

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 - Bilan opérationnel des marines française et britannique (1778-1783) - Pierre Le Bot

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 :
979-10-231-3396-7

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

BILAN OPÉRATIONNEL DES MARINES
FRANÇAISE ET BRITANNIQUE (1778-1783)

Pierre Le Bot
Agrégé d'histoire, doctorant Sorbonne Université

L'invitation à dresser un « bilan opérationnel » de la guerre d'Amérique pour les deux principales marines du XVIII^e siècle offre bien sûr de séduisantes perspectives, en raison notamment de l'intensité mais aussi et surtout de l'extension géographique sans précédent d'un conflit dont l'enjeu majeur est rapidement devenu, pour la première et la dernière fois à l'âge de la voile – ce que l'on n'a peut-être pas assez souligné –, la projection, le maintien et le renouvellement de forces navales plus puissantes que jamais, sur des théâtres aussi éloignés que possible des métropoles européennes, de leurs ressources et de leurs arsenaux. Ce stimulant enjeu ne doit cependant pas faire oublier la difficulté d'une telle entreprise : destiné à évaluer ce qui fut fait à l'aune des moyens dont on disposait et, indirectement, ce que l'on avait en tête à l'aune de ce qui fut fait, un bilan opérationnel complet et définitif exigerait pour commencer un interminable travail de comptabilité. Faute de temps, on a donc cru pouvoir choisir, dans cet enchevêtrement de faits et de données, un fil directeur plus commode à suivre de l'œil que les autres. À compter de la guerre d'Amérique, les vaisseaux de ligne ne constituent plus il est vrai qu'une grosse moitié de l'outil naval – qu'on désignera ici du nom de « flotte de bataille » –, mais ils présentent l'avantage d'en être les éléments les plus visibles, les plus puissants et les plus coûteux. Ils ont par conséquent laissé davantage de traces dans les sources, ce qui en fait la partie la mieux connue et la plus étudiée des flottes de guerre d'alors, et l'on est en droit de supposer qu'ils n'ont pas été construits, entretenus et mis en œuvre à tort et à travers, et que l'ensemble des ordres qui ont rythmé leur existence et leur carrière procèdent bien d'une politique cohérente et réfléchie, qu'en retour ils continuent de manifester, et qu'il s'agit précisément de reconstituer ici.

Composition et « concept d'emploi » des forces

376

Il importe pour commencer de ne pas considérer ces flottes de bataille comme des ensembles homogènes. De part et d'autre, on peut en effet distinguer trois composantes, que leurs caractéristiques prédisposent à différentes formes de guerre navale. D'abord les trois-ponts, qui forment un groupe clairement identifié du fait de leur morphologie atypique, de l'avantage qu'ils ont de disposer d'une troisième batterie et de la puissance de feu accrue que leur donnent des canons à la fois plus nombreux et de plus gros calibre¹. Ce sont, par excellence, des vaisseaux destinés à combattre en ligne, et en ligne seulement, car leurs œuvres mortes, plus lourdes et plus élevées que celles des autres vaisseaux, en font généralement de piètres navires, difficiles à manœuvrer, marchant mal et fatiguant structures, gréements et équipages par de forts mouvements de roulis et de tangage, sans compter un fort tirant d'eau, qui leur interdit l'accès de beaucoup de ports et de mouillages – d'où leur très mauvaise réputation de ce côté-ci de la Manche². En principe, ces gros vaisseaux sont donc réservés au théâtre européen, plus sûr et plus familier, même si au cours de la guerre de Sept Ans les Britanniques ont pris le risque d'expédier quelques trois-ponts de 90 canons aux Amériques, lorsqu'ils y ont déployé de grandes escadres.

Vient ensuite la masse des deux-ponts, au sein de laquelle deux générations coexistent à la fin des années 1770. D'une part, les vaisseaux de 60 et, de plus en plus souvent, de 64 canons, qui constituent alors l'aboutissement d'une tradition remontant à la seconde moitié du XVII^e siècle et au premier essor des grandes marines de guerre européennes. Plus bas sur l'eau et de dimensions

- 1 À la veille de la guerre d'Amérique, les deux seuls trois-ponts de la marine française, la *Ville de Paris*, de 90 canons, et la *Bretagne*, de 100 canons, respectivement lancés en 1764 et 1766, sont conçus pour porter des canons de 36, de 24 et de 12 – le *Royal Louis*, de 116 canons, lancé en 1759 et condamné en 1778, avait quant à lui porté du 18 à la troisième batterie (Hubert Berti, Jean Boudriot, *Les Vaisseaux de 74 à 120 canons. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1995 ; Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Éditions Omega, 1996). Outre-Manche, les deux plus récents trois-ponts de premier rang et de 100 canons, à savoir le *Victory*, lancé en 1765, et le *Royal Sovereign*, mis en chantier en 1774, qui ne sera lancé qu'en 1786, sont en principe prévus pour emporter des pièces de 42, de 24 et de 12. Plus nombreux et plus fréquemment employés, les trois-ponts britanniques de second rang et de 90 canons, notamment ceux de la classe *Barfleur* (1762) et ceux de la classe *Duke* (1771), c'est-à-dire les plus « modernes » à la veille de la guerre d'Amérique, ne portent quant à eux que du 32, du 18 et du 12 (Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007, p. 1-26).
- 2 Archives nationales (désormais AN), Marine D¹ 3, f^o 213-216, « Mémoire sur les vaisseaux à trois ponts », par Jacques-Luc Coulomb, daté de Paris le 27 juillet 1761. L'auteur de ce mémoire, qui dirigea pourtant la construction du *Royal Louis* à Brest, de 1757 à 1759, y développe des griefs récurrents à cette époque en France contre les trois-ponts.

plus modestes que les trois-ponts, ils emportent naturellement une artillerie plus légère que ces derniers, mais qui paraît encore suffisante à l'époque pour participer à un combat en ligne, ainsi qu'un centre de gravité plus proche de la flottaison, ce qui en principe leur assure de meilleures qualités nautiques et un assez faible tirant d'eau, leur permettant ainsi d'accomplir des missions beaucoup plus variées, comprenant notamment la course et l'escorte, et d'opérer sur des théâtres éloignés de l'Europe. Ils réalisent donc un compromis assez équilibré entre les différentes qualités qu'on attend alors d'un vaisseau de guerre, ce qui explique qu'ils soient si longtemps demeurés en faveur dans l'une et l'autre marine³.

Leur histoire touche cependant à sa fin, car ils sont de plus en plus rudement concurrencés dans leur domaine par les vaisseaux de 74 canons, dont l'origine – encore mal éclaircie aujourd'hui – remonte au début du XVIII^e siècle en France, mais qui ont véritablement commencé à se généraliser de part et d'autre de la Manche à partir des années 1750. Plus grands et plus lourdement armés que les vaisseaux de 64 canons, ils ont toutes les qualités nautiques propres aux deux-ponts, notamment la rapidité de marche et une relative facilité à opérer outre-mer, mais disposent d'une puissance de feu comparable à celle des trois-ponts⁴. Même s'ils ne se sont pas véritablement substitués à ces derniers, les vaisseaux de 74 canons se sont avérés en mesure de leur tenir efficacement tête⁵. On a

- 3 On a choisi de ne pas considérer ici les vaisseaux de 50 comme des vaisseaux de ligne : encore nombreux dans la Royal Navy, où l'on construit aussi de petits deux-ponts de 40 à 44 canons, depuis longtemps abandonnés en France, les vaisseaux de 50 canons ne sont plus mis en ligne depuis le milieu du siècle, et on les cantonne à des missions d'escorte ou de garde-côtes, notamment sur les côtes nord-américaines (Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792*, op. cit., p. 154-161). Côté français, où le manque de vaisseaux oblige parfois à les faire entrer en ligne, leur construction a depuis longtemps été interrompue et il n'en reste plus qu'une poignée au début de la guerre d'Amérique, ce qui rend la chose peu significative (Hubert Berti et Jean Boudriot, *Les Vaisseaux 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994).
- 4 Alors que dans l'une et l'autre marine les vaisseaux de 64 canons portent du 24 et du 12, les vaisseaux de 74 canons français portent du 36 et du 18, ceux d'outre-Manche emportant des pièces de 32 et de 18, ce qui, en considérant en outre la différence de poids qui existe entre la livre française et la livre anglaise, donne en principe aux premiers une puissance de feu sensiblement supérieure à celle de leurs homologues britanniques – sans grande conséquence pourtant sur l'issue de beaucoup de combats, comme le remarque Olivier Chaline dans *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans* (Paris, Flammarion, 2016, p. 244 n. 11, 508-509).
- 5 S'y ajoutent, dans la Marine royale française seulement, quelques deux-ponts de 80 canons, qui sont destinés à servir de vaisseaux de pavillon, notamment dans les expéditions lointaines : si les plus anciens, construits dans les années 1740-1750, tel le *Tonnant*, ne portent que du 36 et du 18, comme les vaisseaux de 74 dont ils ne se distinguent donc que par le nombre total des pièces et par de plus grandes dimensions, les plus récents, bâtis dans les années 1760, tels la *Couronne* et le *Saint-Esprit*, portent du 24 à la deuxième batterie et du 12 sur les gaillards, ce qui dans l'esprit des contemporains leur permet de « résister aux plus gros vaisseaux » (Bibliothèque nationale de France [désormais BnF], département de l'Arsenal, 4-S-4225, *Marine militaire ou Recueil des différents vaisseaux qui servent à la*

donc pris le parti de les confondre ici avec les trois-ponts sous l'appellation commune de « vaisseaux de bataille », afin de mieux les distinguer par-là du reste des « vaisseaux de ligne », c'est-à-dire pour l'essentiel des vaisseaux de 64 canons.

Effort de construction et politique d'entretien

Il faut ensuite, pour comprendre l'évolution des effectifs de chaque composante et la formation d'écart parfois considérables entre ceux-ci et les effectifs réellement disponibles, faire entrer en ligne de compte les politiques de construction et d'entretien de chaque marine, avec toutes leurs conséquences opérationnelles.

Lord Sandwich (1771-1782), le pari d'une politique de long terme

378

Lorsque Sandwich redevient le premier lord de l'Amirauté, la restructuration de la flotte de bataille britannique, qui avait été engagée dès le début de la guerre de Sept Ans, est achevée. Depuis 1767, elle n'a plus en effet que 50 vaisseaux de 60 à 64 canons, et s'est constituée à marche forcée un instrument naval composé de 50 vaisseaux de 74 canons, à quoi s'ajoutent encore 20 trois-ponts, pour la plupart de 90 et de 100 canons (tableau 8), ce qui lui donne, au choix, jusqu'à 70 vaisseaux de bataille pour établir sa suprématie dans les eaux européennes, et plus de 100 vaisseaux pour former, à destination des théâtres d'outre-mer, des escadres plus légères, avec un ou deux trois-ponts de 90 canons comme *flagships*. Avec 120 vaisseaux de ligne en tout, elle dispose en outre de 60 unités de plus que sa principale rivale, la Marine royale (tableau 2). Le nouveau premier lord doit cependant faire face, comme ses prédécesseurs, à la détérioration de plus en plus rapide de l'état des vaisseaux de la Navy, à laquelle plusieurs grandes campagnes de refontes et de constructions menées depuis le milieu du siècle à des intervalles de plus en plus courts n'ont pu remédier, et que la mobilisation de 1770 a révélée au grand jour⁶. La durée de vie moyenne des vaisseaux britanniques, construits et réparés avec précipitation au cours des trois décennies précédentes, semble alors être tombée à environ dix ans, contre trente dans la première moitié du siècle, lorsque la longévité des constructions navales anglaises faisait l'admiration de toute l'Europe⁷. Or, en France, où le cycle de vie des vaisseaux s'est également écourté, mais de manière beaucoup plus précoce,

guerre, suivis des manœuvres qui ont le plus de rapport au combat, ainsi qu'à l'attaque et la défense des ports par Ozanne l'aîné, dessinateur de la Marine, v. 1766).

6 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres/New York, W. W. Norton & Co., 2006 (2^e éd.), p. 368-379 ; *id.*, *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich, 1718-1792*, Londres/New York, W. W. Norton & Co., 1994 (2^e éd.), p. 127-130.

7 David Roberts (dir.), *18th Century Shipbuilding. Remarks on the Navies of the English and the Dutch by Blaise Ollivier (1737)*, Rotherfield, Jean Boudriot Publications, 1992.

on sait depuis les années 1740 au moins que ce n'est que pendant les quatre premières années de sa construction qu'un vaisseau peut être considéré comme neuf ; qu'il faut ensuite le radouber en moyenne tous les deux ans, ce qui coûte cher et implique son retrait du service à deux ou trois reprises, pour une durée d'au moins un ou deux mois ; qu'il faut enfin, à huit, dix ou douze ans, soit le condamner, soit le refondre, c'est-à-dire le mettre au sec pour plusieurs mois, voire plusieurs années, afin d'en effectuer la reconstruction partielle, parfois aux trois quarts, pour un coût exorbitant et sans la moindre assurance de lui conserver ses éventuelles bonnes qualités⁸. Le coût financier et opérationnel d'une telle accélération du cycle de vie des vaisseaux est d'autant plus lourd que les effectifs sont plus importants, et, malgré le recours aux services des chantiers privés, il devient évident en 1770 que les efforts des arsenaux de la Royal Navy ne suffisent plus à enrayer le dépérissement de la flotte. Le nouveau premier lord prend donc dès 1771 la difficile décision de rompre le cercle vicieux des constructions hâtives et des refontes précoces pour allouer l'essentiel des fonds à la constitution d'immenses stocks de bois représentant en permanence trois années de besoins de la Royal Navy, soit le temps nécessaire pour faire sécher entièrement les pièces avant de les employer à de nouvelles constructions, dont on espère qu'elles redeviendront ainsi aussi durables qu'autrefois. Par ailleurs, à partir de 1772, les chantiers royaux et privés reçoivent pour consigne de construire lentement mais sûrement, de ne mettre en place que des pièces parfaitement sèches, et, une fois les vaisseaux achevés, de les laisser séjourner sur cale pendant six, puis douze mois, avant de les lancer⁹.

Cette politique de long terme constitue cependant à court terme une prise de risque considérable, dans la mesure où elle condamne à brève échéance plusieurs dizaines de vieux vaisseaux dont la perte ne pourra être comblée avant plusieurs années. Une contraction rapide et durable des effectifs de la flotte, jointe à l'aggravation provisoire de l'état des vaisseaux, est donc inévitable. Pourtant, même à partir de 1775-1776, Lord Sandwich se refuse à changer de cap, et voit sans sourciller la flotte de bataille passer de 120 à 100 vaisseaux environ au cours des années 1771-1779 (**tableau 1**), de sorte que la guerre d'Amérique éclate au moment même où les effectifs de la Royal Navy atteignent leur point le plus bas, et où l'état matériel de la flotte est le plus préoccupant

8 AN, Marine G 127, f^o 10-64, « Réflexions sur le commerce et sur la marine », par M. de Maurepas, 1745. Les mêmes chiffres, qui correspondent à la longévité des vaisseaux construits en Ponant, ceux du Levant étant réputés plus solides et plus durables, sont à nouveau donnés à Sartine trente ans plus tard par l'ingénieur Grognard (Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer [dir.], *Les Marines de guerre européennes, xvii^e-xviii^e siècles*, Paris, PUPS, 1998 [2^e éd.], p. 211-247).

9 N. A. M. Rodger, *The Insatiable Earl*, op. cit., p. 139-144.

(tableau 5). Il faut cependant observer que l'Amirauté a pris soin de faire peser tout le poids de cette douloureuse transition sur la composante la plus faible de la flotte, c'est-à-dire les vaisseaux de 60 à 64 canons, qui absorbent à eux seuls la diminution des effectifs, passant de 50 à 30 unités sur la période considérée (tableau 8). En 1779, l'assiette de la flotte de bataille britannique est donc provisoirement déséquilibrée, mais son noyau dur – ses vaisseaux de bataille – a été préservé. Dès la veille des hostilités, Sandwich est par ailleurs enfin en mesure de relancer les constructions : trois vagues de mises en chantier se succèdent alors en 1777-1778, 1780 et 1782-1783, au terme desquelles 53 nouveaux vaisseaux sont commencés (tableau 3). C'est évidemment plus qu'il n'en faut, mais le premier lord a préféré multiplier ainsi les commandes et anticiper sur les besoins à long terme de la Royal Navy, plutôt que de hâter le travail pour répondre aux nécessités pressantes du conflit. Malgré le nombre longtemps faible des lancements, les pertes sont comblées et le nombre des vaisseaux de 60 à 64 canons repart lentement à la hausse pendant la guerre. Le rythme ne s'accélère toutefois qu'en 1782, mais de manière si spectaculaire que, lorsque la paix est conclue au début de 1783, la flotte de bataille britannique se trouve de nouveau constituée de 120 vaisseaux, et composée comme elle l'était en 1771. Mieux, il reste alors 35 vaisseaux sur les chantiers, qu'il faudra près d'une décennie pour achever. Il semble donc qu'après quelques années particulièrement délicates, la Grande-Bretagne aurait été en mesure, si la guerre avait continué, de placer dès 1783 la barre si haut sur les mers qu'on peut se demander comment la France et l'Espagne auraient pu relever le défi.

Sartine (1774-1780), l'audace d'une politique de court terme

On ne peut alors éviter un réexamen de la politique des refontes menée au même moment par Sartine¹⁰. Dès son entrée en fonction en 1774, le nouveau secrétaire d'État à la Marine se trouve lui aussi confronté au dépérissement inexorable de la flotte de bataille française. Fruit d'une histoire chaotique, faite depuis les années 1740 d'une succession rapide d'effondrements et de reconstructions, celle-ci avait brièvement atteint en 1769 un premier maximum de 70 vaisseaux (tableau 1), mais il avait fallu pour cela un intense effort de construction dans l'entre-deux-guerres puis dans les dernières années de la guerre de Sept Ans, suivi de deux vagues de refontes successives en 1766-1768 et en 1770-1771, indispensables pour enrayer le dépérissement de toute une génération de vaisseaux hâtivement construits. Au cours des années 1760, la flotte française avait par ailleurs elle aussi connu une phase de restructuration

¹⁰ Patrick Villiers, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », art. cit.

avec un réajustement des effectifs en faveur des vaisseaux de 74 et de 80 canons, portés au nombre de 35 en 1771, auxquels s'ajoutent trois trois-ponts contre environ 25 vaisseaux de 64 et de 50 canons (tableau 8). Avec de tels effectifs et une telle composition, la flotte française apparaît alors dépourvue des moyens nécessaires pour affronter dans les eaux européennes le gros des forces navales britanniques¹¹. Sa composition la prédispose en revanche à opérer outre-mer, où l'ennemi est comparativement moins fort, avec un certain avantage, pouvant former plusieurs escadres entièrement composées de deux-ponts de 64, 74 et 80 canons, tous susceptibles de bien marcher, de manœuvrer vivement et de trouver partout des mouillages, sans compter que les plus gros de ces vaisseaux portent une artillerie sensiblement supérieure à celles de leurs homologues britanniques¹².

Or, depuis la chute de Choiseul en décembre 1770, une interruption quasi totale de l'activité des arsenaux a entraîné le vieillissement accéléré de l'outil et la réduction des effectifs, de sorte qu'en 1776, au moment où Sartine, après avoir bataillé ferme pour obtenir les fonds nécessaires à la préparation de la guerre, peut enfin réagir, la marine ne compte plus que 60 vaisseaux dont beaucoup en mauvais état, avec un nombre de grosses unités en baisse (tableau 1 et 8). Confronté à la perspective d'une guerre imminente voulue par le roi et par Vergennes, le secrétaire d'État écarte alors résolument les propositions de l'ingénieur Grognard, qui recommandait depuis plusieurs années l'adoption de mesures comparables à celles remises en vigueur par Sandwich au même moment. Il renonce ainsi à la construction d'une flotte neuve, homogène, standardisée et durable, qui aurait pris de nombreuses années, mais peut en revanche mener dès les années 1776-1778 une troisième vague de refontes qui lui permet *in extremis* de remettre en état pas moins de 32 vaisseaux de ligne. Ce n'est qu'ensuite qu'il ordonne de nouvelles constructions, d'ailleurs rondement menées puisque 19 nouveaux vaisseaux sont mis en chantier, construits et lancés au cours des années 1778-1781 (tableau 4). Tout ceci a pour effet d'offrir dans l'immédiat à la flotte française, au moment où elle en avait le plus besoin, une

11 Ainsi le duc de Choiseul écrivait-il, dès 1763 : « [...] il est constant que dans cette année 1763 la marine du Roy est composée ou le sera en 1764 de 61 vaisseaux de ligne [...], je pense que ces forces sont suffisantes pour la paix et qu'il seroit plus nuisible qu'utile de les augmenter ; mais en même temps je crois indispensable d'avoir en magasin et prêt à construire au moment où on le voudra 19 autres vaisseaux [...] de sorte qu'en tems de guerre le Roy puisse armer 80 vaisseaux [...] : cette force de paix et de guerre me paroît la véritable proportion de la marine de France ; je pense que bien dirigée elle est suffisante soit pour la défensive, soit pour l'offensive, même visant la marine d'Angleterre bien supérieure en nombre [...]. » (AN, Marine G 128, f° 180-181, « Mémoire de M. le duc de Choiseul sur la Marine », 1763.)

12 BnF, département de l'Arsenal, 4-S-4225, *Marine militaire ou Recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre, suivis des manœuvres qui ont le plus de rapport au combat, ainsi qu'à l'attaque et la défense des ports par Ozanne l'aîné, dessinateur de la Marine*, s. d. (v. 1766).

seconde et éphémère jeunesse (**tableau 6**) qui durera jusqu'aux dernières années de la guerre ; cela permet aussi à Sartine de porter promptement les effectifs à 70 vaisseaux, niveau atteint dès 1780 puis brièvement dépassé en 1782. La montée en puissance paraît bien sûr faible dans l'absolu mais, en pleine guerre, le secrétaire d'État n'hésite pas à prendre la décision de ne plus faire mettre en chantier que des vaisseaux de 74 canons et plus, ce qui équivaut à une condamnation à moyen terme des vaisseaux de 64 et de 50 canons¹³, et engage, avec la mise en chantier de plusieurs trois-ponts de 110 canons, une transformation en profondeur du visage de la flotte de bataille française.

Vingt ans après, un nouvel équilibre des forces

382

Il est maintenant possible de mesurer en connaissance de cause l'évolution du rapport de forces entre les deux marines au cours de la période envisagée. On peut alors observer, d'un conflit à l'autre, un net effondrement de la supériorité numérique sur le papier de la Royal Navy, laquelle passe de 70 vaisseaux en janvier 1762 à seulement 30 en janvier 1779 (**tableau 2**), au moment même où l'Espagne, qui peut aligner environ 60 vaisseaux, s'apprête à entrer en guerre aux côtés de la France. Cet affaiblissement est cependant suivi, après un léger rétablissement et une courte phase de stabilisation, d'un rebond spectaculaire au cours de l'année 1782, au terme de laquelle la supériorité britannique approche des 60 vaisseaux, ce qui traduit les premiers effets de l'impressionnant effort de construction lancé par Lord Sandwich pendant le conflit. De ce point de vue, on peut donc dire que la France et l'Espagne ont bénéficié dans les années 1779-1781 d'une étroite « fenêtre de tir » correspondant à un affaiblissement sans précédent de la Royal Navy, dans laquelle elles ont su s'engouffrer à temps et qui s'est brutalement refermée à partir de 1782-1783 – quoique trop tard pour inverser le cours de la guerre.

Il est cependant nécessaire de corriger ces chiffres en prenant en compte l'écart entre les effectifs théoriques, dont il a été question jusqu'à maintenant, et les effectifs réellement mis en œuvre au début de chaque campagne¹⁴. La détérioration du rapport de forces apparaît alors beaucoup plus grave et plus

13 Le dernier vaisseau de 64 canons de l'histoire de la construction navale française fut le *Jason*, mis en chantier à Toulon en 1778 et lancé courant 1779. Par ailleurs, depuis le lancement du *Flamand*, à Toulon en 1765, on a cessé de construire des vaisseaux de 50 canons, même si ceux qui subsistent dans la flotte sont toujours considérés comme des vaisseaux de ligne à part entière.

14 Travail rendu possible grâce à l'attention qu'a eue Jonathan R. Dull d'établir, en annexe de ses deux ouvrages consacrés aux guerres de Sept Ans et d'Indépendance américaine, l'ordre de bataille des différentes marines belligérantes, au 1^{er} avril, 1^{er} juin ou 1^{er} juillet de chaque année de guerre (Jonathan R. Dull, *The French Navy and the American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975 ; *id.*, *The French Navy and the Seven Year's War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005).

profonde pour la Royal Navy qui, malgré des effectifs en hausse sur le papier, a armé de moins en moins de vaisseaux au cours de la guerre d'Amérique (**tableau 7**) : d'environ 60 vaisseaux armés en 1778, ce qui n'a rien d'étonnant car sa montée en puissance est traditionnellement lente, elle est d'abord passée à près de 90 en 1779, avant de tendre d'année en année vers un plancher de seulement 80 vaisseaux armés. Faute de pouvoir déterminer avec exactitude les causes de ce sous-emploi croissant de l'instrument naval britannique, on peut avancer plusieurs hypothèses, dont : 1. l'inexorable dégradation matérielle des vaisseaux d'ancienne construction, à peu près abandonnés à leur sort dans le cadre de la politique adoptée par Sandwich sans pour autant être officiellement rayés des listes, l'Amirauté souhaitant manifestement les garder en réserve et n'hésitant d'ailleurs pas à les réarmer en cas d'absolue nécessité ; 2. la difficulté de trouver des équipages pour armer tous les vaisseaux disponibles, surtout après la perte de l'important vivier de gens de mer que constituaient les Treize Colonies.

Or, de l'autre côté de la Manche, la Marine royale parvient au contraire – mais à quel prix ? – à employer tout au long de la guerre la quasi-totalité d'un instrument naval aux effectifs désormais nettement supérieurs à ceux de la guerre de Sept Ans (**tableau 7**). Dans ces conditions, la supériorité numérique réelle de la Royal Navy, qui avait atteint 75 vaisseaux en 1760, est donc pratiquement nulle vingt ans après, ce qui rend alors d'autant plus décisif le renfort apporté à la Marine royale par la Real Armada. À partir de 1779, c'est donc bien la Royal Navy qui se trouve, pour la première et la dernière fois au XVIII^e siècle, en situation d'infériorité numérique, ayant chaque année environ 40 vaisseaux armés de moins que la coalition franco-espagnole. Le « visage » de la guerre sur mer s'en trouve entièrement changé, avec un soudain élargissement du champ des possibles : d'une part, les marines française et espagnole peuvent enfin s'affranchir d'une posture restée longtemps défensive et courir à nouveau le risque de livrer bataille – d'où sans doute la multiplication au cours de la guerre d'Amérique des grands combats de mer, qui s'étaient faits bien rares depuis quatre-vingts ans ; d'autre part, la marine britannique ne pouvant plus recourir à l'arme redoutable du blocus des ports ennemis, qui lui avait permis au milieu du siècle de paralyser ses adversaires et de leur imposer dans les eaux européennes une « guerre de position », une « guerre de mouvement » réapparaît, accessible à tous les belligérants.

L'ÉPREUVE DE LA MER ET DES ARMES

Cette guerre de mouvement va d'emblée déborder du champ de bataille européen, pour s'étendre jusqu'aux extrémités du monde connu et fréquenté d'alors (**carte 1**), où des conditions de mise en œuvre particulièrement difficiles

vont imposer aux deux marines belligérantes des efforts croissants, et mettre à rude épreuve ces outils aussi puissants que vulnérables que sont les vaisseaux.

Porter la guerre aux Amériques et aux Indes

384

Si les Amériques s'intègrent de plus en plus dans la seconde moitié du XVIII^e siècle à un espace économique, culturel et politique en bonne voie d'unification sous l'égide de l'Europe, les Indes orientales, où la pénétration européenne est encore davantage commerciale que coloniale, se trouvent au contraire situées au bout d'une interminable route maritime descendant à travers l'Atlantique Sud, contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance (route 4) et traversant l'océan Indien – par le nord pour les Britanniques, en passant par le canal du Mozambique et la mer d'Oman (route 5) ; par le sud pour les Français, *via* les Mascareignes puis les Seychelles (route 6). Ainsi, lorsqu'après être sortis ensemble de Brest le 22 mars 1781, de Grasse et Suffren se séparent, le premier n'est qu'à quelques semaines de mer de la Martinique où son escadre atterrit dès le 28 avril tandis que le second ne fait que commencer avec sa petite division un long périple qui, en passant par les îles du Cap-Vert où il livre son premier combat le 18 avril, par la colonie hollandaise du Cap où il mouille en juillet puis par l'île de France qu'il rallie le 25 octobre et dont il ne repart que le 7 décembre, le conduit enfin dans le golfe du Bengale et sur la côte de Coromandel à la mi-février 1782, presque un an après son départ. Ce théâtre lointain, encore mal maîtrisé, quoiqu'il n'ait cessé de prendre de l'importance depuis le milieu du siècle, et dont les Français ont été chassés en 1763 par les Britanniques et l'East India Company, se trouve donc littéralement dans un autre monde avec lequel les communications, quoiqu'anciennes, profitables et régulières, demeurent extrêmement lentes et complexes à cause du régime des moussons : il faut au moins une année, parfois deux, pour faire le voyage aller-retour, en prenant soin de prendre la mer entre décembre et avril, ce qui permet d'arriver en Inde au plus tard en octobre ; il faut ensuite attendre janvier-mars pour remettre à la voile et regagner l'Europe, généralement entre avril et septembre¹⁵. Dans ces conditions, on ne peut guère que « jeter » des vaisseaux sur le théâtre indien, au sens où l'on dit à l'époque que l'on « jette des troupes » dans une place assiégée, c'est-à-dire en tentant le tout pour le tout et sans grand espoir de les récupérer. Le pari est d'autant plus risqué que, sur place, les mouillages sûrs sont presque aussi rares que les établissements convenablement pourvus en munitions navales et en munitions de guerre : lorsque la mousson d'hiver rend

15 Manonmani Filliozat-Restif, « Arts et mesure de la navigation », dans René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard/Ministère de la Défense DMPA, 2013, p. 86-95 ; Auguste Toussaint, *L'Océan Indien au XVIII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1974 (rééd. 1992).

infréquentable le golfe du Bengale, soit de novembre à janvier, les Britanniques peuvent du moins se replier sur Bombay, de l'autre côté du sous-continent, où ils ont un vrai petit arsenal, alors que les Français doivent retraverser l'océan jusqu'aux Mascareignes où ils ne peuvent espérer que de maigres secours¹⁶. D'où sans doute la prudence avec laquelle chacune des deux marines engage de nouvelles unités sur ce théâtre jusqu'au tournant des années 1781-1782 : tout vaisseau expédié aux Indes doit en effet être considéré, du moins pour la durée de la guerre, comme un vaisseau perdu.

Rien de tel en ce qui concerne l'ensemble des autres théâtres, qui, de l'Europe occidentale à la côte orientale de l'Amérique du Nord, se distribuent sur les rives de l'Atlantique Nord en un vaste arc de cercle, tout au long d'une route maritime circulaire correspondant au régime des vents et des courants dominants, lesquels permettent d'effectuer rapidement et sans encombre, dans le sens des aiguilles d'une montre, la traversée de l'océan : d'avril à juin, quand soufflent les alizés de nord-est, on gagne aisément depuis l'Europe les Canaries ou Madère, puis, après une traversée de quelques semaines, l'atterrissage des îles du Vent, ou Petites Antilles (route 1), qu'on peut soit traverser pour entrer dans la mer des Caraïbes, soit contourner par le nord pour longer les Grandes Antilles jusqu'à Cuba ; de là, on peut aller chercher du côté des Bermudes les *westerlies*, vents d'ouest qui ramènent, *via* les Açores, jusque dans les parages du détroit de Gibraltar (route 2) – c'est la route suivie de préférence par les Français et les Espagnols, celle qu'emprunte par exemple l'escadre de Guichen, qui rallie Cadix depuis Saint-Domingue, du 16 août au 23 octobre 1780 –, soit, en été, se laisser porter par les vents de sud le long des côtes de l'Amérique du Nord, jusqu'à la hauteur de Terre-Neuve d'où l'on peut gagner en peu de temps l'entrée de la Manche (route 3) – et c'est la voie de retour privilégiée par les Britanniques¹⁷. Ces différentes routes, qui irriguent des îles et des côtes d'ancienne conquête, faisant vivre une économie atlantique en plein essor, sont fréquentées et connues des navigateurs. Tout favorise donc apparemment une circulation rapide et fluide entre les théâtres majeurs de la guerre, que sont, d'une part, l'entrée de la Manche et le détroit de Gibraltar et, d'autre part, les Antilles, l'Amérique espagnole et l'Amérique anglaise.

Se met en tout cas en place ici, dès 1779, un vrai jeu de chaises musicales, où, sur les ordres qu'ils reçoivent désormais où qu'ils soient en quelques semaines, des vaisseaux se mettent soudain en marche et passent, avec une apparente facilité, d'un théâtre à un autre, modifiant sans cesse leurs positions

16 Olivier Chaline, « Du souffle de la guerre au destin des empires », dans René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes, op. cit.*, p. 158-165.

17 Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 2012 (2^e éd.), p. 117-137.

respectives et l'ordre de bataille des deux flottes : ainsi voit-on, d'un mois sur l'autre, des escadres enfler par apports successifs puis, après quelque temps, éclater soudain en petits groupes qui prennent chacun leur route et vont grossir ailleurs les rangs d'autres grandes formations, exécuter des missions particulières ou bien désarmer dans les ports de la métropole, généralement après y avoir escorté des flottes marchandes. Mais ce qui, depuis Londres ou Versailles, peut ressembler à un exaltant ballet d'automates obéissant au doigt et à l'œil se traduit, pour les vaisseaux et leurs équipages, par de harassantes campagnes de mer, entrecoupées d'interminables escales sous des climats divers, le tout d'une rigueur inaccoutumée pour le matériel et pour les organismes. Rarement la tension entre les ambitions formulées dans le secret des cabinets et les possibilités réelles de l'instrument aura été plus forte et jamais elle n'aura été autant prolongée sans la sanction d'un prompt et éclatant désastre¹⁸. Il ne s'agit pourtant plus seulement alors de projeter temporairement des forces navales pour s'emparer d'une place ou pour la secourir, faire la conquête d'une colonie ou y débarquer des renforts et des munitions, mais de maintenir tout au long de l'année et sur le pied de guerre de fortes escadres dans de vastes régions encore peu peuplées, où il y a certes de nombreux ports et même des chantiers navals, mais pas de véritables arsenaux et des ressources en tout cas insuffisantes pour satisfaire les besoins immenses et variés d'un grand nombre de vaisseaux de guerre¹⁹. Cette guerre hors d'Europe ne devient en fait possible qu'en raison de l'absence de blocus britannique sur les ports français et espagnols, ce qui permet de faire circuler d'une rive à l'autre des vaisseaux par ailleurs plus nombreux que jamais et d'assurer ainsi, par une rotation constante entre les ports-arsenaux des métropoles et les théâtres d'outre-Atlantique, l'indispensable renouvellement des forces.

Les instruments d'une guerre de mouvement

Or, en ce domaine, la disproportion entre les effectifs des deux marines se fait rapidement sentir. Certes, la Marine royale effectue 75 mouvements vers

18 La projection de forces navales considérables aux Antilles par la Grande-Bretagne, la France et l'Espagne, entre 1739 et 1742, se traduit de part et d'autre par des catastrophes sanitaires et des échecs militaires à répétition ; les expéditions françaises vers l'Amérique en 1746 et en 1757 se terminent elles aussi par d'épouvantables hécatombes (voir Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud [1672-1763]*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991, 2 tomes et James Pritchard, *Anatomy of a Naval Disaster. The 1746 French Expedition to North America*, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1995). Étonnamment, c'est dans le golfe de Gascogne, puis dans la Manche que se produit la seule épidémie de la guerre d'Amérique, à bord de l'armée du comte d'Orvilliers, en 1779.

19 À cet égard, la marine espagnole est dans une bien meilleure situation, pouvant s'appuyer sur le bel arsenal de La Havane, établi au ^{xvi}^e siècle, dont N. A. M. Rodger a souligné l'importance stratégique et opérationnelle (*The Command of the Ocean, op. cit.*, p. 232-233).

les deux théâtres d'outre-Atlantique contre 74 côté britannique. L'effort n'est cependant comparable qu'en apparence. Il faut en effet rapporter le nombre de ces projections au volume de chaque flotte : la marine française n'a employé que 79 vaisseaux au cours de la guerre contre 112 pour la Royal Navy. De plus, seuls 58 vaisseaux français ont été engagés dans ces différentes expéditions contre 68 vaisseaux britanniques – et même 78, si l'on tient compte de la présence outre-Atlantique de 10 vaisseaux au déclenchement des hostilités. C'est donc uniquement grâce à la rotation de leurs forces à travers l'océan que les deux marines ont pu soutenir la cadence élevée qu'imposait cette guerre transatlantique et que la Marine royale est parvenue à faire bonne figure avec de moindres effectifs. À cet égard, une rupture s'opère en août 1780 lorsque Sartine, disgracié, doit céder le département de la marine au marquis de Castries. Jusque-là en effet, comme l'a justement montré Jonathan R. Dull dans sa communication, l'ancien lieutenant général de police s'est montré un joueur prudent dans la vaste partie d'échecs engagée avec la Royal Navy, mettant en place un scrupuleux roulement des forces déployées aux Antilles : lorsque s'ouvre la campagne de 1779, le comte d'Estaing dispose des 12 vaisseaux qu'il a amenés d'Europe un an plus tôt et de 12 vaisseaux frais ; lorsqu'il abandonne le désastreux siège de Savannah en octobre, il renvoie ces derniers aux Antilles et ramène les autres, éprouvés par deux campagnes d'outre-mer, en France ; ils sont remplacés quelques mois plus tard par les 16 vaisseaux du comte de Guichen qui, à la fin de sa campagne, laisse 7 de ses vaisseaux sur place, retraversant l'océan avec 11 des 12 vaisseaux arrivés en 1779. Au cours des automnes 1779 et 1780, les arsenaux français accueillent donc des vaisseaux revenus d'outre-Atlantique, les radoubent, les refondent et les réarment. En outre, au cours des trois premières années de guerre, Sartine ne réexpédie que 2 vaisseaux outre-Atlantique sur un total de 28 mouvements vers les Antilles et 19 vers l'Amérique du Nord. Or, avec Castries, le rythme s'accélère sensiblement : sur les 20 vaisseaux confiés au comte de Grasse en 1781, 11 sont expédiés pour la seconde fois outre-Atlantique ; à la fin de l'éprouvante campagne de 1781, seuls 5 vaisseaux regagnent l'Europe : tous les autres, y compris ceux ramenés d'Amérique par de Grasse après la Chesapeake, dont beaucoup sont en campagne depuis 1780, sont donc maintenus aux Antilles pour la campagne de 1782. S'y ajoutent alors seulement 6 vaisseaux « frais », dont 4 ont d'ailleurs déjà servi aux îles en 1779-1780 et font le voyage pour la seconde fois – en tout, 15 des vaisseaux prudemment rapatriés par Sartine ont donc été réexpédiés outre-Atlantique par le marquis de Castries.

On observe, il est vrai, la même évolution côté britannique, mais selon des rythmes différents et une autre chronologie : sur les 20 vaisseaux que Byron puis Knowles amènent aux Antilles au début de l'année 1779, 14 vont servir sur

ce théâtre jusqu'en 1780, après quoi 3 de ces vaisseaux iront encore stationner pendant une partie de l'année 1781 à la Jamaïque, le temps de se radouber et de repartir ensuite pour l'Europe à la tête de différents convois, tandis qu'un quatrième fait encore campagne aux îles du Vent cette année-là. Pendant toute cette période, le renouvellement des forces est donc pratiquement nul aux Antilles. Une rupture se produit néanmoins en 1780 avec l'arrivée de Rodney, qui donne le signal du départ aux vaisseaux présents depuis 1778-1779 et qui est suivie par deux autres vagues en 1781 et 1782 : en trois ans, 44 vaisseaux sont successivement expédiés aux Antilles dont 6 seulement effectuent leur second déploiement outre-Atlantique. La Royal Navy n'a donc pas organisé de réelle rotation de ses forces, s'efforçant plutôt tout au long de la guerre de maintenir les forces projetées le plus longtemps possible sur place, ce que la Marine royale ne s'aventure à faire qu'à partir de 1781.

388

Or, pendant ce temps, il faut également aligner des forces importantes en Europe. La politique britannique apparaît à cet égard aussi prudente qu'elle semble risquée outre-Atlantique : un noyau dur de 25 vaisseaux n'a jamais quitté les eaux européennes et ne s'est même guère éloigné de la Manche et des îles Britanniques, ne poussant que jusqu'à Gibraltar, pour secourir la place assiégée ; mais 30 autres, après avoir servi au moins un an en Europe, ont ensuite été engagés dans différentes expéditions vers l'Amérique ou les Antilles aux côtés de 38 vaisseaux armés spécialement pour cela – dont 14 sont d'ailleurs revenus servir au moins un an en Grande-Bretagne, portant ainsi le total des forces déployées sur ce théâtre à 69 vaisseaux, soit autant qu'outre-Atlantique. Côté français, le noyau dur des unités exclusivement affectées au théâtre européen n'a compté que 18 vaisseaux, car après y avoir servi quelque temps, 41 autres ont été employés à des expéditions lointaines avec 17 vaisseaux spécialement armés à cette fin. C'est donc uniquement parce que 38 vaisseaux rappelés d'outre-Atlantique par Sartine sont venus servir au moins un an chacun en Europe que le total des vaisseaux français employés sur le théâtre européen au cours de la guerre s'élève à 71 – ce qui confirme que seul un nombre deux fois plus élevé de rotations aura permis à une flotte française plus compacte de faire face, tout au long de la guerre et des deux côtés de l'Atlantique, à la Navy.

Un tel effort semblerait interdire à la Marine royale toute ambition sur le périlleux théâtre indien : seuls deux vaisseaux étaient stationnés à l'île de France en 1778 et Sartine, qui avait songé à envoyer La Motte-Picquet aux Indes en 1779 avec une division de cinq vaisseaux, avait été contraint de la rediriger en urgence pour les Antilles afin de renforcer d'Estaing et n'avait finalement envoyé cette année-là dans l'océan Indien que deux vaisseaux puis deux de plus en 1780 parmi lesquels deux vaisseaux marchands achetés à la dernière minute et convertis en vaisseaux de guerre. Là encore, Castries accepte d'emblée de

prendre plus de risques : cinq vaisseaux sont expédiés en 1781 avec Suffren et six autres lui sont envoyés en renfort en 1782, dont cinq seulement parviendront, il est vrai, à leur destination. Sur ces 11 vaisseaux, seuls 2 sont neufs : 2 autres ont déjà servi en Europe au moins un an et 7 autres reviennent d'outre-Atlantique, ce qui porte le nombre des vaisseaux réemployés outre-mer à partir de 1781 à 22. C'est donc par un effort supplémentaire que la Marine royale parvient *in extremis* à porter la guerre jusqu'aux Indes. En comparaison, les Britanniques, qui n'avaient qu'un seul vaisseau sur place en 1778 et en avaient envoyé un autre cette année-là y ont dépêché six vaisseaux en 1779 dont un reparti aussitôt en compagnie des deux précédents, sans doute pour ramener le convoi des *indiames* en Grande-Bretagne. Les cinq vaisseaux restants, dont trois ont été spécialement armés pour l'occasion, ne constituent pas une forte escadre et n'ont d'ailleurs pas grand-chose à faire au cours des années 1779-1781. Ils ne sont renforcés qu'à la fin de 1781 par la division de Johnstone, bousculée par Suffren à Porto Praya quelques mois plus tôt et qui ne comprend que 2 vaisseaux de ligne mais qui est suivie d'un renfort de 2 autres vaisseaux n'ayant encore jamais servi ; l'année suivante, quand commence la campagne de Suffren, la Royal Navy expédie encore sur place 7 vaisseaux de plus dont 2 seulement sont armés pour la première fois de la guerre – en tout, 18 vaisseaux projetés vers ce théâtre, dont 9 n'auront servi qu'aux Indes et 3 vaisseaux seulement réexpédiés après un premier déploiement outre-Atlantique. En puisant dans ses arsenaux, qui contiennent manifestement plus de vaisseaux qu'elle n'en saurait armer, la Royal Navy évite donc de trop tirer sur la corde au moment même où la flotte française, ménagée sous Sartine, est mise à rude épreuve par la politique de Castries.

Usures et renouvellement de l'outil

Le triomphe du cuivre

Au bout du compte, les deux marines auront mené environ 200 campagnes chacune sur les différents théâtres extra-européens. On mesure mieux alors l'importance du doublage en cuivre, dont l'effet le plus spectaculaire est bien sûr, sur le plan « tactique », la supériorité de marche qu'il donne et conserve aux vaisseaux mais qui, sur le plan « stratégique », permet aussi et surtout d'atténuer les effets, redoutables pour un vaisseau construit en bois, d'une série de campagnes menées dans les eaux chaudes des Indes ou des Amériques où les tarets pullulent et qui favorisent la multiplication des algues et des coquillages sur les coques. En effet, non seulement les vaisseaux sans doublage y voyaient auparavant leur sillage diminuer mois après mois, et plus vite qu'en Europe, mais le manque d'infrastructures ne permettrait pas d'y remédier sur place, ni

d'interrompre l'action discrète mais destructrice des vers. Dans ces conditions, il fallait presque toujours radouber ou refondre les vaisseaux qui regagnaient l'Europe après une, deux ou trois campagnes d'outre-mer. De même, il était périlleux d'y expédier des vaisseaux d'ancienne construction ou restés un peu trop longtemps sans entretien. Pour la Royal Navy, le doublage en cuivre est donc une vraie bénédiction et devient rapidement une priorité absolue²⁰ : si 13 vaisseaux seulement sont doublés courant 1779, dont la plupart en avril et en mai, le retour des mauvais jours et l'hiver puis le printemps de 1780 sont mis à profit pour doubler 32 vaisseaux de plus, après quoi on se contente de doubler les suivants au fur et à mesure des retours ou desancements. Ce tour de force, réalisé au pire moment, est assurément l'un des plus beaux exploits de la Royal Navy pendant la guerre d'Amérique : dès 1780, la quasi-totalité des vaisseaux employés en Europe sont doublés ainsi que la très grande majorité de ceux que Rodney et Graves emmènent outre-Atlantique cette année-là ; dès 1781, le cuivre s'est définitivement imposé des deux côtés de l'Océan et il va gagner le théâtre indien en 1782-1783 grâce à l'arsenal de Bombay qui procède au doublage des vaisseaux arrivés en 1779. Le procédé n'est cependant pas sans risque car, comme l'a rappelé Larrrie D. Ferreiro, la corrosion des chevilles de fer employées dans la construction des vaisseaux est accélérée par l'oxydation du cuivre et peut entraîner de véritables catastrophes dont la plus grave est sans conteste la perte du *Royal George*, trois-ponts de 100 canons qui sombre en quelques minutes le 29 août 1782 au mouillage de Spithead avec tout son équipage à bord y compris l'amiral Kempenfelt. Tout laisse également penser que le cuivre s'est dans beaucoup de cas imposé comme un cache-misère pour prolonger artificiellement l'existence de vieux vaisseaux qu'il aurait autrement fallu refondre ou radouber et dont les membres ou bordages ont fort bien pu continuer à se corrompre et à pourrir à l'abri de leur nouveau doublage.

Côté français, la politique de Sartine, conjuguant plusieurs vagues de refontes et de mise en chantier avec le rappel par roulement des vaisseaux déployés outre-mer, a sans doute paru rendre le cuivre moins nécessaire dans un premier temps. Significativement, ce n'est qu'au cours de l'hiver 1781, lorsque Castries arrive aux affaires et prépare la première campagne de son ministère, que le cuivre s'impose : 15 vaisseaux sont alors doublés d'un coup, en février-mars, et tous les nouveaux vaisseaux seront désormais doublés en cuivre pendant leur construction. L'effort n'est pas négligeable et permet par exemple à Suffren d'emmener aux Indes une division presque entièrement doublée mais l'élan est presque aussitôt perdu et le nombre des vaisseaux doublés n'augmente ensuite que très progressivement au fur et à mesure des retours et desancements,

²⁰ *Ibid.*, p. 344-345, 375.

précisément plus rares à partir de 1781, ce qui introduit dans les différentes escadres françaises un « panachage » à la fois incommode et dangereux sur le plan tactique et pour le matériel. En fait, outre de probables difficultés techniques, financières et logistiques qui obligeaient à faire des choix, on semble avoir considéré le cuivre moins comme une garantie contre la dégradation des coques que comme un remède aux mauvaises qualités des vaisseaux les plus médiocres, par exemple la *Ville de Paris* qui, une fois doublée au début de 1781, s'avère, aux mains du comte de Grasse, un excellent trois-ponts. On n'a donc jamais entrepris de constituer dans l'immédiat une force navale entièrement composée de vaisseaux doublés en cuivre. La mise en place du nouveau procédé s'est en outre combinée avec la politique d'abandon des vaisseaux de 64 et de 50 canons qui a conduit à priver la plupart de ces derniers d'un doublage qui leur était d'autant plus nécessaire que, faute de nouveauxancements après 1779, leur âge moyen commençait à s'élever dangereusement à la fin de la guerre.

« Pertes de guerre », « pertes de mer » et « morts naturelles »

Le relevé des pertes subies de part et d'autre révèle la très nette mais très tardive rupture qui s'établit en 1782. En effet, au cours des quatre premières années de la guerre, la Marine royale affiche un bilan exemplaire et, à ce titre, sans précédent. On ne compte en effet qu'une seule perte de guerre : le *Protée*, de 64 canons, pris au large de Madère en février 1780 alors qu'il s'apprêtait à traverser seul l'océan ; aucune perte de mer, ce qui est remarquable ; et trois incendies accidentels qui causent la destruction du *Roland*, de 64 canons, et de la *Couronne*, de 80 canons, tous deux dans le port de Brest, respectivement en février 1779 et en avril 1781, puis celle de l'*Intrépide*, de 74 canons, qui s'embrase et explose au mouillage à Saint-Domingue en juillet 1781. Dans le même temps, les Britanniques se font prendre l'*Ardent*, de 64 canons, en août 1779 au large de Plymouth, doivent saborder le *Cornwall*, de 74 canons, en juin 1780, après les combats de Sainte-Lucie et incendier le *Terrible*, de 74 canons, en septembre 1781, au lendemain de la bataille de la Chesapeake, ce qui fait trois pertes de guerre en trois ans. Les pertes de mer sont plus lourdes encore puisqu'au naufrage du *Somerset*, de 68 canons, en novembre 1778 sur le cap Cod, succèdent celui du *Defiance*, de 64 canons, perdu à la côte de Charleston en février 1780, ceux, en août de la même année, du *Thunderer*, de 74 canons, et du *Stirling Castle*, de 64 canons, perdus corps et âmes dans le même cyclone qui balaye leur convoi venu de la Jamaïque et enfin du *Culloden*, de 74 canons, qui se brise sur des hauts-fonds devant Long Island en janvier 1781. Au cours de cette première phase de la guerre, la Royal Navy doit aussi condamner deux vaisseaux revenus des Antilles après plusieurs années sur place : le *Prince of Wales*, de 74 canons, en 1779 et la *Boyne*, de 68 canons, en 1780. La Marine royale n'est pas en reste, puisqu'elle

condamne 3 des 12 vaisseaux revenus avec le comte d'Estaing au début de l'année 1780, après deux longues années de campagne outre-Atlantique : le *Tonnant*, de 80 canons, qui sera détruit, et le *Fantasque* et le *Fier*, respectivement de 64 et de 50 canons, qui ne serviront plus désormais qu'armés en flûte.

Jusqu'au début de l'année 1782, la balance semble donc paradoxalement, et pour la première fois depuis le début du siècle, pencher en faveur de la plus modeste des deux marines. Tout paraît basculer avec la défaite des Saintes, en avril 1782. Non seulement celle-ci entraîne en quelques jours la perte ou la destruction de 7 vaisseaux – la *Ville de Paris*, de 104 canons ; le *César*, le *Glorieux* et l'*Hector*, de 74 canons ; le *Caton*, le *Jason* et l'*Ardent*, de 64 canons – mais elle semble donner, inexplicablement, le signal d'un effondrement subit de l'instrument naval : le même mois, le *Pégase*, de 74 canons, destiné aux Indes, est pris à sa sortie de Brest ; lorsque Vaudreuil gagne l'Amérique en août, il y perd le *Magnifique*, de 74 canons, qui s'échoue devant New York ; en Inde, Suffren perd successivement l'*Orient*, de 74 canons, et le *Bizarre*, de 64 canons, en septembre et en octobre ; ce même mois, le *Scipion*, de 74 canons, périt à la côte de Saint-Domingue après un combat désespéré contre des forces très supérieures et le *Palmier*, de même force, est abandonné par son équipage au large des Bermudes où il sombre ; en décembre, c'est au tour du *Solitaire*, de 64 canons, d'être pris aux Antilles ; en février 1783 enfin, la *Bourgogne*, de 74 canons, s'échoue sur la côte de l'actuel Venezuela. En moins de douze mois, la Marine royale a perdu 15 vaisseaux, c'est-à-dire trois fois plus qu'au cours des quatre premières années de guerre. Encore faut-il compter, en 1782-1784, 11 vaisseaux radiés, dont 6 avaient servi outre-mer et, en janvier 1784, le naufrage du *Sévère*, de 64 canons, qui repassait le cap de Bonne-Espérance. On est donc passés en trois années de 7 à 33 vaisseaux perdus.

Côté britannique, hormis le naufrage déjà évoqué du *Royal George*, l'année 1782 est marquée par la tempête qui, au large de Terre-Neuve, balaye en septembre le convoi ramenant les prises faites aux Saintes, entraînant la perte du *Ville de Paris*, de l'*Hector* et du *Glorieux*, mais aussi celle du *Centaure* et du *Ramillies*, de 74 canons, qui les escortaient. Puis plus rien. Certes, en novembre 1783, le *Superb* s'échoue dans la rade de Bombay, suivi de l'*Exeter*, de 64 canons, qu'on préfère incendier au large du cap de Bonne-Espérance en janvier 1784 – troublant parallélisme d'ailleurs avec le *Sévère*, car ces deux vaisseaux de même force servaient aux Indes depuis 1779 – mais on est alors de nouveau en paix. Enfin, au cours de la même période, huit vaisseaux sont radiés dont trois sont des prises faites pendant la guerre. Le total des pertes est donc passé de 10 à 23 vaisseaux seulement depuis le début de 1782, s'accéléralant à peine. Comment donc expliquer l'hécatombe de 1782 côté français ? On peut avancer, dans le prolongement de ce qui a été dit plus haut, des causes matérielles : depuis 1781, par la volonté du marquis de Castries, la belle mécanique du turn-over

transatlantique était arrêtée et les vaisseaux français, dont la moitié seulement étaient doublés en cuivre, commençaient sans doute à subir le contrecoup d'une intense activité au cours des années précédentes ; on arrivait de surcroît au terme du sursis donné par la politique des refontes de Sartine et l'âge moyen de la flotte commençait déjà à remonter en flèche. Reste cependant qu'il semble bien aventureux d'y voir l'unique explication d'événements tels que la capture ou le naufrage d'un vaisseau. Ne faudrait-il pas alors conclure que le vieillissement et l'usure de l'instrument naval, qui paraissent se dessiner si nettement sur le papier, ne sont en l'occurrence que le symptôme visible de l'épuisement moral et physique des équipages et des officiers, parvenus en cette cinquième année de guerre à la limite de leurs forces ?

L'EMPLOI DES FORCES

On ne peut cependant en rester au stade de ce qui ne serait qu'une « histoire quantitative » navale, déconnectée de la trame événementielle et du temps propre de la direction de la guerre, que l'on a justement pour ambition d'éclairer ici. Il ne s'agit pas en effet de considérer tous ces vaisseaux comme des poids uniformes que, depuis Londres ou Versailles, on piocherait et jetterait indifféremment dans les plateaux d'une série de balances pour équilibrer la mise de l'adversaire. Deux éléments sont alors à prendre en compte : pour commencer, la distinction entre d'un côté une sorte de « poussière navale » dispersée sur l'ensemble d'un théâtre et que l'on peut négliger par commodité, et de l'autre les vaisseaux évoluant « en corps d'armée », au sein de ce qu'on appellera ici des « escadres », de huit à neuf dixièmes des vaisseaux environ et, au-delà, des « armées navales » ; d'autre part, la différence déjà soulignée entre vaisseaux de bataille et simples vaisseaux de ligne dont le poids respectif sur chaque théâtre et dans chaque formation détermine, comme au sein de chacune des deux flottes, un certain « profil opérationnel ».

Le pari dangereux, 1778

Comme l'a fait remarquer N. A. M. Rodger²¹, l'année 1778 est particulièrement périlleuse pour la Marine royale. Ses préparatifs de guerre, commencés en 1776 lorsque Vergennes avait fait accepter à Louis XVI le principe d'une intervention dans le conflit opposant la Grande-Bretagne à ses colonies nord-américaines, ne sont pas encore achevés : plusieurs vaisseaux sont alors en chantier ou en cours de refonte, d'autres se trouvent hors d'état de servir et attendent d'être reconstruits ou condamnés de sorte qu'on ne peut armer dans l'immédiat qu'une cinquantaine

²¹ *Ibid.*, p. 341-342.

de vaisseaux dont la moitié seulement de 74 canons et plus. Pour ne rien arranger, la Marine royale est écartelée entre deux objectifs apparemment contradictoires et qui vont pourtant fort bien s'accorder : en Europe, elle doit impérativement remporter au moins un demi-succès face à la Royal Navy afin de démontrer à l'Espagne, qui négocie encore son entrée en guerre, qu'elle est de nouveau capable de sortir de ses ports impunément et de mener une guerre offensive ; en Amérique, elle doit prouver aux *Insurgents* par une démonstration de force que la France est en mesure de leur apporter un soutien décisif. Deux forces navales sont alors constituées : à Toulon, une forte escadre composée de 12 vaisseaux, dont 8 de bataille, placée sous les ordres du comte d'Estaing, qui met à la voile dès le mois d'avril pour aller frapper un grand coup sur la côte nord-américaine ; à Brest, une armée navale composée de 32 vaisseaux, dont 17 de bataille parmi lesquels 2 trois-ponts, confiée au comte d'Orvilliers, qui s'apprête à sortir en mer pendant l'été afin de livrer bataille.

394

Or, de l'autre côté de la Manche, Sandwich a bataillé au sein du cabinet pour limiter le nombre d'unités stationnées outre-Atlantique et obtenu de conserver tous les vaisseaux de bataille en Angleterre, ce qui le met en état de faire armer 43 vaisseaux dont 35 de bataille parmi lesquels 8 trois-ponts, sous les ordres de l'amiral Keppel²². Il entend ainsi reconstituer ce qu'il considère comme la clé de la supériorité navale britannique, qui a fait ses preuves en 1747-1748 et en 1758-1762 : l'entretien d'une puissante armée navale, le Western Squadron, prête à prendre la mer à la première nouvelle d'un important armement français, notamment à Brest, et capable en principe d'écraser toute force ennemie qui tenterait une sortie²³. La rivalité entre le premier lord et le secrétaire d'État aux Colonies, Germain, va alors concourir à faire de l'expédition du comte d'Estaing, qui était un pari risqué, une puissante manœuvre de diversion : la nouvelle du franchissement du détroit de Gibraltar par l'escadre de Toulon, dont on apprend qu'elle se rend outre-Atlantique où l'amiral Howe n'a que 8 vaisseaux de 64 canons à lui opposer, oblige Sandwich, qui n'a pas le crédit suffisant au sein du cabinet pour imposer ses vues, à détacher du Western Squadron une escadre de 13 vaisseaux comprenant un trois-ponts de 90 canons et 11 deux-ponts de 74 canons, soit près d'un tiers du corps des vaisseaux de bataille de Keppel. Lorsque ce dernier affronte d'Orvilliers au large d'Ouessant le 27 juillet, il ne dispose donc plus de la supériorité numérique et la combativité dont font preuve les Français semble surprendre les Britanniques qui ne parviennent pas à tirer parti du grand nombre de trois-ponts dont ils disposent. Sans mettre

²² *Ibid.*, p. 334.

²³ Michael Duffy, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michael Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, Exeter University Press, 1992, p. 60-81.

l'ennemi en déroute, la Marine royale est donc parvenue à briser, si l'on ose dire, le « mythe de son invincibilité », et peut ainsi, de justesse, donner l'impression que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est remise en cause.

La recherche de l'équilibre, 1779-1780

Les deux années suivantes, qui correspondent à la fin du ministère de Sartine, lequel s'achève en août 1780, sont marquées par la recherche difficile d'un équilibre entre les différents plateaux de la balance transatlantique. Avec l'alliance espagnole, acquise dès le printemps 1779, le centre de gravité de la guerre navale s'établit en effet pour la Marine royale sur le théâtre ouest-européen, oscillant entre l'entrée de la Manche et le détroit de Gibraltar où peut se produire à tout moment un affrontement décisif avec le gros des forces navales britanniques. Or les deux marines Bourbon, si elles disposent d'une écrasante supériorité numérique – elles réunissent 66 vaisseaux de ligne dans la Manche en juillet-août 1779, et 60 encore à Cadix en septembre-octobre 1780 –, sont mal armées pour cette forme de guerre à laquelle elles ne se sont pas préparées²⁴. La supposée flexibilité d'un instrument naval « mixte », composé à la fois de deux-ponts lourds et légers, conçus pour mener une guerre active dans les colonies et contre le commerce, s'avère alors inadaptée à la forme du conflit qui est effectivement mené. C'est vraisemblablement pourquoi, après avoir fait mettre en chantier 5 vaisseaux de 74 canons et un de 80 en 1778, Sartine ordonne enfin la construction de 4 trois-ponts de 110 canons en 1779-1780²⁵, auxquels doivent s'ajouter 3 autres vaisseaux de 74 canons. C'est sans doute aussi la raison pour laquelle la plus grande partie des vaisseaux de bataille français sont alors conservés en Europe. Sur les 12 vaisseaux expédiés en trois vagues successives aux Antilles au début de l'année 1779 pour renforcer l'escadre du comte d'Estaing, il n'y a que 5 vaisseaux de 74 canons ce qui redonne aux forces de ce dernier une composition mixte avec 23 vaisseaux dont une moitié seulement de 74 ou 80 canons. Au même moment, d'Orvilliers peut compter, au sein de la gigantesque armée navale qu'il réunit grâce aux forces espagnoles de Córdova, sur 30 vaisseaux de ligne français dont 20 de bataille auxquels viendront s'ajouter avant la fin de l'année 3 autres gros vaisseaux venus de

24 C'est particulièrement le cas de la marine espagnole, dont la quasi-totalité des vaisseaux – exception faite d'une poignée de trois-ponts et de deux-ponts de 80 canons, portant du 36 – sont des deux-ponts légers de 70 ou de 60 canons, portant respectivement du 24 et du 18 et du 24 et du 12 (voir sur ce point la contribution de Agustín Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes [dir.], *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine [1763-1783]*, Paris, PUPS, 2013, p. 145).

25 Successivement, l'*Invincible*, en février 1779 à Rochefort, le *Royal Louis*, en mars 1779 à Brest, le *Terrible*, en juillet 1779 à Toulon, et, *in extremis*, le *Majestueux*, en juillet 1780 à Toulon.

Toulon. L'année suivante à Cadix, la Marine royale rassemble des forces plus réduites mais nettement plus imposantes : en septembre 1780, le comte d'Estaing vient y prendre le commandement de 16 vaisseaux, dont 2 trois-ponts flambant neufs et 12 vaisseaux de 74 canons, soit une force évidemment taillée pour livrer bataille. À la fin octobre, il y accueille le comte de Guichen qui a quitté les Antilles en août après une brève campagne commencée fin mars, au cours de laquelle ce dernier a pu former une respectable armée navale de 24 vaisseaux, mais « mixte » à nouveau, n'ayant que 14 grosses unités.

Or, entre temps, le marquis de Castries a pris la tête du département de la Marine. Il peut alors faire le bilan des deux années de guerre écoulées et il apparaît que les énormes concentrations de forces opérées avec les Espagnols n'ont débouché sur aucun résultat tangible, en grande partie à cause du manque de coordination entre les deux marines : les armées navales coalisées se sont réunies en 1779 et en 1780 à des dates avancées et elles se sont promenées avec lenteur sans jamais menacer sérieusement les forces navales britanniques qui disposent désormais de l'avantage du cuivre. Au contraire, outre-Atlantique où les Français opèrent seuls, les armées du comte d'Estaing et du comte de Guichen, si elles n'ont pas toujours été heureuses, non seulement elles se sont montrées beaucoup plus actives mais elles ont aussi eu l'occasion de combattre les Britanniques à six reprises et d'une manière plus qu'honorable. Or de son côté, après avoir donné à Byron des forces mixtes en 1779, au moment où la menace franco-espagnole s'est avérée la plus pressante, la Royal Navy a commencé à opérer en 1780 une nette montée en puissance de son dispositif outre-Atlantique puisque Rodney s'est trouvé à la tête d'une armée navale de 22 vaisseaux dont 2 trois-ponts de 90 canons et 14 vaisseaux de 74 canons, soit trois quarts de grosses unités et qu'un troisième trois-ponts s'est rendu en Amérique avec Graves, accompagné de 3 vaisseaux de 74 canons.

La tentation du déséquilibre, 1781-1783

Le nouveau secrétaire d'État, qui hérite d'une flotte que son prédécesseur a maintenue en bon état et considérablement renforcée par la construction de grosses unités, va alors tenter d'en tirer meilleur parti en menant une guerre plus agressive sur les théâtres lointains. Il opère donc un vaste redéploiement des forces qui se traduit d'abord par l'envoi massif de vaisseaux de bataille aux Antilles : dès son arrivée à la Martinique en avril 1781, de Grasse dispose de 26 vaisseaux dont 20 de bataille. En face, Rodney, qui est aux îles du Vent depuis janvier 1781, n'a que 22 vaisseaux dont 18 de bataille et ne prend pas le risque d'un combat de nuit lorsqu'il se trouve en présence de l'armée française devant Tobago le 6 juin. Or, en se rendant ensuite successivement à Cap-Français le 16 juillet et dans la Chesapeake le 30 août, de Grasse non

seulement inflige aux Britanniques leur premier gros revers de la guerre, mais fait main basse au cours de sa campagne sur toutes les forces navales françaises déployées outre-Atlantique : la division de Monteil, employée depuis un an par les Espagnols pour le siège de Pensacola et celle de Barras, venue avec Ternay en 1780, qui n'était guère sortie de son mouillage de Rhode Island que pour livrer le premier combat de la Chesapeake, en mars 1781, sous les ordres du chevalier des Touches. Il se trouve alors à la tête de 38 vaisseaux de ligne, dont 25 de bataille parmi lesquels un trois-ponts de 100 canons, 4 vaisseaux de 80 canons et 20 vaisseaux de 74 canons. La même année, Guichen n'a pu emmener que 18 vaisseaux à Cadix pour y former l'armée navale coalisée dont seulement 9 vaisseaux de 74 canons et un de 80 – mais 5 trois-ponts de 110 canons, que Castries n'a manifestement pas cru pouvoir expédier en masse de l'autre côté de l'océan, soit par crainte de les y aventurer imprudemment soit pour ne pas paraître abandonner les Espagnols qui manquent cruellement de grosses unités.

Reste qu'en quelques mois le dispositif français a basculé. Cette reconfiguration, que seule la concentration des grosses unités permet d'apprécier, est parachevée par le rapatriement simultané des vaisseaux de 50 à 64 canons qui rentrent en France à la fin de 1781 pour laisser place à deux vaisseaux de 80 canons et deux de 74, suivis d'un cinquième de 70, portant du 24. Une fois reçus ces renforts, de Grasse se trouve en avril 1782, à la veille des Saintes, à la tête d'une armée de 35 vaisseaux dont un trois-ponts, 5 vaisseaux de 80 canons et 21 vaisseaux de 74 canons, soit 27 de bataille. Comme Castries a également pour ambition de porter la guerre en Inde, le champ de bataille européen se trouve pratiquement dégarni : la contribution française à l'armée navale coalisée, qui appareille de Cadix le 3 juin 1782, se réduit cette année-là à 13 vaisseaux parmi lesquels 5 trois-ponts et 6 vaisseaux de 74 canons, et les trois arsenaux français sont alors quasiment déserts. Cette « décompression » sur le théâtre ouest-européen semble cependant ne pas être passée inaperçue en Grande-Bretagne où la Royal Navy, qui peut désormais compter sur une imminente vague deancements, est en mesure de prendre elle aussi le risque d'un déploiement de forces majeur outre-Atlantique. Répétant le mouvement opéré par le comte de Grasse l'année précédente, Rodney est donc renvoyé avec 20 vaisseaux aux Antilles où il arrive à Antigua en février. Il peut alors unir ses forces à celles de Hood, qui a assuré l'intérim avec brio et, après avoir détaché plusieurs vaisseaux, il se trouve à la tête d'une armée de 36 vaisseaux dont 5 trois-ponts et 20 vaisseaux de 74 canons, soit 25 de bataille, tous doublés en cuivre et, pour beaucoup, ayant des agrès neufs et des équipages frais. La confrontation qui s'en suit, le 12 avril 1782 au large des Saintes, est désastreuse pour l'armée du comte de Grasse qui a dû se séparer avant la bataille de 5 vaisseaux et n'en a donc plus que 30, dont 26 de bataille. Toutefois, le marquis de Vaudreuil parvient après coup à réunir 27 vaisseaux à Cap-Français, dont 23 de

bataille, ce qui est loin d'être négligeable. Significativement cependant, Castries préfère alors rappeler en catastrophe ses grosses unités : en juin, Vaudreuil doit se séparer de 6 vaisseaux de 80 canons – y compris son propre *flagship* –, 5 de 74 et un de 64, ce qui le place à la tête d'une simple escadre de 16 vaisseaux, dont 12 de 74 canons, avec laquelle il appareille le 4 juillet pour l'Amérique où il doit rembarquer les troupes de Rochambeau.

398

Ce serait pourtant s'aventurer que d'en conclure que le secrétaire d'État se ravise. Tout au contraire, une nouvelle concentration de force est en train de s'opérer sous les ordres du comte d'Estaing à Cadix, où les vaisseaux français de l'armée coalisée, au lieu de regagner Brest, ont désarmé en novembre après avoir échoué par deux fois à engager le combat avec l'amiral Howe, d'abord à l'entrée de la Manche en juillet puis au large du cap Spartel en octobre. De son côté, Vaudreuil regagne les Antilles à la fin de l'année et va s'établir à Puerto Cabello, sur la côte de l'actuel Venezuela, en février 1783. Or il semble bien que le projet de Versailles, négocié avec Madrid, fût d'employer cette fois la grande armée navale franco-espagnole et les forces des deux Couronnes déjà stationnées aux Antilles pour une expédition décisive contre la Jamaïque l'année suivante²⁶ – ce qui constituait l'ultime étape du renversement stratégique prôné par Castries – et il n'est pas inintéressant de noter qu'entre novembre et janvier, les trois-ponts de 110 canons le *Terrible*, le *Majestueux* et l'*Invincible* sont tous doublés en cuivre à Cadix, ce qui laisse imaginer qu'ils eussent été du voyage. Rien ne dit quelle a été la réaction de la Royal Navy, qui avait changé de premier lord, rappelé Rodney et disloqué son armée navale dès le lendemain des Saintes, mais le début des pourparlers puis la signature des préliminaires de paix le 20 janvier 1783 mettent fin aux préparatifs de cette campagne qui aurait vraisemblablement vidé le champ de bataille européen et se serait déroulée en même temps que celle de Suffren qui, à l'autre bout du monde, continue la guerre contre les Britanniques jusqu'au mois de juin sans avoir reçu les renforts qui lui auraient permis de prendre la tête d'une véritable petite armée navale.

Entrons, puisqu'il est temps de conclure, dans un cadre convenable. La scène se déroule en juillet 1784, face aux fameux chantiers navals de Blackwall. Un vent puissant souffle sur les eaux vertes de la Tamise, d'où l'artiste prétend représenter le lancement de l'*Adventure*, de 44 canons, qui, très loin sur la gauche, semble en effet continuer de glisser à la surface des flots, entraîné par son propre élan²⁷. Mais

²⁶ Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905, p. 449.

²⁷ Francis Holman (v. 1729-1784), *Blackwall Yard from the Thames*, 1784, huile sur toile, 94 x 202 cm, Londres, National Maritime Museum, <http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/13345.html>, consulté le 6 février 2018.

l'autre moitié de la toile est occupée, à l'arrière-plan, par les silhouettes sombres de trois imposants vaisseaux de ligne dressés sur le chantier : le *Victorious*, l'*Hannibal* et le *Theseus*, tous trois de 74 canons, dont la construction a été ordonnée par l'Amirauté, respectivement en décembre 1781, juin 1782 et novembre 1782. Si le dernier est encore en construction, les deux premiers, sur les murailles desquels ont déjà été peintes les larges bandes noires qui ornent la flottaison des vaisseaux de la Royal Navy, sont manifestement achevés. Conformément aux nouveaux standards de construction, ils vont cependant encore passer de longs mois sur cale avant leur lancement, prévu respectivement pour avril 1785 et avril 1786. Sur cet austère paysage portuaire sont donc disposés les vestiges vivants et majestueux d'un immense effort de guerre qui, même engourdi, poursuit son cours et continue de transformer l'instrument naval : ces trois vaisseaux, comme de nombreux autres mis en chantier sous l'administration de Lord Sandwich, vont successivement venir gonfler les rangs d'une flotte de bataille dont l'affaiblissement passager n'est plus qu'un mauvais souvenir et dont les effectifs atteindront brièvement les 130 vaisseaux en 1791 contre 75 pour la Marine royale ; tous trois du même rang, ils manifestent également, comme en France quelques années plus tôt, la restructuration de la flotte qui s'amorce alors et qui va voir disparaître en peu de temps, au profit des seuls vaisseaux de 74 canons qui viennent de faire la démonstration de leurs qualités et de leur polyvalence, tous les autres types de deux-ponts, rendus superflus. Doublés en cuivre dès leur construction, ils appartiennent en outre à un âge nouveau de la construction navale dont les progrès récents ont accru la capacité opérationnelle des flottes, rendant la guerre outre-mer plus praticable et moins risquée. Car, de la guerre d'Amérique, les deux marines héritent une expérience inédite : celle du déploiement prolongé et réussi d'importantes forces navales sur des théâtres lointains et exotiques, rendu possible par d'incessants mouvements soigneusement coordonnés depuis les bureaux des ministères ; celle d'une guerre d'escadre vive, longue et violente, souvent incertaine, rarement décisive et occupant le devant de la scène pendant que, dans l'ombre, une armée de frégates plus lourdement armées qu'autrefois assure une grande variété de missions.

Côté français, on a des raisons de se réjouir car en dépit du revers essuyé tardivement aux Saintes la démonstration semble faite, conformément aux prédictions de Choiseul, qu'avec une flotte nécessairement compacte mais plus homogène et plus puissante que jamais, on est en mesure de mener, contre beaucoup plus fort que soi, une guerre vigoureuse, efficace et – pourquoi pas ? – victorieuse. Ce qui explique certainement la détermination avec laquelle, après une courte phase de récupération, les années 1787-1792 sont consacrées à l'édification à marche forcée d'une flotte qui atteint les 75 vaisseaux à la veille

des guerres révolutionnaires²⁸ et qui est désormais uniquement composée de vaisseaux de 74, 80 et 118 canons, magnifiquement bâtis sur les plans types du chevalier de Borda et de l'ingénieur Sané. Avec le recul, on ne peut cependant que souligner le caractère exceptionnel d'une conjoncture particulièrement favorable pendant la guerre d'Amérique, conjuguant l'alliance espagnole, si décriée mais indispensable, et l'affaiblissement momentané de la flotte britannique, surprise au pire moment. Apparaissent en outre des faiblesses structurelles qui ont commencé de se manifester à la fin du conflit, notamment un nombre de vaisseaux et – peut-être davantage encore, de gens de mer – décidément trop faible pour faire face dans la durée sur tous les fronts, à quoi s'ajoute un effort de construction trop modeste pour absorber un éventuel désastre naval et l'absence de véritables arsenaux sur les théâtres d'outre-mer. Une ambiguïté demeure donc : les plus beaux succès de la guerre, obtenus par le comte de Grasse en 1781 et par le bailli de Suffren dans les années 1781-1783, au terme d'une intensification de la guerre extra-européenne voulue par le marquis de Castries, n'ont été possibles que parce que Sartine avait fait de la flotte un usage beaucoup plus prudent au cours des années précédentes et économisé ainsi des forces que son successeur semble avoir dilapidées en fort peu de temps.

Pour la Royal Navy, cette guerre navale éclatée aux deux extrémités du monde a été l'expérience douloureuse d'une provisoire insécurité et le rappel salutaire que la suprématie navale dépend de l'entretien scrupuleux d'une flotte nombreuse et s'établit d'abord dans les eaux européennes, par les pénibles et mornes campagnes d'un Western Squadron croisant au large de Brest tandis que l'éclatant succès des Saintes, qui peut apparaître comme un simple lot de consolation, conforte le choix ancien d'une flotte de bataille dominée par de nombreux et puissants trois-ponts capables de faire la différence dans un combat prolongé, et ce d'autant plus que la rupture de la ligne de bataille française par Rodney – sans doute fortuite²⁹ mais longtemps considérée comme l'application des principes de Clerk of Eldin³⁰ – crée un précédent historique et laisse entrevoir, à la veille des guerres de la Révolution et de l'Empire, de nouvelles possibilités tactiques.

28 Olivier Chaline, « Franco-British Naval Rivalry and The Crisis of the Monarchy, 1759-1789 », dans Julian Swann et Joël Félix (dir), *The Crisis of the Absolute Monarchy. France from Old Regime to Revolution*, Londres, Corby, Oxford University Press, 2013, p. 205-221.

29 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean*, op. cit., p. 353-354.

30 Michel Depeyre, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998, p. 184-186.

Tableau 1. Effectifs sur le papier de la Royal Navy et de la Marine royale, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Marine royale	48	56	60	66	69	68	70	66	66	64
Royal Navy	116	115	118	119	120	116	120	121	117	111
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Marine royale	65	63	62	60	60	61	69	71	69	73
Royal Navy	111	106	105	106	102	103	99	108	106	112
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Marine royale	67	61	60	63	57	60	64	67	71	75
Royal Navy	123	119	113	120	126	125	126	127	129	126

Note : Les effectifs de la Marine royale paraissent remarquablement stables, n'oscillant plus guère qu'entre 60 et 70 vaisseaux à partir des années 1767-1769. On peut donc dire, en dépit des idées reçues, qu'après avoir vu ses forces diminuer lentement mais sûrement tout au long de la période 1770-1777, elle commence la guerre d'Amérique à un niveau plutôt médiocre, même si ses effectifs s'accroissent ensuite jusqu'en 1782, avant une brusque chute qui se poursuit jusqu'en 1787. Il apparaît dès lors que l'évolution du rapport de forces n'est pas à mettre sur le compte d'une montée en puissance de la Marine royale, laquelle ne s'amorce que dans les années 1788-1792. Outre-Manche on observe au contraire, au cœur de la période envisagée, une contraction rapide et continue de la flotte de bataille, de 120 à 100 vaisseaux environ au cours des années 1771-1778, de sorte que la guerre d'Amérique éclate au moment même où les effectifs de la Royal Navy atteignent leur point le plus bas. Il n'est pas moins frappant de constater que le conflit n'a ensuite duré que le temps strictement nécessaire pour que les effectifs repassent à 120 vaisseaux, sur la seule période 1779-1782.

Sources : D'après Alain Demerliac, *La Marine de Louis XV. Nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995 ; *id.*, *La Marine de Louis XVI. Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996 ; Winfield Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792*. *Designs, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth, 2007. Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année, et tous les vaisseaux sont comptés, de la date de leur lancement à celle de leur perte ou de leur condamnation.

Graphique 2. Supériorité numérique sur le papier de la Royal Navy, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Supériorité numérique de la Royal Navy sur la Marine royale	72	65	65	61	59	56	58	63	59	54
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Supériorité numérique de la Royal Navy sur la Marine royale	53	50	49	52	46	45	33	41	40	43
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Supériorité numérique de la Royal Navy sur la Marine royale	60	62	57	61	70	66	63	60	58	51

Note : On peut observer une érosion presque continue de la supériorité numérique de la Royal Navy sur la période 1763-1778, qui n'est plus que de 33 vaisseaux en janvier 1779, au moment même où l'Espagne, forte sur le papier d'environ 60 vaisseaux, s'apprête à entrer en guerre aux côtés de la France, dont l'infériorité est ainsi largement compensée ; rivé par la suite sur le palier guère moins dangereux des 40 vaisseaux en 1780-1781, l'écart se creuse soudain au cours de l'année 1782, pour atteindre les 70 vaisseaux en janvier 1787, alors que s'ouvrent les négociations en vue de la paix, c'est-à-dire un temps trop tard pour absorber les effectifs espagnols et rétablir enfin la supériorité numérique globale de la Royal Navy sur ses adversaires.

Sources : *Idem* tableau 1. Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année.

Tableau 3. Effort de construction en Grande-Bretagne, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Nombre de mises en chantier	3		2	4	4	3	7	1	6	3
Nombre de lancements	5	6	7	3	2	5	4	3	1	2
Nombre de vaisseaux en chantier	25	20	16	13	15	16	18	15	17	20
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Nombre de mises en chantier	1	4	2	3	5	6	3	9	4	16
Nombre de lancements	2	5	4	2	4	2	3	5	7	10
Nombre de vaisseaux en chantier	18	22	18	17	20	22	23	29	29	38
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Nombre de mises en chantier	9	6	1	1		2	2	1	1	
Nombre de lancements	6	5	9	7	7	3	1	5		
Nombre de vaisseaux en chantier	35	34	31	24	17	12	11	11	7	7

Note : L'effort de guerre apparaît ici considérable, avec trois vagues de mises en chantier de plus en plus massives en 1777-1778, 1780 et 1782-1783, soit 45 nouveaux vaisseaux sur un total de 53 pour la durée de la guerre. Le nombre des lancements augmente chaque année tout au long de la guerre, au terme de laquelle 27 nouveaux vaisseaux ont déjà été lancés, dont 10 au cours de la seule année 1782. Lorsque la paix est signée en 1783, il reste encore 35 vaisseaux en construction, ce qui permet à la Royal Navy, après un net repli en 1783-1784, d'accroître ses effectifs de manière continue pendant près d'une décennie, quasiment sans nouvelle mise en chantier. Sources : *Idem* tableau 1. Les chiffres sont ceux de chaque année.

Tableau 4. Effort de construction en France, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Nombre de mises en chantier	3	1	2	2	2	2		5	2	5
Nombre de lancements	5	3	4	6	1	2	1	1	2	2
Nombre de vaisseaux en chantier	11	7	6	5	4	4	2	5	6	6
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
Nombre de mises en chantier		1			3	7	7	3	6	10
Nombre de lancements	2			4	3	7	3	6	5	8
Nombre de vaisseaux en chantier	6	6	5	5	5	9	10	9	10	15
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
Nombre de mises en chantier	1	5	1	6	7	5	4	7	3	
Nombre de lancements	2	3	7		5	7	4	5	4	1
Nombre de vaisseaux en chantier	8	11	9	7	14	15	13	15	13	9

Note : Entièrement interrompus depuis 1772, les constructions reprennent en 1777, mais demeurent relativement modestes jusqu'en 1782, année au cours de laquelle dix vaisseaux sont mis en chantier d'un coup, sans doute pour compenser les pertes qui se multiplient cette année-là, à partir de la défaite des Saintes. Cet effet est sans lendemain, et il faudra ensuite attendre les années 1786-1790, c'est-à-dire, paradoxalement, le moment d'une profonde crise financière et politique, pour observer un effort soutenu, avec 29 vaisseaux mis en chantier en l'espace de cinq ans.

Sources : *Idem* tableau 1. Les chiffres sont ceux de chaque année.

Tableau 5. Constitution de la Royal Navy, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	16	20	24	26	26	26	28	25	24	22
2^e classe d'âge (4-10 ans)	44	42	41	43	37	34	38	40	37	35
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	47	42	42	36	41	42	41	46	46	46
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	18	18	22	26	25	24	21	19	23	29
2^e classe d'âge (4-10 ans)	38	39	35	32	31	30	30	31	26	25
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	43	38	35	40	40	40	42	48	47	48
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
1^{ère} classe d'âge (0-4 ans)	44	44	44	52	45	49	45	33	26	17
2^e classe d'âge (4-10 ans)	26	25	24	27	43	46	53	64	72	73
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	40	38	34	32	29	21	19	21	24	31

Note : On constate qu'au cours des années 1776-1779, contrairement à ce qui se passait en France, la constitution de la flotte britannique s'est continuellement dégradée, sous l'effet d'une érosion incessante de la première classe d'âge, d'un tassement durable de la seconde et d'un accroissement significatif de la troisième, avec une phase aigüe au cours de l'année 1779, qui fut sans doute la pire de la guerre pour la Royal Navy. À partir de 1780, un spectaculaire redressement se produisit, le nombre de vaisseaux neufs doublant en l'espace de trois années, alors que celui des vaisseaux à refondre amorça une longue phase de repli à partir de 1782, d'où une fugace embellie au cours des années 1783-1788, c'est-à-dire en net décalage par rapport à la guerre d'Amérique.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1. La flotte de bataille a été divisée en trois classes d'âge : 1. les vaisseaux neufs (0 à 4 ans) ; 2. les vaisseaux à radoub (4 à 10 ans) ; 3. les vaisseaux à refondre (plus de 10 ans). Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année.

Tableau 6. Constitution de la Marine royale, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
1^{re} classe d'âge (0-4 ans)	14	13	15	19	22	20	25	22	17	25
2^e classe d'âge (4-10 ans)	18	22	23	16	18	18	20	20	20	21
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	14	12	13	10	11	10	11	13	8	6
	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782
1^{re} classe d'âge (0-4 ans)	17	16	15	9	18	27	38	45	38	34
2^e classe d'âge (4-10 ans)	28	27	26	27	22	18	14	12	22	25
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	9	11	7	10	12	7	8	9	10	12
	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792
1^{re} classe d'âge (0-4 ans)	29	23	22	29	23	24	25	20	23	23
2^e classe d'âge (4-10 ans)	25	28	26	25	27	29	30	35	33	35
3^e classe d'âge (plus de 10 ans)	8	3	5	2	4	5	6	10	15	17

Note : On doit noter qu'après 1771, le nombre de vaisseaux de la troisième classe est toujours resté très limité, tout se jouant donc entre les deux premières classes. Il apparaît alors que jamais la constitution de la flotte française n'a été plus mauvaise qu'en 1776, après plusieurs années consécutives de dégradation, suite à la quasi-interruption des mises en chantier et des refontes après la chute du duc de Choiseul et de son cousin en décembre 1770. Les années 1776-1779 font contraste, sous l'effet conjugué des refontes et des constructions ordonnées par Sartine : les effectifs de la première classe quadruplent, pendant que ceux de la seconde atteignent leur niveau le plus bas de la période. Si, dès 1781, la situation se dégrade rapidement, les courbes se croisent de nouveau courant 1783, pour s'équilibrer ensuite jusqu'en 1789, la flotte française a brièvement bénéficié pendant la guerre d'Amérique d'une constitution plus robuste que jamais, grâce au vigoureux traitement administré par Sartine au cours de son passage aux affaires.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1.

Tableau 7. Deux-ponts de ligne et de bataille, 1763-1792

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777
(Marine royale)															
Deux-ponts de bataille	23	26	27	30	32	33	35	33	36	35	35	34	34	32	33
Deux-ponts de ligne	24	29	31	34	34	32	32	30	27	26	28	27	26	26	25
(Royal Navy)															
Deux-ponts de bataille	38	41	44	48	51	51	52	54	54	54	54	52	51	54	53
Deux-ponts de ligne	59	58	58	54	51	48	51	50	46	40	39	36	36	35	32
(Marine royale)															
Deux-ponts de bataille	34	41	40	38	41	42	39	41	47	47	51	55	59	62	65
Deux-ponts de ligne	25	26	29	25	26	20	17	14	11	5	4	3	2	2	2
(Royal Navy)															
Deux-ponts de bataille	52	51	54	50	52	54	53	49	55	60	64	63	64	66	66
Deux-ponts de ligne	33	30	35	37	40	50	47	46	46	45	43	42	42	40	38

Note : Les deux flottes paraissent franchir successivement, mais avec un décalage, les différentes étapes d'une transition entre un modèle « ancien », dans lequel une grosse minorité de trois-ponts dominait nettement une flotte exclusivement composée de modestes deux-ponts portant du 24, et un modèle « moderne », dans lequel les nouveaux deux-ponts, qui portent tous désormais du 36 ou du 32, forment, avec des trois-ponts plus puissants mais moins nombreux, un ensemble plus homogène. Le premier stade est l'équilibre entre les deux composantes, à un moment où elles sont encore considérées comme complémentaires. La Navy n'y parvient qu'en 1767, c'est-à-dire au moment où sa rivale, qui l'avait atteint dès la guerre de Sept Ans, commence à s'en écarter, sans rompre définitivement avec puisque ce n'est qu'en 1781 que le nombre des deux-ponts portant du 24 commence à chuter dans la Marine royale, entraînant leur quasi-extinction en 1790. Il faudra ensuite attendre 1785 pour que la Royal Navy emboîte le pas, sans pouvoir empêcher la Marine royale de disposer en 1792 d'autant de deux-ponts de bataille qu'elle.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1. Côté français, tous les deux-ponts portant du 24 ou du 18 à la batterie basse, de 44 à 70 canons, ont été comptabilisés comme vaisseaux de ligne, seuls les deux-ponts portant du 36 étant considérés comme vaisseaux de bataille. Côté britannique, le premier groupe comprend tous les deux-ponts portant du 24 et de plus de 60 canons, le second tous les deux-ponts portant du 32. Les chiffres sont ceux du mois de janvier de chaque année.

Tableau 8. Effectifs sur le papier et nombre de vaisseaux armés, 1755-1762 et 1778-1782

	juin 55	juin 56	juin 57	juin 58	juin 59	juin 60	juin 61	juin 62
Royal Navy	47	68	76	79	90	90	85	94
(sur un total de)	86	85	85	93	102	108	109	114
Marine royale	21	33	42	25	47	14	17	27
(sur un total de)	53	53	59	64	54	46	50	45

	juil. 78	juil. 79	juil. 80	avr. 81	avr. 82	janv. 83
Royal Navy	58	87	83	82	80	
(sur un total de)	103	99	108	106	112	123
Marine royale	52	63	69	69	73	
(sur un total de)	61	69	71	69	73	67

Note : Côté britannique, on ne remarque guère de progrès significatif sur le papier : l'accroissement numérique de la flotte de bataille en 1779-1782 reproduit à l'identique celui des années 1759-1762, de 100 à 110 vaisseaux environ. En revanche, dès 1780, il y a environ 25 vaisseaux désarmés, ce que l'on n'avait observé qu'en 1761 au cours de la guerre précédente, dans un contexte beaucoup plus favorable et après plusieurs campagnes, et le nombre grümpe à plus de 30 vaisseaux en 1782, ce qui semble révéler le poids grandissant d'une partie de la flotte, vétuste et abandonnée à son sort pour favoriser les nouvelles constructions. Les effectifs opérationnels retombent donc graduellement au niveau de ceux de l'année 1758, soit 80 vaisseaux. Côté français, en revanche, la montée en puissance est évidente sur les deux plans. Culminant à 60 vaisseaux environ au cours de la guerre de Sept Ans, l'outil avait été la plupart du temps dramatiquement sous-employé, limitant souvent les effectifs réels à 20 vaisseaux environ et ne permettant guère de dépasser les 40, même en 1757 et 1759. Vingt ans après, les effectifs sur le papier se placent tout juste un cran au-dessus, à 70 vaisseaux environ, mais ils s'y maintiennent, et le bon état matériel de la flotte permet à la Marine royale d'en aligner réellement ce nombre au début des campagnes de 1780-1782, de sorte qu'au plus fort de la guerre d'Amérique, les effectifs réels ont à peu près doublé par rapport à la moyenne de la guerre de Sept Ans. Sources et méthode : Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975 ; *id.*, *The French Navy and the Seven Year's War*, Lincoln, Université du Nebraska, 2005. Les chiffres sont ceux du 1^{er} avril, mai, juin ou juillet de chaque année, et l'on a systématiquement retranché de l'ordre de bataille de la Royal Navy les vaisseaux de 50 canons.

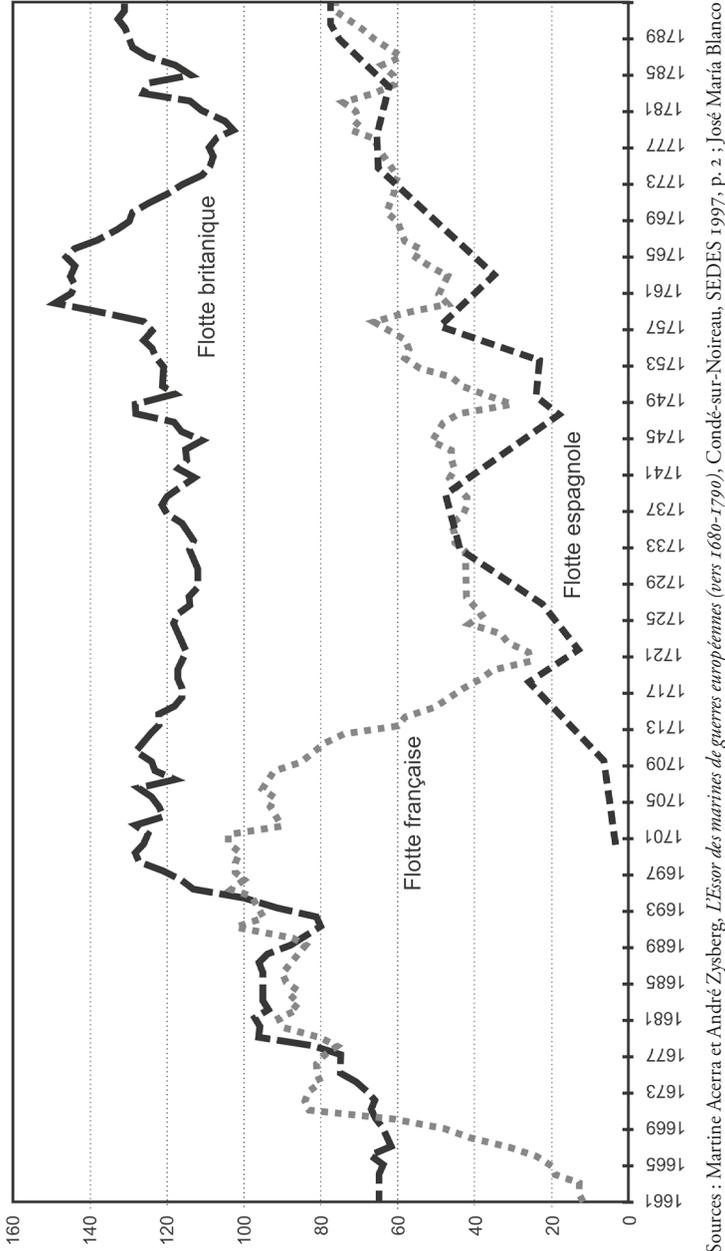
	1783																								
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
mois																									
(Royal Navy)																									
Vaisseaux pris ou détruits																									
Vaisseaux naufragés																									
Vaisseaux condamnés ou réformés																									
(Marine royale)																									
Vaisseaux pris ou détruits																									
Vaisseaux naufragés																									
Vaisseaux condamnés ou réformés																									

Note : Les années 1778-1781 ne permettent pas de départager les deux marines, avec des pertes pratiquement identiques de part et d'autre, bien que la Royal Navy ait perdu six navires en opérations, dont trois du fait des combats, contre quatre, dont un seul capturé, côté français, où l'essentiel des pertes résulte de l'abandon de vieux vaisseaux, transformés en flûtes et autres navires de charge ou démantelés. Le même constat s'impose d'ailleurs en 1783, et seule l'année 1782 fait nettement pencher la balance en défaveur de la France, avec les lourdes pertes des Saintes, au début du printemps, suivies à l'automne d'une série de naufrages, sur tous les théâtres de la guerre.

Sources et méthode : *Idem* tableau 1.

Annexes

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



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

CHRONOLOGIE MARITIME (1763-1783)

1763

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

1764

Voyage de Byron (jusqu'en 1766).

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*.

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

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

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

1769

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

1770

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

432

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : Boston Tea Party.

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

433

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

1779

434

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

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

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

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

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

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

8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas.

6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes.

436

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

25 août : Suffren s'empare de Trincomalé.

3 septembre : bataille de Trincomalé.

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

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

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

1783

20 janvier : préliminaires de paix à Versailles.

13 mai : naissance de la Society of the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

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

LES NAVIRES

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

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

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

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

Grognard, 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 Linares.....	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

