

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





Contenu de ce document :
HM_MGIA2 - Le comte de Grasse à la tête de son armée navale - Olivier Chaline

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 :
979-10-231-3391-2

Illustration :

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

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

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

La Maritimisation du monde

De la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

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

La Naissance d'une thalassocratie

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

La Piraterie au fil de l'histoire

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

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule
Michel Jangoux

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

Tome I. *L'Instrument naval*

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

Les Ports du golfe de Gascogne

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

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

II. L'opérationnel naval



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

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

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

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

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

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

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

TROISIÈME PARTIE

Commander une escadre

LE COMTE DE GRASSE À LA TÊTE DE SON ARMÉE NAVALE

Olivier Chaline
Sorbonne Université
FED 4124, histoire et archéologie maritimes

« Voici en deux mots pourquoi je suis envoyé : on veut un coup d'éclat qui répare le temps passé et force nos ennemis à conclure une paix qu'on désire de part et d'autre. »

Le comte de Grasse au marquis de Bouillé.

295

TROISIÈME PARTIE
Commander une escadre

Étudier les rapports entre un officier général, dans le cas présent un amiral, et une armée, ici de mer, est une approche peu fréquente mais qui a sa place dans une démarche historique privilégiant les aspects opérationnels. Le comte de Grasse, chef d'escadre fait lieutenant général lors de son appareillage de Brest, le 22 mars 1781, se trouva placé à la tête de la plus puissante force navale jamais envoyée d'un coup par la monarchie française au-delà de l'Atlantique¹. Comme c'était le cas depuis la campagne de mer de l'amiral d'Estaing en 1778-1779, il eut à livrer bataille à un rythme soutenu, sans équivalent lors des conflits précédents. Son commandement fut marqué par deux épisodes spectaculaires, chacun à leur manière, et qui doivent être traités ensemble : les batailles de la Chesapeake et des Saintes qui virent, l'une le tournant de la guerre, l'autre la reddition de l'amiral, isolé de son armée. Il est impossible d'ignorer un des deux épisodes, la victoire ou la défaite, même si c'est la première qui est décisive pour l'issue du conflit².

- 1 Charles Lee Lewis, *Admiral de Grasse and American Independence* [1945], Annapolis, Naval Institute Press, 2014, p. 117-155 ; Harold A. Larrabee, *Decision at the Chesapeake*, London, William Kimber, 1965, p. 123-136 ; Colin Pengelly, *Sir Samuel Hood and the Battle of the Chesapeake*, Gainesville, University Press of Florida, 2009, p. 96-123. Aussi étrange que cela puisse paraître, il n'existe aucune biographie scientifique de l'amiral de Grasse en langue française. On ne dispose actuellement que du livre de Jean-Jacques Antier, *L'Amiral de Grasse. Héros de l'indépendance américaine* (Paris, Plon, 1965, p. 161-223). Étienne Taillemite lui avait consacré un chapitre, « De Grasse le mal aimé », dans *Les Hommes qui ont fait la marine française* (Paris, Perrin, 2008, p. 156-165).
- 2 Sur la bataille de la Chesapeake, voir : Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI. La guerre de l'Indépendance américaine* [1905], Paris, Teissède, 2007, p. 389-414 ; François Caron, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. La bataille de la Chesapeake, 1781*, Paris, Service historique de la marine, 1981, p. 376-398 ; Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes*,

Envisager la manière dont le comte de Grasse conduisit son armée navale est d'autant plus important que sa longue campagne outre-océan et les circonstances des Saintes donnèrent lieu à de vives polémiques avec ses anciens subordonnés qu'il accusa d'insubordination et même de l'avoir abandonné face à l'ennemi³. L'exercice de l'autorité sur une force navale est donc au cœur du sujet. Mais pour en parler de manière adéquate, il convient de prendre en compte l'intégralité de cette impressionnante projection de force réalisée en 1781-1782. Demandons-nous, pour commencer, pourquoi cette mission, cette force et ce chef. Puis examinons comment cette armée navale fut constituée et articulée. Voyons enfin comment son chef et elle supportèrent l'épreuve de la mer et des combats.

POURQUOI CETTE MISSION, CETTE FORCE ET CE CHEF ?

296

Établir la supériorité afin d'arracher la décision

Pendant l'hiver 1781, la préoccupation du comte de Vergennes, le secrétaire d'État des Affaires étrangères, et du marquis de Castries, celui de la Marine, est de revenir à une stratégie périphérique impliquant davantage les alliés espagnol et américain⁴. Pendant une année 1780 en demi-teinte, marquée d'une part par la campagne de mer de l'amiral de Guichen aux Antilles et d'autre part par les incertitudes quant à la poursuite de la guerre par l'Espagne, l'issue de la lutte a paru bien incertaine, ce qui pouvait rendre attrayante une paix de compromis née de l'épuisement financier et de l'impossibilité de vaincre.

Il faut donc un succès décisif afin que la lutte ne se prolonge pas indéfiniment sans profit. Pour y parvenir, une puissante force navale doit être envoyée par-

xvii^e-xviii^e siècles [1985], Paris, PUPS, 1998, p. 211-247 ; Sam Willis, *The Struggle for Sea Power: A Naval History of American Independence*, London, Atlantic Books, 2015, p. 444-460.

3 Cet aspect a été étudié par le Dr Michel Hervé, *Une bataille jugée. La défaite des Saintes (12 avril 1782) et le conseil de guerre de Lorient*, thèse sous la dir. de Lucien Bély, Paris, université Paris IV, 2007. En dépit d'une bibliographie répétitive, la question du déroulement de la bataille des Saintes est entièrement à reprendre.

4 Henri Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1890, t. IV, chap. xiii, p. 627-656 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 238-249 ; Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », art. cit., p. 245-247. Sur Louis XVI et la mer, on se reportera au regretté Étienne Taillemite et son *Louis XVI ou le Navigateur immobile* (Paris, Payot, 2002) ; sur Vergennes aux études d'Orville T. Murphy (*Charles Gravier comte de Vergennes. French Diplomacy in the Age of Revolution, 1719-1787*, Albany, State University of New York Press, 1982) et de Jean-François Labourdette (*Vergennes, ministre principal de Louis XVI*, Paris, Desjonquères, 1990). Le marquis de Castries n'a en revanche pas fait l'objet d'une biographie depuis celle de son descendant René de Castries, *Le Maréchal de Castries* (Paris, Flammarion, 1956). Munro Price travaille actuellement sur lui.

delà l'Océan. Il importe aussi de rendre les alliances pleinement efficaces : c'est à cette fin que les forces françaises sont délibérément placées en position d'auxiliaires, selon le terme employé aussi bien par Castries dans ses instructions à de Grasse que par Rochambeau lors de la reddition de Yorktown⁵. Aux Antilles prévaut la subordination aux généraux espagnols aux Antilles, ce qui rend leur accord indispensable à tout départ vers l'Amérique du Nord, où les opérations doivent être menées sous la direction de Washington. Il n'est pas exclu de discuter avec les alliés afin de les convaincre, mais cela impose aussi et surtout d'adopter, dans une large part, les objectifs qui sont les leurs. Dans le cas des Espagnols, c'est le projet d'attaque de la Jamaïque.

La force navale envoyée depuis Brest doit servir à modifier le rapport de forces en établissant la supériorité numérique alliée sur mer. Depuis la campagne de mer de l'amiral d'Estaing en 1778-1779, la dynamique de la guerre entre Français et Anglais tient aux rééquilibrages périodiques des forces navales envoyées d'Europe. L'arrivée d'une division ou d'un *squadron* suffit à faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre, même si cela ne se traduit pas nécessairement en succès concrets (bataille gagnée ou île conquise).

Les instructions remises à de Grasse lui enjoignent d'abord d'établir la supériorité aux Antilles, puis une fois ce premier objectif atteint, d'aller faire de même en Amérique du Nord. À chaque fois, il y a déjà sur place une force navale française : celle de Monteil à Saint-Domingue, celle de Ternay à Newport. L'arrivée de nouvelles unités doit donner l'avantage aux Français qui seront en nombre suffisant pour, espère-t-on, renverser la situation dans les deux cas. Cela ne veut pas dire, pour autant, division de l'armée navale. Celle-ci doit, pour l'essentiel, éviter de gros détachements afin de pouvoir jouer pleinement son rôle auprès des alliés.

Une force sans précédent

L'armée navale préparée à Brest de janvier à mars 1781 représente la force la plus nombreuse et la plus puissante jamais projetée outre-Atlantique par la France jusqu'alors et qui plus est d'un seul coup. Sa constitution manifeste clairement le second souffle dans la conduite de la guerre par Louis XVI et ses ministres, après les incertitudes et les intrigues de l'année précédente. Elle

5 Le texte des instructions est conservé aux Archives nationales (désormais AN), Marine B⁴ 184, f^o 37 r. – 40 r. : « Mémoire du roi pour servir d'instruction au Sr comte de Grasse, chef d'escadre des armées navales », 7 mars 1781. Il s'agit d'un texte général sur la manière de commander la force qui lui est confiée, mais dans lequel sont mentionnées explicitement dès les premières lignes des instructions particulières expliquant à l'amiral « quel est l'objet de sa mission ». Hélas, ce document ne figure pas dans les archives. Toutefois, sa teneur est reprise dans deux lettres du marquis de Castries, l'une en date du 16 mars au comte de Vergennes, l'autre du 17 à l'amiral de Grasse, AN, Marine B⁴ 216, f^o 201 r. – 205 v. et 199 r. – 200 v.

montre aussi les capacités qui étaient celles de l'arsenal de Brest revenu à une efficacité comparable à celle du temps de Louis XIV et de Tourville.

Il y a d'abord le nombre : 20 vaisseaux et 3 frégates. La comparaison est éloquente avec les forces navales envoyées auparavant vers l'Amérique et les Antilles : 12 vaisseaux et 5 frégates en 1778 sous le commandement de l'amiral d'Estaing pour ce qui aurait dû être une irruption fracassante, 16 vaisseaux en 1780 sous Guichen. La montée en puissance est nette dans le déploiement périphérique des forces navales. Elle l'est aussi dans leur composition.

La puissance de feu n'est pas seulement fonction du nombre de bâtiments mais aussi de leur rang. Or, en 1781, un seuil est franchi, celui de l'envoi outre-Atlantique d'une unité de premier rang, soit 110 canons. C'est la *Ville de Paris* qui est le navire amiral. Il en avait été question l'année précédente mais aucun vaisseau de ce rang n'était alors disponible. L'armée navale comporte ensuite trois 80 canons, 15 vaisseaux de 74 et un de 64. La puissance de feu est sans comparaison avec celle de l'escadre toulonnaise de 1778. On compte donc – du moins sur le papier – 1 524 canons. À titre de comparaison, d'Estaing n'en alignait en 1778 que 846 et Guichen 1 132 en 1780.

298

La ligne de bataille prend une physionomie toute différente, montrant qu'on entend livrer outre-Atlantique des combats bien différents de ceux qu'on engagerait dans les eaux européennes. D'Estaing, en 1778, commande 2 vaisseaux de 80 canons, 6 de 74, 3 de 64 et un de 50. En 1780, Guichen a sous ses ordres 2 vaisseaux de 80 canons, 8 de 74, 5 de 64 et un de 60. Mais, en 1781, de Grasse dispose d'un vaisseau de 110 canons, de 3 de 80, de 15 de 74 et d'un de 64. C'est presque l'armée navale du comte d'Orvilliers en 1778 à Brest (32 vaisseaux, dont 2 de 110 canons). Les vaisseaux de troisième et quatrième rang ont désormais presque disparu. L'armée navale rassemblée à Brest correspond bien aux intentions de la cour de Versailles de forcer la décision. Encore faut-il confier cette puissante force à un amiral capable de la conduire à la victoire tant espérée.

Envoyer l'amiral qu'il faut pour cela

Le paradoxe de cette campagne est qu'elle n'aurait pas dû être menée par l'amiral de Grasse. C'est le lieutenant général Charles-Augustin de Latouche-Tréville qui était initialement prévu et qui ne donna pas suite. Le nombre d'officiers généraux à même de commander une telle armée navale était limité. Le choix du roi et du ministre se porta sur le comte de Grasse, chef d'escadre. Ses ennemis ont ensuite prétendu qu'il avait obtenu ce commandement par l'intrigue, affirmation que rien ne justifie au regard des sources conservées. Au contraire, la perspective de rembarquer aussi peu de temps après son retour à Brest n'était pas la plus agréable pour lui qui cherchait le repos pour y refaire sa

santé ébranlée par des mois passés à la mer. Notons cependant que la préférence donnée à de Grasse indisposa ceux qui, tel Barras, se seraient bien vus à sa place.

Le choix de cet officier s'explique pourtant fort bien. Il a pour lui de ne pas être trop âgé (58 ans, alors que Guichen en a déjà 69), d'être énergique, et d'avoir une réputation intacte (ce qui n'est pas le cas du comte d'Estaing). Il est immédiatement disponible puisqu'il vient de regagner sa terre de Tilly (entre Mantes et Houdan). Il est réclamé aux Antilles par le gouverneur des îles du Vent, le marquis de Bouillé, qui tient à pouvoir collaborer avec un amiral qui soit aussi actif que supportable⁶. Enfin, il a une réelle expérience du théâtre antillais puisqu'il y a commandé une division qui a renforcé en 1779 l'escadre du comte d'Estaing. Demeuré sur place, il a fait partie, en 1780, de l'armée de Guichen et est rentré avec elle à Brest tout début janvier 1781.

Le comte de Grasse semble devoir être bien accepté par le grand corps, celui des officiers qui sont issus des compagnies de gardes de la marine. À la différence du comte d'Estaing, il est du grand corps et a été chevalier de Malte. Sans avoir l'aura d'Orvilliers ou de Guichen, il ne semble pas arriver avec une autorité minée par la défiance réciproque entre ses subordonnés et lui. Tâchons de ne pas projeter sur la situation de départ celle qui prévaut un an plus tard.

Chef d'escadre, il se voit promettre la promotion comme lieutenant général dès son appareillage de Brest, auquel, chose exceptionnelle, le ministre, le marquis de Castries, vient assister personnellement. Le 22 mars 1781 est certainement une des plus belles journées de l'histoire de la marine française puisque franchissent le goulet les 20 vaisseaux et les 3 frégates du comte de Grasse, un énorme convoi à destination des Antilles ainsi que la petite escadre conduite par Suffren vers l'océan Indien, avec 5 vaisseaux et une corvette.

COMMENT COMMANDER UNE TELLE ARMÉE NAVALE ?

L'évolution d'une chaîne de commandement complexe

Une armée navale, au départ de 20 vaisseaux, puis de plus de 30 quelques mois plus tard, ne se commande pas comme une simple escadre. Très peu

6 « Je ne vous parle pas de quelle façon je me trouve chargé de tous ces projets. C'est à vous que j'en dois la gloire par les lettres multipliées que vous avez écrites mais qui auraient été nulles si M. de Sartine n'avait pas laissé la place à M. de Castries, puisque c'était M. d'Estaing qui devait opérer dans ces mers et vous sentez bien que vous n'y auriez pas joué un rôle. Mais tout a changé de face, c'est à nous, mon cher général, à faire voir que peu de personnes nous valent pour la partie que l'on nous confie. » (Lettre citée d'après Étienne Taillemite, *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011, p. 393-394.) La chose est explicitement confirmée dans une lettre de Castries à Bouillé : « Vous avez désiré avoir un général de mer qui fût encore jeune et en état d'entreprendre. M. le comte de Grasse était celui que vous croyez le plus propre à remplir les vues de Sa Majesté. » (18 mars 1781, AN, Marine B⁴ 216, f^o 208 r.-209 r.)

d'officiers généraux avaient dans la marine un tel savoir-faire. C'était le cas du comte d'Orvilliers en 1778-1779 (qui commandait 27 vaisseaux à Ouessant, 32 l'année suivante) et, à un moindre degré, de Du Chaffault qui lui avait succédé à Brest. La promotion de l'amiral de Grasse était, de la part du ministre, un pari sur l'aptitude de cet officier général à manier une force navale déjà importante et appelée à grossir encore. Tout au plus avait-il commandé une division de 6 vaisseaux demeurés aux Antilles en 1779, après le retour de d'Estaing. Son énergie devait suppléer sa relative inexpérience.

Dans une armée navale aussi fournie, la chaîne du commandement devenait nécessairement complexe. Concrètement, les problèmes de signaux pour la transmission des ordres se trouvaient accrus et le général ne pouvait, même par temps clair et sans fumée, embrasser du regard la totalité de ses unités. Il lui fallait un major d'escadre dont la tâche serait importante (à distinguer du capitaine de pavillon commandant le vaisseau amiral). Ce fut M. de Vaugiraud de Rosnay, capitaine de vaisseau. Il avait notamment le soin des signaux.

300

L'armée navale était subdivisée en trois escadres. Lorsque son effectif parvint à son apogée, dès l'automne 1781 avec 37 vaisseaux, chacune de ces escadres fut elle-même articulée en divisions. C'est-à-dire que la configuration hiérarchique incluait trois niveaux d'officiers généraux. Là encore, la taille de la force navale posait des problèmes sans équivalent depuis les flottes conduites par Tourville au début des années 1690. Il fallait réapprendre un tel fonctionnement avec des forces qui avaient doublé de volume par rapport à la moyenne des armées navales déployées sous Louis XV ou même au début de la guerre.

Cette articulation hiérarchique ne fut pas fixée une fois pour toutes au début de la campagne de mer. Elle dut être ajustée à la configuration changeante de l'armée, en fonction, d'une part des renforcements (trouvés sur place ou arrivant d'ailleurs, Amérique du Nord puis France) et d'autre part des départs et arrivées parmi les grands subordonnés. Il est vraisemblable que de tels mouvements, dus parfois à des mésententes avec le général, compliquèrent la tâche de ce dernier, obligé de réorganiser son armée en pourvoyant aux places vacantes.

Il y eut donc, en une année, de mars 1781 à avril 1782, plusieurs chaînes de subordination successives.

Au départ de Brest (22 mars 1781) : escadre blanche et bleue, Bougainville ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, commandeur d'Espinouse⁷.

Lors de la bataille de la Chesapeake (5 septembre 1781) : escadre blanche et bleue, Monteil ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Bougainville, mais c'est un ordre de bataille improvisé car le départ fut précipité et Monteil

7 Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011, t. I, p. 363.

accepta d'aller commander l'escadre blanche et bleue (l'arrière-garde) à la place de Bougainville.

Après la jonction avec Barras venu de Newport (fin septembre 1781) : escadre blanche et bleue, Barras ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Monteil.

Après le départ de Monteil pour la France (fin décembre 1781) : escadre blanche et bleue, Barras ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Bougainville.

Après le départ de Barras pour la France (avril 1782) : escadre bleue et blanche, marquis de Vaudreuil ; escadre blanche, de Grasse ; escadre bleue, Bougainville.

Les fluctuations de la hiérarchie qui portèrent à la tête d'une escadre ou en firent redescendre tel ou tel des grands subordonnés de l'amiral de Grasse n'étaient sans doute pas vécues avec indifférence par les principaux intéressés.

L'amiral et ses grands subordonnés

La chaîne du commandement est une réalité humaine dans laquelle les personnalités comptent, parfois fortement. Il faut donc examiner quelles étaient les relations entre le général de l'armée navale et ses grands subordonnés, à la tête des escadres ou des divisions.

Le plus fameux de tous, et sans doute aussi le moins rompu au maniement d'une escadre, était M. de Bougainville. Il avait remplacé La Motte-Picquet malade (ou se déclarant tel) qui, de toute manière, ne s'entendait pas avec de Grasse. Sûr de lui et intrigant, Bougainville, qui était un officier de terre, avait déclenché deux ans plus tôt un tollé dans la marine en refusant sa promotion comme chef d'escadre, si elle devait impliquer la subordination au marquis de Vaudreuil... qu'il retrouva dans l'armée navale fin janvier 1782. Si les relations de Grasse-Bougainville se sont achevées en affrontement après les Saintes, il ne faudrait pour autant pas en conclure qu'elles aient toujours été marquées par l'hostilité. On a tout lieu de croire qu'elles ont, en fait, fluctué entre tension et cordialité⁸.

M. de Monteil, qui était son propre chef aux Antilles après le départ de M. de Guichen et l'arrivée de M. de Grasse, vit celle-ci sans plaisir⁹. Castries lui

8 Blâme après le combat du 29 avril pour Bougainville et ses capitaines de vaisseau de l'arrière-garde avec en outre deux jours d'arrêt pour le chef d'escadre, si on en croit Adolphe de Lescure dans *Correspondance secrète inédite sur Louis XVI* (Paris, 1868, t. 1, p. 434) ; confiance retrouvée au lendemain de la Chesapeake. Pourtant les dires de Lescure sur les combats d'avril ne sont pas attestés par le propre journal de Bougainville. Voir René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse », *Journal de la Société des américanistes*, n° 20, 1928, p. 1-70 ; Étienne Taillemite, *Bougainville, op. cit.*, p. 394-398.

9 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence, op. cit.*, p. 243-244 ; Carmen de Reparaz, *Yo Solo : Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781*, Barcelona, Ediciones del Serval, 1986 ; John W. Caughey, *Bernardo de Gálvez in Louisiana, 1776-1783*, Gretna, Pelican Publishing Company, 1998 ; Barbara Mitchell, « America's Spanish Savior: Bernardo de Gálvez Marches to Rescue the Colonies », *MHQ (Military History Quarterly)*, vol. 23, n° 1, 2010, p. 98-104.

reprocha en 1781 de trop s'attarder aux côtés des Espagnols alors que ceux-ci n'avaient plus besoin de lui après la prise de Pensacola. Ce que de Grasse dit de lui dans son récit de la Chesapeake donne à réfléchir : « [...] je m'aperçus alors que cet officier joignait à un mérite distingué une subordination exemplaire. » Il avait accepté de prendre le commandement de l'arrière-garde que Bougainville avait laissée pour passer à l'avant-garde, lors de l'appareillage en hâte. Mais les tensions avec de Grasse semblent être devenues visibles lors de l'affaire de Saint-Christophe, fin janvier 1782, plusieurs sources allant jusqu'à prétendre que Monteil aurait délibérément fait échouer la manœuvre ordonnée par de Grasse (24 janvier). Il rentra en France par la suite.

302

Barras de Saint-Laurent avait ambitionné le commandement de l'armée navale qui fut attribué à de Grasse et ne cacha pas sa déception et sa colère au ministre¹⁰. Celui-ci l'envoya à Newport, remplacer Ternay mort d'épuisement et Destouches qui avait assuré l'intérim¹¹. À l'été 1781, la perspective de se trouver subordonné à de Grasse n'avait rien pour l'enchanter et il fit tout pour l'éviter, envisageant des opérations indépendantes contre Halifax ou la baie d'Hudson, avant que Rochambeau ne parvînt à le convaincre de rejoindre le rendez-vous de la Chesapeake. Il regagna la France le 27 mars 1782.

Reste à évoquer le marquis de Vaudreuil, arrivé à Fort-Royal le 30 janvier 1782. Castries semble bien lui avoir promis la place qu'occupait de Grasse. Celui-ci étant malade et réclamant de revenir, un successeur potentiel fut envoyé qui demeura subordonné à celui qu'il devait remplacer et qui ne fut pas rappelé. De fait, c'est le marquis de Vaudreuil qui prit la tête de l'armée après les Saintes, cette défaite qui poussa de Grasse à accuser certains de ses subordonnés – à commencer par Bougainville – de désobéissance.

La question de l'obéissance

L'insubordination est un des chefs d'accusation dans le procès que bien des historiens, depuis la Troisième République, ont instruit contre le grand corps auquel ils reprochaient aussi son recrutement purement nobiliaire, voire son peu d'allant et de compétence. L'ensemble du dossier relevait alors de la dénonciation (politiquement intéressée) des élites sociales traditionnelles et de leur exclusivisme, vrai ou supposé. La question de la subordination est

10 AN, Marine B⁴ 216, f^o 150, lettre de Castries à Barras, du 16 février 1781. Voir aussi la protestation de Barras au ministre, AN, Marine B⁴ 191, f^o 87 r. et v.

11 Voir l'étude de John B. Hattendorf, *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005, p. 94-103 ; AN, Marine B⁴ 191, les lettres de de Grasse à Barras, 28 juillet 1781, f^o 91-92, de Rochambeau à Barras, 15 août 1781, f^o 120-121, de Barras à de Grasse, 19 août 1781, f^o 129-130.

en fait largement à reposer mais sans ces attendus politico-idéologiques qui obscurcissent l'intelligence des choses.

Un détour par l'Angleterre s'impose pour améliorer la compréhension. L'obéissance n'est pas à cette époque un impératif catégorique s'imposant à un gentilhomme. Ni dans la Royal Navy ni dans la marine de Louis XVI on n'aurait l'idée que la discipline puisse devenir la force principale des armées, s'appliquant à tous et en toutes circonstances. Il y a plusieurs raisons à cela. Pour un homme « bien né » servant sur les vaisseaux du Roi Très-Christien ou de Sa Majesté britannique, l'honneur passe encore avant la discipline, même si les temps changent à cet égard (certains voyant dans la discipline la forme suprême d'un honneur accessible à tous). Comme l'a fait remarquer Nicholas Rodger, « l'honneur est une affaire strictement personnelle qui n'oblige qu'envers deux personnes : soi-même puis le roi, et dans cet ordre¹² ». Un homme d'honneur attend qu'on lui donne l'occasion de se distinguer, un commandement convenable à son rang et à sa réputation, des moyens suffisants pour remporter la victoire. Sinon, il ne se sent pas tenu de continuer à servir. Il faut ensuite faire sa part à l'ancienneté dans le grade, qui rend intolérable d'être subordonné à un plus récent que soi. Ajoutons encore qu'il n'y a pas une unique et claire chaîne de commandement, mais bien souvent plusieurs qui s'entrecroisent (mal) ou se superposent (partiellement), voire s'ignorent. Prétendre en fusionner plusieurs en une seule, comme ce fut le cas avec l'armée navale à partir de l'été 1781, était hasardeux.

Ne négligeons pas non plus les jugements portés sur les ordres du général par ses grands subordonnés ou ses capitaines de vaisseau. Ils vont de l'incompréhension (si le signal n'a pas été vu, si l'ordre n'est pas clair ou encore absent des signaux) au refus (si ce qui est exigé apparaît irréalisable ou contraire à tous les usages tactiques). Des subordonnés se sont-ils sentis au-dessus du général ? On ne peut l'exclure. Toujours est-il qu'on remarque à plusieurs reprises non seulement d'infructueuses réitérations de signaux non suivis d'effets (le 8 février 1782 à Saint-Christophe), mais encore des ordres bien reçus dont il est explicitement noté qu'ils n'ont pas été exécutés (le 12 avril, aux Saintes)¹³. Si on fait enfin entrer en ligne de compte les rivalités de carrière, les inimitiés personnelles, on aura compris que l'obéissance peut être circonstancielle et même conditionnelle.

12 N. A. M. Rodger, « Image and Reality in Eighteenth-Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 3, 2003, p. 281-286.

13 On lit ainsi dans les « Notes de campagne du comte de Vaudreuil (1781-1783) », dans *Trois âges de la marine à voile, de Louis XVI à Louis-Philippe* (Paris, Association des amis du musée de la Marine, 1957, p. 48) : « À 8 heures et demie, signal de revirer vent arrière tous en même temps ; non exécuté. À 9 heures, signal de revirer vent arrière par la contremarche ; non exécuté. »

La Royal Navy de l'époque, avec Hood et Rodney notamment, offre nombre d'exemples d'amiraux ayant leur propre conception de l'obéissance¹⁴. Lorsqu'il était sous les ordres de Guichen, de Grasse lui-même ne fut pas toujours un subordonné docile¹⁵. En définitive, c'est souvent le succès d'une manœuvre ou d'une opération qui fait oublier les intermittences de l'obéissance. Celles-ci sont perceptibles dès l'arrivée de l'armée aux Antilles¹⁶, alors que, dans ce domaine-là comme dans d'autres, la mise à l'épreuve de la force navale par la mer et les combats s'avère ensuite particulièrement rude.

QUELLE EFFICACITÉ À L'ÉPREUVE DE LA MER ET DES COMBATS ?

Une projection de force en limite de potentiel

304

Réunir une force navale, la pourvoir en équipages et en approvisionnements, la mettre en état d'appareiller à peu près à la date prévue est déjà un tour de force. La projeter au-delà de l'océan et parvenir à la maintenir en condition opérationnelle est un second exploit. Pour la campagne de mer de 1781-1782, tout repose sur l'arsenal de Brest, dont l'activité a été portée à un degré inégalé¹⁷.

La projection de forces ne se limite pas aux vaisseaux partis le 22 mars 1781. Elle se poursuit par l'envoi d'autres unités depuis la France. Le 30 janvier 1782, arrive le marquis de Vaudreuil, parti de Brest le 10 décembre 1781 avec deux vaisseaux. Puis, une division quitte Brest le 11 février 1782 et elle atteint Fort-Royal, le 20 mars. Elle comprend trois vaisseaux. Cela fait, au total, cinq unités de ligne supplémentaires envoyées de France, en principe en bon état. Mais, si on compare ces renforcements avec ceux reçus, au premier semestre 1779, par l'armée du comte d'Estaing, la différence apparaît vite : parti de Toulon avec 12 vaisseaux, il en reçut 11 de France (4 avec de Grasse, 2 avec Vaudreuil, 5 avec La Motte-Picquet). Certes, on peut considérer que, compte

14 La question se pose bien entendu à propos de la Chesapeake, pour l'attitude de Hood envers Graves dont le signal demeura sans effet.

15 Début juin 1780, recevant l'ordre de Guichen d'appareiller pour se porter à la rencontre de l'armada de l'amiral espagnol Solano, il refusa ostensiblement, faisant dégréer son bâtiment (François Jahan et Claude-Youenn Roussel, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégaud, 2012, p. 241). Il semblerait aussi qu'il ait refusé le commandement de l'escadre demeurée aux Antilles à l'été 1780 après le départ de Guichen, considérant qu'il méritait celui de l'armée navale. Ce commandement d'escadre échut finalement à M. de Monteil (*Ibid.*, p. 249).

16 Patrick Villiers fait remarquer à juste titre que, dès le combat du 29 avril 1781, toutes les conditions des Saintes sont déjà réunies : « vent faible, flotte hétérogène et officiers se croyant supérieurs à leur commandant en chef. » (Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, SDHA, 1999, 2 tomes, p. 590.)

17 Olivier Chaline, « Peut-on se passer d'arsenal dans une zone d'opérations majeure ? », à paraître dans Caroline Le Mao (dir.), *Les Arsenaux de marine du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS.

tenu des forces déjà présentes « sur zone » (9 avec Monteil, 7 avec Ternay), en 1782 de Grasse n'avait pas besoin de renforts aussi importants. Mais cela n'empêche pas de se demander si, dans les premiers mois de 1782, après le très gros effort de l'année précédente, la France était encore en état d'envoyer de nouvelles forces navales vers l'Amérique. En 1781, Castries a comme abattu ses cartes maîtresses pour gagner la partie.

Le problème est le maintien de cet effort dans la durée et aussi loin de Brest. Une armée navale de cette taille déployée aux Antilles n'avait pas les infrastructures nécessaires pour la soutenir. Au mieux, on procédait à de l'entretien et des réparations. Les Espagnols disposaient d'un véritable arsenal à La Havane dans lequel ils pouvaient non seulement réparer, mais construire. Les Britanniques avaient des bases relais à la Jamaïque et à Antigua (pour les îles du Vent) qui permettaient au moins un soutien minimal de leurs *squadrons*. En revanche, il n'y avait rien de tel pour les Français. S'ils pouvaient caréner leurs unités en tirant parti des facilités locales offertes par la nature, ils n'avaient sur place aucun stock préalable de munitions navales, aucune base pérenne et aménagée. Pour remettre en état l'armée après les Saintes, il fallut se rendre en Nouvelle-Angleterre, à Boston et à Portsmouth...

Ce n'est pas tout : une force navale comme celle dont dispose l'amiral de Grasse à la fin de 1781 et dans les premiers mois de 1782 représentait l'irruption de 20 à 30 000 hommes dans un milieu insulaire qui n'était pas autosuffisant d'un point de vue alimentaire. Faut-il préciser que la plus grande ville des îles françaises, Cap-Français (à Saint-Domingue) ne dépassait guère les 8 000 habitants ? En ayant pour principale base Fort-Royal à la Martinique, l'armée navale ajoutait à elle seule l'équivalent du quart des 80 000 habitants de cette île très peuplée. Le problème était d'abord alimentaire. Une force navale devait largement apporter son ravitaillement aux Antilles, même si elle pouvait y refaire de l'eau. Il était très important que la projection de forces militaires fût doublée d'une autre assurant la nourriture des équipages. Fort heureusement, pendant la guerre d'Indépendance américaine, le ravitaillement ne manqua pas, grâce au passage de la plupart des convois venus de France et plus encore par l'afflux de nombreux navires marchands battant des pavillons neutres. En revanche, la résolution du problème sanitaire était moins satisfaisante car, après chaque navigation un peu longue, c'étaient des centaines de malades, voire quelques milliers, qui étaient débarqués et qu'il fallait soigner.

La mission confiée au comte de Grasse dut être menée à bien à l'extrême limite du potentiel à la fois naval et colonial de la France. Il est clair que les performances de son armée s'en ressentirent.

La durée de la campagne met à nu les faiblesses de l'armée navale. Il y a d'abord son hétérogénéité fondamentale. Elle tient en partie à l'âge et, plus encore, à la présence ou à l'absence de doublage en cuivre des coques. Les décisions prises, avec bonheur ou non, ainsi que les choix financiers des années précédentes se lisent crûment sur le profil et les performances de l'armée. Sans m'attarder ici sur l'âge et l'état des bâtiments dont il sera question dans la dernière contribution de cet ouvrage, j'insisterai sur la question du doublage en cuivre.

306 Dès le départ, une partie de l'armée est doublée en cuivre, tandis qu'une autre ne l'est pas : sur les 20 vaisseaux de mars 1781, 6 seulement ont été doublés en cuivre (parfois dans les mois précédents) et 2 autres doublés en sapin (solution moins coûteuse mais seulement transitoire). La même remarque peut s'appliquer aux vaisseaux venus de Newport (trois sur neuf), tandis que, sur les neuf de Monteil déjà aux Antilles, deux ont été doublés en sapin. Les renforts envoyés de Brest n'étaient pas non plus tous doublés. Les conséquences sur les performances nautiques de l'armée furent considérables.

On ne peut se limiter à ce constat qui doit être pleinement développé : l'armée associe des lièvres et des tortues. À la Chesapeake, avec un appareillage précipité pour former l'armée selon la « ligne de vitesse », cela aurait pu tourner à la confusion. L'armée est dans un ordre improbable sans rapport avec les postes prévus, ce qui obligea d'envoyer Monteil commander l'arrière-garde à la place qui n'était plus celle de Bougainville. La sortie des premiers bâtiments français se fait dans le désordre, mais l'amiral Graves, vraisemblablement surpris de la réaction de l'ennemi et soucieux de déployer sa propre armée en bon ordre, n'a rien tenté contre eux. En définitive, l'appareillage en hâte et la formation selon la vitesse n'ont pas eu de conséquences fâcheuses.

Mais, le plus souvent, le résultat est fâcheux, voire calamiteux, pour la cohésion de l'ensemble. Les unités doublées et les autres sont réparties sans logique apparente. Tactiquement, des occasions sont perdues parce qu'une partie des bâtiments restent à la traîne. Pire, cela peut devenir très dangereux car les plus avancés ou les retardataires risquent d'avoir à affronter l'ennemi en infériorité numérique. Quant aux bâtiments britanniques, ils peuvent se dégager facilement sans pouvoir être poursuivis comme ils sont en mesure de rattraper des Français plus lents. « Oh ! on ne peut rien faire de bon avec des vaisseaux de marches aussi inégales », note Bougainville dans son journal le 1^{er} mai 1781¹⁸. Une partie des ordres deviennent inexécutables, ce qui suscite le vif mécontentement du général qui, le 8 février 1782 (Saint-Christophe), fait dire à ses commandants en leur envoyant une frégate son impatience

18 René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse », art. cit., p. 6.

et sa conviction de n'être ni soutenu ni obéi – et ce, bien avant les Saintes. Inversement, on peut aisément deviner le découragement et la mauvaise volonté des commandants d'unités non doublées... La désobéissance est aussi à réexaminer en fonction de cette donnée.

Cette flotte hétérogène est aussi soumise à l'injure des éléments et à la violence des combats, d'où le caractère vital des convois apportant de France marins, munitions navales, approvisionnements. Il n'est pas douteux que la dispersion, en décembre 1781, de celui conduit par Guichen, ait pesé lourd sur la suite des événements¹⁹. L'armée navale des Saintes est usée et malade. Son général aussi.

Un amiral isolé et vieilli

L'amiral est parti de France avec une santé déjà fragile. Celle-ci s'est détériorée au cours de la campagne, si bien que dès l'automne 1781, après le succès en Amérique du Nord, de Grasse demande à être relevé de son commandement²⁰. Castries puis Louis XVI refusent. Il renouvelle sa demande après Saint-Christophe en février suivant, en vain. Sa vue semble avoir sensiblement diminué. Le principal témoin de cette altération est le marquis de Bouillé, dont la déception croissante est à la mesure des espoirs passés : « Je trouvai ce général très changé et fort incommodé d'un asthme ; son physique affectait son moral et l'avait rendu paresseux et apathique », écrit-il à propos de décembre 1781²¹. Il parle pour mars suivant « d'un état presque apoplectique et léthargique²² ». Pourtant, le même Bouillé note aussi des périodes d'intense activité, comme la remise en état de l'escadre avant l'expédition de la Jamaïque. Il y a, sans doute, une alternance de phases d'abattement et d'autres dans lesquelles de Grasse conserve tout son dynamisme²³.

19 AN, Marine B⁴ 189, f^o 190 r.-194 r. ; François Jahan et Claude-Youenn Roussel, *Guichen*, *op. cit.*, p. 294-307.

20 Voici ce qu'il écrit à Rochambeau le 29 octobre 1781 : « Vous auriez pitié de moi, mon cher général, si vous voyiez dans quel état je suis. Je ne puis ni parler ni écrire. Mon mal empire tous les jours, et j'ignore quel en sera le terme : plus je vais, plus je suis convaincu qu'un homme de soixante ans n'est plus bon à conduire une machine comme celle-ci [...] » (Cité d'après Henri Doniol [dir.], *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique*, *op. cit.*, 1886-1899, t. V, correspondance du comte de Rochambeau, p. 583.

21 François-Claude-Amour Bouillé, *Mémoires de M. le marquis de Bouillé pendant son administration aux Isles du Vent de l'Amérique*, éd. Philippe Henrat, Paris, Société de l'histoire de France, 2015, p. 237. Signalons le déséquilibre entre d'un côté les *Mémoires* de Bouillé, en plus de ses lettres, et d'autre part, l'absence de tout document personnel conservé venant de l'amiral : la déception du premier est prolixe tandis que le second est silencieux, faute de sources.

22 *Ibid.*, p. 283.

23 Commentaire du Dr Viaud, que je remercie pour ses explications : « L'asthme est à l'époque seulement un symptôme, c'est une gêne à respirer plutôt constante ou s'accroissant surtout à l'effort (et non pas la maladie asthmatique définie comme telle de nos jours qui survient par crises aiguës). Si mes renseignements sont exacts, l'amiral de Grasse a soixante ans

Cette détérioration de sa santé va de pair avec un style de commandement qui favorise un isolement croissant par rapport à ses grands subordonnés. Comme Suffren ou Rodney, il ne leur fait pas part de ses intentions, ne s'appuie pas sur eux et ne recherche pas leurs conseils. Il les confine dans une position de simples exécutants, leur faisant découvrir ses ordres au dernier moment. À en juger par les journaux de navigation, les conseils de guerre semblent avoir été peu fréquents et Bougainville note dans son journal à la date du 31 décembre : « [...] le projet, dit-on, est d'aller à la Barbade [...] »²⁴. Chef d'escadre, il n'a idée des intentions du général que par des « on-dit ». Le major d'escadre, le capitaine de vaisseau de Vaugiraud de Rosnay est (d'après Bouillé) mal vu de l'amiral qui jalouerait ses talents²⁵.

308

Qui sont donc les véritables interlocuteurs de l'amiral ? Le marquis de Bouillé, tout d'abord, qui propose des opérations, dont une contre Antigua et son arsenal, ajournée à cause des récifs. Mais sa confiance envers de Grasse décroît à partir de l'automne 1781. Il y a aussi le capitaine de vaisseau d'Albert de Rions, commandant du *Pluton*, qui est estimé de l'amiral, si bien que c'est par lui que, en décembre 1781, Bouillé doit passer pour parvenir (non sans mal) à faire décider l'attaque de Saint-Christophe²⁶. Si on en croit Bouillé, de Grasse s'isole dans un petit cercle d'amis qui le flattent et le coupent de son major d'escadre et de ses chefs d'escadre, mais aussi de nombre de ses commandants²⁷. Il serait souhaitable de pouvoir vérifier le témoignage de Bouillé sur ce point. Cette situation qu'il présente dans ses *Mémoires* comme perceptible dès novembre 1781 est attestée dans une lettre qu'il adressa à Castries en février 1782 : « Les Anglais ont trente-deux vaisseaux, quoique nous en ayons le même nombre, ils sont les plus forts. Notre armée est mal organisée et quoiqu'il y ait plusieurs excellents capitaines, il y règne en général un mauvais esprit et beaucoup de mauvaise volonté. Je vous dis la vérité et je vous la dis avec douleur²⁸. » De Grasse exigeait une obéissance

à l'époque, et il paraît sur les portraits présenter un certain embonpoint, ce qui pourrait facilement expliquer l'essoufflement, et ce qui me paraît bien correspondre à un jugement de "paresseux et apathique". Quant à la description suivante, c'est cet "état presque apoplectique et léthargique". Il me paraît impossible de retenir ici l'apoplexie, qui est normalement ce qu'on appelle aujourd'hui accident vasculaire cérébral, d'ailleurs l'auteur prend bien la précaution de dire "presque", mais associé à la léthargie, on imagine bien un tableau de "ralentissement nerveux général", l'impression qu'il renvoie une grande fatigue, une grande lenteur idéative, qu'il n'a plus envie de rien... Évidemment, cela peut être neurologique, mais cela peut aussi très bien être un tableau de dépression majeure. Et on sait que ces tableaux, quand ils sont graves, peuvent alterner avec des phases de grande activité, voire d'excitation (c'est la maladie maniaco-dépressive, qu'on appelle aujourd'hui maladie bipolaire). »

24 René de Kerallain, « Bougainville à l'armée du comte de Grasse », art. cit., p. 38.

25 François-Claude-Amour Bouillé, *Mémoires de M. le marquis de Bouillé pendant son administration aux Isles du Vent de l'Amérique*, éd. cit., p. 239.

26 *Ibid.*, p. 239.

27 *Ibid.*, p. 237.

28 AN, Colonies C^{8a} 82, f^o 63, cité par le Dr Michel Hervé, *Une bataille jugée*, op. cit., p. 78.

absolue et déniait toute initiative à ses subordonnés. À la différence de Suffren qui finit par casser certains des siens, il n'alla pas jusqu'à cette extrémité. Certains demandèrent et obtinrent leur retour en France, tels Monteil ou Destouches. Ceux qui restèrent ou arrivèrent, comme l'écrivit Bouillé, « il leur disait des injures, les menaçait et les indignait contre lui sans se faire craindre [...] » En face, Rodney était tout aussi autoritaire, odieux même, mais il était craint et son armée navale était en meilleur état. La défaite des Saintes n'était pas une fatalité, mais elle n'était pas illogique.

Sur l'armée navale du comte de Grasse, je m'en tiendrai à quelques remarques en guise de conclusion provisoire. Mon propos ne peut être davantage qu'une esquisse, car il faudra sur bien des points des investigations plus poussées, par exemple pour examiner les circonstances exactes de l'inexécution d'ordres du général, afin de savoir quelles pouvaient en être les raisons. Il y a parfois peu de marge entre une victoire, la Chesapeake, et une défaite, les Saintes.

Cela suppose de prendre en compte des sources peu familières aux historiens telles que les journaux de navigation pour l'exploitation desquels ils ont absolument besoin du concours des marins. C'est pourquoi les uns et les autres, à Sorbonne Université et à l'École navale, avec l'aide de collègues américains, étudient ensemble l'armée navale de l'amiral de Grasse afin de suivre l'évolution de son potentiel opérationnel au fur et à mesure de sa campagne de mer²⁹.

29 Au moment de publier les actes de ce colloque, nous pouvons d'ores et déjà indiquer que les résultats de cette enquête paraîtront aux Presses universitaires de Paris-Sorbonne dans un volume collectif : Olivier Chaline et Jean-Marie Kowalski (dir.), *Naviguer et commander en opérations. De Grasse, Vaudreuil et l'Indépendance américaine (1781-1783)*. Dans l'immédiat, on peut déjà se reporter à Olivier Chaline, « 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.

ANNEXE

LA MISSION DE L'AMIRAL DE GRASSE DÉFINIE PAR LE MARQUIS DE CASTRIES³⁰

Lettre de Castries à Vergennes, Brest, 16 mars 1781 :

« J'ai pensé que je ne m'écarterai pas des intentions du roi en laissant à M. de Grasse le droit de déterminer le degré de force qu'il convenait d'ajouter aux forces espagnoles, d'après les opérations qu'il aura arrêtées avec les généraux de cette nation et d'après le nombre de vaisseaux que les Anglais auront conservés ou qu'ils pourront rassembler. *Je lui recommanderai, toutefois, de se réserver la faculté de donner à l'escadre du Nord une supériorité dans les parages de l'Amérique septentrionale que les circonstances peuvent rendre encore plus nécessaire. J'ai pensé qu'il fallait laisser M. de Grasse le maître de préférer la partie où il lui conviendrait de se porter.* Cette liberté est d'autant plus nécessaire que M. de La Motte-Picquet est resté malade en route, qu'il ne sera pas en état de joindre avant le départ de la flotte ; et que je l'ai suppléé par M. de Bougainville, le seul chef d'escadre qui fut ici et qui n'a pas assez commandé pour débiter par un commandement en chef. »

310

AN Marine B⁴ 216, fo 201 r. – 205 v.

Lettre de Castries à de Grasse, Brest, 17 mars 1781 :

« *L'intention du roi est que vous concourriez aux projets de la cour d'Espagne, de manière à en assurer l'exécution. Il sera cependant nécessaire que vous tachiez de concilier ce qui regardera l'Amérique occidentale avec la supériorité en vaisseaux qu'il convient que le roi acquiert sur les côtes de l'Amérique septentrionale [...].*

Dans les opérations qui vous seront proposées par les généraux espagnols, l'intention du roi est que vous ne vous prévaliez ni de votre grade ni de votre ancienneté dans le même grade pour prétendre au commandement en chef, *vous agirez comme auxiliaire* et vous concurrez de tout votre pouvoir tant par vos conseils que par vos actions au succès de leurs opérations.

Il paroît que la cour d'Espagne pense que l'opération que l'escadre qui se portera dans le Nord pourra faire de plus avantageuse est la prise d'Hallifax ; mais à cet égard vous suivrez par vous ou par l'officier général qui la commandera ce qui vous est prescrit par vos instructions de combiner une entreprise avec

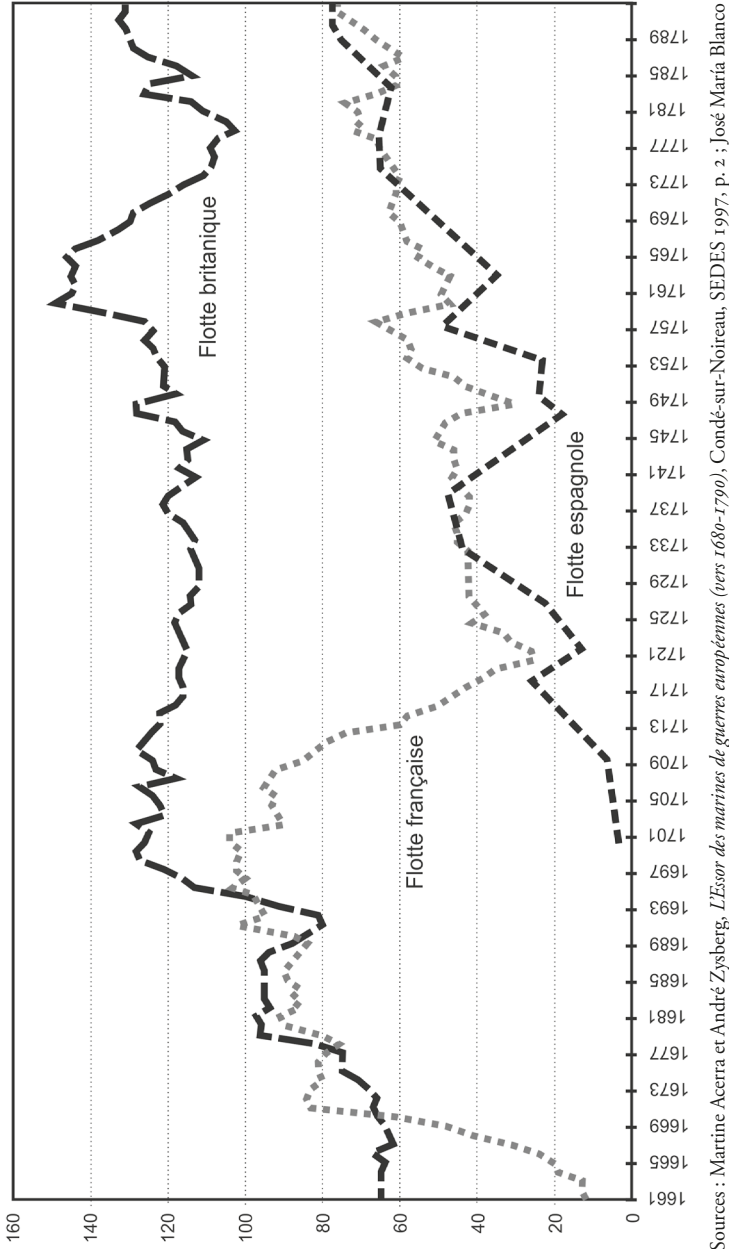
³⁰ Les dispositions essentielles sont composées en italique.

M. de Rochambeau et le général américain. Cette disposition est d'autant plus essentielle à observer qu'eux seuls peuvent concourir par leurs forces de terre aux entreprises à former dans le Nord [...] »

AN Marine B⁴ 216, fo 199 r. – 200 v.

Annexes

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



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

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

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

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

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

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

MINISTRES ET MARINS

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

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

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

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

INDEX DES NOMS PROPRES

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

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

C _____

Calonne, Charles-Alexandre de I : 332, 339-344, 356, 357

Castejón, Pedro González de I : 110, 121 ; II : 271

Castries, Anne Jacques Scipion, comte de I : 40, 44, 50 ; II : 143, 146, 149, 155, 156

Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de I : 50, 75, 411 ; II : 97, 140, 296-299, 310, 311, 324-327, 367, 390, 398, 435

Catherine II I : 201-203

Cevallos, Pedro de I : 123, 136, 429 ; II : 433

Chadeau de La Clocheterie, Jean Isaac *voir* La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau

Chaffault, Louis Charles, comte du I : 250, 252, 365-380, 429 ; II : 433

Charles III, roi d'Espagne I : 110, 115, 122-124, 140, 430 ; II : 68, 88, 269, 272, 323, 434

Charles IV, roi d'Espagne I : 111, 124-126

Chauchouard, Claude Eugène *voir* La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de

Cheyron, Jean-François du *voir* Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier du

Choiseul, Étienne-François, comte de Stainville *puis* duc de I : 9, 19, 53-63, 428 ; II : 42, 219, 315-327, 381

Choiseul-Chevigny, César de, duc du Plessis-Praslin I : 54, 466 ; II : 42, 431

Choquet de Lindu, Antoine I : 243, 252, 254

Cillart de Villeneuve, Jean-Marie, chevalier de I : 416

Claret de Fleurieu, Charles-Pierre *voir* Fleurieu, Charles-Pierre Claret de

Clerk of Eldin, John II : 9-11

Coëtnempren de Kersaint, Armand Guy Simon de *voir* Kersaint, Armand Guy Simon de Coëtnempren de, comte de

Cook, James II : 431-433

Córdoba y Córdoba, Luis de I : 145, 146, 149, 431 ; II : 53, 58, 59, 82, 272, 273, 276, 280-282, 364, 395

Coriolis d'Espinouse, Jean-Louis Charles, chevalier de II : 300

Crillon, Louis Bables de Berton, duc de II : 284-294, 435

D _____

Dampierre, Charles Picot, commandeur de II : 107, 108

Darby, George II : 435

Deane, Silas I : 90-92, 321, 322

Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des I : 411, 414, 415 ; II : 54-56, 62, 146, 187, 435

Desloges, Frères I : 327, 328

Douglas, Charles, Sir II : 196, 197, 264, 421

Du Couédic, Charles-Louis, chevalier du I : 439 ; II : 142, 153, 434

Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier I : 250, 375, 376 ; II : 9, 232, 233

Dubois, Pierre I : 347-361

Dujardin de Ruzé, Jean-Charles I : 212, 220, 329, 330

E _____

Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la I : 110, 114-116, 120-122, 240 ; II : 78

Estaing, Charles-Henri, comte d' I : 37, 55, 72-74, 325, 382, 412, 413, 429, 430 ; II : 143, 146, 151, 156, 298, 320, 336, 348, 349, 353-355, 359, 387, 396, 433

F _____

Ferdinand VI, roi d'Espagne I : 110, 117

Fleurieu, Charles-Pierre Claret de I : 44, 51, 75 ; II : 318

Fleuriot de Langle, Paul-Antoine, vicomte I : 43, 47 ; II : 142, 150, 151, 417 *n.l.*

Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de II : 79, 267-270, 281, 284-287

Flotte d'Argens, Joseph, comte de II : 150-152

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

Frédéric II, roi de Prusse I : 30

Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90

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

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

Gastón, Miguel de, Don II : 272-274

Gautier, François I : 120, 121, 237

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

Genet, Charles-Edmond I : 19-25

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

Godin, Louis I : 112

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

Gonidec, Mathieu François de II : 414

Gourlade, Alexandre I : 416

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

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

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

Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier

Grenier, Jacques, vicomte de II : 9

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

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

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

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

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

Gustave III I : 195-200

H

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

Hawke, Edward I : 35, 36

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

Holker, John I : 330

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

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

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

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

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

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

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

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

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

K

Kearney, comte de II : 93, 94

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

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

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

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

L

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

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

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

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

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

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

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

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

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

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

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

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

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

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

W _____

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

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

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

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

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

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

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

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

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

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

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

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

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

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

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

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

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

456

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

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

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

ANNEXES

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

