudrait établir et verrouiller le contact avec les ennemis ; qu'il faudrait étudier les possibilités de doubler et rompre la ligne ennemie, ces possibilités faisant l'objet d'une longue explication du même Mazarredo.

282

Selon les conditions météorologiques, on distingue plusieurs formations d'attaque. Mazarredo étudie aussi différentes hypothèses selon que les Français ou les Espagnols sont en tête de l'action ou encore si la nuit tombe.

Ces instructions s'achevaient par un long paragraphe dans lequel le major formulait des observations claires et concises sur la conduite à tenir en cas de découverte de l'ennemi. C'est pourquoi le document analysait les actions à effectuer dans chaque éventualité. Profondément logique, dépourvu de triomphalisme et tenant compte des forces et des faiblesses, il eût été facilement converti en un moderne ordre d'opérations.

Lors de cette deuxième campagne, au cours de laquelle le contact ne fut jamais pris avec l'ennemi, l'armée combinée fut surprise par une tempête alors qu'elle croisait devant les Sorlingues. Une fois de plus, Mazarredo se distingua. La nuit du 31 août 1781, par gros temps, l'amiral français Guichen fit à plusieurs reprises le signal, par feux et coups de canon « péril sur la route » (« *peligro en la derrota* »). Cependant, même s'il naviguait à l'estime depuis 38 jours, le major général espagnol, sûr de ses observations – et donc que le rhumb qu'il avait pris était le bon – et étant donné le risque d'en changer en pleine nuit (du NNO à l'ENE, ce qui aurait envoyé l'escadre vers la côte), recommanda à son amiral de le suivre avec fermeté, ce qui fut fait. Guichen, se remémorant ce succès, déclara, à Algésiras l'année suivante au comte d'Artois (futur Charles X) : « Monsieur de Mazarredo a sauvé une escadre qui était en

perdition⁹. » Sur le plan technologique, les Espagnols mirent l'accent avec succès sur l'utilisation du baromètre pour la prévision météorologique, ce que ne faisaient pas leurs alliés.

LA SORTIE DE L'ESCADRE DE CÔRDOVA ET LA TROISIÈME CAMPAGNE DE LA MANCHE (1782)

En juin 1782 on forma l'armée navale combinée (27 espagnols et 5 français) à laquelle fut ajoutée le 6 juillet dans la rade de Brest l'escadre de La Motte-Picquet (8 vaisseaux). Auparavant, il avait réussi à capturer, le 25 juin, 18 vaisseaux d'un convoi de 27 voiles destiné à Terre-Neuve et à Québec, « perte négligeable pour les ennemis, mais qui eût été énorme si la rencontre avait eu lieu deux jours plus tôt, avant la dispersion de ce convoi d'environ 200 voiles qui partirent les unes vers Halifax, les autres vers New York, d'autres encore vers les îles », comme l'écrivit dans son journal le major général Mazarredo qui, en vrai professionnel ne se contenta pas de remettre la faute sur le destin, mais analysa les causes, et fit part de ses réflexions afin d'améliorer les méthodes¹⁰.

Les prises furent conduites à Brest où, après la jonction, La Motte-Picquet forma, avec quatre de ses navires doublés en cuivre et les quatre espagnols jugés les plus rapides, une escadre légère d'observation et de découverte, le « corps principal de l'armée¹¹ » restant de 32 navires. C'est dans cette disposition que le 11 août, ils découvrirent 3 voiles anglaises puis davantage le lendemain : l'escadre de Howe, forte de 23 vaisseaux. Mais l'armée combinée, faute d'ordres donnés avec promptitude, ne put donner la chasse et les Anglais s'offrirent le luxe de ne même pas larguer les ris qu'avaient pris leurs navires.

La déception de Mazarredo s'exprime dans une longue lettre, envoyée après cette opération infructueuse à un de ses amis :

Jour d'amertume que ce 12 juillet lorsque, du fait de la pesanteur de l'armée combinée, le vaisseau amiral espagnol a perdu la gloire de détruire vingt-trois navires ennemis et de les forcer à demander la paix à genoux. Mais le plus pénible pour l'esprit est de se dire que si quarante navires anglais avaient

9 Enrique Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, Teniente General de la Real Armada*, Madrid, Artegráfia, 1945, p. 48-50 ; Ricardo de la Guardia, *Datos para un Cronicon de la Marina Militar de España. Anales de quince siglos*, Madrid, Impr. del Ministerio de Marina, 1921 ; Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2009 , p. 189-190 ; F. P. Pavía *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868*, Madrid, Imp. J. Lopez Mayor, 1873-1874, t. II, p. 435.

10 Antonio de Mazarredo y Allendesalazar, *D. José de Mazarredo y Gortázar, su biografía escrita por su bisnieto*, Zaragoza, 1916, manuscrit.

11 Les instructions étaient, sinon les mêmes, en tous cas très proches de celles de la deuxième campagne.

rencontré vingt-trois des nôtres, ceux-ci en auraient fait un tel festin qu'il ne serait plus rien resté pour les chiens. Voyez donc, mon ami, si c'est pareil le jeu de rester à perdre et pas à gagner ; inférieurs, nous sommes sacrifiés ; supérieurs, nous sommes inutiles¹².

Mazarredo explique dans ce texte que la force offensive d'un navire se mesure à quelque chose de plus que son port et son tonnage et que, avant tout, une marine de guerre est le produit de « vaisseaux x bases », et que si un facteur se trouve être zéro, le produit de ces facteurs sera également nul.

Avant la fin de cette campagne, Mazarredo trouva l'occasion de montrer, en dépit des brumes, sa science de la navigation, ayant parfaitement estimé la position du cap Finistère, atterrissage dont tous doutaient et, après 93 jours de navigation dans l'Atlantique, l'escadre fit escale le 5 septembre à Cadix dont elle ressortit peu après pour assister au dernier acte de cette tragédie, à Algésiras.

284

DERNIER ESSAI DEVANT GIBRALTAR : L'ÉCHEC DES BATTERIES FLOTTANTES DU CHEVALIER D'ARÇON

Un des quatre volontaires de l'armée française, envoyés à Madrid afin d'aider le duc de Crillon (lieutenant général *de facto* de l'armée espagnole) en vue de la prise de Minorque, resta dans la capitale pour dessiner une machine permettant d'en finir avec le Rocher : il s'agissait de Monsieur d'Arçon, qui, après la prise du fort de Port-Mahon, avait élaboré un plan. La grande innovation de son projet de batterie flottante consistait en un système de sécurité intérieure, fait d'un réseau intérieur de tuyaux alimenté par un réservoir d'eau salée disposé à l'abri d'un blindage sur le pont supérieur, avec une pompe correspondante pour le remplir. Le dispositif fonctionnait, aux dires de l'inventeur, « comme le sang dans les artères et les veines du corps humain¹³ ».

Crillon n'apprécia pas du tout ce projet lorsque son auteur le lui présenta à Madrid, en présence de Floridablanca. Il lui était à ce point opposé, qu'avant d'accepter le commandement des forces assiégeant Gibraltar – ce à quoi il fut pratiquement forcé par Sa Majesté par la bouche de Floridablanca –, il avait rédigé un mémoire qu'il fit sceller dégageant sa responsabilité au cas – certain, à ses yeux – où ces batteries flottantes seraient un échec. Lors de la discussion qui suivit la présentation du projet, Crillon posa des questions pertinentes à

¹² Antonio de Mazarredo y Allendesalazar, *D. José de Mazarredo y Gortázar, op. cit.*, transcrit également par l'amiral Barbudo Duarte, *Don José de Mazarredo, op. cit.*, p. 50-51.

¹³ Cesáreo Fernández Duro, *Armada española, op. cit.*, t. VII, p. 311 ; José Luis Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000, p. 152 ; G. Hill, *op. cit.*, p. 402.

d'Arçon sur les portées efficaces, la capacité de perforation, les endroits et les sondes où les mouiller, etc. Pour se défendre, l'inventeur laissa une grande place au doute et, par exemple, en vint à dire qu'il n'avait aucune confiance dans l'exactitude des sondes indiquées sur les cartes de la baie d'Algésiras, ajoutant qu'il serait facile d'en ordonner de nouvelles depuis un canot durant la nuit pour sortir ainsi d'une telle incertitude. Floridablanca crut ce plan essentiel pour la réputation de la marine, qui devait absolument se prémunir contre toute forme de discrédit supplémentaire¹⁴.

Pour concrétiser le projet, on envoya de Cadix à Algésiras dix vieilles coques dont on avait renforcé le côté bâbord comportant les sabords des batteries, depuis bien en dessous de la ligne de flottaison jusqu'au pont principal, où l'on avait situé les blindages évoqués. Les unes comptaient deux hauteurs de batterie, les autres une seule, les canons étant des pièces de siège (calibre 24). La cuirasse de 1,5 m d'épaisseur, disposée à bâbord, faite de poutres de bois vert afin de la rendre moins inflammable fut couverte de vieux cordages pour amortir les impacts de balles ennemies. Des sacs de terre servant de couverture avaient la même finalité. Pour compenser les poids à bâbord on disposa le lest nécessaire sur l'autre bord, ce qui accrut considérablement le tirant d'eau. Pour cette raison, la position des navires devait rester assez lointaine des segments de muraille à abattre. On dota ces batteries flottantes d'un gouvernail rudimentaire pour leur permettre de rejoindre leur poste, contre l'idée initiale de d'Arçon qui avait demandé, avec quelque logique, à ce qu'elles fussent remorquées par des embarcations à rames jusqu'à leurs postes de combat prédéterminés. Un tel arrangement signifiait qu'on espérait un fort vent d'ouest pour faire mouvement, mais ce même vent empêcherait la coordination de ces batteries avec les canonnières légères de Barceló¹⁵.

Lorsque commença l'aménagement des batteries, on en désigna les commandants et l'ensemble fut placé sous l'autorité du chef d'escadre don Buenaventura Moreno qui, comme Crillon, arrivait victorieux de Port-Mahon.

D'Arçon ne se contenta pas d'inventer les batteries flottantes, mais il conçut aussi un plan d'opérations pour ouvrir une brèche dans la muraille de Gibraltar, transporter par mer une force de débarquement et, en définitive, se rendre maître du Rocher.

¹⁴ Cesáreo Fernández Duro, *ibid.*, t. VII, p. 314. Voir les curieuses instructions données par Floridablanca à Crillon et exprimant la surdité totale de Barceló (qui commandait la composante navale), disant que « l'examen, pour autant qu'il serait utile » serait facultatif pour répondre aux demandes des marins, mais il aura la faculté pour faire la désignation des commandants des dites batteries flottantes dont deux seront commandées par des officiers français.

¹⁵ José Luis Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782*, op. cit.

Le plan initial était le suivant :

- à J - 11 les batteries flottantes iraient à la voile se placer à 900 m de la muraille côté mer. En même temps, les batteries espagnoles du Campo de Gibraltar commenceraient à faire feu sur les objectifs préalablement définis ;
- au lever de J - 8 ou J - 7, les batteries flottantes seraient touées, grâce à des chaînes et des ancres préalablement mouillées au large et iraient se positionner à 300 m de la muraille, appuyées comme la fois précédente par un bombardement ;
- à l'aube de J - 4 ou J - 3, elles se rapprocheraient, encore une fois par touage, jusqu'à 200 m du Old Mole et y prendraient leurs positions pour battre en brèche les tours bastionnées (Orange et Montague) du nord de la place et leurs courtines intermédiaires, en coordonnant leurs tirs avec ceux des batteries du Campo ;
- 286 – de J - 11 au jour J, les forces navales attaqueraient Punta Europa, là où se concentrait alors le gros des troupes anglaises, compte tenu du péril représenté par le front nord.
- les bombardements depuis le Campo de Gibraltar auraient lieu chaque jour, en ne faisant tirer que la moitié des pièces afin de ne pas les fatiguer.
- la coordination de l'effort entre terre et mer permettrait de préserver les batteries flottantes des redoutables boulets rouges ;
- une fois la brèche ouverte, le jour J, 12 000 hommes (des divisions françaises, d'infanterie espagnole et des gardes wallonnes) attaqueraient en trois colonnes, deux venant par mer et une par terre (cette dernière disposition fut critiquée sévèrement par Crillon qui la jugeait irréalisable).
- avant le jour J, 20 attaques seraient livrées pour déconcerter les assiégés.

Tel était le plan – qui s'avéra plus facile à élaborer qu'à réaliser.

LE CHOIX DU COMMANDANT NAVAL : LE PROBLÈME « BARCELÓ »

Le 25 mai 1781, le lieutenant général Rodríguez de Valcárcel reçut l'ordre de relever Barceló et d'inspecter ce qu'avait fait celui-ci pour les forces sous son commandement lors du blocus de la place. Barceló, quoique bien plus moderne que celui qui le relevait, subit l'affront de rester comme son « second » et sans mission spécifique. Cet expédient fut mis en place en toute hâte. Le résultat fut que depuis la déroute de Santa Maria, 73 embarcations chargées avec des provisions étaient rentrées dans la place. Affront totalement injuste pour Barceló, selon d'autres, dû à ceux qui n'acceptaient pas de voir des plébéiens recevoir des commandements, opinion qui n'est pas la nôtre puisque

don Antonio, qui ne fut pas le seul dans son cas, jouissait de la faveur royale et avait une cour d'admirateurs.

Après la sortie de Darby, le 4 avril 1781, Barceló réagit en rédigeant un mémoire long et énergique du déroulement du siège depuis sa propre prise de commandement et le fit remonter à Floridablanca. N'ayant pas eu de réponse, en décembre de la même année, il demanda à être jugé par un conseil de guerre pour être soit condamné, soit blanchi. Il s'appuya sur Pini¹⁶, avec qui il correspondait et grâce à qui il avait, à l'occasion, court-circuité le secrétaire de la Marine González de Castejón. Rien ne fut tranché. Lorsque Crillon arriva, il était à Algésiras « second » de Valcárcel, redouté de tous et avec des partisans enthousiastes.

Avant de quitter Madrid pour Algésiras, Crillon reçut de Floridablanca une instruction secrète, en date du 10 juin 1782, dans laquelle il disait, entre autres choses :

Beaucoup sont d'avis que Barceló pourrait être utile pour l'exécution de tout ce qui a trait à l'opération des batteries flottantes et à l'utilisation des barques canonnières et de bombardement dont le même Barceló fut l'inventeur. D'autres prétendent que, bien que Barceló soit un homme de valeur et de courage, son âge, ses maladies et surtout sa surdité, l'empêchent d'exercer le commandement de quoi que ce soit qui impliquerait plusieurs opérations ou plusieurs « branches » [soit des opérations combinées].

Dans la suite de l'instruction, il explique les inconvénients évidents qu'il y a à être sourd pour pouvoir continuer : « M. le duc doit essayer de prendre contact direct avec Barceló, examiner son aptitude et essayer de connaître son opinion ; et [...] s'il peut être utile [...] pour le commandement des batteries flottantes, chaloupes canonnières et bombardiers, vous pouvez faire une proposition à S. M. par moyen du secrétariat de la Guerre ou de celui de la Marine ». Cette même instruction se poursuit affirmant qu'au cas où Barceló serait désigné pour commander, un autre marin serait le chef des forces navales du blocus et que celui-ci obtiendrait le commandement immédiat des batteries flottantes et des canonnières pour l'opération devant provoquer la prise de la place par la brèche et l'assaut. Il pourrait apporter toute l'aide jugée nécessaire. En outre : « Même si M. le duc a la faculté pour désigner des commandants, ce sont quand même les officiers de marine qui donnent les ordres. Barceló ou les autres marins qui commanderaient ne pourront gêner l'opération et c'est pourquoi il faut maintenir les apparences et faire en sorte que n'en soit pas atteint le moral de ceux qui seront pas désignés pour commander. » Pour finir, Floridablanca

¹⁶ Influent aide de camp de Charles III.

recommande à Crillon de maintenir de bonnes relations avec les Français, conseil totalement inutile en ce qui concerne d'Arçon, que le général ne supportait pas, puisque son projet lui paraissait être – non sans raison – une ineptie. Quant au commandement des batteries flottantes, il semblait que tous agissaient contre tous. De quelque manière que Crillon ait examiné la question de la surdité de Barceló, ce qu'il vit dans le vieux don Antonio dut le satisfaire, puisqu'il le préféra aux autres candidats. Mais la *junta* imposa don Buenaventura Moreno, tant et si bien que Crillon déclara à d'Arçon : « Vous m'avez obligé à donner le commandement à Moreno et vous vous en repentirez¹⁷. » Le commandement « suprême » ne verra jamais le jour.

Pour compliquer les choses, cherchant à temporiser avec tout le monde et oublieux du principe sacré de l'unité du commandement, une fois Moreno placé à la tête des batteries flottantes, Floridablanca écrivit à Crillon le 7 juillet 1782 :

288

Que V. E. me pardonne si je lui dis qu'elle se trompe en se persuadant qu'elle est chef et commandant de Moreno. La patente elle-même de V. E. et mon instruction secrète [déjà commentée] que le roi a approuvée, prouvent le contraire. V. E. est chef et commandant général sur mer et sur terre ; elle doit indiquer les endroits à battre, nommer ou désigner les officiers de terre et de marine, etc. Mais cela concerne les batteries et les attaques ; et une fois ces objectifs indiqués, la patente dit que V. E. doit aviser de ce qu'elle a fixé [?] le commandant de marine, qui, lui, donnera les ordres à ses subordonnés afin que soient exécutés ceux de V. E. et ce qu'il aura indiqué. Si le commandant doit donner ces ordres-là, il est prévu qu'il conserve au moins l'autorité extrinsèque de son commandement et que V. E. ne peut le traiter comme son subordonné.

Avec une directive si sibylline, confuse et pernicieuse pour l'action du commandement, il fut impossible de construire un organigramme clarifiant les relations entre les différents commandants présents en baie d'Algésiras le jour de l'attaque des batteries flottantes, surtout lorsque nous savons que l'armée combinée Córdova-Guichen jouissait d'une totale indépendance, don Luis exigeant même que les navires présents à Algésiras fussent placés sous son autorité à son arrivée dans la baie, ce qui fut le cas.

La marine désirait diriger tout ce qui se passait sur mer, chacun s'occupant de son domaine réservé, et n'avait aucune confiance en la conjonction des forces avec l'armée, au point de parfois donner l'impression qu'elle boycottait tous les projets de cette dernière.

Crillon, qui était arrivé à Algésiras le 18 juin 1782, tint des conseils (*juntas*) d'officiers généraux, avec ceux de la marine comme il était de rigueur, les 2, 14,

¹⁷ José Luis Terrón Ponce, *ibid.*, p. 228.

17, 24 et 28 juillet. Lors de ces conseils apparurent les « difficultés » matérielles comme celles de l'organisation et du commandement. En ce qui concernait le premier, les batteries flottantes ne sortirent pas de la manière prévue. Des improvisations de dernière minute les éloignèrent du projet original, restant sans « le sang ni les veines », faute de tuyaux et de personnel capable de les mettre au point. Pour les préparer, Algésiras, bien loin de La Carraca, s'avéra être le principal obstacle à la réalisation de ce projet nouveau. Les bastingages faits de morceaux de vieux cordages, qui devaient contribuer à amortir les impacts ne furent pas davantage prêts.

Les essais prévus par d'Arçon pour tester le blindage de ses batteries et voir l'effet sur elles des boulets rouges furent rayés du plan par Moreno, Castejón et, en définitive, par Floridablanca qui virent en elles la cause d'une possible démoralisation complète des équipages.

Córdoba n'apparaissait toujours pas à Algésiras alors que son soutien était tenu pour vital, si bien que, étant donné le résultat final, il eût sans doute mieux fait de rester à Cadix.

Lors de la dernière *junta*, celle du 28 juillet, il comprit l'urgence de passer à l'action, à cause de deux informations importantes portées à sa connaissance : tandis que l'Angleterre préparait une nouvelle expédition de secours de Gibraltar qui partirait sous le commandement de l'amiral Howe, commençaient à Paris les préparatifs de paix, si bien qu'il était vital de saisir des positions avantageuses pour permettre aux plumes de gagner leur combat.

De ce fait, la *junta* se mit d'accord pour attaquer aussitôt que l'armée combinée serait arrivée et en considérant toujours que la responsabilité des batteries flottantes était entre les mains de la marine ; qu'il faudrait des touées pour pouvoir éloigner les batteries flottantes des tirs de la place si nécessaire. Au moment précis où les batteries flottantes cesseraient le feu, huit à dix navires de ligne l'ouvriraient simultanément vers Punta Europa. D'autres tireraient sur la place verticalement et par ricochet, depuis des positions à l'est de Gibraltar. Les 40 canonnières, sous le commandement de Barceló, formées en 10 divisions (une par batterie flottante) appuieraient du feu de leurs pièces et avec tout type de secours pour prévenir une situation désastreuse. Les 20 bombardiers, sous l'autorité du même chef, coopéreraient avec le feu des mortiers de terre, protégeant les batteries flottantes d'une possible réaction ennemie. Quant aux 86 pièces des batteries du Campo, elles soutiendraient l'action.

Évidemment, l'« avance progressive » du plan de d'Arçon fut exclue, et se transforma en une « marche audacieuse »¹⁸ en plein jour vers la position la plus

¹⁸ *Ibid.*, p. 227.

proche des murailles que permettrait le tirant d'eau des batteries flottantes, position qui serait inamovible.

Afin de vérifier les sondes aux mouillages des batteries, don Vicente Tofiño, aide de camp du duc de Crillon, accompagné d'autres officiers, sortit sonder les nuits précédant l'attaque. Mais baliser s'avéra impossible car, au matin, les Anglais détruisaient les balises situées à proximité de la place. C'est pourquoi « voile », « œil » et « sonde à la main » furent les éléments des soi-disant sondes de précision réalisées devant les murs de Gibraltar.

En présence de divers invités, ou curieux, au palais royal – parmi lesquels on remarquait le comte d'Artois, futur Charles X, frère cadet de Louis XVI –, le rideau se leva sur le théâtre d'Algésiras.

290 C'est dans ce contexte de tension entre Floridablanca et Crillon que commencèrent les préparatifs pour l'attaque telle que définie par les plans et les conditions que nous avons commentés. Crillon et les troupes sous ses ordres réussirent à sortir des parallèles que, sans complicité mais dans une complète obscurité, ils avaient creusés en faisant preuve d'organisation et de discipline chaque nuit de septembre, pour améliorer les lignes établies par Sotomayor et pour couvrir, avec les batteries qui y avaient été installées, l'action des batteries flottantes.

Les soirs des 9 et 10 septembre, une petite escadre de 15 canonnières bombarda la place mais sans lui infliger le moindre dommage, leur tir étant trop court¹⁹. Cette attaque décidée par le commandement naval, sans coopération ni coordination avec l'armée, fut interprétée comme une tentative de démontrer que les embarcations de Barceló suffisaient pour obtenir la reddition de la place et que les fameuses batteries flottantes étaient donc inutiles.

Le 12 septembre, entra dans la baie l'armée combinée Córdova-Guichen, soit 27 vaisseaux espagnols et 12 français, rejoints par les 11 déjà à Algésiras, portant les marques de 9 officiers généraux, inflation qui n'était pas moindre à terre avec 6 lieutenants généraux, 10 maréchaux de camp et 36 brigadiers tant et si bien que, si nous considérons que l'effectif total était de 27 000 hommes, cela en faisait 519 par général.

Comme nous l'avons dit, une fois exclu le plan d'Arçon qui consistait à s'approcher progressivement et qui devait commencer à J - 12, il n'y avait ni ancrages ni possibilités de touage permettant aux batteries flottantes de modifier leur position si nécessaire et un système d'arrosage qui fonctionnait mal, lorsque le soir de l'entrée de l'armée combinée, l'ordre fut donné de « lever le rideau ».

¹⁹ *Ibid.*, p. 252. Fernández Duro fait complètement omission de cette action, peut-être pour éviter une polémique entre la marine et l'armée.

Le 13 septembre 1782 l'opération débuta. Dès qu'ils aperçurent l'avancée des batteries flottantes vers leurs postes de combat, les Anglais allumèrent leurs fourneaux pour y préparer les boulets rouges. Le vent se montra très favorable, soufflant bon frais (*fresquito*), excellent pour les lourdes batteries flottantes avec leur voile réduite, mais logiquement très mauvais pour les petites canonnières qui se virent dans l'impossibilité de les accompagner. Les plans établis s'effondrèrent les uns après les autres, sans aucune solution de rechange, hormis la hardiesse et la vaillance des commandants de Moreno, ce qui, hélas, n'était pas suffisant.

À 10 heures, les canonnières mouillèrent avec un ordre et une sérénité admirables. La vérité est que, sans mettre en doute la tranquille valeur des Espagnols, qualité d'ailleurs reconnue par tous, selon Terrón et aussi d'après le dessin que fit de sa main le prince de Nassau, commandant de la *Tallapiedra*, seules trois canonnières purent prendre position, dont deux s'étaient échouées sur du sable. Toutes se trouvaient très loin des positions prévues (de 400 m environ), la *Tallapiedra*, la *Pastora* et la *Paula I^a* étant les plus avancées et rangées sur une ligne N/S, à plus ou moins 500 m du bastion royal du nouveau grand boulevard de Gibraltar. Les autres étaient plus éloignées, bien qu'en ligne de bataille.

Le feu anglais se concentra sur les trois bâtiments les plus avancés, d'abord avec des boulets conventionnels car les boulets rouges tardaient à être prêts, si bien que ce furent les premiers qu'on tira le plus dans l'action.

À 9 h 45 la « guerre en dentelles » était générale et l'artillerie de l'isthme commença à faire diversion par son feu. À mesure que l'action avançait, le vent changea de sens tournant au sud, faisant lever la mer dans la baie et rendant difficile le tir des batteries flottantes, montrant ainsi que l'artillerie de siège qui y était établie n'était pas la plus adéquate. La sortie des canonnières en fut empêchée, et une nouvelle tentative fut entreprise en milieu de journée. Le vent du sud pouvait pousser les navires au fond de la baie, c'est pourquoi Córdova ne donna pas l'ordre de mettre à la voile, si bien que sa coopération à l'attaque fut, en conséquence, nulle.

En milieu de journée, les Anglais avaient porté leurs boulets à incandescence, ce qui porta Elliot à donner l'ordre de tirer. Certains s'incrustèrent dans les blindages des batteries flottantes, d'abord sans conséquence grave, mais les Anglais ne tardèrent pas à observer (à 14 heures) que l'ardeur au combat de l'assaillant espagnol allait diminuant. Les Anglais remarquèrent les étranges mouvements des servants de la *Pastora* et de la *Tallapiedra*, à bord de laquelle avait embarqué d'Arçon, et constatèrent bien vite que des flammes s'échappaient des embarcations.

À 14 heures passées, Moreno fit parvenir par son major un message anxieux à Crillon, lui disant qu'il avait perdu plus de 100 hommes, qu'il continuait de tirer bien qu'il dût affecter beaucoup d'hommes à actionner les pompes et éteindre

les incendies qu'il ne croyait plus pouvoir maîtriser et proposa la retraite ou la destruction du reste des batteries flottantes avant qu'elles ne tombassent entre les mains ennemies. Crillon porta le billet à la connaissance de Córdova, lui demandant d'envoyer des frégates (en toute méconnaissance de ce moyen) ou des *barcas*.

À 16 heures les batteries espagnoles de l'isthme commencèrent à se taire. L'explication donnée par le général Lacy, qui commandait l'artillerie, fut que les canons étaient sur le point d'éclater, compte tenu de la température qu'ils avaient atteinte. D'Arçon, plus tard, devait l'accuser d'avoir fait cesser le feu pour provoquer l'échec de ses batteries flottantes²⁰.

292

À 17 heures, la malchance voulut qu'un boulet rouge vînt frapper la *Tallapiedra*. Le projectile s'incrusta dans le fond de la cale, faisant ainsi dans le bois un creux de plus d'un mètre de profondeur. Faute de comburant, le boulet ne put mettre le feu à la coque mais, en voulant le retirer, l'équipage élargit le trou, ce qui eut pour effet de créer un apport en oxygène, complétant ainsi le triangle du feu²¹ qui s'attaqua violemment à la charpente.

Au crépuscule, les batteries flottantes ne tiraient plus et la situation à bord de chacune d'elles était désespérée : la *Tallapiedra* devait faire face à un violent incendie, celui de la *Pastora* était plus lent, et la *Paula I^a* avait quant à elle perdu le tiers de son équipage et don Cayetano Lángara était gravement blessé. Sur ses 22 canons, un seul restait en état de tirer. Une couverture du *San Juan* avait été défoncée et la *Dolores* avait plusieurs voies d'eau. Crillon réclama de l'aide et Córdova envoya tous les chaloupes et canots de l'escadre pour récupérer les naufragés.

Il faisait déjà nuit lorsqu'on tint conseil à bord de la *Santísima Trinidad*, en présence de Crillon. Les batteries ne pouvant être remorquées du fait de l'absence de ligne de touage, et puisque certaines d'entre elles s'étaient échouées, la décision prise fut de les brûler. Les canots pourvus de « chemises de souffre » et commandés par des officiers de l'escadre mirent sur-le-champ cet ordre à exécution et la baie fut le théâtre du gigantesque échec de l'entreprise.

La panique logique qui avait saisi les équipages augmentait la difficulté du sauvetage, et, l'aube venant, par une décision qui fit honneur à Elliot, ce sont les Anglais qui intervinrent, sauvant plus de 300 hommes.

Les pertes subies par les batteries flottantes comptèrent 338 morts, 638 blessés, 80 noyés et 335 (d'autres sources disent 357) prisonniers des Anglais qui eurent le courage d'aller les tirer des eaux de la baie²². Cela représente au total le

20 *Ibid.*, p. 261

21 Il s'agit de la trilogie chaleur-combustible-comburant

22 Ricardo de la Guardia, *op. cit.*, p. 191.

cinquième des équipages. Les Anglais déplorèrent quant à eux 16 morts et 68 blessés. Les spectateurs quittant le théâtre bouche bée, racontèrent une fois de retour : « Cette fois-ci, ce n'est pas le cheval de bois qui a pris Troie ; c'est Troie qui a brûlé le cheval²³. » Comme nous l'avons vu, les Grecs l'ont bien aidée...

Restaient en suspens des interrogations difficiles aux réponses impossibles. Des sept conditions *sine qua non* de la dernière *junta* seules la première (le commandement remis à la marine) et la dernière (coordination des feux avec la terre) furent suivies d'effet, encore que celle-ci eût cessé à 16 heures. Des cinq autres, rien. Si la marine entendait diriger absolument tout ce qui se passait à la surface de l'eau, pourquoi Moreno a-t-il demandé à Crillon la permission d'incendier les batteries flottantes ? et pourquoi la décision de le faire fut-elle prise en *junta*, en présence de Crillon ? Si Mazarredo fut loué par tout le monde – le deuxième fils du même Crillon en venant même à déclarer que c'était « le major général et le véritable général qui manqu[ait] vraiment dans l'escadre²⁴ » –, Córdoba aurait dû prendre part à l'attaque. Pourquoi toute l'escadre combinée se trouvait-elle à Algésiras, connaissant bien la difficulté d'en sortir par vents contraires, ou par calme plat ? Pourquoi ne mit-on pas une partie des forces à Ceuta puisque si, le vent était contraire pour venir à Gibraltar depuis Algésiras, celles-ci auraient au contraire eu des vents favorables pour sortir vers Punta Europa ?

L'idée des flottants n'était pas mauvaise si on considère que le flanc d'un navire au mouillage pour combattre l'artillerie d'une place porte un nombre x de canons et que l'on en expose de ce fait le double, plus le grément et tout l'équipement, etc. Prendre des coques inutilisables, les doubler avec des madriers et préparer un seul flanc pour combattre, en le dotant d'un bon système de lutte anti-incendie, était ingénieux et permettait d'épargner les navires. Córdoba, avec le soutien de Castejón, avait peut-être été sensible à cette économie, ce qui pourrait expliquer son inactivité désespérante sous les murs de Gibraltar.

Il est aussi très difficile de comprendre l'accumulation de sottises dans ce projet : cela relève-t-il de ce qu'écrivait d'Arçon, d'une cabale à son encontre ? ou de ce qu'on pourrait supposer en filigrane, d'une cabale de tous les Espagnols (et pas seulement les marins) contre les Français ?

L'épilogue eut lieu au cap Espartel où, une fois de plus, l'Anglais put se glisser sans grande difficulté.

*

**

²³ José Luis Terrón Ponce, *El gran ataque a Gibraltar de 1782, op. cit.*, p. 270.

²⁴ *Ibid.*, p. 180.

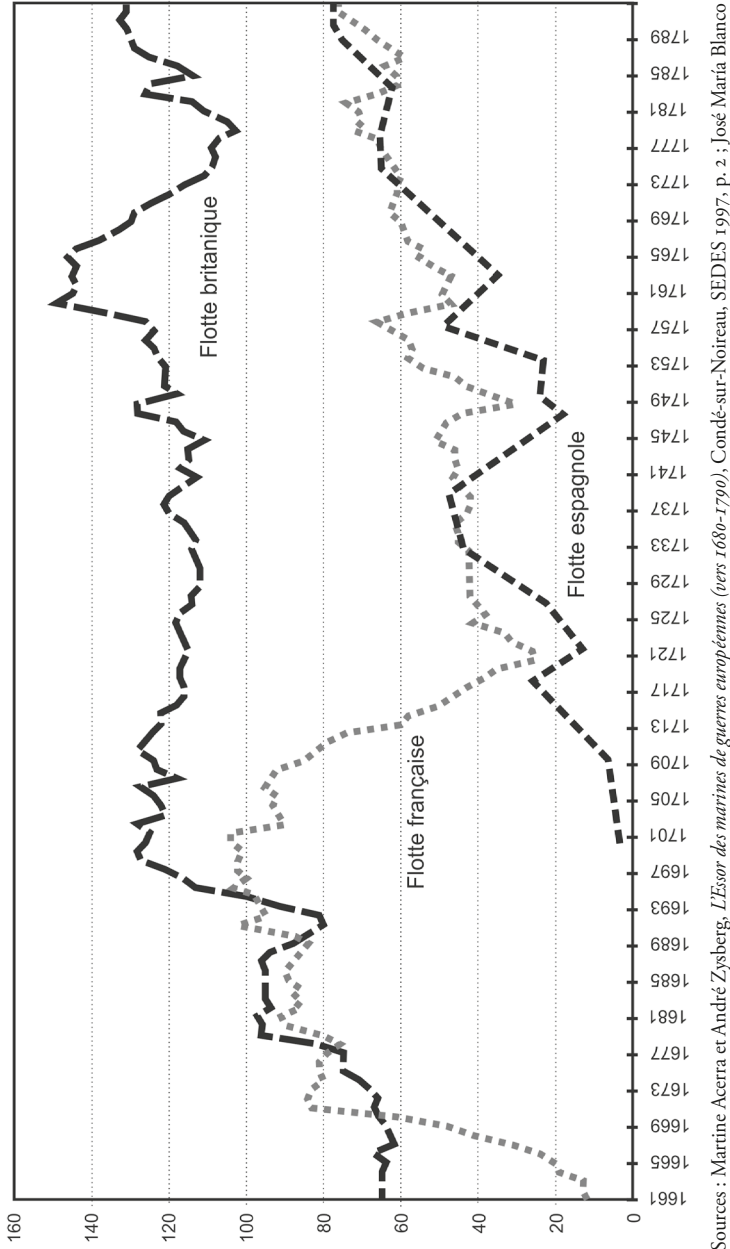
Même si les principes immuables de la stratégie n'avaient pas encore été formulés, le maréchal comte de Broglie en avait eu la parfaite intuition, mais on lui désobéit. On dispersa au lieu de concentrer, on choisit des objectifs secondaires, on oublia l'objectif principal.

Mais, tout bien pesé, nous sommes en mesure d'affirmer que la formation des trois armées navales combinées et l'effort extraordinaire qu'elles imposèrent au Royaume-Uni pour faire face à la menace qu'elles représentaient furent une action décisive pour libérer le commerce avec l'Amérique du Nord et, de la sorte, une contribution essentielle à la victoire des Treize Colonies.

Les rêves espagnols de reprendre Gibraltar et la Jamaïque échouèrent parce qu'on avait oublié l'objectif primordial : la destruction de la force organisée de l'ennemi, le combat décisif préconisé par Broglie fut écarté dans son principe par Versailles, et les commandants en chef à la mer oublièrent eux aussi ce précepte. Pourtant, je le redis, les actuels États-Unis d'Amérique peuvent être reconnaissants envers tout ce qu'ont impliqué les escadres combinées de France et d'Espagne.

Annexes

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



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

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

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

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

- CRESWELL, John, *British Admirals of the Eighteenth Century. Tactics in Battle*, Hamden (Conn.), Archon Books, 1972.
- DEPEYRE, Michel, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998.
- HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution, 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017.
- JAHAN, François et ROUSSEL, Claude-Youenn, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégaud, 2012.
- MACKAY, 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.
- COUELLE, 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

