

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval



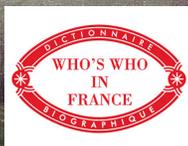


C'est en 1776 que débute, entre *Insurgents* et Britanniques, la guerre d'Indépendance américaine, à laquelle prennent part la France (1778), puis l'Espagne (1779), en attendant qu'y soient impliquées les Provinces-Unies (1780). Toutes les grandes puissances maritimes et coloniales, hormis le Portugal,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

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

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

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



ISBN de ce document :
979-10-231-3392-9

Illustration :

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

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

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

La Maritimisation du monde

De la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

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

La Naissance d'une thalassocratie

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

La Piraterie au fil de l'histoire

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

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule
Michel Jangoux

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

Tome I. *L'Instrument naval*

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

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne
XV^e-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>>

QUATRIÈME PARTIE

Du bon usage des forces navales

LE DÉPLACEMENT DES PIÈCES SUR L'ÉCHIQUIER DE LA GUERRE. SARTINE ET CASTRIES, STRATÈGES NAVALS

Jonathan R. Dull
Professeur émérite, ancien éditeur des « Papers of Benjamin Franklin »

Il y a quelques années j'ai écrit une communication pour le précédent volume de cette série concernant le duc de Choiseul, le secrétaire d'État de la Marine pendant la dernière phase de la guerre de Sept Ans, de 1755 à 1762¹. Sa contribution principale à la marine n'a pas été la direction des opérations navales pendant ce conflit sans résultat positif, mais la préparation du prochain conflit : la guerre d'Indépendance d'Amérique.

Il a échoué en tant que stratège naval par son incapacité à placer la marine dans les meilleures conditions opérationnelles, c'est-à-dire en positionnant les navires là où leur besoin se faisait sentir. La cause de cet échec résulte de son caractère impétueux. En prenant des risques inconsidérés pendant la guerre de Sept Ans, il a sacrifié de précieux navires tout comme un joueur d'échecs avançant ses pièces dans une attaque sans espoir.

Son homologue britannique était le premier lord de l'Amirauté, Georges Anson. Sous bien des rapports, Anson a été un grand ministre de la Marine. Il fut fin marin et fin tacticien, un chef inspiré et bon juge des hommes. Cependant, il n'était pas un bon stratège, en dépit d'occasions qui lui ont permis de briller, comme ses plans d'attaque de La Havane, en 1762. Son échec était à l'opposé de celui de Choiseul. Il était trop prudent, tel un joueur d'échecs obsédé par la sauvegarde du roi. Sa prudence remontait à loin : déjà en 1746, il était excessivement apeuré par l'hypothèse d'un débarquement français en Angleterre².

1 Jonathan R. Dull, « Choiseul, sauveur et reconstruteur de la marine française », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p. 53-63.

2 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 285 ; Richard Harding, *The Emergence of Britain's Naval Supremacy: The War of 1739-1748*, Woodbridge, U.K. Boydell Press, 2010, p. 287. En ce qui concerne Anson, voir Richard Middleton : « Naval Administration in the Age of Pitt and Anson », dans Jeremy

Cette préoccupation fut encore plus importante pendant ses deux mandats comme premier lord de l'Amirauté au cours de la guerre de Sept Ans (1751-1756). En 1756, il était à ce point préoccupé par l'hypothèse d'un débarquement qu'il envoya un nombre de navires insuffisant à l'amiral John Byng en Méditerranée, ce qui eut pour conséquence la perte de Minorque.

Cinq ans plus tard, il informa le cabinet du Premier ministre que la Royal Navy était trop faible pour affronter simultanément la marine française et la marine espagnole. Ceci précipita la crise politique qui priva la Grande-Bretagne des talents de William Pitt³. Sa grossière surestimation du danger révèle un manque de sang-froid. Un grand ministre de la Marine doit être audacieux, tout comme un joueur d'échecs.

L'audace était une qualité essentielle pour la Royal Navy tout comme pour la marine française pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique. La balance des potentiels navals était alors bien plus équilibrée que pendant le conflit précédent.

Contrairement à la guerre de Sept Ans, la marine espagnole est venue renforcer la marine française, à un moment où celle-ci était au sommet de sa puissance. De plus, la marine hollandaise, neutre lors du dernier conflit, se joignit à elle à temps pour rendre à la France d'importants services.

De ce fait, la marine anglaise et ses adversaires étaient à peu près à égalité de forces, les Français ayant une petite supériorité numérique, tandis que les Britanniques bénéficiaient de leur habituelle supériorité en matière d'expérience et d'entraînement.

L'issue de la guerre était loin d'être connue d'avance. Ce n'est que grâce à l'arrivée à Newport, en 1780, d'un corps expéditionnaire et d'une aide massive d'un point de vue militaire, naval et financier, que l'effondrement de l'économie et de l'effort de guerre américains a été évité⁴.

Dans un conflit aussi âprement disputé, les déplacements des pièces sur l'échiquier de la guerre étaient d'une importance capitale. La présence d'une douzaine de navires, peut-être même d'une demi-douzaine, dans la baie de la Chesapeake en septembre 1781, aurait bien pu provoquer l'échec de la révolution américaine.

Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Atlantic Highlands, Humanities Press International, 1989, p. 109-127.

3 Jonathan R. Dull, *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, p. 51-52, 206-209, traduit par Thomas Van Ruymbeke sous le titre *La Guerre de Sept Ans. Histoire navale, politique et diplomatique*, Bêcherel, Les Perséides, 2005, p. 85-89, 301-308.

4 Richard Buel Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 2008, p. 153-68.

La victoire ou la défaite à la guerre dépendent des décisions prises par les stratèges, en particulier celles du premier lord de l'Amirauté, John Montagu, comte de Sandwich, et celles, en France, des secrétaires d'État successifs de la Marine : Antoine Raymond Jean Galbert Gabriel de Sartine (ministre de 1774 à la fin de 1780) et Charles Eugène Gabriel de La Croix de Castries (ministre jusqu'à la fin de la guerre).

La contribution de Sartine à la victoire commence avant la déclaration de guerre. La France et l'Angleterre se sont combattues sept fois entre 1688 et 1815. La guerre d'Indépendance d'Amérique a été la seule guerre pour laquelle la France put disposer d'un délai de deux ans de préparation. Grâce à Sartine, ce délai a été mis à profit pour entraîner les capitaines, réparer les navires, constituer des approvisionnements et lancer un programme massif de constructions qui égalait presque celui de l'Angleterre. Entre 1775 et la fin de 1782, les Français ont lancé 34 navires de ligne et 46 frégates, à comparer avec les 39 navires de ligne, 9 navires de 50 canons, et 62 frégates des Anglais.

Quand Sartine fut nommé ministre de la Marine, en août 1774, sur un total de 60 vaisseaux et navires de 50 canons, 36 avaient besoin d'une reconstruction et seulement 4 navires de ligne étaient en cours de construction.

En avril 1776, Sartine reçut du roi Louis XVI l'autorisation de lancer un programme de reconstructions. La guerre commença à l'été 1788. 52 vaisseaux de ligne et 50 navires de 50 canons étaient en service (à comparer avec les 66 navires anglais). Cette situation de quasi-parité était singulièrement différente de celle de juin 1755, quand avait débuté la guerre de Sept Ans : En raison du court délai de préparation de ce conflit, la marine française était surclassée à 3 contre 1, n'ayant que 21 navires de ligne et navires de 50 canons à opposer aux 61 vaisseaux anglais. La marine française n'a jamais été en mesure d'égaliser la Royal Navy, car elle n'a jamais eu plus de 50 navires de ligne et de 50 canons face à une marine anglaise forte de 90 à 110 navires en service⁵.

À peu près au même moment où le roi Louis XVI approuvait le programme de reconstructions de Sartine, il approuvait les plans du ministre des Affaires étrangères, Charles Gravier, comte de Vergennes, de vendre des armes à crédit au congrès continental américain. Ce n'était pas une coïncidence.

Sartine et Vergennes étaient des amis politiques proches l'un de l'autre et anciens collègues du « Cabinet secret du roi », un service secret établi par le roi

5 Voir les différents ouvrages de Jonathan R. Dull : *The French Navy and the Seven Years' War*, op. cit., p. 261-284 [*La Guerre de Sept Ans*, op. cit., p. 370-389] ; *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 352-353, 359-360 ; *American Naval History, 1607-1865. Overcoming the Colonial Legacy*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2012, p. 23.

Louis XV pour contrer la Russie en Europe orientale et aussi pour cartographier discrètement des sites de débarquement en Angleterre. Vergennes devint un membre clé de ce service tout en étant le représentant diplomatique officiel à Constantinople et, plus tard, à Stockholm.

Sartine était également un membre essentiel du « secret du roi ». Pendant les quinze dernières années du règne de Louis XV il fut le chef de la police de Paris et administrateur en chef de la ville. Il était chargé de protéger les activités du « secret ». Il collabora par exemple avec Vergennes pour envoyer le dramaturge Beaumarchais en Angleterre afin de soudoyer le célèbre chevalier d'Eon, un ancien membre du « secret du roi » qui exerçait un chantage sur ce service⁶.

En dépit de son inexpérience en matière nautique, Sartine devint un des meilleurs ministres de la Marine du XVIII^e siècle. Déjà connu pour sa brillante administration de Paris, il fit preuve de la même énergie et de la même efficacité en tant que secrétaire d'État de la Marine (en charge aussi des Colonies)⁷.

318

Avec sagesse, il choisit pour adjoint un des officiers de marine les plus réputés, le capitaine de vaisseau Charles-Pierre Claret de Fleurieu, et créa pour lui le poste de directeur des ports et des arsenaux⁸. Au début de la Révolution, Fleurieu devint lui-même ministre de la Marine jusqu'à son injuste dénonciation par ses subordonnés⁹. Il n'en avait pas fini de servir la France car en 1800 il participa à la négociation de l'accord de Mortfontaine avec les États-Unis et fut, plus tard, nommé par Napoléon sénateur puis comte d'Empire.

Il est souvent impossible de distinguer, pendant la guerre d'Indépendance américaine, ce qui relève des décisions de Sartine ou de Fleurieu, comme il est aussi difficile de faire la part de l'influence de Sartine et de celle de Vergennes dans les décisions prises en matière de stratégie navale. Il est également difficile de savoir quelle a été la part de Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas, le Premier ministre officieux du roi, lequel avait été secrétaire d'État de la Marine pendant la guerre de Succession d'Autriche.

Cela ne diminue en rien l'action de Sartine, mais met en valeur sa capacité à coopérer avec ses alliés politiques. Après le remplacement de Sartine par Castries, fin 1780, le Conseil d'État, principale séance du Conseil du roi, se mit à fonctionner moins bien, Castries étant devenu un rival acharné de Vergennes.

À l'été 1777 le programme ambitieux de reconstructions lancé par Sartine était assez avancé pour que Vergennes puisse sonder l'Espagne au sujet de sa

6 *Id.*, *The French Navy and American Independence*, *op. cit.*, p. 30-65 ; *id.*, *The French Navy and The Seven Years' War*, *op. cit.*, p. 251-254 [La Guerre de Sept Ans, *op. cit.*, p. 359-363].

7 Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la marine de Louis XVI. L'œuvre de Monsieur de Sartine*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1983-1984, 2 tomes.

8 Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.

9 Clive H. Church, *Revolution and Red Tape: The French Ministerial Bureaucracy, 1770-1850*, New York, Oxford University Press, 1981, p. 53-54.

participation à une guerre contre l'Angleterre. Il avertit les Espagnols que leur décision devait être prise au mois de janvier ou février suivant, sinon cette opportunité serait perdue¹⁰. Par chance, en décembre 1777, arriva en France la nouvelle de la victoire américaine de Saratoga. Elle permit à Vergennes de convaincre un Louis XVI hésitant de devenir l'allié des États-Unis. En février, la France signa des traités de commerce et d'alliance avec les États-Unis, bien que l'Espagne eût refusé d'y adhérer¹¹.

Peu de temps après, la France planifia ouvertement la guerre. Sa stratégie à l'entrée dans la lutte était fortement conditionnée par la géographie.

L'escadre la plus importante, basée à Brest, disposait de plusieurs options :

- elle pouvait détacher une force navale à travers l'Atlantique pour attaquer les Antilles anglaises ou la ville de New York, tenue par les Anglais ;
- elle pouvait croiser au large de la côte sud de l'Angleterre pour intercepter les convois à leur arrivée ;
- elle pouvait servir à couvrir un débarquement en Angleterre, bien que cette hypothèse fût très risquée, car la France manquait d'un port situé dans la Manche, capable d'accueillir des navires de gros tonnage (une tentative malheureuse avait eu lieu en 1744, raison pour laquelle les Français hésitaient à en risquer une autre).

L'escadre du Levant basée à Toulon offrait à la France plusieurs options : les Anglais n'ayant, à ce moment-là, pas de flotte permanente en Méditerranée, les Français pouvaient envoyer tout ou partie de l'escadre de Toulon à travers l'Atlantique, ou bien rejoindre celle de Brest pour couvrir le débarquement en Angleterre. Avant la déclaration de guerre officielle de la guerre de Sept Ans, le brillant secrétaire d'État de la Marine, Jean-Baptiste Machault d'Arnouville avait utilisé la menace d'un débarquement pour prendre par surprise Minorque et battre l'amiral Byng¹².

Sartine utilisa une variante de ce coup en 1778. Tout comme en 1756, il rassembla une armée face aux côtes de l'Angleterre (bien que démunie de navires de transport) dans l'espoir que les Anglais n'enverraient pas de navires pour intercepter l'escadre de Toulon. Cette fois, l'objectif de cette escadre n'était pas Minorque, réservée à l'Espagne pour une future conquête. En revanche, l'objectif était New York, protégée par seulement 6 navires de ligne et 4 autres de 50 canons.

¹⁰ Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 83-89.

¹¹ *Ibid.*, p. 89-95 ; *id.*, *Benjamin Franklin and the American Revolution*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2010, p. 72-76.

¹² *Id.*, *The French Navy and the Seven Years' War*, op. cit., p. 50-54 [*La Guerre de Sept Ans*, op. cit., p. 85-91] ; Dudley Pope, *At Twelve Mr. Byng Was Shot*, Philadelphia, J. B. Lippincott, 1962.

Pour l'attaquer, les Français envoyèrent le vice-amiral Charles-Henri comte d'Estaing avec 11 navires de ligne et un de 50 canons, une flotte numériquement à peu près identique à celle qui avait attaqué Minorque, vingt-deux ans plus tôt. Pendant ce temps, la marine préparait une flotte de 30 navires de ligne et 2 de 50 canons à Brest¹³.

Le Cabinet britannique était dans l'incertitude quant à la parade à adopter. S'il envoyait une escadre à New York, et que l'escadre de Toulon venait à Brest, les Français pouvaient rassembler suffisamment de navires pour couvrir un débarquement en Angleterre.

S'ils ne le faisaient pas, la flotte de Toulon pouvait faire voile vers New York, dominer l'escadre sur place, établir un blocus du port, le centre de gravité de la puissance britannique en Amérique. Le secrétaire d'État Lord George Germain écarta le danger d'une invasion et se prononça en faveur de la protection de New York.

320

Le premier lord de l'Amirauté, John Montagu, comte de Sandwich, qui était aussi pusillanime que l'avait été Anson, parvint à convaincre le Cabinet de retarder l'envoi des renforts jusqu'à avoir la certitude que la flotte de Toulon n'était pas dirigée vers Brest.

Ainsi, la flotte de renfort, forte de 13 navires de ligne, attendit jusqu'à ce qu'une frégate annonçât que la flotte française avait fait route à l'ouest du détroit de Gibraltar¹⁴. Les Anglais eurent de la chance, dans la mesure où ce retard ne provoqua pas de désastre.

La flotte de d'Estaing avait plusieurs semaines d'avance, les renforts anglais ayant été retardés par une tempête. Par chance pour les Anglais, le vice-amiral Howe sauva son escadre de New York en plaçant ses navires au large de Sandy Hook, dans le New Jersey, protégés par des batteries d'artillerie à terre. Craignant que les eaux de Sandy Hook ne fussent pas assez profondes pour ses navires de gros tonnage, d'Estaing renonça à attaquer. Au lieu de cela, il se porta contre la petite garnison anglaise de Newport. Tenu en échec par une tempête, il fit route vers Boston pour réparer puis vers les Antilles¹⁵.

C'est dans les eaux européennes que le marine faisait face aux plus grands dangers. Elle avait un lourd passé de défaites dans les engagements majeurs et

¹³ Jonathan R. Dull, *French Navy and American Independence*, op. cit., p. 359-360.

¹⁴ Pour confronter les opinions sur Sandwich, voir N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, W.W. Norton & Co., 1993 et Jonathan R. Dull, « Mahan, Sea Power and the War for American Independence », *International History Review*, vol. 10, n° 1, 1988, p. 59-67.

¹⁵ David Syrett, *Admiral Lord Howe: A Biography*, Annapolis, Naval Institute Press, 2006, p. 49-108 ; Piers Mackesy, *The War for America, 1775-1783*, Cambridge, Harvard University Press, 1965, p. 196-202.

bien que les Anglais eussent un nombre équivalent de navires disponibles, ils avaient l'avantage en nombre de canons embarqués.

Quand la flotte de Brest fit route vers les approches occidentales de l'Angleterre, le 8 juillet 1778, elle ne laissa aucun navire de réserve au port. Les navires de ligne les plus proches étaient les quatre que d'Estaing avait laissés à Toulon. Bien que l'amiral français eût reçu pour instructions de ne pas rechercher le combat, la bataille était quasiment inévitable. Ce fut l'heure de Sartine. Il lui fallut s'armer d'un grand courage pour risquer tous ses navires disponibles. Cela me rappelle les risques pris par la Royal Air Force, au plus fort de la bataille d'Angleterre, de mettre en l'air tous ses avions. Heureusement, en 1778, les deux amiraux étaient prudents et la bataille d'Ouessant qui s'en suivit fut un engagement bref et indécis. Les Français subirent plus de pertes humaines et les Anglais eurent plus de navires endommagés, mais aucun navire ne fut perdu, d'un côté comme de l'autre. Cependant, la bataille eut des conséquences psychologiques d'une importance considérable : les Français devinrent plus confiants et les Anglais plus prudents¹⁶.

En dépit de cette victoire morale, la campagne de 1778 fut décevante pour la France. En effet, le programme de constructions de Sartine lui avait permis d'atteindre la quasi-parité avec la Navy. De plus, il avait l'avantage de la surprise. Ces conditions favorables ne devaient pas se répéter. La marine disposait des classes, tandis que la Royal Navy devait prélever des marins sur les navires marchands à leur arrivée en Angleterre. Cela signifie que les Anglais ne pouvaient mettre des navires en service que lentement, mais à l'été suivant, cet avantage n'existerait plus. Le 1^{er} juillet 1779, les Anglais comptaient 90 navires de ligne et bâtiments de 50 canons en service contre seulement 63 vaisseaux français. Les Français avaient absolument besoin de l'aide la marine espagnole qui disposait à la même date de 58 navires de ligne.

Le prix qu'exigea l'Espagne pour se joindre à la guerre fut élevé. La France dut non seulement accepter de poursuivre la guerre jusqu'à ce que l'Espagne recouvre Gibraltar, mais aussi de participer à une invasion de l'Angleterre. L'Espagne exigea cette clause de manière à obtenir rapidement une victoire avant que l'empire espagnol, vulnérable, ne soit en danger¹⁷.

L'aide de la marine espagnole se révéla aussi précieuse qu'une nouvelle dotation de pièces sur un échiquier. Les flottes françaises et espagnoles combinées dépassèrent en nombre de navires celles de l'Angleterre toute la durée de la

16 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 120-122 ; Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 210-211 ; Emmanuel-Henri, vicomte de Grouchy et Paul Cottin (dir.), *Journal inédit du duc de Croÿ (1718-1784)*, Paris, Flammarion, 1906-1907, t. IV, p. 127-27.

17 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 126-143, 363-364.

guerre, empêchant les Anglais de prendre l'initiative. La marine américaine était trop faible pour être de quelque secours, car elle n'avait lancé qu'un seul navire de ligne. En revanche, l'armée américaine avait fixé des troupes anglaises qui auraient pu être envoyées dans les Antilles.

Cependant, la France était la principale puissance de l'alliance contre l'Angleterre. Elle fournit presque la moitié des navires de guerre et toutes les troupes lors de la tentative de débarquement de 1779, laquelle avait des objectifs bien moins ambitieux que les tentatives de 1744 ou de 1759, qui avaient menacé la dynastie régnante des Hanovre en Angleterre.

322 Vergennes ne voulait pas renverser le roi George III, mais simplement rétablir l'équilibre des puissances. De ce fait, le plan d'invasion de 1779 avait, initialement, des objectifs limités : la capture de l'île de Wight et le bombardement de la base navale de Portsmouth¹⁸. Des retards amenèrent à changer d'objectif et à se reporter sur les Cornouailles dans le sud-ouest de l'Angleterre, très isolées. Le gouvernement français espérait créer un mouvement de panique de nature financière qui aurait amené l'Angleterre à faire la paix. Pour protéger l'armée d'invasion forte de 20 000 hommes, une flotte géante de 36 navires de ligne espagnols et de 30 français fut rassemblée au sud de l'Angleterre.

Des retards et des épidémies affaiblirent à ce point la flotte qu'au début de septembre, elle rentra à Brest. L'expédition fut annulée sans que les troupes aient quitté le port.

Bien que la tentative eût échoué, elle améliora grandement la stratégie à venir de l'Espagne et de la France. Les alliés furent en mesure de menacer de faire planer une menace d'invasion crédible tout en concentrant leurs efforts sur l'hémisphère occidental et, dans une moindre mesure, sur l'océan Indien et la région méditerranéenne. Vergennes força le gouvernement espagnol à accepter la nouvelle stratégie, en le menaçant de lui faire payer les coûts d'une nouvelle tentative d'invasion de l'Angleterre¹⁹.

La pusillanimité de Sandwich contribua au succès de cette nouvelle stratégie. Il aurait pu concentrer ses vaisseaux au large des côtes françaises, afin de gêner l'envoi de troupes outre-mer, mais il risquait alors une défaite dans l'hémisphère occidental. À l'inverse, il aurait pu grandement affaiblir la flotte de l'Ouest (la Home Fleet) et rechercher une victoire décisive à l'étranger, mais cette solution faisait courir le risque d'une invasion de l'Angleterre. En tentant de tout protéger, il mit les Anglais en situation d'infériorité aussi bien chez eux

¹⁸ *Ibid.*, p. 143-162, 306-307, 311-312, 361-364 ; Alfred Temple Patterson, *The Other Armada: The Franco-Spanish Attempt to Invade Britain in 1779*, Manchester, U.K. Manchester University Press, 1960.

¹⁹ Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, *op. cit.*, p. 163-169.

qu'à l'étranger. Un bon joueur d'échecs ne doit pas uniquement se concentrer sur la défense.

Le nombre des vaisseaux de ligne et des 50 canons de part et d'autre, à la date du 1^{er} juillet 1780, ne changeait pas beaucoup de celui de l'année précédente : 95 navires anglais, (5 de plus) contre 69 français (6 de plus). La distribution de ces navires, en revanche, reflétait le changement de stratégie : les Français avaient 28 navires de ligne ou de 50 canons en Europe, 28 dans les Antilles, 7 dans les parages de l'Amérique du Nord et 7 dans l'océan Indien ou en transit.

La campagne de 1780 s'avéra déterminante pour un succès des alliés, même si leur seule victoire fut la capture d'un gros convoi anglais au large des Açores. Ce qui rendit cette campagne si importante fut le passage en sûreté de trois grands convois de troupes à travers l'Atlantique. Le plus important des trois était espagnol. En janvier 1780, une importante escadre anglaise escortant un convoi de ravitaillement vers Gibraltar avait capturé une demi-douzaine de navires de ligne espagnols, mettant l'Espagne à deux doigts de devoir cesser la guerre. Le roi Charles III d'Espagne accepta finalement d'envoyer 11 000 hommes et une douzaine de navires de ligne aux Antilles. Ce fut sans doute la meilleure occasion pour les Anglais de gagner la guerre en un jour.

Toutefois, l'escadre de l'amiral George Rodney se trouvait alors sous le vent de la Guadeloupe lorsque le convoi arriva le 9 juin. Celui-ci put continuer sa route vers Cuba sans encombre, escorté sur une partie de la traversée par une grande escadre française arrivée à la Martinique toute proche avec un convoi en mars, échappant elle aussi à toute interception.

Le troisième convoi apporta à Newport le corps expéditionnaire commandé par le comte de Rochambeau escorté par 7 navires de ligne, lui aussi sans avoir été intercepté²⁰. À la fin de l'année, l'escadre française des Antilles ainsi que les navires qui avaient participé à la capture du convoi anglais au large des Açores retournèrent en France. Bien que cette flotte de 45 navires de ligne et de 50 canons fût la plus importante de la guerre, on ne l'employa pas dans un but offensif. Au lieu de cela, elle fit route vers Brest pour qu'y soient effectuées des réparations et être redistribuée l'année suivante.

Un véritable joueur d'échecs sait quand il faut se montrer patient. Au contraire, l'amiral Rodney était imprudent, laissant certaines de ses pièces exposées. Il laissa inutilement ses navires de ligne aux Antilles pendant la saison des ouragans et en subit les conséquences lorsque survint la grande tempête de 1780.

Bien que les troupes fussent en place dans l'hémisphère occidental, Sartine ne devait pas voir leur triomphe. Il fut critiqué par le public français à cause

²⁰ *Ibid.*, p. 187-194, 365-368 ; Lee Kenneth, *The French Forces in America. 1780-1783*, Westport, Greenwood Press, 1977.

des énormes dépenses faites pour la marine, par les Espagnols pour ne pas avoir eu de victoire décisive et par le directeur général des Finances, Jacques Necker, pour avoir outrepassé les limites de dépenses autorisées. En réalité, tout comme le grand Machault, vingt-trois ans plus tôt, il fut utilisé par le roi comme bouc émissaire, mais bénéficia d'une grosse pension en récompense de ses services.

Son successeur fut le marquis de Castries, un des meilleurs généraux de la guerre de Sept Ans. Peu de temps après le renvoi de Sartine, sa stratégie se trouva renforcée par la déclaration de guerre de l'Angleterre aux Provinces-Unies pour les empêcher de rejoindre la Ligue des neutres, dirigée par la Russie. C'est ce qui conféra aux alliés une petite, mais décisive, marge de supériorité. Le 1^{er} avril 1781, il y avait 14 bâtiments de ligne hollandais en service, ou se préparant au service, qui, joints aux 54 vaisseaux espagnols et aux 70 navires de ligne ou de 50 canons français, faisaient un total de 138, contre 94 vaisseaux anglais. De plus, les Hollandais ouvraient un nouveau théâtre d'opérations, la mer du Nord, pour lequel les Anglais devaient trouver des navires et des équipages²¹.

324

La flotte alliée la plus importante en 1781 consistait en 49 navires de ligne français et espagnols croisant dans les atterrages occidentaux de l'Angleterre. Cependant l'attaque principale fut lancée par une escadre commandée par François Joseph Paul, comte de Grasse. Il quitta Brest le 22 mars avec 20 navires de ligne, renforcés par 5 autres destinés à l'océan Indien, commandés par un autre des plus grands amiraux de l'histoire de France, Pierre André de Suffren, dit le bailli de Suffren. Ils purent faire route sans rencontrer d'opposition, car la flotte anglaise était au large de l'Irlande pour y rencontrer des navires marchands destinés au ravitaillement de Gibraltar.

Les plans de Castries pour l'emploi de l'amiral de Grasse étaient d'opérer brièvement dans les Antilles, puis de faire voile vers l'Amérique du Nord pour l'été-début de l'automne, soit la saison des ouragans, avant de retourner aux Antilles²². Les Espagnols dans les Antilles ont procuré une aide essentielle en mettant généreusement au service de l'Amérique du Nord les navires et les soldats envoyés à leur aide, en offrant de l'argent pour payer la solde des troupes de Rochambeau²³. La campagne qui suivit survint à un moment critique pour

21 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 206-210, 236-237, 369-372 ; Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 377-379, 394-395.

22 Jonathan R. Dull, *The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009, p. 243-248. Pour Suffren, voir Roderick Cavaliero, *Admiral Satan: The Life and Campaigns of Suffren*, London, I. B. Tauris, 1994.

23 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 243-248 ; Francisco Morales Padron (dir.), *Journal of Don Francisco Saavedra de Sangronis during the commission which he had in his charge from 25 June 1780 until the 20th of the same month of 1783*, trad. Eileen Moore Topping, Gainesville, University of Florida Press, 1989, p. 194-212.

la France et pour les États-Unis. Vergennes admettait qu'en cas d'échec, il fallait envisager une paix de compromis²⁴. La guerre était, selon les mots d'un grand marin et grand soldat anglais de ce temps, une rivalité des bourses et la bourse de la France était presque vide²⁵. La situation de l'Amérique était encore pire. Bien que les subsides français empêchassent l'économie de s'effondrer, le manque de nourriture était tel qu'après leur capitulation les troupes de Cornwallis devenues prisonnières durent être dispersées pour pouvoir être nourries²⁶.

La victoire de Yorktown justifiait la stratégie de Sartine et de Vergennes. Elle reposait sur un nombre suffisant de navires mis à la disposition de l'amiral de Grasse pour repousser la flotte anglaise d'Amérique du Nord jusqu'à ce que des renforts arrivent de Newport avec des navires et de l'artillerie de siège. Il en avait juste assez. À la bataille décisive à l'entrée de la baie de la Chesapeake, ses 24 navires de ligne ont repoussé leurs 19 adversaires anglais. Deux facteurs furent d'importance vitale. L'amiral Rodney n'avait envoyé que 14 navires de ligne à New York, à comparer aux 28 commandés par de Grasse. Autre facteur d'égale importance : seuls 4 navires de ligne arrivèrent depuis l'Angleterre à New York. La raison de ce petit nombre résultait de la présence de la flotte hollandaise en mer du Nord et à celle de l'escadre géante franco-espagnole au large des côtes sud de l'Angleterre²⁷.

La victoire alliée de Yorktown fut la cause de la chute du gouvernement de Lord North et amena le Parlement à abandonner le projet de contraindre les Américains à la reddition. Elle ne signifiait pas pour autant la fin de la guerre entre les Français, les Espagnols, les Hollandais et les Anglais, bien au contraire. Les ministres qui succédèrent à Lord North espèrent obtenir des compensations pour la perte de l'Amérique en capturant des îles espagnoles et françaises dans les Antilles. Les Français et les Espagnols comptaient contrecarrer ces projets en capturant conjointement la Jamaïque anglaise afin de l'échanger à la table des négociations contre Gibraltar, remplissant ainsi les obligations de la France envers l'Espagne. Ils furent incapables d'y parvenir, à la suite d'une erreur de Castries dans l'allocation des navires.

À l'automne 1781, Castries organisa un renfort important de navires, de troupes et d'approvisionnements destinés aux Antilles, en vue d'une opération dirigée contre la Jamaïque, avec le convoi 1 M. L'obsession de Castries était

24 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 213-214.

25 Henry Dundas à William Pitt le Jeune, 9 juillet 1794, cité d'après John Ehrman, *The Younger Pitt*, New York / Stanford, Dutton / Stanford University Press, 3 tomes. Voir également Hamisch M. Scott, *British Foreign Policy in the Age of the American Revolution*, Oxford, Clarendon Press, 1990, p. 311.

26 Richard Buell Jr., *In Irons*, op. cit., p. 213-215.

27 Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 393, 397, 407-427 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 244-246, 369-372.

cependant la capture de territoires Anglais aux Indes. En conséquence, il prépara le convoi 2 A pour y renforcer Suffren. Il espérait que ces deux convois pussent naviguer ensemble, comme l'avaient fait de Grasse et Suffren. Cette décision eut pour conséquence un encombrement des ports et un manque de navires de transport tels que l'appareillage des deux convois n'eut lieu que le 10 décembre, soit à une date dangereusement tardive. Ils furent d'abord dispersés par une tempête, puis, lors d'une seconde tentative, rapidement interceptés par une escadre anglaise. Au lieu d'un renfort de six navires prévus pour de Grasse à la Martinique, il n'en arriva que deux, ainsi qu'une petite portion du convoi. Au contraire, Rodney retourna aux Antilles avec une douzaine de navires de ligne.

326

Le 1^{er} avril 1782, les alliés disposaient de 146 navires de ligne (73 français, 54 espagnols, 19 hollandais) contre 95 anglais. Cependant, dans les Antilles, les Anglais avaient 36 navires contre 35 français. Au moment où de Grasse faisait voile pour se joindre aux Espagnols, les flottes adverses se rencontraient près de la Guadeloupe. Le 12 avril, à la bataille des Saintes, Rodney captura cinq navires de ligne, y compris le navire amiral et, quelques jours plus tard deux supplémentaires. Les navires français s'échappèrent vers Saint-Domingue (aujourd'hui Haïti) où ils rejoignirent une douzaine de navires espagnols et 20 000 hommes destinés à l'attaque de la Jamaïque²⁸.

Les commandants des flottes françaises et espagnoles commirent une grave erreur en envoyant les navires espagnols vers La Havane et les français vers Boston pour y effectuer des réparations, avec l'intention de se retrouver ultérieurement à Puerto Cabello, sur la côte nord de l'Amérique du Sud. Cela eut pour conséquence l'abandon des Antilles françaises vers lesquelles des renforts auraient pu être dirigés depuis l'Europe. Elle donna aux Anglais la possibilité d'interposer une escadre, de battre successivement les alliés, puis de capturer leurs bases²⁹.

Castries, horrifié par cette erreur, tenta de mettre en place une flotte de secours constituée de 24 navires de ligne espagnols et au d'au moins 20 français. Mais à ce moment, les alliés manquaient de marins et leurs navires avaient un besoin urgent de réparations. L'amiral d'Estaing, qui devait se rendre à Cadix pour y prendre le commandement de la flotte combinée, reçut l'instruction de Vergennes de se rendre auprès du roi Charles III dans l'espoir de le convaincre d'accepter une paix, même sans le gain de Gibraltar (qui avait récemment repoussé une attaque espagnole). Il reçut également l'ordre de retarder au

28 Piers Mackesy, *The War for America*, op. cit., p. 443-454 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, op. cit., p. 249-261, 369-372.

29 Possibilité qui demeura inexploitée (note de l'éditeur).

maximum son départ de Cadix. Castries était convaincu que la guerre pouvait être gagnée, mais il fut désavoué au Conseil du roi³⁰.

Avant que la flotte ne puisse lever l'ancre, les diplomates arrivèrent à la rescousse en acceptant une paix de compromis, reconnaissant l'indépendance américaine, garantissant aux Espagnols Minorque et la Floride à la place de Gibraltar. La France recouvrait seulement deux îles dans les Antilles : Sainte-Lucie (prise par les Anglais en 1778) et Tobago³¹. Toutefois, Vergennes avait atteint son objectif essentiel, en sauvant l'indépendance américaine et donc en brisant le monopole anglais du commerce avec l'Amérique. Ces gains se sont révélés illusoire dans la mesure où les Anglais ont rapidement regagné la quasi-totalité du commerce avec l'Amérique.

Pour les États-Unis, l'indépendance fut une épreuve. Elle n'aurait pu être obtenue sans l'aide de la France, mise en œuvre par la brillante stratégie de Sartine, Castries, Vergennes, qui ont maîtrisé l'échiquier de la guerre.

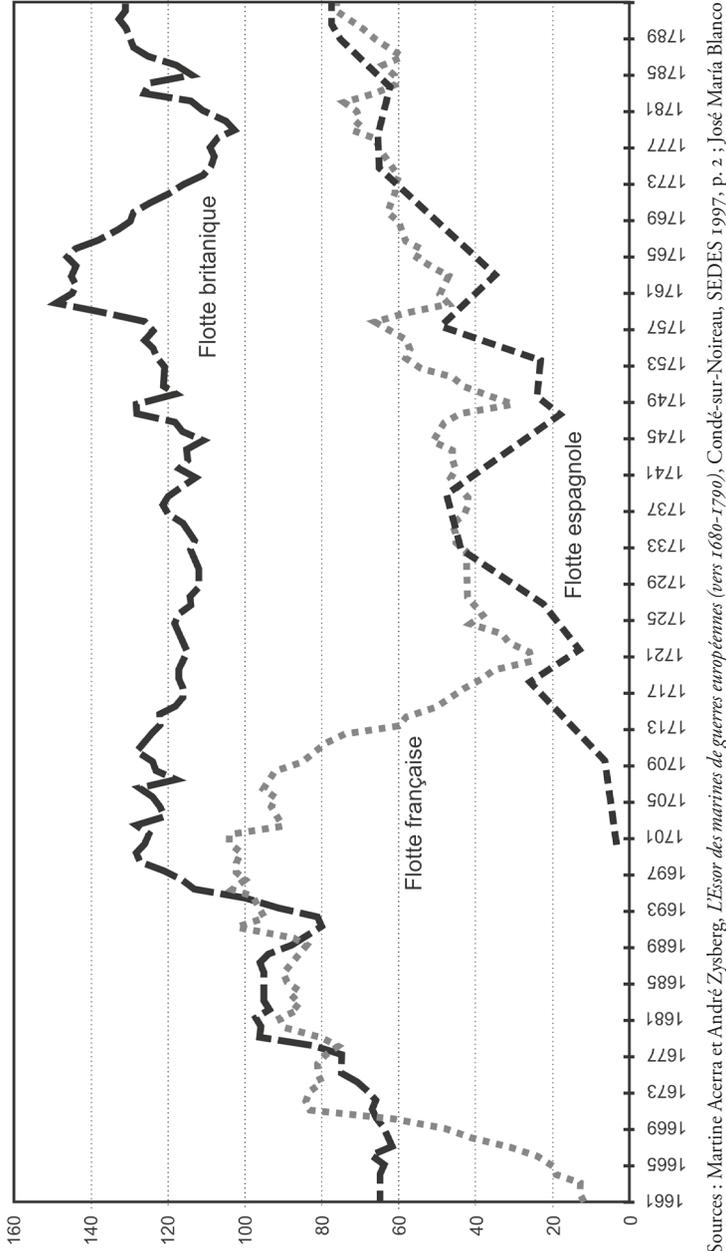
Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

30 Piers Mackesy, *The War for America*, *op. cit.*, p. 443-454 ; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, *op. cit.*, p. 249-261, 369-372 ; *id.*, *The Age of the Ship of the Line*, *op. cit.*, p. 218.

31 *Id.*, *The French Navy and the American Independence*, *op. cit.*, p. 291-292, 299-301, 317-319.

Annexes

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



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

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

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

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

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

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

