

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 - Conclusion - Olivier Chalaine, Philippe Bonnichon, Charles-Henri Dunoyer de Noirmont et Charles-Philippe de Vergennes

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 Chalaine, 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 :
979-10-231-3397-4

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 AMÉRICAINÉ
(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>>

CONCLUSION

La guerre d'Indépendance occupe une place unique dans l'histoire de France. Ce n'est pas parce qu'elle a été un conflit aux dimensions du monde de l'époque, car c'est là une caractéristique qu'elle partage avec plusieurs de celles qui l'ont précédée depuis la succession d'Espagne si ce n'est la guerre de Hollande et celle de la Ligue d'Augsbourg. Son originalité tient en fait à ce qu'elle s'est déroulée sans opérations militaires européennes notables. L'alliance autrichienne, en dépit des initiatives inquiétantes de Joseph II habilement contrées par le comte de Vergennes, a fonctionné conformément aux attentes, assurant malgré tout la paix de l'Europe et couvrant les frontières de la France. Celle-ci a donc pu consacrer ses ressources à la lutte sur mer et outre-mer. C'est la seule guerre dans laquelle la France a davantage dépensé pour sa marine que pour son armée. Plus que jamais, c'est de la marine que la victoire a été attendue, mais selon des modalités variées selon les belligérants et les phases de la guerre.

DES OPÉRATIONS, C'EST-À-DIRE D'ABORD DES NAVIGATIONS

L'arme navale semble d'abord permettre de régler au plus tôt la querelle, sans guerre longue : c'est l'idée qui préside à l'envoi de l'amiral d'Estaing de Toulon vers l'Amérique au printemps 1778 mais aussi celle qui dirige la Home Fleet de l'amiral Keppel contre la flotte du Ponant de l'amiral d'Orvilliers. Pour les Français, une « projection de forces » essentiellement navale outre-Atlantique doit montrer aux Américains la puissance de leur roi et balayer les bâtiments de la Navy tenant le blocus et soutenant l'armée de Sa Majesté. Pour le gouvernement et l'Amirauté à Londres, la défaite de la flotte française de Brest doit laisser celle venue de Toulon isolée et vulnérable en Amérique tout en rendant la Manche et les *western approaches* sûres pour les navigations britanniques.

L'arme navale permet ensuite de projeter des troupes et d'imposer ainsi la décision. Frappera-t-on l'ennemi directement ou non ? Dans le premier cas, il s'agit de débarquer en Angleterre pour y créer la panique et obliger le cabinet de Londres à traiter en position de faiblesse. C'est le plan que Madrid impose à Versailles en 1779 pour prix de son alliance et qui, aux yeux des Espagnols, protégera le plus efficacement leurs territoires américains. Dans le second cas, qui a la préférence des Français, l'objectif est d'arracher la victoire hors d'Europe par l'action combinée de la marine et de troupes débarquées. Le passage sans

encombre des 5 000 hommes de Rochambeau en 1780 de France à Newport puis, l'année suivante, la remontée des Antilles vers les caps de Virginie de la presque totalité de l'armée navale du comte de Grasse embarquant des troupes prélevées aux îles ont été les deux éléments clés conduisant aux victoires de la Chesapeake puis de Yorktown, soit au tournant de la guerre. Celle-ci a pris fin avant que la France ne puisse vraiment développer son effort en Inde pour y renverser la prééminence britannique.

414

Arracher la victoire hors d'Europe pouvait aussi conduire à attaquer les positions et les possessions ultramarines de l'ennemi, soit pour l'obliger à traiter, soit afin de disposer, en prévision des négociations de paix, de territoires propres à servir de monnaie d'échange. C'est par des opérations combinées (mer et terre) que l'on entend y parvenir. La prise de Sainte-Lucie en 1778 par les Britanniques, celles de plusieurs petites îles des Antilles en 1781-1782 par les Français, les entreprises, avortée en 1782 et ajournée en 1783, à l'initiative des Espagnols contre la Jamaïque entrent dans cette catégorie. Il en va de même l'attaque française manquée de Jersey en 1781 et de celle franco-espagnole réussie contre Minorque en 1782. Jamais encore on n'a fait autant de débarquements.

Tout cela a été conçu et tenté, avec des fortunes diverses. Si la plus ou moins grande préparation des attaquants et la résistance des défenseurs expliquent pour une part le sort des armes, il faut faire toute sa part à la mer, autrement dit aux éléments. Là se trouve bien souvent la raison de l'échec ou du succès. En butte à des vents défavorables et persistants, d'Estaing met un mois en 1778 pour aller de Toulon à Gibraltar et manque son entrée. L'année suivante, un été pourri sur la Manche achève de transformer la mauvaise coordination franco-espagnole en désastre sanitaire. En 1780, le plus grand ouragan antillais du siècle sauve une première fois la Jamaïque des Espagnols mais coûte plusieurs bâtiments à la Navy, soit l'équivalent d'une défaite navale. C'est l'hivernage aux Antilles qui permet à l'été 1781 à l'amiral de Grasse de partir vers la Chesapeake. Mais, en décembre suivant, c'est la tempête, autant que la vigilance britannique, qui prive le même chef des secours impatientement attendus de Brest.

Toutes les opérations navales, qu'elles prennent la forme de batailles, de débarquements ou de convois, sont d'abord des navigations et, à ce titre, dépendent des vents, des courants, voire des marées. La nature offre à cet égard contraintes et possibilités, distribuant impartialement ses faveurs ou ses refus. N'est-ce pas la renverse de la marée qui, vers midi, le 5 septembre 1781, permet aux vaisseaux de l'amiral de Grasse de sortir « par ordre de vitesse » de la baie de la Chesapeake, à l'étonnement des Britanniques ? Ceux-ci, défavorisés par le vent dans l'après-midi de ce même jour, sont, en revanche, les grands bénéficiaires des intermittences d'Éole, le 12 avril 1782, lors de la bataille des Saintes.

À un degré encore inégalé, cette guerre est celle des lignes de communications. C'est d'autant plus le cas que, à la différence de la guerre de Sept Ans, la Royal Navy, mise tardivement sur le pied de guerre et surchargée de missions, n'a pas été en mesure d'interdire aux Français et aux Espagnols l'accès aux grandes routes maritimes. Rien de comparable avec l'exigeant mais efficace blocus mis en place lors du conflit précédent. La plupart des convois de France ou d'Espagne vers l'Amérique ou l'océan Indien sont passés. Si les interceptions sont toujours lourdes de conséquences, économiques et parfois stratégiques, elles ne sont pas une fatalité. Et il arrive aussi que ce soient les convois marchands britanniques qui soient capturés, tel celui portant le produit du pillage de Saint-Eustache par Rodney.

Tous les belligérants prennent peu ou prou les mêmes routes maritimes : en mer du Nord ou vers la Baltique, à la sortie de la Manche et dans les *western approaches*, au large de la Galice et du Portugal avec les caps Finistère et Saint-Vincent, vers l'Amérique par les alizés utilisables en toute saison, aux Caraïbes, des îles dites Sous-le-Vent (dont la définition n'est pas la même pour les Britanniques et les autres) vers les Grandes Antilles, vers l'océan Indien par Le Cap, le long des deux côtes de l'Inde. Les principales batailles navales se répartissent au long de ces routes.

Comme pour le commerce, il y a, au-delà des routes suivant plus ou moins les rives occidentales de l'Europe, deux espaces maritimes qui diffèrent par leurs conditions et leurs durées de navigation. Le premier est l'Atlantique Nord, assez aisément parcouru par les grosses escadres que l'on ne craint pas d'envoyer vers les Caraïbes et les nouveaux États-Unis. Si Britanniques, Français et Espagnols ont tous une pratique assidue des Antilles, grandes ou petites, les premiers peuvent tirer profit de leur familiarité avec les côtes nord-américaines. Les pilotes américains ont été les indispensables auxiliaires (souvent oubliés) des opérations françaises dans la Chesapeake. L'autre espace maritime est l'océan Indien où tout est plus complexe, sous l'effet de la distance mais aussi du climat. À cause de l'alternance des moussons dans sa partie nord, on ne peut partir qu'à des périodes bien précises, que ce soit pour l'aller ou pour le retour, ce qui rend le calendrier des voyages beaucoup plus rigide que dans l'Atlantique. Britanniques, Français et Hollandais partagent les mêmes routes depuis l'Europe mais ont chacun, au-delà du Cap, leurs navigations propres en fonction de leurs comptoirs et territoires. Les vaisseaux et les équipages qu'on y envoie sont exposés à davantage de pertes. Faire durer une force navale y est plus difficile qu'ailleurs avec des ports moins nombreux et Suffren n'y serait pas parvenu sans le secours reconnaissant des alliés hollandais. Rançon de l'éloignement, ici on se bat encore quand la paix est faite en Europe et connue en Amérique.

Déployer des forces navales dans toutes les directions aussi loin des arsenaux européens pose la question du maintien du potentiel opérationnel des escadres comme de chacun des bâtiments les composant. L'état des navires, la plus ou moins grande propreté des coques comme l'usure du gréement pèsent lourd dans la réussite d'une opération. La question du doublage en cuivre est essentielle pendant le conflit américain, donnant à plus d'une reprise un avantage de vitesse certain à la Royal Navy, dont tous les vaisseaux sont doublés, sur des adversaires qui ne le sont pas tous ou même ne le sont pas du tout. Aucun des bâtiments de l'amiral d'Estaing ne l'est en 1778 et seulement la moitié de ceux du comte de Grasse en 1781-1782. La capacité à réparer loin des bases européennes est aussi un facteur très discriminant. À cette aune-là, ce sont les Espagnols qui l'emportent, et de loin, grâce à l'arsenal de Cuba où ils peuvent même construire. La Navy vient ensuite avec des bases relais à Gibraltar, à la Barbade et à la Jamaïque, à Bombay. La France est bonne dernière avec certes des installations à Port-Louis de l'île de France (Maurice aujourd'hui), mais aucun arsenal aux Antilles. Il faut tout envoyer de France ou bien faire l'aller et retour dans l'année. Rester plus longtemps devient un pari que seule la recherche de la décision outre-mer peut justifier. Mais encore faut-il que les navires demeurent en état, non seulement de tenir la mer mais encore de combattre, si bien que l'étude du potentiel opérationnel, de son usure comme aussi de sa reconstitution, est une piste de recherche prometteuse.

DES NAVIRES ET DES ÉQUIPAGES AU COMBAT

Le bâtiment de guerre transporte des armes et des hommes, pour servir aux combats en mer ou aux débarquements à terre. Qu'est-ce qui fait une unité combattante, d'un navire dont les dimensions varient et, avec elles, les missions, depuis l'imposant vaisseau jusqu'à la frégate, la petite corvette, ou le brick aviso et le lougre ?

Les qualités nautiques sont d'abord en jeu : aptitude à la marche, à la vitesse, aux évolutions, à la navigation au plus près du vent ; coque, gréement, voilure, doublage, arrimage entrent en compte, sans oublier la science et l'expérience de ceux qui dirigent le navire.

La mise au point d'un bilan de performance nautique est testable, grâce aux devis de désarmement : l'importance des essais en mer prend déjà son essor, au siècle des Lumières, avec les retours d'expérience : sous Louis XVI, un marin aussi expérimenté que le comte de Kersaint est missionné pour tester des

performances d'unités. Un bon commandant reste attentif à l'arrimage de son navire, qui détermine en partie sa marche¹.

Les qualités techniques doivent répondre, dans l'action, aux missions reçues. Celles des vaisseaux et celles des frégates, plus petits et moins armées, diffèrent au combat.

Les premiers se distinguent par leur puissance de feu. Les secondes, plus légères et aptes à évoluer, en principe, hors de la ligne de combat, vont se multiplier des deux côtés, dans la guerre d'Amérique. Une typologie de leur emploi est esquissée ici, à travers l'étude de cas : éclairage et découverte, escorte, liaisons, actions autonomes, transports, amarinages, soutien et transmission, appui dans le combat de ligne ou l'attaque de positions à terre. Chacun des adversaires construit, perd, capture des frégates dans cette guerre où ces unités prennent toute leur importance ; à la fin du conflit, chacun compte au moins 50 % de frégates de plus qu'au début ; l'effort de construction se poursuit ensuite.

Le navire au combat, ce sont des armes, les canons, mis en œuvre par des hommes.

L'analyse de la carrière et de l'action organisatrice d'un Burgues de Missiessy² à travers son traité sur l'*Installation des vaisseaux* nous introduit à l'aménagement de la vie à bord, et des postes de combat, à la répartition de l'équipage, bref au management des ressources humaines de plus de 700 hommes entassés dans l'espace restreint d'un vaisseau de 74. Un traité optimise sans doute la pratique réelle mais a le mérite de mettre en valeur les conditions nécessaires à l'action : 15 hommes par pièce de 36 ; 84 hommes, plus 74 pour relever les ancres au cabestan ; les chiffres rendent concret le travail nécessité par la complexe machine de guerre qu'est le vaisseau.

Quant à l'artillerie, sa puissance de feu et son emploi, les précisions apportées sur celle de la marine britannique et sur celle de la marine française sont éclairantes. On savait que la caronade fournissait aux Anglais l'avantage de pouvoir balayer le pont adverse. On savait moins (on répétait même le contraire) que l'école à feu française était non seulement exigeante quant à la théorie, mais efficace dans la pratique : si les Anglais tiennent à combattre de près – certes,

1 En 1782, après la défaite des Saintes, Fleuriot de Langle « mécontent de la marche et de l'arrimage de notre vaisseau l'*Experiment* résolut de le désarrimer complètement », écrit La Monneraye (*Souvenirs, de 1760 à 1791*, Paris, Honoré Champion 1998, p. 188). Les *Mémoires* du chevalier de Cotignon donnent le détail de ce type d'opération (Grenoble, 1974, p. 237-239).

2 Ce futur vice-amiral et préfet maritime est né en 1756 et meurt en 1837. Son contemporain, né en 1753, le vice-amiral Pierre-Guillaume de Sercey du Jeu, meurt en 1836, après 67 ans et 10 mois de services actifs. En 1832, il a protesté contre sa mise à la retraite. Ces longues carrières – on pourrait citer aussi Willaumez – montrent que, de Louis XVI à Louis-Philippe, malgré les vicissitudes de la Révolution et de l'Empire, une certaine continuité est assurée dans la marine française, jusqu'à l'introduction de la vapeur.

l'esprit offensif est utile à la guerre – c'est aussi faute de savoir bien ajuster le tir et parce qu'en ce cas mieux vaut pour faire mouche foncer au contact, si l'on y parvient. Le tir à dématé des Français vise à empêcher cette pratique, dénotant un professionnalisme certain de la maistrance.

Enfin, pour les pertes, on sait qu'elles sont moins dues au combat même qu'aux suites des blessures et surtout aux maladies. L'état sanitaire des équipages peut conduire à des ravages. Le conflit durant, la question des effectifs peut devenir aiguë : le système français des classes restreint relativement la ressource en gens de mer, même si les besoins conduisent à en élargir la définition et à recruter des volontaires. Lors de la guerre d'Amérique, l'évolution est moins dans la découverte de remèdes ou de solutions novatrices pour l'hygiène que dans l'attention à la propagation des épidémies et à la tenue des hôpitaux qu'on établit à terre que portent les responsables, les praticiens et chirurgiens de marine qui luttent contre les abus au détriment des malades.

418

Au total, on ressent en cette fin du XVIII^e siècle, dans les améliorations techniques et humaines, dans les progrès organisationnels, dans les microréalisations ou au moins dans leur préconisation, une évolution positive par rapport à l'époque de Louis XV et la guerre de Sept Ans. Elle conditionne un redressement global, en tout cas pour la marine française. Cela se constate dans les résultats de la guerre d'Amérique : marins et navires de Louis XVI peuvent mieux combattre et, de fait, combattent mieux qu'à la génération précédente. Un rééquilibrage se fait par rapport à l'Angleterre, mais celle-ci se met à construire avec une ampleur sans équivalent en France et en Espagne. La paix de 1783 est survenue à temps.

D'autres pistes prometteuses sont déjà largement empruntées par l'historiographie mais appelleraient des développements comparatifs entre les principales marines européennes : approfondir la formation des hommes et préciser les améliorations techniques pour mieux comprendre la conduite du navire au combat.

Avoir de bons prototypes ne suffit pas pour une flotte. Il faut construire en série et investir sur le nombre. Ceci vaut pour les constructions de navires : le vaisseau français de 74 devient la base pour les marines alliées, celles de l'Espagne et de la Hollande, appelées à manœuvrer avec la France, s'il faut faire face à l'Angleterre, de nouveau, après 1783.

Cela nécessite les infrastructures correspondant au programme de construction ; cela suppose aussi des sources d'approvisionnement, pour la métallurgie, les bois d'œuvre, les cordages : les Français, après la guerre d'Amérique et jusqu'à la Révolution, s'approvisionnent en bois de pin et en chanvre, par des campagnes annuelles directes en Baltique, à Riga. Cela vaut aussi pour l'artillerie, les fonderies de canon, la mise en œuvre d'armes innovantes, comme la caronade, par les Anglais. Il conviendrait de comparer

systématiquement les méthodes des différentes marines, de l'Angleterre et de la France, quoique pour cette dernière la Révolution finit par interrompre les programmes en cours, casse les ressources humaines et oblige à subsister sur l'acquis ; mais l'analyse des facteurs de ruine ou de décadence pour une marine peut être aussi éclairante et il n'empêche que la transmission d'expérience se fait jusque sous l'Empire même s'il est impossible de rééditer sur mer le coup des soldats de l'an II : les mutineries, l'émigration des officiers et la guerre contre les alliés de la veille, Espagne et Hollande mettent, à terme, hors-jeu un outil naval français qui n'avait cessé de monter en puissance jusqu'en 1793.

Le rôle des hommes reste essentiel : ils conduisent au combat des navires, dont le nombre s'est multiplié pour les petits bâtiments, afin de faciliter les opérations transocéaniques et la souplesse d'emploi des escadres.

Exploiter la série des journaux de bord, les rôles d'équipages, les carrières d'officiers, de Louis XV à la Restauration : l'historiographie s'y est largement attelée ; les résultats pourraient être systématisés en études comparatives et d'abord peut-être entre la France et l'Angleterre : la formation des équipages, de la maistrance, leurs qualités professionnelles, la sélection des officiers en temps de paix, plus théorique peut-être et axée sur les mathématiques en France, plus pragmatique et stricte sur la discipline en Angleterre ; en temps de guerre, l'adjonction aux états-majors des bâtiments d'officiers auxiliaires ou volontaires, servant au commerce en temps ordinaire ; la comparaison des méthodes de commandement, celle des capacités et délais de mobilisation des principales marines européennes ; leur résistance aux attritions dans la durée, ce qui amène à prendre en compte l'évolution des systèmes de santé navals à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle.

Toutes ces pistes peuvent être approfondies, tout en sachant qu'hier comme aujourd'hui l'opérationnel reste commandé par la volonté politique, sa continuité, l'investissement financier possible, consenti, ainsi que par la stratégie mise en œuvre : dans le cas de la France, le dilemme reste terre *ou* mer, terre *et* mer, selon les urgences vitales.

Un contexte d'ensemble détermine contraintes et choix techniques, organisationnels. Commander un navire au combat, *a fortiori* une escadre ou une flotte, dépend des ordres, reçus ou non spécifiés, et finalement des directives du pouvoir qui conduit la guerre.

COORDONNER DES ESCADRES ?

Depuis la déclaration d'indépendance signée par les Treize Colonies, la France qui l'avait appuyée, s'efforça de pousser le gouvernement espagnol à entrer en guerre à ses côtés contre la Grande-Bretagne.

En effet, la France seule ne disposait pas d'une flotte suffisante pour affronter la Royal Navy. Il lui fallait donc rechercher une alliance avec l'Espagne, l'autre puissance navale des Bourbons, pour équilibrer la « balance des potentiels » navals. Sur le point de vue du nombre de vaisseaux, fin 1778, les flottes combinées franco-espagnoles font à peu près jeu égal avec la Royal Navy.

Une fois résolue la question des moyens, il restait à définir les « buts de guerre », une question essentielle, surtout dans une alliance, puis l'identification du point d'application de l'effort principal de la coalition, susceptible d'entraîner la défaite de l'ennemi et donc, le succès.

Il apparaît que beaucoup d'énergie, de ressources et de temps ont été consacrés à la question des moyens, mais que les buts de guerre, la définition du point d'application de l'effort principal, n'ont pas été unanimement définis, ce qui a eu pour effet la dispersion des efforts, des moyens et, *in fine*, le relatif échec de la coalition franco-espagnole. En effet, les « buts de guerre » de la France et de l'Espagne divergeaient grandement.

420

Pour l'Espagne, il s'agissait de reprendre aux Anglais des territoires perdus en Europe, notamment Gibraltar, et en Amérique, les possessions sur le golfe du Mexique et la Jamaïque. La manière la plus efficace d'y parvenir était de recourir à une stratégie directe : « frapper Carthage à Carthage même ».

Pour la France qui ne recherche pas une revanche territoriale sur 1763 mais vise plus à rétablir son prestige international, l'objectif est surtout l'affaiblissement de l'adversaire. Pour y arriver, deux « stratégies » étaient concevables : l'une indirecte, en Amérique du Nord et aux Caraïbes – celle de 1778 puis de 1780-1782 –, l'autre, directe, inspirée par le maréchal de Broglie au lendemain de la guerre de Sept Ans et imposée par Madrid en 1779, consistant à débarquer en Angleterre pour y rechercher la décision.

Mais, alors que le point d'application de l'effort principal des moyens réunis aurait dû être la Home Fleet dont la destruction était la clé du succès du débarquement, le plan combiné adopté pour l'été 1779 a eu pour effet de privilégier un débarquement ambitieux en Angleterre, mal localisé, et de disperser des moyens navals précieux dans des opérations secondaires, mais conformes aux exigences espagnoles.

Le mauvais temps et une épidémie ont eu raison de la campagne de 1779. Le blocus de Gibraltar par l'Espagne a échoué tout comme la tentative de reprise de cette place en 1782 et les suivantes. Les opérations navales se sont dispersées dans une recherche de captures de convois et d'opérations secondaires.

Faute de coordination entre la France et l'Espagne, il n'a pas été constitué de « grand état-major interallié » en mesure de réaliser l'unicité de commandement, d'entraîner les flottes, de mettre à exécution le plan du maréchal de Broglie, aussi imparfait fût-il, de déterminer le point d'application de l'effort principal,

la concentration des efforts et des moyens et de veiller à l'exécution des ordres par les commandants, en somme, une organisation du commandement qui verra le jour en Amérique, lors de la campagne franco-américaine qui mena à la victoire de Yorktown.

Cette mauvaise coordination générale s'ajoute à celle propre aux escadres franco-espagnoles, constituées de navires aux qualités nautiques très dissemblables, dont certains possèdent des coques doublées de cuivre et d'autres qui ne le sont pas, aux capacités manœuvrières des commandants et des équipages très hétérogènes, alors que la tenue de la place assignée dans la ligne est d'une importance vitale, surtout lors des manœuvres par faible vent.

Tout compte fait, on n'a pas recherché la concentration des efforts et des moyens pour obtenir la destruction de la Royal Navy en préalable à la victoire stratégique. Le tournant de la lutte s'est produit en Amérique du Nord, avec la bataille de la Chesapeake et la reddition de Yorktown, soit par le retour à une stratégie indirecte. Notons que, dans la mise en œuvre de celle-ci, les Français officiellement voués par Versailles à être des « auxiliaires », en dépit des moyens considérables déployés sur mer, ont bénéficié d'un réel concours espagnol aux Antilles. Mais si la perte de quelques milliers d'hommes à Yorktown en octobre 1781 a fait renoncer le gouvernement de Sa Majesté à rétablir son autorité par les armes sur les colonies rebelles, c'est parce que cette lutte au coût inouï a été, en définitive comme les précédentes, une guerre d'usure financée à grand renfort d'emprunts. Et c'est là où les armées navales combinées, par leur seule existence, ont eu pour effet, inattendu, de soumettre la Royal Navy et l'Angleterre à un effort de guerre tel qu'il ouvrit finalement, par la lassitude des Anglais, la voie à l'indépendance des États-Unis.

Face à la marine de Louis XVI et à l'Armada de Charles III, la Royal Navy de George III a ses forces et ses faiblesses. Il est frappant de constater que la qualité des amiraux en charge du théâtre américain fut souvent médiocre, d'après les Anglais eux-mêmes, puisque Gambier, Arbuthnot et Graves, ont été qualifiés de « vieilles femmes » par le général Henry Clinton. En revanche, le talent à la mer de Hood, Howe et Rodney est plus évident, tout comme celui de nombreux officiers subalternes et supérieurs et ce sont eux, tel le jeune Nelson, qui se couvriront de gloire à partir de 1793 face aux amiraux français.

Leur inventivité tactique et technique est en outre remarquable. Le capitaine Sir Charles Douglas invente la gargousse en flanelle et la bourre humide qui évitent le retour de débris incandescents sur le pont ou dans la batterie, source de grands risques d'incendie à bord, un nouveau système de pointage latéral des canons, ainsi qu'un système de mise à feu des canons par une batterie de fusil à silex au lieu de la mèche et du boutefeu, autres risques d'incendie permanents.

Enfin, il est frappant de constater que durant tout le conflit, Français et Britanniques ont parfaitement maîtrisé la projection de forces, avec la conduite de nombreuses opérations combinées, c'est-à-dire de transports de troupes de l'armée, suivis de leur mise à terre, leur appui par le feu de l'artillerie navale, leur soutien logistique, puis le débarquement, toutes opérations qui se caractérisent par une très grande complexité.

Une question se pose tout de même : pourquoi le système de communication en usage dans les marines n'a-t-il pas bénéficié des progrès de la pyrotechnie ? En effet, on constate que les transmissions restent un point faible des marines de cette époque.

422 Ainsi, dans la Navy, chaque commandant d'escadre décide de son propre code de signaux, ce qui fait que tout navire ralliant une escadre peut ne pas comprendre les signaux envoyés. Même dans le cas d'une unicité du code des signaux, l'échec de l'attaque de la Martinique par Rodney, le 17 avril 1780, est attribué à un signal erroné et à sa mauvaise compréhension par les capitaines. Benjamin Thompson, rapporte : « Je ne puis me remémorer une seule occasion au cours de laquelle nous avons tenté une manœuvre, et au cours de laquelle nous n'avons pas envoyé au moins un signal évidemment erroné et contradictoire. » Le cas le plus exemplaire est celui des signaux ambigus envoyés par l'amiral Graves lors de la bataille de la Chesapeake, qui provoquèrent confusion et retard dans le déclenchement de l'attaque de la flotte de l'amiral de Grasse, laissant à celui-ci le temps de former sa ligne et de prendre l'avantage sur Graves, à la grande fureur de Hood.

Pourtant, depuis le ^{xvi}^e siècle, l'usage de fusées colorées est d'un emploi courant, notamment à la cour de Versailles où les feux d'artifice préparés par Ruggieri lors du spectacle des *Plaisirs de l'Isle enchantée* ont fait l'admiration de toute l'Europe. Curieusement, l'emploi de fusées colorées visibles de jour comme de nuit, selon un code de couleurs, n'a été, semble-t-il, ni envisagé ni employé dans les marines de la guerre d'Indépendance d'Amérique. N'y a-t-il pas là un sujet d'étude afin de répondre à cette interrogation ?

Manier des forces navales, bien qu'appartenant à une même marine, s'avère donc d'une grande complexité qui pèse de tout son poids sur la mise en œuvre de ce que nous appellerions aujourd'hui des « stratégies ».

DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

La politique énonce les finalités, désigne l'adversaire : ici durant la guerre d'Indépendance américaine, l'Angleterre et sa puissance navale et maritime. En fonction de ces données, la « stratégie » formule ses objectifs, agence dans l'espace et dans le temps les moyens de les atteindre, tandis que la tactique

gère l'affrontement sur le terrain, étant rappelé que les campagnes à très longue portée relèvent, soit d'une stratégie de conquête comportant après un débarquement de troupes, un engagement terrestre avec le soutien initial de la flotte de débarquement, soit d'une opération de diversion essentiellement navale qui en dehors du but d'une maîtrise navale totale, peut comporter des opérations de débarquement en « coups d'épingle ».

Deux conceptions donc à la poignée de l'éventail, la première comportant la tentative de maîtrise d'une terre, voire d'un continent, la seconde visant à l'éparpillement des forces adverses de manière à pouvoir atténuer l'effort principal et/ou concentrer sur un point essentiel sa propre force, le choix dépendant alors de deux séries de facteurs majeurs :

- l'importance et la répartition de la force navale dont on dispose permettant ou non de faire un effort lointain avec des forces suffisantes ;
- le rapport entre la capacité d'emport (hommes et matériel) et la distance-temps, la puissance de l'armement et la capacité logistique d'un ravitaillement suffisant.

Ces considérations générales constituent la toile de fond des théâtres d'opérations des marines française, espagnole et anglaise qui, durant cette longue guerre, se partagèrent successivement ou alternativement trois continents et océans :

- l'Europe, la Manche et la Méditerranée ;
- l'Amérique et l'Atlantique ;
- l'Asie et l'océan Indien.

Les actions navales dans ces théâtres géographiquement éloignés les uns des autres ont ainsi contribué à créer un « éparpillement stratégique ». Or le principe de la dispersion des moyens de l'adversaire tandis qu'on parvient à concentrer les siens, n'est-il pas le b.a.-ba de toute stratégie ? La marge de manœuvre est cependant d'autant plus ténue que la guerre sur mer est une guerre de mouvement qui ignore les fronts, à base de manœuvres rapides en profondeur, ponctuées d'engagements généralement brefs et violents, ce qui impose, pour remporter un avantage décisif le moment voulu et/ou choisi, une répartition de l'effort principal et une allocation des moyens particulièrement fines. Dans l'intervalle, elle s'appuie sur le temps en cherchant à éviter sinon à différer le plus possible, le moment de la rencontre avec la composante principale des forces ennemies. Elle mise moins sur le combat que sur la manœuvre, et si la rencontre a lieu, il faut que l'adversaire ait été affaibli, son but étant alors le rapport du « fort au faible », c'est-à-dire de faire céder l'autre par des victoires sur un théâtre secondaire.

La répartition des moyens navals entre les différents théâtres d'opérations et le déplacement des pièces sur « l'échiquier de la guerre » étaient d'une importance capitale, qui offrait des options stratégiques et donc des incertitudes pour les Anglais dans la mesure où, voulant tout protéger, ils se mettaient en situation d'infériorité aussi bien chez eux qu'à l'extérieur. En particulier le concept de *fleet in being*, en tant que force navale exerçant une influence déterminante sans quitter le port, les exposait, en rencontrant l'adversaire, à perdre une bataille, tout en obligeant cependant ce même adversaire à déployer des forces pour se prémunir contre elle. Flotte de « dissuasion » donc, relevant d'une doctrine d'interdiction mais pas de celle de « contrôle de la mer ». *In fine*, ce concept évoluera au cours de la guerre, sans toutefois se révéler une stratégie gagnante malgré des succès apparents plutôt dus aux défaillances de la partie adverse (Manche 1778-1779), et même si elle présentait une menace qui demandait une réponse forte pour être contrôlée.

424

Si l'issue de la guerre au XVIII^e siècle dépend principalement des résultats sur terre, les forces navales présentent un atout déterminant pour le succès d'opérations combinées (raids à terre, débarquement, appui feu, jalonnement des voies de retraite), même si se posait de façon récurrente le problème d'un manque d'unité de commandement des forces engagées et d'autorité sur les troupes une fois débarquées. Néanmoins, tandis que la Royal Navy était dans l'impossibilité d'établir un blocus efficace des côtes américaines mais continuait de jouer un rôle d'auxiliaire de l'armée de terre (transport, ravitaillement et appui) en participant à des opérations combinées (New York, Charleston, Philadelphie, Savannah), la marine française développe ce même type d'opérations avec l'armée continentale dont la plus belle réussite reste celle de Yorktown, la marine espagnole pouvant quant à elle se prévaloir de celle – plus modeste – de Pensacola. Le concours de l'Armada, troisième marine quant à sa capacité et sa puissance de feu, fut en effet dès le début du conflit recherché par la royauté. Et même si son rôle a longtemps été sous-estimé par les historiens, elle combat en Europe, aux Antilles et à Gibraltar, obligeant la Royal Navy à lui opposer presque autant de navires qu'elle en a envoyé vers l'Atlantique Nord et les colonies. Pourtant, si elle réussit à retenir la flotte britannique dans les eaux européennes et à concourir ainsi au sentiment d'insécurité de l'Angleterre qui doit renoncer au renforcement de ses escadres dans les eaux américaines, le contrôle de l'Atlantique va lui échapper. Des méthodes stratégiques d'opportunité, l'absence d'une vision commune franco-espagnole entraînent en effet des divergences qui expliquent que l'utilité « tactique » de cette marine dans le conflit soit restée limitée même si les infrastructures logistiques spécifiques de l'Espagne, en particulier dans le théâtre des Caraïbes, devaient se révéler

déterminantes et contrebalancer en quelque sorte la priorité accordée jusqu'à la fin du conflit au théâtre sud de l'Europe (siège de Gibraltar).

Une vision croisée, aussi stimulante que difficile à réaliser, de la mise en œuvre des vaisseaux de ligne, grosse moitié de l'outil naval, qui constitue la « flotte de bataille », permet *in fine* d'établir le bilan opérationnel des marines française et anglaise sous la triple perspective de l'outil naval, sa conduite à l'épreuve de la mer et des combats et son emploi.

L'outil naval d'abord, qui voit que si la Marine royale manque de moyens pour une grande bataille dans les eaux européennes, elle est prête à porter la guerre dans les colonies. La politique de « refonte » de Sartine et les nouvelles constructions lui redonnent une seconde (et éphémère) jeunesse. La Navy, déséquilibrée en début de conflit, conserve quant à elle un noyau dur qui se développera par la suite. D'où une étroite « fenêtre de tir » dont la France et l'Espagne pourront bénéficier entre 1779 et 1781, d'autant plus que son adversaire ne peut plus recourir à l'arme du blocus.

La conduite à l'épreuve de la mer et des combats ensuite, qui voit une guerre de mouvement déborder du champ de bataille européen et, partant, imposer des efforts croissants mettant à rude épreuve des outils puissants mais vulnérables. L'absence de blocus des ports français et espagnols permet la rotation des forces donc leur renouvellement, et de soutenir la cadence élevée imposée par la guerre transatlantique. La Marine royale fait face tandis que la Navy puise dans ses réserves. Et si cette dernière, pour remédier à l'usure de son outil, accorde une priorité absolue au doublage en cuivre des coques, la première tient bon jusqu'aux Saintes où se font alors clairement sentir le vieillissement et l'usure de l'instrument naval en cette sixième année de guerre.

L'emploi enfin, qui voit successivement la détermination de la France (1778) à remporter en Europe un succès et à prouver par une démonstration de force en Amérique, qu'elle peut apporter un soutien à la cause de l'indépendance, et en cela la Royal Navy qui garde jalousement des forces considérables dans les *home waters* ne fera que faciliter la manœuvre de diversion, suivie de deux années (1779-1780) de recherche d'un équilibre entre les différents plateaux de la balance transatlantique, qui ne débouche sur aucun résultat tangible, avant qu'il soit décidé par la France (1781-1783) de procéder à un vaste redéploiement des forces vers les Antilles, tandis que le choix de porter la guerre en Inde dégarnit le champ de bataille européen et affaiblit l'américain, puisqu'entre-temps il y a eu les Saintes liées, notamment, à l'envoi de plusieurs puissants trois-ponts depuis l'Angleterre. On voit là la limite de la stratégie d'éparpillement et de diversion. Ce qui n'empêche pas d'envisager une nouvelle concentration des forces à Cadix en vue d'envoyer une grande armée navale franco-espagnole aux Antilles contre

la Jamaïque. Seuls le début des pourparlers puis la signature des préliminaires de paix mettent fin aux préparatifs.

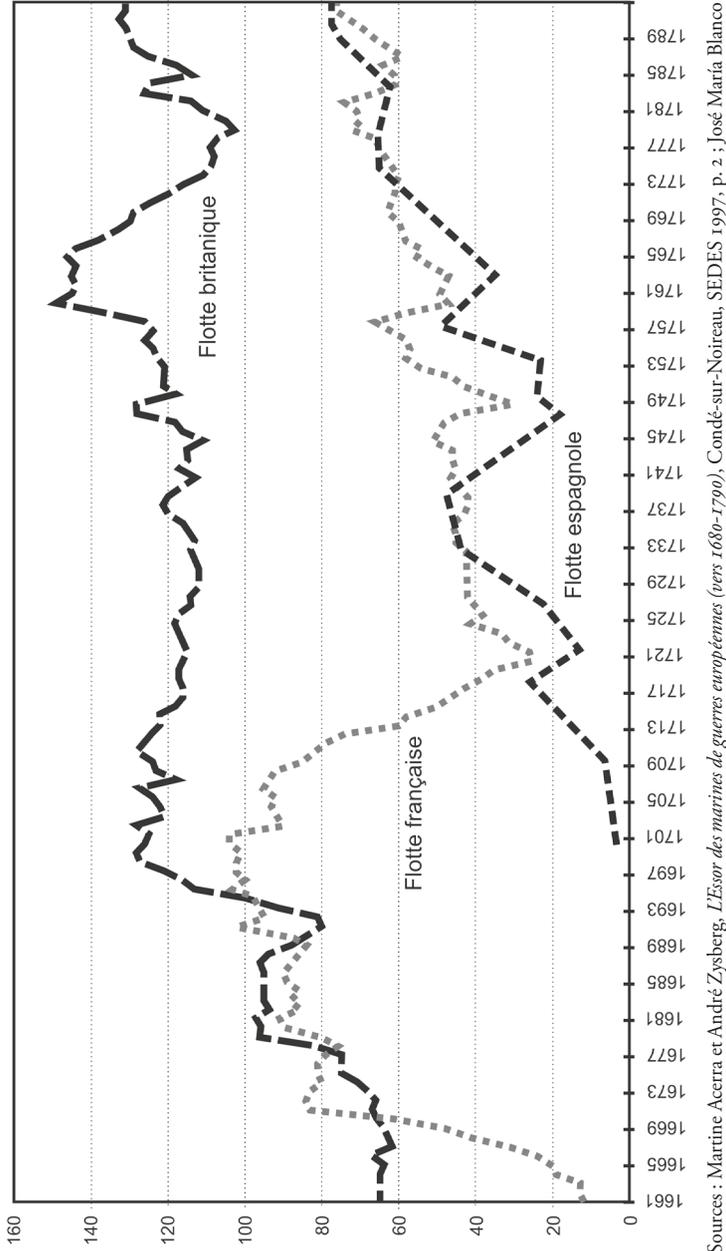
Ultime projet stratégique donc de cette guerre d'Indépendance qui sur le plan des opérations navales et de l'usage des forces mises en ligne par les belligérants, démontrait que les plus beaux succès de la guerre ont été possibles côté français, par une utilisation prudente et économe des forces, côté anglais autant par l'entretien scrupuleux de son outil naval que par la composition de sa flotte de bataille qui a joué un rôle capital. Certes les succès auraient pu être plus rapides, les combats plus décisifs, les batailles plus déterminantes mais était-ce vraiment dans l'esprit sinon dans les possibilités matérielles de l'époque ? Car comme le soulignait Paul Kennedy dans son ouvrage *Naissance et déclin des grandes puissances* : « L'équilibre général des forces militaires et des ressources indique que chacune des alliances pourra blesser sérieusement l'adversaire sans réussir à l'écraser. »

426

Pour la Commission d'histoire des Cincinnati de France :
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Henri Dunoyer
de Noirmont et Charles-Philippe de Vergennes.

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.

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

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

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

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

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

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

- CASTEX, Raoul, *La Manœuvre de la Praya (16 avril 1781). Étude politique, stratégique et tactique*, Paris, L. Fournier, 1912.
- CONWAY, Stephen, « "A Joy Unknown for Years Past": The American War, Britishness and the Celebration of Rodney's Victory at the Saints », *History*, vol. 86, n° 282, 2001, p. 180-99.
- COQUELLE, Paul, « Les projets de descente en Angleterre », *Revue d'histoire diplomatique*, n° 15, 1901, p. 433-452, 591-624, n° 16, 1902, p. 134-157.
- CRAWFORD, Michael J., « The Joint Allied Operation at Rhode Island, 1778 », dans ROBERTS, William P. et SWEEMAN, Jack (dir.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 18-20 October 1989*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 227-242.
- HATTENDORF, John B., *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- JACKSON, John W., *The Pennsylvania Navy, 1775-1781: The Defense of the Delaware*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974.
- JAMIESON, Alan G., « American Privateering in the Leeward Islands, 1776-1778 », *The American Neptune*, vol. 43, n° 1, janvier 1983, p. 20-30.
- LARRABEE, Harold A., *Decision at the Chesapeake*, New York, Clarkson N. Potter, 1964.
- LAWRENCE, Alexander A., *Storm over Savannah: The Story of Count d'Estaing and the Siege of the Town in 1779*, Athens, University of Georgia Press, 1951.
- LESPAGNOL, André, « La guerre de course pendant la guerre d'Amérique », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 99-113.
- LINDWALL, Åke, « The Encounter between 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

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

Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9

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

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

Gustave III I : 195-200

H

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

Hawke, Edward I : 35, 36

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

Holker, John I : 330

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

Hoste, Paul II : 9

Hotham, William II : 352, 353

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

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

Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

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

Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8

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

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

K

Kearney, comte de II : 93, 94

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

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

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

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

L

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

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

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

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

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

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

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

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

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

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

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

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

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

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

W _____

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

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

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

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

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

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

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

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

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

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

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

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

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

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

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

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

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

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

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

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

ANNEXES

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

