

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





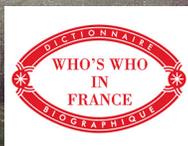
Contenu de ce document : HM_MGIA2 - L'appui des forces navales au profit des opérations terrestres pendant la guerre d'indépendance - Michael J. Crawford

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 :
979-10-231-3394-3

Illustration :

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

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

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

La Maritimisation du monde

De la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

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

La Naissance d'une thalassocratie

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

La Piraterie au fil de l'histoire

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

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule
Michel Jangoux

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

Tome I. *L'Instrument naval*
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Ports du golfe de Gascogne

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

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

II. L'opérationnel naval



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

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

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

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

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

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

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

QUATRIÈME PARTIE

Du bon usage des forces navales

L'APPUI DES FORCES NAVALES AU PROFIT DES OPÉRATIONS TERRESTRES PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Michael J. Crawford

« Dans toute opération, et en toutes circonstances, la supériorité navale doit être considérée comme d'une importance vitale, sur laquelle se fondent tous les espoirs de succès. »

George Washington, 15 juillet 1780.

« Quels que soient les efforts des armées terrestres, la marine doit avoir le rôle décisif dans ce conflit. »

George Washington, 28 octobre 1781.

L'issue de la guerre d'Indépendance dépendait des résultats des combats sur terre. Si l'armée britannique avait obtenu une victoire décisive sur l'armée continentale ou si elle avait conquis et pacifié une partie suffisamment importante du territoire, la lutte pour l'indépendance aurait tourné court et la guerre aurait été considérée d'un point de vue historique comme une révolte avortée plutôt qu'une révolution victorieuse.

Toutefois, les forces navales étaient des atouts déterminants pour l'issue de la guerre car elles contribuaient fréquemment aux événements à terre et parfois en déterminaient les résultats. Assurément, dans la lutte pour le contrôle des colonies britanniques en Amérique du Nord, les forces navales avaient une importance stratégique à la mesure de leur influence sur l'issue des combats à terre. C'est pourquoi il est utile d'examiner la manière dont les navires des belligérants appuyaient les opérations terrestres en Amérique du Nord.

Les flottes les plus importantes, britanniques, françaises, ont joué des rôles décisifs dans le résultat de la guerre entre les colonies britanniques en révolte contre l'Empire britannique. Elles ne se sont pas seulement combattues sur mer mais ont aussi apporté un appui décisif aux opérations terrestres.

Les flottes des colonies entrées en rébellion, c'est-à-dire la marine continentale et les flottes des onze États, en petit nombre et dépourvues de navires de ligne,

ont été surtout engagées contre les navires de commerce. Cependant, même les minuscules flottes américaines ont pris part à des opérations importantes à terre.

Les marines engagées dans la guerre d'Indépendance d'Amérique ont rempli des missions classiques d'une marine, telles que des raids sur les navires de commerce, des blocus, des escortes de convois de navires marchands, et l'attaque de navires et de flottes ennemis. Elles ont également fourni un appui aux armées de terre en transportant des troupes, en escortant des navires de ravitaillement et de transport, en surveillant les approches maritimes de bases de l'armée de terre, en acheminant des ordres et en recueillant du renseignement. Enfin, les marines ont apporté un appui direct aux opérations terrestres, ce qui n'est pas de la moindre importance.

346

Il s'agira ici d'établir un panorama général des opérations interarmées, britanniques, françaises, espagnoles et américaines, au cours desquelles les flottes ont facilité des débarquements, apporté un appui d'artillerie contre des objectifs à terre, jalonné les voies de retraites des ennemis ou amies et participé à des raids à terre.

Cette communication expose plus en détail quatre de ces opérations : la poussée britannique vers l'amont de l'Hudson en 1777 ; la lutte entre Américains et Britanniques pour le contrôle du Delaware en 1777 ; l'attaque franco-américaine contre Newport en 1778 et, enfin, l'attaque espagnole contre Pensacola en 1781, pour terminer par des observations générales.

CONSIDÉRATIONS SUR LES OPÉRATIONS INTERARMÉES EN AMÉRIQUE DU NORD

Du point de vue britannique, la guerre se divise en deux périodes : avant et après l'engagement de la France dans la guerre. Depuis le début de 1775 jusqu'à la mi-1778, quand les *Insurgents* combattaient seuls, les Britanniques tentèrent de diviser les colonies en rébellion le long de la ligne formée par la rivière Hudson, isolant ainsi la Nouvelle-Angleterre, qu'ils considéraient comme la source de la rébellion. En faisant la démonstration d'une puissance militaire massive, ils espéraient convaincre les colonies de leur incapacité à faire aboutir leur révolte pour qu'elles se soumettent à l'autorité du Parlement.

Après l'alliance franco-américaine de 1778, les priorités stratégiques britanniques changèrent.

Des forces ont été redéployées, en particulier des navires et des troupes en nombre important ont été transférés depuis l'Amérique du Nord aux Antilles, car la défense des riches « îles à sucre » devint la préoccupation principale. Le centre de gravité stratégique fut déplacé de l'Amérique du Nord vers les colonies du sud, que les Britanniques s'attendaient à pacifier avec la coopération d'une large partie de la population demeurée loyaliste.

En commençant par la Géorgie, les Britanniques avaient l'intention de marcher et de combattre vers le nord pour rétablir leur autorité dans les colonies, l'une après l'autre¹. La place de la Royal Navy dans la stratégie britannique pendant toute la guerre fut essentielle, mais secondaire. Avant 1778, la Royal Navy était en cours de mobilisation totale, et au même moment, l'Amirauté retenait un nombre substantiel de navires au sein de la Home Fleet de peur que les marines des Bourbons ne lancent une invasion de l'Angleterre.

Il s'ensuivit qu'il ne restait pas suffisamment de navires pour établir un blocus efficace des côtes de l'Amérique du Nord, susceptible de provoquer un effondrement économique des colonies. Après 1778, et encore plus quand l'Espagne entra en guerre en tant qu'alliée de la France, les menaces sur les îles Britanniques, les Antilles, les Indes, ont encore plus diminué les forces navales disponibles sur le théâtre nord-américain. De ce fait, en Amérique du Nord, les Britanniques ont fondé tous leurs espoirs sur le succès de leur armée².

Même si la Royal Navy avait un rôle d'auxiliaire de l'armée de terre en Amérique du Nord, son appui était essentiel, que ce soit pour les transports ou pour les ravitaillements, comme pour l'appui aux opérations terrestres³. Au moment de la déclaration d'indépendance, les Britanniques avaient établi une doctrine et des procédés très perfectionnés pour les opérations amphibies⁴.

- 1 On trouvera une analyse de la stratégie britannique telle qu'elle est vue de Whitehall dans Piers Mackesy, *The War for America, 1775-1783* [1964], Lincoln, University of Nebraska Press, 1993.
- 2 Pendant les premières années de la guerre d'Indépendance, le gouvernement britannique donna comme mission prioritaire à la Navy l'appui des forces terrestres. Voir Daniel A. Baugh, « Why Did Britain Lose Command of the Sea during the War for America? », dans Jeremy Black et Philip Woodfine (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 15. Le vice-amiral Lord Howe comprit que « le point principal de [s]es instructions était de coopérer avec l'armée dans les missions déterminées par le général ». (Cité par David Syrett, « The Failure of the British Effort in America, 1777 », dans Jeremy Black et Philip Woodfine, *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, op. cit., p. 182.)
- 3 Gerald Graham observe « qu'entre 1775 et 1778, le rôle principal de la Navy était de ravitailler les bases terrestres éloignées de 3 000 miles et, bien que cette mission fût importante, elle était essentiellement secondaire. À l'été 1778, elle était devenue cruciale ». (Gerald Graham, *The Royal Navy and the War of Independence*, London, Her Majesty's Stationary Office, 1976, p. 4, 9.)
- 4 Richard Harding, *Amphibious Warfare in the Eighteenth Century: The British Expedition to the West Indies, 1740-1742*, Woodbridge, The Boydell Press, 1991 ; David Syrett, « British Amphibious Operations during the Seven Years and American Wars », dans Merrill L. Bartlett (dir.), *Assault from the Sea: Essays on the History of Amphibious Warfare*, Annapolis, Naval Institute Press, 1983, p. 51-59 ; citations de James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces: Joint and Combined Operations on the Hudson River, 1777 and 1781*, Naval War College, 1995 ; Brooke Nihart note qu'il y a eu au moins trois instructions sur les opérations amphibies publiées quelques années avant la guerre d'Indépendance : Thomas More Molyneux, *Conjunct Expeditions: or Expeditions that Have Been Carried on Jointly by the Fleet and Army, with a Commentary on a Littoral War* (London, 1759) ; John MacIntire, *A Military Treatise on the Discipline of the Marine Forces when at Sea together with short instructions for Detachments Sent to Attack on Shore*, (London, 1763) ; Lieutenant Terence

Comme l'a observé James M. Johnson, l'armée et la marine britanniques ont commencé presque toutes les opérations majeures par une opération combinée avec des soldats mis à terre par des vaisseaux et appuyés par des unités d'une flotte, s'assurant ainsi les avantages de la mobilité et de la sécurité pour repousser les menaces ennemies, et de la surprise stratégique⁵.

Avant que la guerre ne s'étende et devienne un conflit mondial, la Royal Navy et l'armée britannique ont coopéré dans plusieurs opérations offensives. En 1776, dans l'attaque contre New York et Charleston, en 1777 contre Philadelphie et dans l'opération lancée vers l'amont de l'Hudson, pour secourir l'expédition du général John Burgoyne montée à partir du Canada.

Dans la dernière partie de la guerre, des opérations combinées en Amérique du Nord ont permis de capturer Savannah (en Géorgie) à la fin de l'année 1778, puis Charleston (Caroline du Sud) en 1780, enfin de lancer en Virginie des raids amphibies placés sous le commandement du général Edward Mathew et du vice-amiral Sir George Collier en 1779, puis sous le commandement des généraux Benedict Arnold et William Phillips en 1780 et 1781.

La France est entrée en guerre en tant qu'alliée des États-Unis en 1778, avec comme buts l'aide aux États-Unis pour l'obtention de leur indépendance, les droits de pêche à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse, la protection, sinon l'extension, de ses possessions aux Antilles. L'appui de la flotte française aux opérations menées par l'armée continentale en Amérique du Nord se divise en trois campagnes distinctes : Newport, dans le Rhode Island en 1779, Savannah, en Géorgie, en 1779 encore, et enfin Yorktown, en Virginie, en 1781.

À l'été 1778, une flotte de 12 vaisseaux et de 4 frégates sous le commandement du vice-amiral Charles-Henri comte d'Estaing transportant un millier de soldats arriva sur les côtes d'Amérique du Nord avec l'intention de coopérer avec l'armée continentale avant l'automne, date à laquelle elle ferait voile vers les Antilles pour y mener d'autres actions.

L'amiral d'Estaing envisagea quatre opérations combinées avec l'armée continentale contre les Britanniques à Philadelphie, New York, Newport et Halifax⁶. Seule l'une d'elles, une attaque contre Newport fut réalisée avant le départ des Français pour les Antilles.

O'Loghlen, *The Marine Volunteer* (London, 1766). Alfred J. Marini, « Amphibious Operations in Colonial North America », dans Merrill L. Bartlet (dir.), *Assault from the Sea*, op. cit., p. 49, 50 n. 1.

⁵ James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces*, op. cit., p. 18-19.

⁶ Charles-Henri comte d'Estaing, « Réponse aux suppositions de M. Gérard, » 22 juin 1778, dans Henri Doniol (dir.), *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1888, t. III, p. 239-252.

Au début de l'automne 1779, d'Estaing revint en Amérique du Nord avec une flotte de 20 navires de ligne et 6 000 soldats afin de coopérer avec les *Insurgents* et reconquérir Savannah, en Géorgie, que les Britanniques avaient prise en 1778. Du fait d'une mauvaise coopération entre elles, les forces alliées n'ont pu empêcher des troupes ennemies de traverser des kilomètres de marais, traverser la rivière Savannah et entrer dans la ville pour renforcer la garnison. Ce renfort fit échouer une capitulation rapide. Un bombardement français n'ayant pas réussi à faire capituler les Britanniques, d'Estaing parvint à un accord avec les *Insurgents* pour mener un assaut terrestre. Il ne voulait pas prendre le temps d'un siège en règle. Mais les Britanniques repoussèrent l'assaut en infligeant de grandes pertes aux assaillants⁷.

L'appui naval Français lors du siège de Yorktown qui s'est terminé par la capitulation d'une armée britannique et la conclusion des opérations terrestres majeures de la guerre d'Indépendance, n'a pas seulement consisté dans la fameuse bataille navale au large des caps de Virginie qui a empêché la Royal Navy de secourir l'armée de Lord Cornwallis assiégée à Yorktown. L'appui naval français a été associé à de nombreux aspects de la campagne terrestre. Ainsi, le contrôle des rivières James et York a été d'une importance particulière, car il a permis de couper la retraite de l'armée de Cornwallis vers la Caroline du Nord⁸.

Quand l'Espagne entra en guerre contre la Grande-Bretagne en 1779, ses objectifs étaient de reconquérir la côte du golfe du Mexique, perdue pendant la guerre de Sept Ans. En apprenant la déclaration de guerre, le gouverneur général de la Louisiane espagnole, don Bernardo de Gálvez lança une reconquête systématique de la côte du golfe. Les forces navales furent un atout essentiel du succès de Gálvez⁹.

Des forces navales américaines ont pris part à trois opérations combinées majeures en Amérique du Nord pendant la guerre d'Indépendance, toutes couronnées de succès.

En 1777, la marine continentale et la marine de l'État de Pennsylvanie ont coopéré à la défense du Delaware à la suite de l'occupation de Philadelphie par les Britanniques.

7 Alexander A. Lawrence, *Storm over Savannah: The Story of Count d'Estaing and the Siege of the Town in 1779*, Athens, University of Georgia Press, 1951 ; Christopher Ward, *The War of the Revolution*, New York, Macmillan, 1952, p. 688-694, 2 tomes.

8 François Caron, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. Bataille de la Chesapeake, 1781*, Vincennes, Service historique de la marine, 1989, p. 405-406. Aussi Burke Davis, *The Campaign That Won America: The Story of Yorktown*, New York, Dial Press, 1970 et Thomas J. Fleming, *Beat the Last Drum: The Siege of Yorktown, 1781*, New York, St. Martin's Press, 1963.

9 James Leitch Wright, *Anglo-Spanish Rivalry in North America*, Athens, University of Georgia Press, 1971, p. 130.

En 1779, une expédition forte de près de 9 000 miliciens du Massachusetts, une force navale de trois navires de la flotte continentale, trois autres de la marine du Massachusetts et trois corsaires ont tenté de chasser les Britanniques de Penobscot Bay, dans l'État du Maine¹⁰.

En 1780, une flotte de 9 navires armés de l'État de Caroline du Sud et la marine continentale, allant du *Bricole* de 44 canons jusqu'au *Notre-Dame* qui en avait 16, ainsi que 5 galères sous le commandement du capitaine de la marine continentale, Abraham Whipple, ont participé à la malheureuse défense de Charleston, en Caroline du Sud¹¹.

L'histoire de quatre de ces campagnes principales illustre la manière dont les forces navales ont été employées en appui de troupes à terre.

LA LUTTE POUR LE CONTRÔLE DU DELAWARE

350

À l'été 1777, 5 navires de 64 canons, un de 50 canons, et 10 autres de plus faible importance, appartenant à la flotte britannique d'Amérique du Nord sous le commandement du vice-amiral Lord Richard Howe, escortèrent 250 embarcations de transport chargées de 14 000 hommes sous le commandement du général Sir William Howe.

Parties de New York, passant par l'embouchure de la Chesapeake Bay, les troupes britanniques débarquèrent à Head Elk, dans le Maryland, point de départ d'une marche vers le nord, au cours de laquelle elles repoussèrent les troupes de l'armée continentale à la bataille de Brandywine (11 septembre 1777) puis entrèrent à Philadelphie¹².

Bien que les Britanniques eussent capturé Philadelphie en septembre 1777 avec une relative facilité, ils devaient contrôler le Delaware pour conserver la ville, car c'était la seule voie d'accès par laquelle les forces du général Howe pouvaient être aisément ravitaillées. Pour cela elles avaient besoin de l'aide de la Royal Navy.

Les forces navales américaines affectées à la défense du Delaware consistaient en une frégate et quelques navires de moindre importance de la marine continentale, des galères, des batteries flottantes, des brûlots de la marine de l'État de Pennsylvanie.

10 George E. Buker, *The Penobscot Expedition: Commodore Saltonstall and the Massachusetts Conspiracy of 1779*, Annapolis, Naval Institute Press, 2002, p. 1-97.

11 Carl P. Borick, *A Gallant Defense: The Siege of Charleston, 1780*, Columbia, University of South Carolina Press, 2003 ; Sheldon S. Cohen, *Commodore Abraham Whipple of the Continental Navy: Privateer, Patriot, Pioneer*, Gainesville, University Press of Florida, 2010, p. 112-121 ; Christopher Ward, *War of the Revolution, op. cit.*, p. 696-703.

12 Gerald Graham, *The Royal Navy and the War of Independence, op. cit.*, p. 8.

Agissant en coopération avec le fort Miffling sur Fort Island situé sur la rive bordant la Pennsylvanie, Fort Mercer, situé à Red Bank, des fortifications situées à Billingsport, sur la côte de l'État du New Jersey et des obstacles immergés s'étendant sur deux lignes en travers du fleuve, les navires américains tentaient de bloquer l'accès des Britanniques vers Philadelphie par le Delaware.

Pendant une opération de harcèlement de l'armée britannique à Philadelphie, la frégate de la marine continentale, le *Delaware*, s'échoua et tomba aux mains des Britanniques, ce qui eut pour effet de leur fournir une frégate située en amont des défenses placées sur le fleuve, plus fortement armée qu'aucun des autres navires américains. La frégate ainsi capturée permit le passage des troupes britanniques de Philadelphie vers les forts du New Jersey¹³.

Mal conçues et peu défendues, les fortifications situées à Billingsport, dans le New Jersey, tombèrent aux mains des Britanniques quand leurs défenseurs américains les abandonnèrent face à un adversaire supérieur en nombre. La chute de Billingsport permit aux frégates britanniques de retirer les obstacles immergés situés le plus en aval, en dépit des tirs de harcèlement des galères de l'État de Pennsylvanie et des batteries flottantes. Des galères américaines harcelaient également les ouvriers travaillant à l'édification de plates-formes d'artillerie dans les prairies inondées en face de Fort Mifflin.

Une fois ces batteries installées, les galères se retirèrent hors de portée des canons, mais continuèrent de patrouiller dans le chenal après la tombée de la nuit et, de jour, le long de la rive située au large de l'île, tandis que des batteries flottantes défendaient la ligne des obstacles immergés située en amont. Simultanément, des galères participèrent avec succès à la défense de Fort Mercer contre un assaut terrestre des troupes hessoises et dans le combat qui aboutit à la destruction du navire l'*Augusta*, de 64 canons et du *Merlin* qui en portait 18, deux navires britanniques parmi ceux qui avaient réussi à passer au-delà de la ligne des obstacles immergés située en aval.

Après que le *Vigilant* eut réussi à entrer dans le chenal situé entre la rive de la Pennsylvanie et le Fort Island, à partir duquel il menaçait Fort Mifflin, les galères américaines tentèrent de le repousser du chenal mais durent se retirer faute de pouvoir résister au feu des batteries à terre des Britanniques. Les tirs du *Vigilant*, plus ceux d'une batterie flottante prise en remorque et armée de trois canons de 24 livres, combinés avec un bombardement de plusieurs jours par des canons de navires mis à terre, finirent par détruire le Fort Mifflin, forçant la garnison américaine à l'évacuer.

¹³ Le récit le plus complet de la défense du Delaware est donné par John Jackson, *The Pennsylvania Navy 1775-1781: The Defense of the Delaware*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974. Ce développement et les deux paragraphes suivants s'appuient sur ce travail, p. 120-281.

Earl Cornwallis, à la tête de 2 000 hommes lancés à l'assaut de Fort Mercer, décida de la victoire¹⁴. La chute de Fort Mifflin força les Américains à abandonner le Fort Mercer et à faire remonter leurs navires de guerre vers l'amont. Ils sabordèrent ou incendièrent leurs vaisseaux pour qu'ils ne tombent pas aux mains de l'ennemi. Bien que les efforts américains n'eussent pas réussi à bloquer le fleuve, ils parvinrent à immobiliser les forces britanniques en Pennsylvanie durant deux mois¹⁵.

LA CAMPAGNE DU HAUT-HUDSON

352 Pendant que les troupes britanniques travaillaient à assurer leurs fortifications à Philadelphie, dans le nord de l'État de New York, une armée britannique aux ordres du général Burgoyne se trouva coupée de ses lignes de ravitaillement, opposée à un ennemi plus nombreux, abandonnée par ses alliés indiens et encerclée. Espérant attirer à lui une partie des forces opposées à Burgoyne, le général Sir Henry Clinton mena une expédition vers l'amont de l'Hudson, vers la fortification américaine située dans les Highlands.

Il réussit à capturer les forts de Montgomery et de Clinton, à détruire deux frégates de la marine continentale et à incendier la capitale de Kingston, dans l'État de New York. Mais ses effectifs étaient trop faibles et il arrivait trop tard pour sauver les forces de Burgoyne¹⁶. L'expédition des Britanniques contre les fortifications du Haut-Hudson démontrait pourtant leurs capacités à mener une opération interarmées avec une très grande précision dans l'exécution.

À partir des 10 000 hommes stationnés à New York, Clinton avait mis sur pied une force de projection de 4 000 hommes. Le commodore William Hotham, que le vice-amiral Lord Howe avait laissé exercer le commandement par intérim à New York, avait pleinement coopéré, mettant sur pied une force navale constituée d'un navire de 50 canons, trois frégates, un brick, un navire armé, trois galères et un sloop de ravitaillement. Partant de New York le 4 octobre, l'escadre escorta les navires de transport jusqu'à Tarrytown où les sloops débarquèrent les troupes le 5 avant l'aube, celles-ci étant couvertes par le feu de la frégate le *Tartar*. Les troupes rembarquèrent la nuit.

Précédés par des bâtiments éclairant leur route, les navires firent voile vers Verplanck's Point. Là, ils effectuèrent un débarquement de nuit, appuyés par le feu du brick le *Diligent* et des galères. Bien que Clinton eût laissé un millier

14 Howard H. Peckham, *The War for Independence: A Military History*, Chicago, University of Chicago Press, 1958, p. 78-79 ; Alfred Thayer Mahan, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, Boston, Little, Brown & Co., 1913, p. 53-55.

15 David Syrett, « The Failure of the British Effort in America, 1777 », art. cit., p. 182.

16 Christopher Ward, *The War of the Revolution*, op. cit., p. 513-520.

d'hommes à Verplanck's Point pour garder la rive est, le débarquement n'était pourtant qu'une feinte qui réussit à faire croire à l'ennemi que c'était la ville de Peekskill qui était visée, alors que les véritables objectifs étaient les forts de Montgomery et de Clinton, situés sur la rive ouest du fleuve.

Le général commandant les troupes continentales, Israël Putnam, fut leurré par cette feinte et disposa ses forces de deux côtés du fleuve, mais en concentrant la plus grande partie près de Peekskill. Lorsqu'il réalisa son erreur, il n'avait plus le temps de traverser le fleuve et renforcer les forts. Putnam commit également une autre erreur, celle de ne pas bien défendre les passages étroits par lesquels les Britanniques devaient passer pour attaquer les forts par leur côté le moins bien défendu, du côté de la terre.

Quelques-uns des navires de Hotham surveillaient le débarquement des troupes de Clinton à Stony Point, sur la rive ouest le 6 octobre, tandis qu'un escadron volant faisait voile vers le nord pour appuyer l'attaque sur les forts de Montgomery et de Clinton. Après une marche d'approche de 12 miles, les troupes britanniques lancèrent leur attaque sur les forts, appuyées par le feu des navires.

La galère le *Dependent*, par exemple, tira 95 coups de canon de 24 livres sur les forts et sur la petite flottille américaine à l'ancre derrière une chaîne et une estacade qui s'étendaient en travers d'une partie étroite et sinueuse du fleuve, que les forts devaient défendre¹⁷. Après la chute des forts, les Américains sabordèrent ou brûlèrent la plupart de leurs navires. Hotham employa quelques-uns de ses bateaux pour couper la chaîne et l'estacade, tandis que d'autres transportaient des troupes pour prendre possession d'autres forts situés sur le Haut-Hudson et brûler Kingstown.

Hotham établit également une ligne de navires pour faciliter les communications le long du fleuve. Après avoir coupé la chaîne et l'estacade, l'escadre volante fit route vers l'amont et vers Poughkeepsie brûlant les magasins et les navires le long de la rive tout en escortant les bâtiments de transport chargés de 2 000 hommes destinés à assurer la jonction avec Burgoyne à Albany. L'escadre fit demi-tour à 45 miles d'Albany quand la nouvelle de la capitulation de Burgoyne fut connue. Les Britanniques détruisirent les forts du Haut-Hudson et redescendirent le fleuve¹⁸.

LA CAMPAGNE FRANCO-AMÉRICAINNE CONTRE NEWPORT

Le mois de juillet suivant la signature des traités entre la France et les États-Unis en 1778, une flotte française sous les ordres du vice-amiral comte d'Estaing

¹⁷ James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces*, op. cit., p. 72-97.

¹⁸ *Ibid.*, p. 98-102.

arriva dans la baie du Delaware pour découvrir que les Britanniques avaient déjà évacué Philadelphie.

À New York, après avoir conclu que le chenal d'accès au port était insuffisamment profond pour ses grands vaisseaux, d'Estaing se rallia à la proposition de George Washington d'une attaque coordonnée sur Newport que les Britanniques occupaient avec 6 000 hommes et une poignée de frégates, de sloops armés, et de galères.

Lorsque la flotte de d'Estaing arriva au large de Newport, elle dut attendre plusieurs jours pour que le général John Sullivan pût rassembler les troupes continentales et des milices des États en vue de cette opération combinée. La ville de Newport est située à la pointe sud-ouest d'Aquidneck Island, sur le chenal principal de Narragansett Bay. Aquidneck Island et Conanicut Island à l'ouest divisent la baie en trois chenaux.

354

Sullivan demanda à d'Estaing d'envoyer quelques navires en amont des chenaux est et ouest pour y capturer les frégates et galères britanniques qui y stationnaient et pour couvrir le passage des troupes américaines allant de Bristol et Tiverton vers Aquidneck Island. Le gros de la flotte était chargé d'empêcher les navires britanniques de s'échapper, d'empêcher l'arrivée de renforts ennemis venus de New York en occupant le chenal central, hors de portée de ses batteries à terre.

Sullivan voulait qu'au moment où les troupes américaines lanceraient leur assaut d'Estaing attaque les batteries qui défendaient le port, canonne la ville, puis mette des troupes à terre pour appuyer l'effort américain. L'amiral d'Estaing répondit en envoyant les navires demandés vers l'amont des chenaux mais objecta qu'il n'y avait pas de position dans le chenal central à partir de laquelle il pouvait à la fois bloquer le chenal et rester hors de portée des batteries de Newport.

Au lieu de cela, le 8 août, laissant un seul navire pour bloquer le chenal, la flotte de d'Estaing dépassa les positions des batteries et jeta l'ancre dans le chenal au-delà de Newport, près de Conanicut Island. Un millier de soldats de l'armée de terre, trois mille soldats des troupes de marine et marins débarquèrent sur Conanicut pour retrouver l'usage de leurs jambes sur la terre ferme et se préparer pour l'assaut.

D'Estaing insista également pour que les troupes françaises se joignent à l'assaut, au moment décidé par les Américains. Le brouillard qui se leva le lendemain matin permit de voir que les Britanniques s'étaient retirés de leurs premières lignes. En réaction, Sullivan envoya ses troupes depuis le continent sur Aquidneck Island et demanda l'appui immédiat de d'Estaing. Mais, au lieu d'appuyer les Américains, la flotte française fit voile vers la mer pour s'opposer à la Royal Navy qui était apparue inopinément.

Une violente tempête ne permit pas une bataille générale sur mer et causa de gros dégâts aux navires des deux flottes. Immédiatement après la tempête, des renforts venus d'Angleterre donnèrent la supériorité numérique à la flotte britannique en Amérique du Nord. La flotte de d'Estaing fit escale à Boston pour y effectuer des réparations, laissant les Américains s'exfiltrer de leurs positions sur Aquidneck Island. Lorsque la flotte française fut de nouveau prête à reprendre la mer, l'heure était venue pour elle de faire route vers les Antilles¹⁹.

LA CAMPAGNE ESPAGNOLE POUR LE CONTRÔLE DU GOLFE DU MEXIQUE

À la mi-juillet 1779, lorsqu'il reçut la confirmation de la déclaration de guerre de l'Espagne à la Grande-Bretagne, le gouverneur espagnol de la Louisiane, le général Bernardo de Gálvez lança une expédition pour établir la suprématie espagnole sur le Mississippi inférieur en surprenant et capturant les forts britanniques sur la rive est et Britannique du fleuve. L'attaque suivante fut dirigée sur Mobile²⁰. Après la perte de Mobile, les possessions britanniques en Floride occidentale se résumaient à Pensacola, défendue par 1 193 soldats dont seulement 750 étaient en état de combattre.

La ville de Pensacola était située sur la rive nord-ouest de la baie de Pensacola, défendue par le Fort George situé sur une colline derrière la ville. Queen's Redoubt [la « redoute de la reine »] couvrait le fort depuis les hauteurs situées au-dessus de Fort George et une redoute secondaire gardait le passage entre Fort George et la Queen's Redoubt.

L'entrée de la baie de Pensacola se faisait par un passage étroit entre la pointe ouest de Santa Rosa Island où les Britanniques avaient installé une batterie d'artillerie, et la terre ferme. Sur ses falaises rouges, les Britanniques avaient érigé

19 Sur l'amiral d'Estaing pendant la guerre d'Indépendance, Jean-Joseph Calmon-Maison, *L'Amiral d'Estaing (1729-1794)*, Paris, Calmann-Lévy, 1910 ; François Caron, *La Guerre inconnue, op. cit.* ; Louis Édouard Chevalier, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'Indépendance américaine*, Paris, Hachette, 1877 ; Michael J. Crawford, « The Joint Allied Operation at Rhode Island, 1778 », dans William R. Roberts et Jack Sweetman (dir.), *New Interpretations in Naval History*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 227-242 ; Paul F. Deardon, *The Rhode Island Campaign of 1778: Inauspicious Dawn of Alliance*, Providence, Rhode Island Bicentennial Foundation, 1980 ; Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905 ; Alfred Thayer Mahan, « Major Operations of the Royal Navy, 1762-1783 », dans William Laird Clowes, *The Royal Navy: A History from the Earliest Times to the Present*, London, 1898, t. III, chap. xxxi ; Christian M. McBurney, *The Rhode Island Campaign: The First French and American Operation in the Revolutionary War*, Yardley, Westholme Publishing, 2011 ; Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri comte d'Estaing*, Verdun, chez l'auteur, 1976.

20 Cité d'après George C. Osborn, « Major-General John Campbell in British West Florida », *Florida Historical Quarterly*, vol. 27, n° 4, 1949, p. 331.

une position fortifiée d'artillerie. La seule force navale présente était une paire de sloops armés britanniques.

Le 28 février 1778, une flotte de plus de 30 navires fit voile depuis La Havane, avec 1 300 hommes sous le commandement de Gálvez. À l'arrivée de la flotte au large de Pensacola le 9 mars, Gálvez mit à terre un détachement sur Santa Rosa Island, qui trouva la position abandonnée et une batterie démolie. Les troupes espagnoles installèrent leur propre batterie et s'employèrent à repousser les sloops armés, qui s'étaient mis en station près de l'entrée de la baie.

Les navires de guerre britanniques se mirent à l'abri au fond de la baie et leurs équipages descendirent à terre pour aider les batteries des fortifications. Les officiers de la flotte espagnole renâclaient à l'idée de faire voile dans la baie, redoutant l'échouage sur de petits fonds et la destruction des navires par les canons des falaises rouges. Un navire de 64 canons, le *San Ramón*, tenta le passage, mais après avoir talonné sur le fond, fit demi-tour.

356

Gálvez ne pouvait pas ordonner aux navires venus de La Havane de tenter le passage. Mais il avait son commandement direct les navires venus de La Nouvelle-Orléans : le brick le *Galveztown* et trois galères. Le 18 mars, il prit lui-même le commandement de cette petite flottille et entra dans la baie.

Heureusement pour les Espagnols, les Britanniques avaient placé leurs canons de telle sorte qu'ils ne pouvaient pas être suffisamment pointés vers le bas pour atteindre les navires dans le chenal. Les boulets passaient par-dessus les navires et le passage n'occasionna que de légers dégâts.

Ce trait d'audace poussa les officiers de la flotte à tenter le passage, ce qu'ils firent avec succès le 19, à l'exception du capitaine du *San Ramón* qui s'en retourna plein de honte à La Havane. Avec des renforts de troupes espagnoles, venues par la terre depuis Mobile le 22 mars puis avec 1 400 hommes venus sur 16 vaisseaux depuis La Nouvelle-Orléans le 23, Gálvez mit le siège devant la ville.

Des rapports signalant une flotte de 9 navires britanniques le 31 mars poussèrent les autorités de La Havane à y envoyer tous les navires disponibles. Une flottille française de quatre vaisseaux les rejoignit. Après la mise à terre des troupes à Pensacola le 19 avril, ces navires prirent position au-delà de la barre. Ces renforts encouragèrent Gálvez car ses effectifs avaient été réduits à 2 000 hommes aptes au combat, avec lesquels il faisait face, selon ses estimations, à un nombre égal de troupes ennemies, y compris 1 000 Indiens.

À ce moment, Gálvez disposait de 7 800 hommes, dont 1 500 marins venus de la flotte et 725 soldats français. Jour après jour les tranchées espagnoles se rapprochaient des forts et des redoutes britanniques, permettant aux pièces

d'artillerie de siège d'arriver à portée de tir²¹. À partir du 24 avril, les brigantins et les frégates alliées ajoutaient leurs feux à celui des pièces de siège.

Le 8 mai, une bombe tirée d'une batterie de siège tomba sur l'entrée de la soute à munitions de Queen's Redoubt, mettant le feu aux munitions, lesquelles provoquèrent à leur tour une explosion, causant de gros dégâts et de grandes pertes. Les Espagnols prirent rapidement la redoute, ce qui rendait la position de Fort George intenable.

Pensacola capitula le 10 mai. L'Espagne contrôlait désormais toute la Floride occidentale.

Dans son étude sur la bataille de Pensacola, Nixon Orwin Rush note que le général britannique Campbell « apparaissait convaincu que sans la flotte espagnole, Pensacola ne serait pas tombée » et observe que « bien que les flottes françaises et espagnoles combinées aient causé de faibles dégâts aux défenses de Pensacola, elles représentaient une protection contre n'importe quel navire britannique désireux de se joindre à Campbell »²².

Joseph Barton Starr émet un jugement plus judicieux et positif sur la contribution de la flotte espagnole à la victoire. Sans la flotte espagnole, il eût été virtuellement impossible de lancer avec succès une attaque contre Pensacola. Il eût été envisageable de débarquer ailleurs et de marcher par la voie terrestre sur la ville, mais impossible de transporter l'artillerie, les munitions et le ravitaillement d'un siège à travers les marais et les forêts qui entourent Pensacola²³.

Surtout, Starr estime que c'est au manque de soutien naval britannique qu'il faut attribuer la défaite de Pensacola :

L'essentiel du blâme pour la perte de Pensacola doit peser sur le gouvernement britannique. Pensacola n'a jamais reçu les renforts nécessaires, les munitions ne sont jamais arrivées et les ordres fermes d'envoyer depuis la Jamaïque un puissant soutien naval n'ont jamais quitté Whitehall. Avec deux ou trois vaisseaux dans la baie de Pensacola, il est douteux que les Espagnols se soient risqués à en forcer l'entrée²⁴.

*

**

21 Francisco de Miranda, « Miranda's Diary of the Siege of Pensacola, 1781 », trad. Donald E. Worchester, *Florida Historical Quarterly*, vol. 29, n° 3, 1951, p. 178, 184, 188, 191, 193 n. 17.

22 Nixon Orwin Rush, *The Battle of Pensacola, March 9 to May 8, 1781*, Tallahassee, Florida State University, 1966, p. 28-30.

23 James Barton Starr, *Tories, Dons and Rebels: The American Revolution in British West Florida*, Gainesville, University of Florida Press, 1976, p. 215.

24 *Ibid.*

La guerre d'Indépendance d'Amérique illustre les défis et les opportunités inhérentes aux opérations combinées. Les facteurs de succès ou d'échecs de ce genre d'opérations comprennent, entre autres, le renseignement, les liaisons, l'intoxication, la surprise, la doctrine, le degré de convergence des objectifs des chefs respectifs et leurs personnalités.

Le manque de renseignements provoqua l'échec de l'expédition contre Charlestown en 1776, celui de la campagne franco-américaine contre Newport et contre Penobscot, au Massachusetts, en 1779.

Une opération d'intoxication menée avec succès facilita la percée britannique vers le cours supérieur de l'Hudson en 1777 et la campagne franco-américaine de Yorktown en 1781. L'amiral d'Estaing perdit l'avantage de la surprise, qui aurait pu permettre une victoire rapide à Newport en acceptant d'attendre la fin de la concentration des troupes américaines.

358 Les marins, les soldats et leurs chefs qui avaient une expérience précédente en matière d'opérations combinées exécutèrent ce genre d'opérations avec plus de facilité que ceux qui n'avaient pas cette expérience. Les Américains, mal entraînés, échouaient fréquemment à mener ces opérations.

La connaissance d'une doctrine en matière d'opérations combinées, une même manière, universellement acceptée d'accomplir des missions militaires²⁵, permettaient à de jeunes chefs britanniques « de transcender leur propre manque d'expérience²⁶ ». Les forces navales agissant sur les Grands Lacs appuyèrent aussi des opérations dans l'intérieur de l'Amérique tout comme le firent les Britanniques et les Américains sur le lac Champlain.

L'un des plus grands défis de toute opération combinée était le manque d'unité du commandement sur les forces terrestres et navales. La coopération et la coordination entre les forces navales et terrestres étaient la clé du succès des opérations combinées, tandis que le manque de coordination et de coopération était cause d'échecs. Les Britanniques avaient l'habitude de donner au commandant de la force navale le contrôle d'une opération amphibie tant qu'elle était embarquée et de donner au commandant de l'armée de terre l'autorité sur

25 Sur la doctrine des opérations interarmées, voir état-major des armées des États-Unis : *Joint Publication 1, Doctrine for the Armed Forces of the United States*, Washington D.C., Joint Chiefs of Staff, 1997 : « Ce texte essentiel de la doctrine des opérations interarmées et des opérations combinées exprime la doctrine des opérations interarmées et combinées des forces armées des États-Unis. En tant que tel, il détermine les relations de commandement et de subordination, donne des lignes directrices pour l'exercice du commandement, de l'autorité dont disposent les chefs, donne des principes fondamentaux du commandement et du contrôle, de l'organisation des forces interarmées. Il décrit des procédés pour certaines activités interarmées. Il contient aussi les bases de la doctrine pour la coopération des agences gouvernementales, la base doctrinale pour ce qui concerne des opérations militaires américaines conduites en coopération avec plusieurs agences gouvernementales, ainsi que pour les opérations multinationales. »

26 James M. Johnson, *Making the Best Use of Your Joint Forces*, p. 47-48.

les troupes une fois à terre²⁷. Mais, quelle que soit leur nationalité, presque sans exceptions, les commandants de forces navales pouvaient prendre à tout moment des décisions concernant des actions qui mettaient leurs navires en péril.

Les résultats de l'expédition britannique contre Charlestown de 1776 et contre Penobscot au Massachusetts démontrèrent ce qui survient lorsque les chefs de l'armée et de la marine n'agissent pas de concert, tandis que l'expédition britannique sur le cours supérieur de l'Hudson est un exemple du bénéfice obtenu lorsque deux armées s'emploient à coopérer et à apporter les ressources nécessaires pour atteindre l'objectif.

Lorsque l'opération n'était pas seulement combinée, c'est-à-dire mettant en jeu l'armée de terre et la marine, mais aussi internationale, engageant des forces de différentes nations, les défis étaient encore plus grands, car bien que les objectifs eussent pu être les mêmes, les impératifs stratégiques des forces alliées auraient pu faire l'objet d'une compétition.

À Newport, d'Estaing aurait pu risquer sa flotte pour arriver à la capture de 5 000 Britanniques. Ajoutée à la capitulation de l'armée de Burgoyne l'année précédente, cette occasion aurait pu briser la volonté de la nation britannique de continuer à s'opposer à l'indépendance américaine. Mais le sacrifice de sa flotte en échange de l'indépendance américaine aurait amené la perte des Antilles françaises.

Les personnalités des chefs des armées de terre et de mer ont eu une importance considérable pour l'efficacité des opérations combinées. Bien que hardi et doté d'une forte personnalité, don Bernardo de Gálvez, par exemple, a réussi à obtenir la coopération des commandants de navires pour le siège de Pensacola.

Les flottes entraînées ont permis aux forces terrestres de se lancer dans ce que les tacticiens d'aujourd'hui nomment les manœuvres opérationnelles lancées à partir de la mer²⁸. Il s'agit de la plus précieuse conséquence d'une collaboration entre l'armée de terre et la marine, démontrée par la campagne britannique de Manhattan en 1776, la poussée vers le cours supérieur de l'Hudson et le siège espagnol de Pensacola.

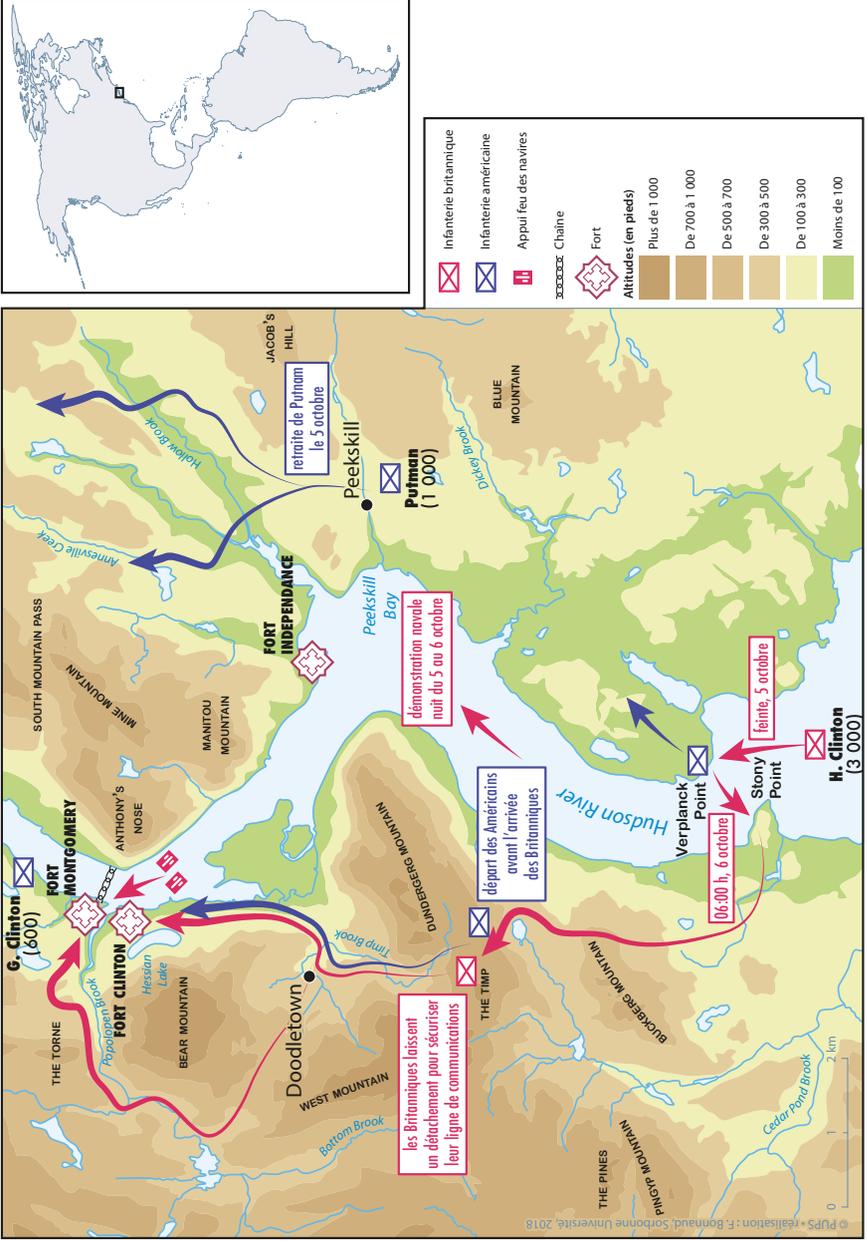
La guerre en Amérique s'est conclue par l'indépendance des États-Unis d'Amérique, en partie parce que George Washington, le commandant en chef de l'armée continentale, avait compris combien le combat terrestre avait besoin de la coopération de la marine et que ces deux corps pouvaient contribuer à la victoire dans la mesure où ils étaient unis.

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

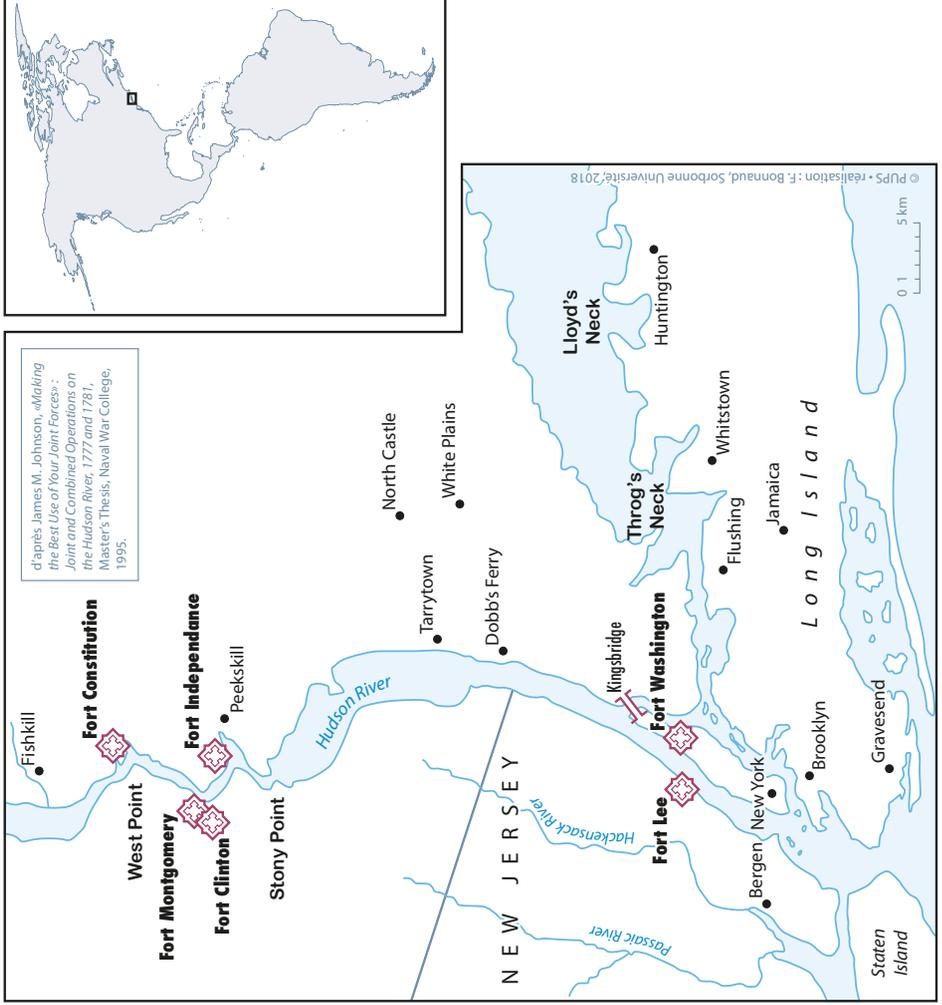
27 David Syrett, « British Amphibious Operations during the Seven Years and American Wars », art. cit., p. 52-53.

28 Sur les opérations menées depuis la mer, voir United States Marine Corps, *Operational Maneuver from the Sea: A Concept for Projection of Naval Power Ashore*, Washington D.C., Marine Corps Headquarters, 1999.

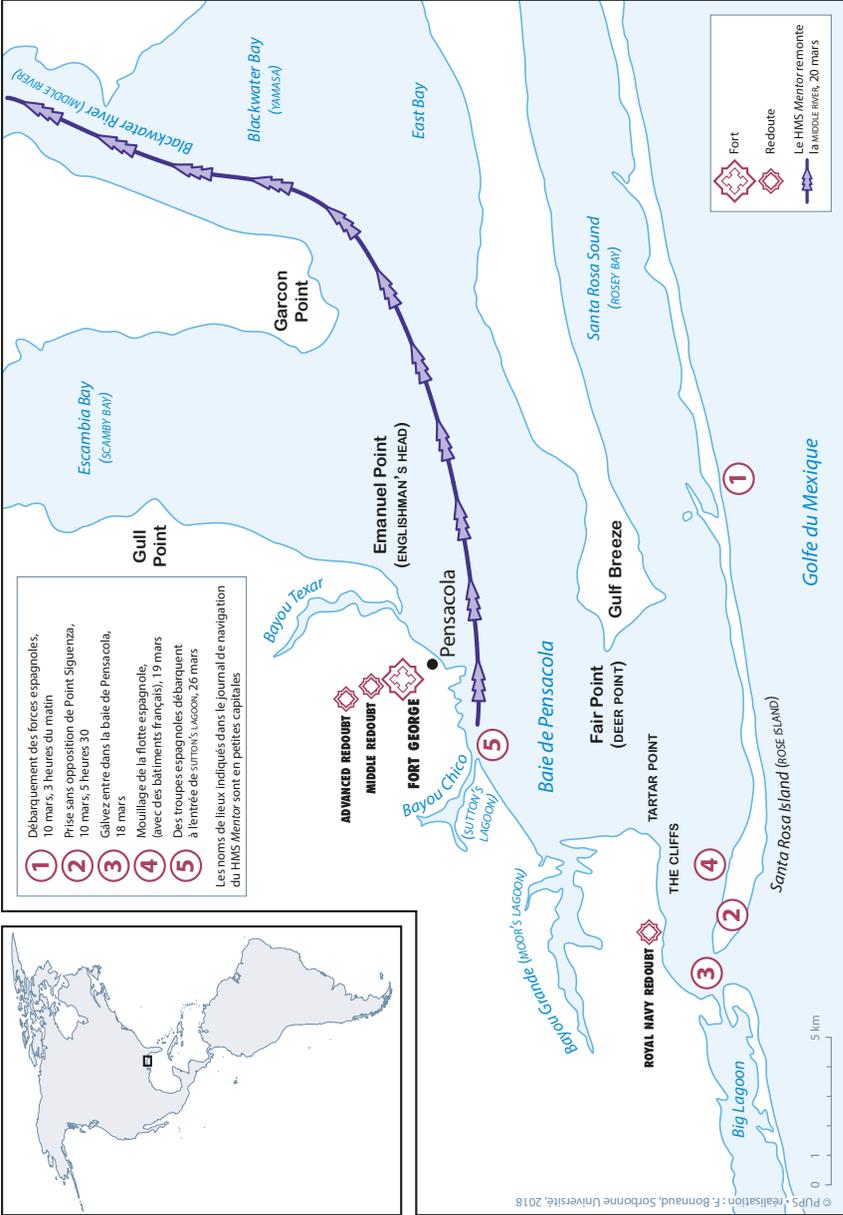
Carte 1. Les opérations combinées dans la rivière Hudson. La bataille pour Fort Montgomery, 5 et 6 octobre 1777



Carte 2. Basse vallée de l'Hudson

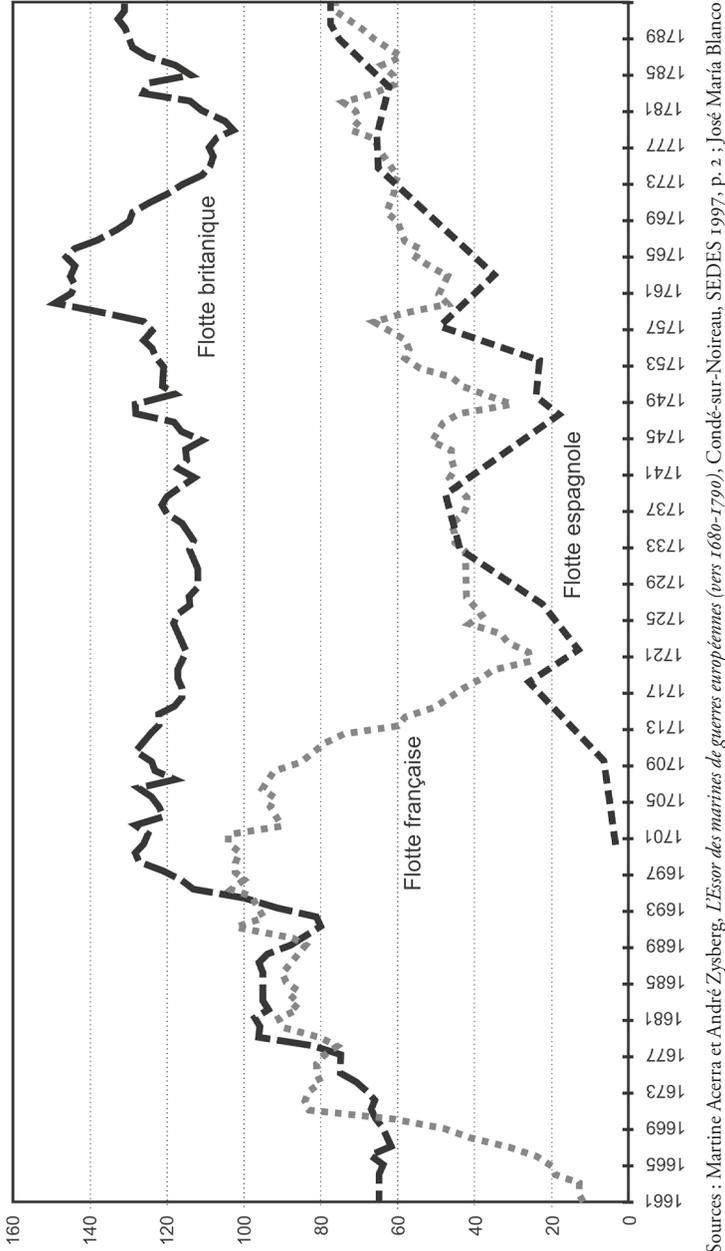


Carte 3. Pensacola et ses environs : les épisodes du siège de 1781



Annexes

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



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

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

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

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

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

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

MINISTRES ET MARINS

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

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

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

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

INDEX DES NOMS PROPRES

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

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

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

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

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

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

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

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

Frédéric II, roi de Prusse I : 30

Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90

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

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

Gastón, Miguel de, Don II : 272-274

Gautier, François I : 120, 121, 237

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

Genet, Charles-Edmond I : 19-25

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

Godin, Louis I : 112

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

Gonidec, Mathieu François de II : 414

Gourlade, Alexandre I : 416

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

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

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

Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier

Grenier, Jacques, vicomte de II : 9

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

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

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

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

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

Gustave III I : 195-200

H

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

Hawke, Edward I : 35, 36

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

Holker, John I : 330

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

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

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

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

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

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

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

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

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

K

Kearney, comte de II : 93, 94

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

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

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

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

L

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

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

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

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

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

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

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

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

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

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

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

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

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

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

W _____

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

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

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

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

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

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

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

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

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

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

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

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

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

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

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

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

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

456

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

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

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

ANNEXES

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

