

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

# LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval



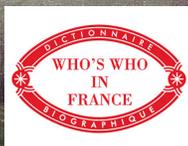


C'est en 1776 que débute, entre *Insurgents* et Britanniques, la guerre d'Indépendance américaine, à laquelle prennent part la France (1778), puis l'Espagne (1779), en attendant qu'y soient impliquées les Provinces-Unies (1780). Toutes les grandes puissances maritimes et coloniales, hormis le Portugal, 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 :  
979-10-231-3393-6

**Illustration :**

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

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX<sup>e</sup> 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**



*FLEET IN BEING.*  
LE CONCEPT DE *FLEET IN BEING* ET LA ROYAL NAVY  
DANS LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

*John B. Hattendorf*  
*Ernest J. King Professor of Maritime History*  
*U.S. Naval War College*

L'expression « flotte en vie » (*fleet in being*) est une des locutions gênantes que les historiens et les tacticiens maritimes ont tendance à employer dans de nombreux sens. Elle est initialement fondée sur leur compréhension de la bataille navale de Béziers en 1690, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg qui, la première, fit apparaître cette formule. Certains chroniqueurs ont souligné que la pensée de plusieurs officiers de marine britanniques, quatre-vingt-dix ans après, pendant la guerre d'Indépendance américaine qui vit la Royal Navy dans une situation similaire de force minoritaire, a contribué à l'expansion du concept de « flotte en vie ». Pour étudier ce sujet, il est nécessaire de considérer deux étapes distinctes : d'abord le développement de l'idée de « flotte en vie » dans la pensée stratégique maritime, ensuite les idées qui sont apparues pendant la guerre d'Indépendance américaine.

#### LE CONCEPT DANS L'HISTOIRE

En tant que concept stratégique, la « flotte en vie » est devenue un sujet de discussion entre les tacticiens maritimes en 1891 avec la publication du livre du vice-amiral Sir Philip Colomb *Naval Warfare*<sup>1</sup>. Dans cet ouvrage, Colomb indique les origines de l'expression et mentionne l'amiral Arthur Herbert, comte de Torrington, lors de son discours devant le Parlement pour justifier ses actes dans la bataille du cap Béziers. Durant cette manœuvre, le comte de Tourville,

1 Vice-amiral Philip H. Colomb, *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practices Historically Treated*, London, W.H. Allen, 1891. Les références de ce document sont extraites de la réimpression de la troisième édition de 1899, avec une introduction de Barry M. Gough, Annapolis (Maryland) Naval Institute Press « Classics of Sea Power Series », 1989, 2 tomes. Sur le concept de « *fleet in being* », voir : *ibid.*, t. I, p. 5-9, 154, 170 et *ibid.*, t. II, p. 502, 550, 556-560.

avec 75 bâtiments de ligne français, avait vaincu la flotte anglo-hollandaise de 56 bâtiments aux ordres de Torrington du 30 juin au 10 juillet 1690<sup>2</sup>. Lorsque Torrington fut appelé devant le Parlement pour expliquer sa défaite, il aurait déclaré : « Il se trouvait que la plupart des hommes craignaient que les Français ne nous envahissent ; mais j'ai toujours partagé un autre avis, comme plusieurs membres de cette honorable Chambre peuvent le constater : j'ai toujours dit que si nous possédions une flotte en vie, ils n'oseraient jamais le faire<sup>3</sup>. »

On se pose des questions sur l'authenticité de l'expression *flotte en vie* de la citation, puisqu'elle n'apparaît pas dans les transcriptions manuscrites d'époque du discours de Torrington<sup>4</sup>, mais elle est aussi connue dans un pamphlet anonyme qui se veut être le discours de Torrington, publié vingt ans après les faits, en 1710<sup>5</sup>. Dans une préface pour le lecteur, l'éditeur du pamphlet de 1710 écrivit : « Le discours qui suit étant tombé dans mes mains par hasard, et étant agréable par l'histoire qu'il raconte, j'ai songé qu'il procurerait au monde une grande satisfaction s'il était rendu public<sup>6</sup>. » Ces lignes pourraient étonner un lecteur critique par leur ton imaginaire mais il en est apparemment ainsi. Que Torrington ait réellement utilisé l'expression en 1690 ou non, la locution a certainement suivi son propre chemin pendant les trois cents ans qui suivirent.

Parmi les tacticiens maritimes, l'amiral Sir Philip Colomb fut le premier du monde anglophone à attirer l'attention sur cette idée d'un principe stratégique plus vaste et sa pensée se développa au fil d'échanges d'opinions avec des auteurs aussi connus qu'Alfred Thayer Mahan et Sir Julian Corbett. Plus tard des auteurs

- 2 Pour de nouveaux travaux de recherche sur la bataille, voir Étienne Taillemite et Pierre Guillaume, *Tourville et Béziers*, Paris, Economica, 1991 ; Daniel Dessert, *Tourville*, Paris, Fayard, 2002, p. 233-240 ; N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1648-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 145-146, 159.
- 3 *The Earl of Torrington's Speech to the House of Commons, in November, 1690: Occasion'd by the engagement at sea on the 30th of June that year, between the confederate and French fleets. To which is prefix'd, a draught of the line of battel, curiously engraven on copper*, London, MDCCX, p. 29.
- 4 *British Naval Documents, 1204-1960*, éd. John B. Hattendorf, R. J. B. Knight, A. W. H. Pearsall, N. A. M. Rodger, et Geoffrey Till, Aldershot, Ashgate, Navy Records Society (désormais NRS) n° 131, 1993, document 131: *The Battle of Beachy Head, 1690*, p. 223-225, d'après National Maritime Museum Manuscript SOU/2, Southwell Papers, p. 27-29.
- 5 *The Earl of Torrington's Speech to the House of Commons, op. cit.* ; John Ehrman, *The Navy in the War of William III, 1689-1697*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953, voir en particulier la note au bas des pages 323-324 selon laquelle, dans l'hypothèse où le manuscrit antérieur réellement le pamphlet, on peut considérer le pamphlet comme authentique. Des concepts et des formulations similaires des déclarations du pamphlet se retrouvent dans les résumés du manuscrit, accréditant la version selon laquelle le pamphlet serait le texte intégral présenté par Torrington. La transcription manuscrite contemporaine du discours de Torrington au National Maritime Museum sous *Phill. Libr., Admiralty Papers*, vol. IV, f° 101-108 auquel Ehrman fait référence est le même document que celui cité dans la note 4. Avec la division des manuscrits de la Phillips Library de Greenwich en groupes séparés, une nouvelle référence d'archivage lui a été attribuée et désigné sous la collection Phillips-Southwell, NMM SOU/2.
- 6 *The Earl of Torrington's Speech to the House of Commons, op. cit.*, p. 3.

comme Herbert Richmond, Raoul Castex, Herbert Rosinski et Geoffrey Till l'évoquèrent dans leurs échanges et ajoutèrent leurs propres pensées au concept.

À la lumière de la controverse qu'il initia en 1891, Colomb essaya de clarifier sa pensée dans la troisième édition révisée huit ans plus tard de son ouvrage : « Lord Torrington, dans sa définition du principe, n'alla pas plus loin que d'affirmer qu'observant en situation d'infériorité probable, une flotte ennemie, sans toutefois s'interdire de livrer bataille si les circonstances favorables apparaissaient, il n'aurait pas bougé<sup>7</sup>. »

Alors que cette formule alambiquée prenait en compte certaines des critiques qui avaient été faites lors de la compréhension initiale de la bataille, Colomb crut que le principe général devait aller plus loin : « Une "flotte en vie", même si elle était discréditée, inférieure, et bloquée derrière des bancs de sable, avait un pouvoir d'observation capable de paralyser l'action d'une flotte *a priori* victorieuse à la fois contre "la mer et la terre"<sup>8</sup>. »

Présentant de nouveau le concept, Colomb écrit : « Une "flotte en vie" est utilisée généralement pour désigner ce qui, dans les affaires navales, correspond à une "armée de secours" pour l'armée de terre. Cela signifie une flotte capable et destinée à attaquer un ennemi qui se propose d'envahir le territoire qu'elle a pour mission de protéger<sup>9</sup>. »

La biographie de l'amiral Lord Nelson par le capitaine de vaisseau Mahan comprend une critique du concept de flotte en vie de Colomb. Relatant l'arrivée de Nelson à Calvi en Corse en 1794, Mahan déclara que l'action de Nelson y avait montré la faiblesse du concept. Si Nelson avait été à la place de Tourville, écrivit Mahan, il n'aurait pas pensé que la force anglaise en face était de nature à le dissuader de débarquer<sup>10</sup>.

Colomb répondit que Mahan n'avait pas compris le concept de flotte en vie dans son ouvrage. L'auteur poursuivit en soutenant que Mahan, par son service en tant que membre du conseil de guerre américain pendant la guerre américano-espagnole de 1898, s'était trouvé associé à l'un des exemples les plus marquants de flotte en vie quand les forces américaines furent dissuadées pendant un temps de s'emparer de Santiago de Cuba par la flotte en vie de la marine espagnole, l'escadre de l'amiral Pasqual de Cervera<sup>11</sup>. Cependant Mahan le réfuta. Utilisant un

7 Philip H. Colomb, *Naval Warfare*, *op. cit.*, t. II, p. 550.

8 *Ibid.*, t. I, p. 154.

9 *Ibid.*, t. I, p. 5. Cette citation est extraite de la préface de la deuxième édition de 1895.

10 Alfred T. Mahan, *The Life of Nelson*, t. I, *The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, London, Sampson Low, Marston & Company, 1897, p. 137.

11 Philip H. Colomb, *ibid.*, t. II, p. 558-559.

exemple de la guerre du Péloponnèse, Mahan souligna que pendant l'expédition des Athéniens sur Syracuse, les Syracusains déplacèrent leur flotte inférieure à celle de l'adversaire vers Tarente. « La sécurité momentanée de Syracuse illustre l'influence d'une "flotte en vie" ; sa soumission après la chute de l'automne de Tarente montre les limites d'une telle flotte, qui, par définition, est inférieure<sup>12</sup>. » Mahan pensait que « l'argumentaire de la "flotte en vie" et de son effet dissuasif était exagéré, laissant supposer, en fait, que la guerre peut et sera menée uniquement sans risque<sup>13</sup> », ajoutant : « Ce n'est pas la "flotte en vie" vaincue et amoindrie des Anglais et des Hollandais qui empêcha une invasion de l'Angleterre. C'est la faiblesse et l'inertie de Tourville, ou le manque de préparation des transports français<sup>14</sup>. » Soulignant un point d'ordre général, Mahan notait que lorsqu'une flotte a pour mission de défendre une position à terre qui est par ailleurs mal protégée par des fortifications ou par l'armée, elle ne peut pas se concentrer et de se déplacer librement et en pleine efficacité contre un ennemi<sup>15</sup>.

332

Sir Julian Corbett adopta un autre point de vue lorsqu'il releva que le concept de flotte en vie était une méthode légitime pour contester la maîtrise des mers en adoptant une attitude défensive. Il affirma que les incertitudes historiques sur les circonstances de l'émergence de l'expression et sur les limitations du concept de dissuasion d'un débarquement amphibie associées compliquaient la définition exacte du concept stratégique. « Pour une puissance maritime, écrivit Corbett, une défense navale ne signifie rien, si ce n'est conserver une flotte en vie active, non seulement effective, mais menant une activité réelle<sup>16</sup>. » Selon l'interprétation de Corbett, les intentions de Torrington étaient d'agir de façon défensive et d'empêcher l'ennemi d'atteindre un quelconque objectif avant qu'il n'ait eu le temps de regrouper ses forces éparpillées et d'être capable avec de bonnes chances de gagner l'engagement face à la flotte de Tourville. « La doctrine "flotte en vie", formulée et pratiquée par Torrington, expliqua Corbett, ne va pas plus loin que le point où un ennemi considère la maîtrise générale des mers nécessaire à ses objectifs offensifs, vous devez pouvoir l'empêcher de gagner une telle maîtrise en utilisant votre flotte de façon défensive, en refusant ce que Nelson appelait une bataille générale, et en saisissant toutes les opportunités pour contre-attaquer<sup>17</sup>. »

12 John B. Hattendorf *Mahan on Naval Strategy. Selections from the Writings of Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, Naval Institute Press, « Classics of Sea Power Series », 1991, p. 205. La citation vient à l'origine de Mahan, *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practices of Military Operations on Land*, Boston, Little Brown, 1911, chap. ix, p. 200-242.

13 John B. Hattendorf *Mahan on Naval Strategy*, *op. cit.*, p. 209.

14 *Ibid.* ; Alfred T. Mahan, *Naval Strategy*, chap. x.

15 John B. Hattendorf *Mahan on Naval Strategy*, *op. cit.*, p. 263.

16 Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. Eric J. Grove Annapolis, Naval Institute Press, « Classics of Sea Power Series », 1989, p. 212.

17 *Ibid.*, p. 224-225.

Corbett concluait que ceux qui critiquaient Torrington à cette époque, aussi bien que ceux qui ont utilisé cet exemple historique pour développer un principe stratégique, ne comprenaient pas que « flotte en vie » signifiait être en mer en contact avec l'ennemi.

Plus tard des chroniqueurs continuèrent le débat mais avec peu de réponses sur les problèmes conceptuels soulevés. L'amiral Raoul Castex préférait les arguments de Mahan à ceux de Corbett<sup>18</sup>. Castex pensait que les arguments de Colomb étaient exagérés et que Corbett n'était qu'un civil inexpérimenté qu'il jugeait sévèrement comme « un stratège en chambre, ignorant des réalités de la guerre<sup>19</sup> ». À l'opposé, l'amiral Sir Herbert Richmond partageait l'avis de Corbett et y ajoutait ses propres pensées : « Ce que veut dire Torrington est évident [...] Tant qu'il eut une flotte active, prête à saisir toute opportunité pour passer devant les Français et pour rejoindre la multitude de bateaux anglais à l'ouest, Tourville, bien qu'en supériorité numérique, ne pouvait pas s'engager dans une opération majeure<sup>20</sup>. » Une flotte en état d'infériorité, souligna Richmond, ne pouvait empêcher un raid et ne pouvait pas constituer une garantie absolue et totale, mais seulement une garantie temporaire. Cependant, dans le cas où une flotte ennemie supérieure était contrainte d'obtenir une victoire rapide et décisive pour désemperer une flotte inférieure, afin de mener une invasion ou plus, la flotte en état d'infériorité pouvait avoir un effet dissuasif temporaire. Il était possible d'éviter toute action tant que les conditions pouvaient être favorables à la flotte en état d'infériorité, comme ce fut le cas pour les Anglais dans cette guerre deux années plus tard en 1692 et par la suite<sup>21</sup>. De la génération suivante de stratèges maritimes, le Germano-Américain Herbert Rosinski commença par une étude comparée des penseurs de stratégie maritime des années 1930, mais se concentra finalement sur la partie dévolue à la pensée de Mahan<sup>22</sup>. Dans cet ouvrage,

18 Raoul Castex, *Théories stratégiques*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1933, t. IV, p. 140-149. Extraits en anglais publiés dans Raoul Castex, *Strategic Theories*, éd. Eugenia C. Kiesling, Annapolis, Naval Institute Press, « Classics of Sea Power Series », 1993, p. 336-343.

19 Hervé Coutau-Bégarie, « Corbett and Richmond in France », dans John B. Hattendorf et James Goldrick (dir.), *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, Newport, Naval War College Press, 1993, p. 283 ; Jerker J. Widén, *Theorist of Maritime Strategy: Sir Julian Corbett and his Contribution to Naval and Military Thought*, Surrey, Ashgate, 2012, p. 133.

20 Sir Herbert Richmond, *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*, Cambridge, Cambridge University Press, 1953, p. 215.

21 *Ibid.*, p. 216.

22 Herbert Rosinski, *Commentaire de Mahan*, préface d'Hervé Coutau-Bégarie, Paris, Economica, 1996. À l'origine écrit en anglais vers 1938, il a été publié en français. Le manuscrit est au U.S. Naval War College, Naval Historical Collection, Manuscript Collection 91 : Herbert Rosinski Papers, Box 7, folder 3: *Mahan*, 1938.

Rosinski note que Mahan s'accordait complètement avec Corbett sur l'idée qu'« un conflit sur la maîtrise des mers », s'il y en avait un, ne pouvait s'achever que grâce au déploiement d'une activité et à l'action d'esprit offensifs hors norme<sup>23</sup> ». Rosinski poursuit sa déclaration : « C'est pourquoi il est plus qu'étonnant qu'il soit violemment opposé dans tous ses écrits<sup>24</sup> au concept de "flotte en vie", qui, une fois bien compris, signifie exactement "être sur le dos de l'ennemi" de façon persistante et agressive<sup>25</sup>. » Attentif au raisonnement de Mahan, Rosinski concluait que Mahan avait mal compris la signification originelle de Torrington et pensait qu'elle était à l'exact opposé de ce que Torrington voulait dire : c'est-à-dire une retraite passive, par sécurité plutôt qu'une défense agressive. On pourrait ajouter que la compréhension de Mahan était similaire à celle que le roi, la reine et le Conseil exprimèrent en 1690 et qui conduisit à la démission de Torrington, à son emprisonnement dans la Tour de Londres et à son procès<sup>26</sup>.

Pendant le demi-siècle passé, le concept de flotte en vie semble avoir été utilisé très librement pour qualifier un grand nombre d'options navales. Analysant la façon dont l'expression a été utilisée dans les récentes discussions maritimes des xx<sup>e</sup> et xxi<sup>e</sup> siècles, Geoffrey Till identifie quatre différents types d'opérations qui lui sont rattachées, allant de l'offensive modérée à la défense passive<sup>27</sup> :

1. Obtenir un degré de maîtrise de la mer en évitant temporairement d'engager une bataille.
2. Tirer profit d'une stratégie positive en menant des missions telles que des attaques sur le commerce, tout en évitant un engagement décisif avec un ennemi supérieur.
3. Harceler et fuir continuellement l'ennemi pour dénier à un ennemi supérieur l'usage sans entrave des mers.
4. Mener des actions destinées simplement à assurer la survie d'une flotte d'obstruction plus faible.

Jerker Widén a récemment déclaré que ces quatre variantes posent potentiellement un problème induisant une mauvaise interprétation du concept de flotte en vie. La quatrième variante, mener des actions pour préserver simplement la survie de la flotte, note-t-il, n'est pas une forme légitime de flotte en vie, parce que ce concept

<sup>23</sup> Herbert Rosinski, *Commentaire de Mahan, op. cit.*, p. 71-72 ; manuscrit Mahan, 1938, p. 33-34.

<sup>24</sup> Alfred T. Mahan, *Lessons of the War with Spain*, Boston, Little Brown, 1899, p. 78, 123-124 ; *id.*, *Life of Nelson, op. cit.*, t. I, p. 136-137 ; *id.*, *Naval Administration and Warfare*, Boston, Little Brown, 1908, p. 149.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> John Ehrman, *The Navy of William III, op. cit.*, p. 349-352 ; John B. Hattendorf, « Herbert, Arthur, Earl of Torrington (1648-1716) », *Oxford Dictionary of National Biography*, 2004.

<sup>27</sup> Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, deuxième édition, London, Routledge, 2009, p. 173.

requiert de maintenir une menace active et crédible contre un ennemi supérieur. Les deuxième et troisième variantes sont similaires mais elles prennent en compte la méthode alternative de la maîtrise controversée des mers selon Corbett : des contre-attaques mineures. À des fins théoriques, Widén recommande de dissocier les principes de maîtrise controversée des mers et de contre-attaques mineures. La flotte en vie est selon l'auteur une stratégie de défense dissuasive mise en place par la puissance navale la plus faible, alors que des contre-attaques mineures constituent une forme limitée d'action offensive au sein d'une stratégie défensive. Cependant, en pratique, Widén note que ces deux principes ont tendance à coïncider comme des éléments séparés d'une même stratégie<sup>28</sup>.

### LA GUERRE NAVALE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Sir Julian Corbett remarquait dans *Some Principles of Maritime Strategy* que la guerre d'Indépendance américaine fournissait une documentation supplémentaire sur la signification et la mise en œuvre du concept de flotte en vie<sup>29</sup>.

Les trois premières années de la guerre, entre 1775 et 1777, la Grande-Bretagne avait utilisé ses ressources militaires et navales pour essayer de mettre un terme à la rébellion en Amérique de Nord, mais ces tentatives échouèrent. Pendant cette période, relativement peu de bâtiments de guerre furent construits, mais avec l'entrée en guerre de la France en 1778, la Royal Navy lança un programme de construction pour essayer de redonner à sa flotte de guerre la supériorité en nombre et en tonnage qu'elle laissait filer à la France. Il faudra des années à la Royal Navy pour retrouver sa place. 1778 vit l'entrée en guerre de la France ainsi que le départ de l'escadre française aux ordres d'Estaing pour l'Amérique du Nord puis vers les Antilles. Dans ces conditions, le gouvernement à Londres changea ses priorités stratégiques et plaça la défense intérieure et la protection des colonies des Antilles à un plus haut niveau que les problèmes des colonies nord-américaines. Cependant, il y eut des oppositions notables à cette politique dans le cabinet, notamment le secrétaire des Colonies Lord George Germain, qui mena une campagne, et parvint, de temps en temps, à détourner le ministre de ses intentions initiales. Ces facteurs et d'autres firent que 1778 fut l'année des occasions maritimes manquées de part et d'autre, alors que les deux pays regardaient chacun à leur tour de l'autre côté de l'Atlantique.

La marine française approcha en 1778 l'équivalent de la force navale de la Royal Navy, et aurait même pu avoir la supériorité locale dans les eaux européennes en réunissant les escadres de Brest et de Toulon pour une bataille

<sup>28</sup> John J. Widén, *Theorist of Maritime Strategy*, op. cit., p. 132-133.

<sup>29</sup> Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. cit., p. 222.

décisive. Au lieu de cela, d'Estaing emmena l'escadre de Toulon vers l'Amérique du Nord. Au même moment, au lieu d'utiliser sa force pour provoquer une action décisive avec la marine française, Londres envoya l'amiral Sir John Byron et 20 bâtiments à la poursuite de d'Estaing en Atlantique. Dans l'année et demie qui suivit, aucune de ces flottes ne fut capable d'aucun effet stratégique dans les eaux nord-américaines ou dans les Antilles où les batailles navales furent indécises. Cependant, dans les eaux européennes pendant la première bataille navale majeure de la guerre, la flotte française aux ordres du comte d'Orvilliers affronta également de façon indécise une flotte britannique de taille comparable lors de la première bataille d'Ouessant le 27 juillet 1778<sup>30</sup>.

336

En Angleterre, durant l'automne et l'hiver suivants, la Royal Navy et le pays furent distraits par un débat qui opposa deux commandants concernant leurs actions à Ouessant : le vice-amiral Sir Hugh Palliser et son supérieur l'honorable amiral Augustus Keppel. Cette dispute personnelle et professionnelle se termina en cour martiale pour tous les deux et par des altercations violentes entre les partisans des amiraux, ce qui créa une opposition politique au gouvernement.

Pendant le printemps 1779, à la suite de tout cela, la Royal Navy avait besoin de préparer une nouvelle campagne sous les ordres d'un amiral plus âgé et expérimenté, partisan du gouvernement, commandant la Home Fleet basée en Angleterre. Parmi les options offertes, il semblait qu'il n'y eût aucun nom qui remplît tous les critères. En définitive, le choix se porta sur l'amiral Sir Charles Hardy, un homme âgé qui était au-dessus de l'agitation politique, mais qui n'avait pas été sur l'eau depuis des années. Bien qu'Hardy eût la réputation d'avoir un bon naturel, l'atmosphère tendue du moment amena quelques officiers à refuser de servir sous ses ordres. Pour l'aider, l'Amirauté se tourna vers quelques officiers qui n'avaient pas encore été mis à l'épreuve mais semblaient prometteurs. Deux capitaines de vaisseau furent promus contre-amiraux et reçurent des commandements subalternes. Un autre officier, le capitaine de vaisseau Richard Kempenfelt, reconnu comme réformateur de la pensée et innovateur tactique au sein de la Navy, se vit attribuer le poste de commandant de flotte sous les ordres de l'amiral Hardy, un poste qui pourrait être considéré actuellement comme celui de chef d'état-major de l'amiral<sup>31</sup>.

Alors que la bataille de la Manche commençait à s'organiser en mer au printemps 1779, la préparation fut perturbée dans sa montée en puissance par le manque de marins, un manque largement causé par l'enrôlement d'hommes

30 N. A. M. Rodger et Daniel A. Baugh, « The War for America, 1775-1783 », dans John B. Hattendorf (dir.), *Maritime History*, t. II, *The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail*, Krieger Publishing Company, 1997, p. 205-206.

31 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1998, p. 61-62.

atteints de maladies infectieuses<sup>32</sup>. En même temps, la situation stratégique en mer commençait seulement progressivement à s'éclaircir pour les chefs britanniques. En février, des renseignements arrivèrent à Londres selon lesquels l'Espagne commençait des préparatifs militaires autour de Gibraltar. En mars, Londres apprit d'abord que l'Espagne armait des bâtiments de guerre au Ferrol, alors qu'on rapportait qu'en France 33 bâtiments l'étaient à Brest. Au début, les observateurs britanniques ne comprirent pas complètement ce que ces rapports signifiaient. Il fallut du temps pour arriver à la conclusion que l'Espagne était en train de modifier son projet de médiation entre la Grande-Bretagne et la France pour devenir un partisan actif de la France dans la guerre contre la Grande-Bretagne. Il fallut encore plus de temps pour comprendre que cette alliance franco-espagnole était liée stratégiquement au siège de Gibraltar et à l'occupation d'une partie de l'Angleterre suite à un assaut amphibie, de sorte que l'Espagne puisse utiliser cette occupation pour forcer la Grande-Bretagne à abandonner Gibraltar après des négociations de paix future<sup>33</sup>. L'entrée en guerre de l'Espagne modifia donc la situation stratégique de la Grande-Bretagne<sup>34</sup>.

En juillet 1779, les fonctionnaires britanniques comprirent de façon plus claire qu'une force maritime franco-espagnole supérieure faisait route vers la Manche : mais les choses restèrent stratégiquement en l'état jusqu'à ce que la flotte apparaisse au large des îles britanniques. Les officiers britanniques expérimentés exprimèrent divers avis sur la situation imminente. Certains pensaient que la force ennemie s'avèrerait être trop encombrante et inefficace pour constituer une réelle menace dans la bataille. En fait, la flotte franco-espagnole de 63 bâtiments ne fut pas véritablement signalée à son entrée en Manche avant la mi-août, pendant que 30 000 hommes attendaient pour envahir l'Angleterre. Pendant cette période d'attente, le capitaine de vaisseau Richard Kempenfelt était en mer à bord du vaisseau amiral, le HMS *Victory*, avec l'amiral Sir Charles Hardy et quelque 39 bâtiments de ligne de la flotte de la Manche. Le 27 juillet 1779, Kempenfelt, commandant la flotte de Hardy, écrivit à son ami le capitaine de vaisseau Charles Middleton, contrôleur de la Navy, concernant la situation stratégique à laquelle il était confronté :

De plus, je dois dire que presque tout dépend de cette flotte ; elle est inférieure à une flotte supérieure ; c'est pourquoi la plus grande compétence et la plus grande adresse sont requises pour contrer les desseins de l'ennemi, pour guetter et pour

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 66.

<sup>33</sup> Pour plus de détails, voir Stetson Conn, *Gibraltar in British Diplomacy in the Eighteenth Century*, New Haven, Yale University Press, 1942, chap. VIII, p. 174-198 ; John Lynch, *Bourbon Spain, 1700-1808*, Oxford, Basil Blackwell, 1989, p. 319-322.

<sup>34</sup> David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, *op. cit.*, p. 69.

saisir l'occasion favorable pour agir, et pour prendre l'avantage en portant l'effort sur les points faibles de la ligne ennemie ; si de telles opportunités ne s'offrent pas, il faudra s'approcher de l'ennemi, le contenir dans une baie et empêcher les initiatives, mais au prix de risques et de dangers ; forcer son attention et l'obliger à ne penser à rien sauf à être en garde contre votre attaque<sup>35</sup>.

De telles actions, combinées au manque de ravitaillement, à la santé des marins ainsi que les effets du hasard empêchèrent finalement la flotte franco-espagnole de remporter un succès<sup>36</sup>.

La guerre pour l'Amérique continua sans aucun bénéfice stratégique majeur pour aucun des deux côtés jusqu'en 1781 avec l'opposition de flottes équipées de façon à peu près égale. En 1781, la Grande-Bretagne réussit à ralentir certains ravitaillements navals, et donc à augmenter le coût pour les flottes espagnole et française. Le blocus britannique eut peu d'autres effets sur l'ennemi. Cependant, il créa un nouvel adversaire maritime dans les eaux européennes, les Provinces-Unies, en coupant le commerce de la Hollande vers la France. Par suite, une escadre britannique entreprit une action tactique au résultat indécis contre la flotte hollandaise au large du Dogger Bank. Célébrée comme une victoire dans les deux camps, Dogger Bank devint une victoire stratégique britannique quand la flotte hollandaise refusa de sortir de nouveau de toute la guerre<sup>37</sup>. En 1781 toujours, la flotte combinée franco-espagnole retourna en Manche, de nouveau avec une force trop puissante pour que la flotte de la Manche de la Royal Navy n'osât la défier. Pendant ce temps, en septembre 1781, le tournant stratégique de la guerre se produisit quand le comte de Grasse réussit à conserver la maîtrise locale de la mer au large de la Virginie pour contrôler les eaux autour des différents caps de la baie de Chesapeake ainsi que dans la baie elle-même pendant plusieurs semaines, empêchant les renforts de rejoindre les forces britanniques à terre à Yorktown. La reddition du général Cornwallis fit finalement tomber le ministre à Londres qui fut remplacé par un gouvernement qui promettait la fin de la guerre. Pourtant il fallut quelque temps avant que tout cela ne se produisît.

Dans ces conditions, Lord Sandwich à l'Amirauté et ses conseillers, y compris le capitaine de vaisseau Charles Middleton, le capitaine de vaisseau Lord Mulgrave et Richard Kempenfelt, promu contre-amiral en 1780 et commandant de l'escadre occidentale de la flotte de la Manche, proposèrent une

35 *Letters and Papers of Charles, Lord Barham, Admiral of the Red Squadron, 1753-1813*, éd. John Knox Laughton, London, NRS n° 32, 1907, t. I, p. 292 : Kempenfelt à Middleton, 27 juillet [1779].

36 N. A. M. Rodger et David A. Baugh, « The War for America, 1775-1783 », art. cit., p. 206.

37 Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University of South Carolina Press, 1993, p. 157 ; David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, op. cit., p. 131-132.

nouvelle stratégie spectaculaire. À ce moment, le programme de construction de bâtiments britanniques, lancé au début de la guerre, commençait à modifier l'équilibre stratégique des forces entre la flotte franco-espagnole et la britannique. Le nombre de vaisseaux des puissances des Bourbons était de 25 % supérieur à celui de la Grande-Bretagne en 1775 et au maximum de 44 % en 1780. De 1780 à 1785, ce pourcentage tomba à 17 %<sup>38</sup>. Les pourcentages en supériorité numérique ne reflètent cependant pas les différences de préparation des flottes. Alors que la marine française augmentait en taille, elle rencontrait des difficultés croissantes pour ses équipages et constantes quant à son financement<sup>39</sup>. Toutefois, au vu de la situation générale, la flotte de la Manche de la Royal Navy resta considérablement plus faible que celle des Caraïbes. Le cabinet de Londres avait délibérément adopté le choix stratégique d'essayer de gagner une victoire dans les Caraïbes plutôt qu'en Europe. Leurs raisons pouvaient se justifier par la victoire de l'amiral Lord Rodney sur de Grasse à la bataille des Saintes le 11 avril 1782 qui empêcha la perte de la Jamaïque. Cependant, la victoire de Rodney n'était pas le genre de succès éblouissant qui permettait de finir la guerre, malgré un impact considérable sur le moral. La stratégie à haut risque qu'elle entraîna laissa des points faibles plus gravement exposés en Europe<sup>40</sup>.

Alors que le ministère mit la priorité sur les Caraïbes et réduisit la force navale en Atlantique oriental et en mer du Nord, la Royal Navy avait toujours des missions à remplir en métropole en tant que flotte en vie incapable de conduire une bataille majeure. Mais surtout, cette décision signifiait que la Royal Navy ne pouvait pas maintenir le contrôle des approches occidentales de la Manche à cause du détachement d'une partie importante de ses plus grands bâtiments. Cette zone était stratégiquement essentielle pour les missions multiples de protection du commerce britannique, d'attaque du commerce ennemi, de prévention des invasions, et de dissuasion vis-à-vis des forces françaises susceptibles de quitter Brest pour des missions outre-mer<sup>41</sup>. En même temps, la guerre avec les Hollandais imposait un blocus de leurs côtes pour empêcher la marine hollandaise de se déployer en mer. Simultanément, les bateaux en

38 Jan Glete, *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1993, t. I, p. 276.

39 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 143-144, 256 n. 30, 278-279 ; Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la marine (1517-1788)*, Paris, Éditions Cujas, 1965, p. 341.

40 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl: A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, London, Harper Collins, 1993, p. 273-292.

41 Michael Duffy, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, Exeter University Press, 1992, p. 75-76 ; A.N. Ryan, « The Blockade of Brest, 1689-1805 », dans Martine Accera, José Marino et Jean Meyer (dir.) *Les Marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, PUPS, 1987, p. 184.

mer du Nord servaient à bloquer les approches orientales de la Manche et à intercepter les bateaux marchands transportant des stocks de contrebande navale vers la France. De plus, la guerre avec l'Espagne impliquait un blocus des ports espagnols ainsi que le ravitaillement pour soutenir Gibraltar pendant le siège par les Espagnols. Tout cela devait être fait sans engager une bataille décisive majeure. La Royal Navy s'acquitta de ses missions en déployant des bateaux qui se positionnaient entre la mer du Nord et la Manche selon la situation, tout en conservant la supériorité des capacités dans le combat à un contre un<sup>42</sup>.

Le contre-amiral Richard Kempenfelt expliqua son approche de la théorie début janvier 1782 en termes stratégiques plus généraux, après avoir reçu des ordres de l'Amirauté pour l'escadre occidentale de la flotte de la Manche placée sous ses ordres. En se référant à la seule phrase de Torrington sur le concept, Sir Julian Corbett considéra la pensée de Kempenfelt comme le « développement de l'idée de "flotte en vie"<sup>43</sup> », attestant la manière dont le concept avait mûri dans la pensée navale britannique quelque quatre-vingt-dix années après Torrington<sup>44</sup> :

340

Quand les forces ennemies à la mer [sont] supérieures aux vôtres et que vous devez garder de nombreuses positions isolées, il devient difficile de déterminer [quelle pourrait être] la meilleure manière de disposer vos bateaux.

[Quand les desseins de l'ennemi sont connus], pour faire quelque chose d'efficace, vous devez vous efforcer d'être supérieur à lui [aux endroits] où, [s'ils devaient réussir dans ses desseins], il vous atteindrait le plus durement.

Si votre flotte est si divisée qu'elle est inférieure en tous lieux à l'ennemi, il aura alors en tous lieux [la probabilité] de réussir ses tentatives.

[Si une escadre suffisante ne peut pas être formée pour affronter l'ennemi en métropole, il serait plus judicieux de laisser toutefois un nombre de bâtiments réduit dans cette escadre, pour qu'ainsi vous puissiez avoir la supériorité ailleurs].

42 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, op. cit., p. 167.

43 Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. cit., p. 221.

44 Il existe deux versions éditées de ce document. Le texte cité ici est extrait de la deuxième version plus complète. La première, utilisée par Corbett, semble être un brouillon fait une semaine avant la deuxième. Première version : *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, éd. cit., t. I, p. 361-362 : « Admiral Kempenfelt's observations on the arrangements given to him by Lord S[andwich] », copie à Middleton du 6 janvier 1782. Deuxième version : *The Private Papers of John, Earl of Sandwich, First Lord of the Admiralty, 1771-1782*, éd. G. R. Barnes et J. H. Owen, London, NRS n° 78, 1938, t. IV, p. 80-82 : « Admiral Kempenfelt's Ideas about the Mode of Carrying on the War », 13 January 1782. La dernière édition apporte des changements dans le texte du brouillon dans les *Barham Papers*, ajoute plusieurs points ainsi que trois nouveaux paragraphes à la fin. Les différences exactes les deux documents sont signalées par des crochets.

En position d'infériorité par rapport à l'ennemi et si vous ne possédez qu'une escadre d'observation pour surveiller et suivre ses manœuvres, ladite escadre ne doit être composée que de bateaux à deux ponts<sup>45</sup>, et [pour répondre à ce but] doit tirer l'avantage [en naviguant à distance de l'ennemi, sinon en certaines circonstances elles pourraient être forcées d'agir ou d'abandonner certains de leurs gros voiliers].

Il est très [utile] d'avoir une telle escadre mobile proche de la grande flotte ennemie, car elle l'empêchera de se diviser en [escadres] pour intercepter votre commerce [ou pour tout autre but], ou de disperser [et d'étirer] ses bateaux pour accroître son champ d'observation. [Une telle escadre sera toujours disponible] pour profiter de toute séparation ou dispersion accidentelle des [bateaux] du fait de grosses tempêtes, du brouillard ou d'une autre cause. [Ils] peuvent intercepter à leur profit du ravitaillement, des renseignements, etc. En définitive une telle escadre permettra de contrôler et de restreindre leur [activité], et ainsi de prévenir [nombre] de dommages qu'ils pourraient sinon occasionner.

Si les ennemis sont proches de la Manche, je suppose que la meilleure situation pour une telle escadre serait de rester en leur absence à l'ouest [situation plus favorable pour protéger vos bateaux qui rentrent en Manche. L'escadre aura ainsi plus de liberté pour ses opérations, pour s'approcher ou garder ses distances avec les ennemis selon ce qui lui semblera le plus pratique, et ne sera pas forcée de rester bloquée au port].

Si l'ennemi [devine] vos projets de conserver la mer du Nord libre avec une escadre importante de façon à permettre à votre commerce de rentrer en métropole par cette voie, on peut penser qu'il se forcera, en coopération avec les Hollandais, à détacher de [sa] flotte principale des bâtiments face à votre escadre occidentale pour retourner l'équilibre des forces en sa faveur à cet endroit. [Mais probablement il percera nos plans suffisamment tôt pour empêcher les effets bénéfiques l'été suivant, et les autres projets qu'il pourrait envisager avec leur flotte principale pourraient l'en détourner.]

Je pense que l'ennemi [a] à ce moment deux grands desseins nous concernant : le premier est la conquête de nos îles des Caraïbes ; l'autre, en métropole, est de

45 Le 74 canons, de 3<sup>e</sup> rang, était l'exemple typique, à la fois lourdement armé et hautement manœuvrable, mais il y avait également un grand deux-ponts 80 canons 2<sup>e</sup> rang et un petit deux-ponts 44 canons de 5<sup>e</sup> rang. Voir David Lyon, *The Sailing Ship List: All the Ships of the Royal Navy, Built, Purchased and Captured, 1688-1860*, London, Conway Maritime Press, 1993, chap. v « The American War of Independence 1776-1783 », p. 214-216.

ne pas se limiter seulement à l'interception de notre commerce, mais, grâce à [la supériorité de sa flotte], d'envahir la Grande-Bretagne ; et je [suppose] que le coup serait porté à l'endroit qui nous touche le plus, soit contre la métropole, soit contre Portsmouth. Je pencherais plutôt pour ce dernier [plus pratique] du point de vue de la navigation.

Il en conclura avec raison que l'[un] de ces projets réussira ; [sachant] que nous ne pouvons pas, par notre puissance navale, garder les deux, et que si nous employons une force suffisante pour contrer son projet à un endroit, nous devons nécessairement laisser l'autre vulnérable.

[Il est (ou serait) en notre pouvoir d'envoyer une telle force de bateaux vers les Caraïbes, ce qui l'y contrarierait, mais pour la métropole, je pense qu'avec notre plus grande force déployée à l'extérieur, nous devrions nous trouver inférieurs en mer et confier notre défense à nos forces terrestres contre une invasion.

342

Comme nos bateaux sont désormais tous doublés de cuivre, ils sont déjà prêts à servir ; ainsi quand la flotte ennemie revient au port en fin de campagne, ce qui, jusqu'ici, a toujours été le cas au début de l'hiver, vous pouvez envoyer le nombre de bâtiments qui vous paraît nécessaire pour agir de façon offensive ou défensive dans les Caraïbes pendant les mois d'hiver, et les avoir de retour en métropole à temps pour les missions en été.

Il y a grand bénéfice en de telles occasions à laisser vos bateaux partir seuls car leur traversée est donc plus rapide et votre projet secret.]

Dans le premier brouillon du document de Kempfenfelt, Sir Charles Middleton écrivit une petite note qui clarifiait son raisonnement et fut plus tard incorporée dans la version finale envoyée à Lord Sandwich :

Comme quelque chose doit rester vulnérable, il me semble que la Grande-Bretagne et l'Irlande sont désormais capables de mieux se défendre que nos colonies ; et que cette année s'écoulera probablement avant qu'ils ne découvrent nos projets en mer du Nord. Il nous appartient d'utiliser au mieux le temps qui nous est imparti<sup>46</sup>.

À propos de la pensée de Sir Julian Corbett, Kempfenfelt avait déjà pratiquement démontré « de la manière la plus positive et convaincante<sup>47</sup> » l'avantage de la théorie de flotte en vie, quelques semaines seulement avant de rédiger le brouillon qu'il avait ébauché pour son mémento. À cinquante-trois lieues<sup>48</sup> au sud-ouest de l'île d'Ouessant, le 12 décembre 1781, l'escadre occidentale de Kempfenfelt

<sup>46</sup> *Letters and Papers of Charles, Lord Barham*, éd. cit., t. I, p. 362-363 : « Mémento par sir C.M. ».

<sup>47</sup> Sir Julian Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, éd. cit., p. 222.

<sup>48</sup> Approximativement 159 milles nautiques ou 294 kilomètres.

rencontra un convoi français de 100 bateaux, sous l'escorte du comte de Guichen, parti de Brest avec des renforts logistiques et du personnel pour les Antilles. Observant que Guichen et ses bâtiments de guerre d'escorte étaient au-delà de l'horizon, sous le vent, Kempfenfelt essaya de couper les bâtiments de guerre français des transporteurs. Réussissant en partie, il évita une attaque majeure et prit 9 transports sur les 100 bateaux et le jour suivant, 5 retardataires de plus.

De nombreuses critiques de l'action – y compris émises par le roi George III, le contre-amiral Sir Samuel Hood et l'amiral Lord Rodney – pensèrent que Kempfenfelt aurait dû suivre l'escadre française, prendre plus de bateaux et même suivre la route des Antilles pour y renverser l'équilibre des forces navales, plutôt que de rentrer au port. D'un point de vue tactique, l'action de Kempfenfelt, en utilisant une force inférieure pour gêner l'ennemi et faire des prises avec habileté malgré l'escorte de protection, était remarquable mais eut, en soi, peu d'effets stratégiques<sup>49</sup>. L'effet stratégique vint grâce à la météorologie le jour de Noël, cinq jours après le retour de Kempfenfelt à Spithead quand une violente tempête força la plupart des bateaux français du convoi à retourner au port et les empêcha d'atteindre leur destination.

L'action de Kempfenfelt, ajoutée aux nouvelles de la reddition de l'armée de terre britannique à Yorktown et à l'échec de la Royal Navy pour la délivrer, arriva fin novembre et suscita des attaques politiques contre le gouvernement de Lord North à la Chambre des communes pour mauvaise gestion des affaires maritimes. Onze jours après que Kempfenfelt eut soumis son mémento à Lord Sandwich, la Chambre des communes vota « pour une enquête sur les causes du manque de succès des forces navales de Sa Majesté pendant la guerre et plus particulièrement l'année 1781<sup>50</sup> », la première d'une série de résolutions et d'accusations qui forcèrent finalement le gouvernement de Lord North à démissionner, ainsi que Lord Sandwich, premier lord de l'Amirauté<sup>51</sup>, le 20 mars 1782.

Pendant le déroulement des débats à la Chambre des communes, le jeune politicien d'opposition Charles James Fox souligna que la stratégie du gouvernement était contraire à ce qu'elle aurait dû être. Avec des ressources navales limitées, ce dernier avait envoyé des escadres au loin et laissé les eaux territoriales exposées alors qu'il aurait dû les regrouper en Europe où il aurait contrôlé les forces ennemies à proximité de leur point de départ tout en assurant la défense métropolitaine<sup>52</sup>.

49 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, *op. cit.*, p. 149-150.

50 Citation dans *The Private Papers of John, Earl of Sandwich*, éd. cit., t. IV, p. 271.

51 Pour les déclarations de Lord Sandwich défendant ses actes en tant que premier lord, voir *ibid.*, p. 271-364.

52 David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, *op. cit.*, p. 152.

La pensée de Kempenfelt et Middleton montra que leur stratégie défensive « flotte en vie » était fondée sur nombre de facteurs liés au contexte spécifique de la situation stratégique fin 1781-début 1782. D'un point de vue tactique et opérationnel, leurs pensées reposaient sur un sentiment grandissant selon lequel la force navale ennemie devenait plus faible et moins unie en action<sup>53</sup>. En proposant des actions plus hardies, ils s'y référaient, ainsi qu'ils comptaient sur la manœuvrabilité stratégique de leur propre force navale d'un théâtre à l'autre, sur le subterfuge et sur les capacités limitées de l'ennemi à deviner ce qu'ils faisaient et à le contrer. Dans une moindre mesure, s'ajoutaient la supériorité technologique des bateaux à coque doublée de cuivre ainsi que l'emploi de la caronade qui prouva finalement sa valeur dans la bataille des Saintes<sup>54</sup>.

D'un point de vue stratégique, l'application du concept, recommandé par Kempenfelt et Middleton, refusait l'idée que la Navy, dans son rôle traditionnel de première ligne de défense, laissât la défense de la métropole à l'armée de terre et aux milices sur les plages. Cela supposait aussi que le vent, la météorologie et l'inefficacité pouvaient, par leurs effets, avoir des influences différentes sur la force navale ennemie. En même temps, on abandonna le concept qui s'avéra valable pendant les guerres précédentes et ultérieures : en maintenant une supériorité dans les eaux européennes, la Royal Navy pouvait neutraliser ou réduire à la source la menace sur les possessions outre-mer, en empêchant les forces françaises et espagnoles de naviguer vers des zones lointaines.

Dans l'exemple de 1690 et celui de la guerre d'Indépendance américaine, l'utilisation par la Royal Navy de flotte en vie eut de graves répercussions politiques pour ceux qui étaient responsables de son emploi. Aussi loin que la Royal Navy l'employa, la flotte en vie ne fut pas une stratégie de guerre gagnante. Son succès apparent était plutôt dû aux défaillances de l'ennemi et à d'autres facteurs de façon plus générale. Cependant, une flotte en vie démontra qu'un ennemi ne pouvait pas complètement l'ignorer car elle présentait une menace qui demandait une réponse forte pour être contrôlée. De ce point de vue, une flotte en vie active et agressive agit comme une force dissuasive temporaire pour un temps très limité, tout en maintenant simultanément le moral et les capacités opérationnelles de la flotte.

Traduit de l'anglais par le CC (r) Isabelle Moysan-Dutrieux.

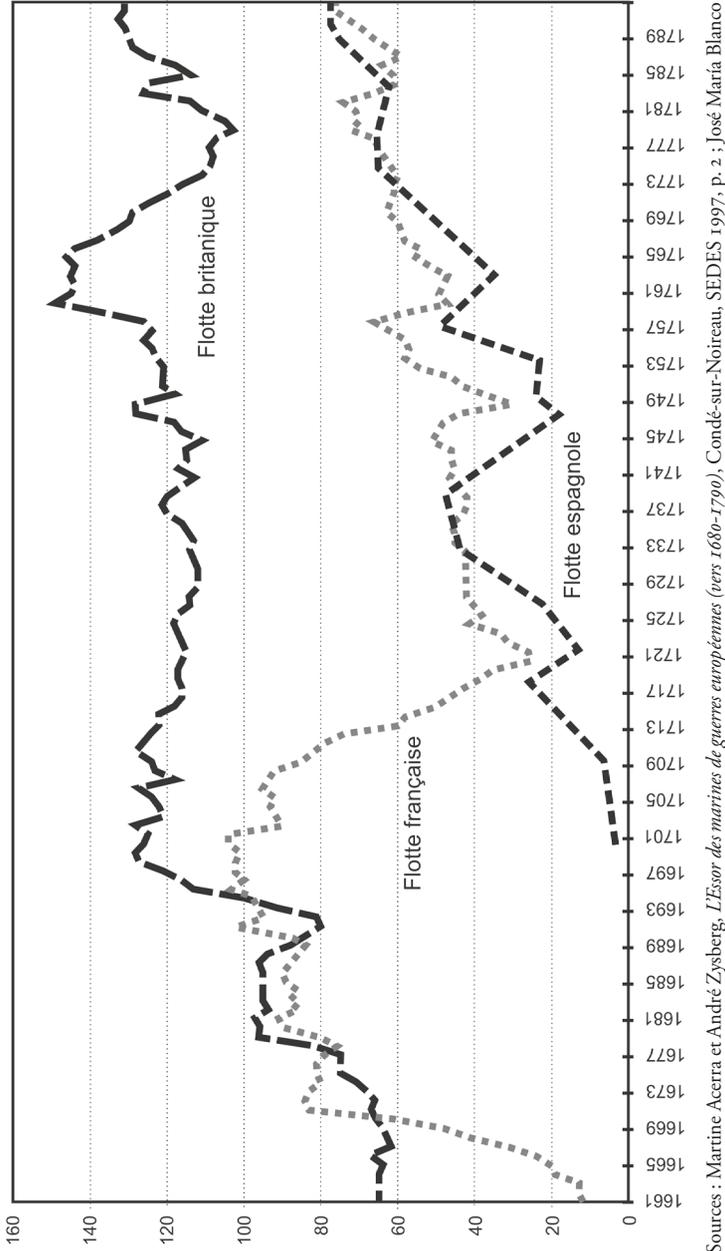
53 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl*, op. cit., p. 294.

54 *Ibid.*, p. 294-299.

# 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>-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<sup>e</sup> 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<sup>es</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, trad. Rémi Prigent, Paris, Mengès, 2004.
- GOODWIN, Peter, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- HARLAND, John, *Seamanship in the Age of Sail* [2000], Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
- KNIGHT, Roger J. B., « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n° 3, 1973, p. 299-309.
- JAHAN, François, *La Frégate l'« Hébé » et la guerre d'Indépendance américaine. 1782, deux marins, un mystère*, Paris, Guénégaud, 2005.
- LEES, James, *The Mastng and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.

- LAVERY, Brian, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 tomes.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600-1815* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- LLINARES, Sylviane, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>es</sup> 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<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, 2007, p. 81-104.
- VILLIERS, Patrick, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- , *L'Hermione, La Fayette, La Touche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'Indépendance américaine*, avec la participation de LEMINEUR, Jean-Claude, Nice, ANCRE, 2015.
- WINFIELD, Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- , *First Rate. The Greatest Warships of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

#### EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

#### OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

- BAUGH, Daniel A., « Why Did Britain Lose Command of the Sea During the War for America? », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 149-169.
- BONNICHON, Philippe, « La Grenade, Savannah (1779), Saint-Christophe (1782) : trois exemples du rôle de la marine dans les opérations de débarquement et de soutien des troupes, lors de la guerre d'Indépendance américaine », dans *Guerres et Paix, 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Rochefort, 1986*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1987, p. 261-273.
- BREEN, Kenneth, « Graves and Hood at the Chesapeake », *The Mariner's Mirror*, vol. 66, n° 1, 1980, p. 53-75.
- , « Divided Command: the West Indies and North America, 1780-1781 », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 191-206.
- , « Sir George Rodney and St. Eustatius in the American War: A Commercial and Naval Distraction, 1775-1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 84, n° 2, 1998, p. 193-203.
- , « Sir George Rodney and Naval Operations in the Caribbean in the American War of Independence 1780-1782 », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII<sup>es</sup> 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<sup>es</sup> journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 99-113.
- LINDWALL, Åke, « The Encounter between Kempenfelt and De Guichen, December 1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 163-179.
- MCGUFFIE, Tom H., *The Siege of Gibraltar, 1779-1783*, London, B. T. Batsford, 1965.
- MORGAN, William J., « American Privateering in America's War for Independence », *American Neptune*, vol. 36, n° 2, avril 1976, p. 79-87.
- JACKSON O'SHAUGHNESSY, Andrew, *An Empire Divided. The American Revolution and the British Caribbean*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2000.
- OWEN, J. H., « Operations of the Western Squadron, 1781-1782 », *Naval Review*, n° 15, 1927, p. 33-53.
- PATTERSON, Alfred Temple, *The Other Armada: The Franco-Spanish Attempt to Invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester University Press, 1960.
- PERUGIA, Paul del, *La Tentative d'invasion de l'Angleterre de 1779*, Paris, Alcan/PUF, 1939.
- RICHMOND, (sir) Herbert, *The Navy in India, 1763-1783*, Londres, Ernest Benn, 1931, rééd. Aldershot, Gregg Revivals, 1993.
- RODGER, N. A. M., « The West Indies in Eighteenth-Century British Naval Strategy », dans BUTEL, Paul et LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes imperiales, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>es</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>es</sup> 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

Rumain, 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<sup>e</sup> 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

