

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

I - L'instrument naval





Les vingt années séparant le traité de Paris de 1763, qui met fin à la guerre de Sept Ans, de celui de Versailles, qui marque, en 1783, le terme de celle dite d'Indépendance américaine, ont connu une course aux armements navals d'une intensité toute particulière et qui se poursuit jusqu'au cycle des guerres révolutionnaires. On attendait beaucoup des marines et, lorsque la guerre fut venue en 1778, c'est à elles que se trouva suspendu le sort de puissantes et vieilles nations comme celui des très jeunes États-Unis d'Amérique.

À l'initiative de la Société des Cincinnati de France et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124) de l'université Paris-Sorbonne, des historiens des États-Unis, du Canada, de Grande-Bretagne, d'Espagne et de France examinent dans ses missions, sa complexité et son coût l'instrument naval dont disposait chacun des principaux belligérants. Désenclavant l'histoire des marines de guerre, ils montrent combien celle-ci est inséparable de l'étude de la prise de décision politique, des finances des États, des appareils productifs, des circuits d'approvisionnements, des modes de recrutement et d'entraînement des hommes.

Ce premier tome sur l'instrument naval sera suivi d'un second sur la mise en œuvre opérationnelle.

Illustration :

Louis-Nicolas Van Blarenbergh (1716-1794), *Le Port de Brest*, huile sur toile, 1774, musée des beaux-arts de Brest

© Photo Josse/Leemage

ISBN de ce document :

979-10-231-3350-9

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :
<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline & Charles-Philippe de Vergennes (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 Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^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)

I. L'instrument naval

Ouvrage publié avec le concours de l'Université Paris-Sorbonne
et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 978-2-84050-890-8
© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013
© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page : 3d2s
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<http://sup.sorbonne-universite.fr>

PREMIÈRE PARTIE

La rivalité franco-anglaise

BLUE-WATER POLICY: LA ROYAL NAVY ET LA POLITIQUE ÉTRANGÈRE BRITANNIQUE DE 1763 À 1778

Stephen Conway

La Royal Navy a été un instrument primordial, et même l'instrument essentiel, de la diplomatie britannique entre la fin de la guerre de Sept Ans et l'intervention française dans la guerre d'Indépendance américaine. Le principal objectif de la diplomatie britannique était d'éviter, si possible, un nouveau conflit avec les puissances Bourbon. La Royal Navy était destinée à agir comme une force de dissuasion face à toutes menaces exercées par la France ou l'Espagne¹. À plusieurs reprises, la prédominance navale britannique a été employée avec succès pour contraindre et la France et l'Espagne à battre en retraite, notamment à l'occasion de divers conflits hors de l'Europe, en 1764-1765 et 1770-1771, ou en Europe, dans la Baltique et dans la Méditerranée simultanément, en 1772-1773. Mais à d'autres moments, les limites de la politique britannique ont été atteintes, le plus certainement pendant le conflit corse en 1768-1769, quand le gouvernement britannique ne fit rien pour empêcher l'annexion française. Finalement, l'échec de cette politique fut patent quand le gouvernement français apporta ouvertement son soutien aux insurgés américains en 1778 et qu'une nouvelle guerre contre la France commença cet été-là. L'entrée des Espagnols dans le conflit l'année qui suivit sonna la fin (du moins pour un temps) de la suprématie navale britannique, au moment où les deux flottes réunies des Bourbon étaient plus importantes que la Royal Navy².

- 1 Le meilleur ouvrage sur le rôle de la *Royal Navy* dans la politique étrangère britannique de cette période est de Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence and American Independence: Britain and Seapower in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988. Voir aussi « Naval Power and British Foreign Policy in the Age of Pitt the Elder » de Jeremy Black dans le volume qu'il a co-dirigé avec Philip Woofine, *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 90-107. Sur la politique étrangère britannique de cette période, voir Hamish M. Scott, *British Foreign Policy in the Age of the American Revolution*, Oxford, Clarendon Press, 1990 ; Jeremy Black, *A System of Ambition? British Foreign Policy 1660-1793*, Harlow, Longman, 1991, chap. 11 ; Brendan Simms, *Three Victories and a Defeat: the Rise and Fall of the First British Empire, 1774-1783*, London, Penguin, 2007, chap. 18-21.
- 2 Pour comparer les forces des différentes marines européennes impliquées dans la guerre américaine, voir Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975, p. 359-376.

Cet exposé va s'intéresser aux forces et aux faiblesses de la politique britannique, en essayant de prendre en compte ses succès d'une part et ses erreurs d'autre part. Mais d'abord, nous allons chercher à expliquer pourquoi la politique britannique a largement reposé sur la Royal Navy. Pour cela, nous allons nous pencher sur les conséquences de la guerre de Sept Ans. Quatre éléments cruciaux importaient pour les gouvernements successifs britanniques : le coût énorme de la guerre ; l'acquisition d'un vaste nouvel empire ; l'isolement diplomatique britannique ; et enfin, l'indiscutable force de la Royal Navy, sortie du conflit avec une réputation renforcée et une capacité prouvée de projection des forces britanniques à travers le monde.

LES CONSÉQUENCES DE LA GUERRE DE SEPT ANS

28

Nous commencerons donc par les conséquences de la guerre de Sept Ans, et leur influence sur la politique britannique d'après-guerre. Le premier point est le fardeau financier imposé par la guerre. Les impôts avaient augmenté, mais la guerre était largement financée par l'emprunt : la dette nationale avait presque doublé, passant de 72,2 millions de £ en 1754 à 132,6 millions de £ en 1763³. Pour mettre en perspective ce dernier chiffre, on a estimé le total des revenus nationaux britanniques en 1762 à moins de 90 millions de £. L'intérêt seul de cette énorme dette publique était considérable et le niveau de taxation du temps de guerre a dû être maintenu longtemps après la fin des combats. De nouveaux impôts furent même créés : la taxe sur le cidre de 1763, particulièrement impopulaire, rencontra une opposition si féroce que le gouvernement fut obligé de faire des concessions. La résistance à l'impôt dans le pays fut, en fait, une des raisons pour lesquelles le gouvernement de George Grenville décida, en 1764, d'imposer les colonies américaines, de façon à couvrir les nouvelles dépenses engendrées par la protection de l'empire, avec les conséquences que l'on sait. Mais, même quand les gouvernements britanniques essayèrent de faire endosser une partie de ce fardeau aux Américains, les réticences à accepter le niveau de taxation du temps de guerre demeurèrent un problème en Grande-Bretagne. En 1767, la Chambre des Communes se rebella et imposa une baisse de la taxe foncière de quatre shilling (taux du temps de guerre) à trois shilling par £ de revenu. Une telle baisse inattendue des revenus de l'État obligea à faire des économies, et à éviter tout nouvel engagement de dépenses. Ce contexte financier imposa surtout aux ministres britanniques d'être très prudents face à toute action susceptible de provoquer une nouvelle guerre. Quand Grenville

3 Sur l'augmentation des chiffres de la dette, voir John Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989, p. 30 (table 2.1).

présenta son budget en 1764, il tenait la France pour hors d'état de rouvrir les hostilités, mais ajouta qu'il en allait de même pour les Britanniques dont les finances étaient aussi dans un état précaire⁴.

Le second facteur majeur dans la politique britannique après-guerre, fut l'élargissement des territoires outre-mer. Le Traité de Paris avait accordé à la couronne britannique toute l'Amérique du Nord, de la baie de l'Hudson jusqu'au golfe du Mexique et de l'Atlantique jusqu'au Mississipi. Les colonies britanniques s'étirant le long des rives de l'Atlantique faisaient désormais partie d'un empire nord-américain qui comprenait les anciennes terres françaises du Canada et les territoires espagnols de Floride, de même que l'intérieur du pays, habité par des indigènes. D'autres îles s'ajoutaient aux possessions des Indes Occidentales, et une nouvelle colonie – la Sénégambie – fut établie en Afrique de l'ouest. Deux années plus tard, l'empereur Moghol à Delhi accorda à la British East India Company, le *Diwani*, droit de lever l'impôt et de rendre la justice dans trois provinces indiennes dont la plus peuplée était le Bengale. Il s'ensuivit, bien entendu, un sentiment de fierté dû à l'expansion de l'empire – de fait, la notion d'empire planétaire, aussi bien dans l'Atlantique qu'en Asie, était une conséquence de la guerre de Sept Ans⁵. Mais cette fierté était modérée par un sentiment d'inquiétude. Les politiciens britanniques ayant reçu une éducation classique connaissaient le sort de l'Empire Romain, qui était supposé avoir éclaté suite à une expansion trop grande. La peur que les Britanniques aient aussi dépassé leurs possibilités d'expansion ne s'était jamais éloignée dans les années qui suivirent la guerre⁶. On se souciait également constamment des intentions des puissances Bourbon, dont les territoires perdus constituaient la base de ce nouvel empire, du moins pour la région atlantique. Ces nouvelles acquisitions dispersées et lointaines pourraient être vulnérables face aux Bourbons, et particulièrement face aux Français, tentés de récupérer leurs territoires perdus, ou tout simplement leur influence. La peur que les Bourbons puissent se battre de nouveau, pesa sur les conflits avec les vieilles colonies britanniques nord-américaines nés des tentatives de Westminster pour les taxer après la guerre. En 1766, au moment où le parlement britannique, confronté à la résistance américaine, débattait de la nécessité de supprimer le droit de timbre américain, le général Henry Seymour Conway, un des secrétaires

4 Patrick K. O'Brien & Philip A. Hunt, « The Rise of a Fiscal State in England, 1485-1815 », *Historical Research*, 66, 1993, p. 175 (table 4).

5 Voir Huw V. Bowen, « British Conceptions of Global Empire, 1756-1783 », *Journal of Imperial and Commonwealth History*, 26, 1998, p. 1-27.

6 Anthony Pagden, *Lords of All the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c.1500-c.1800*, New Haven, Yale University Press, 1995, surtout p. 103-107 ; Bob Harris, « "American Idols": Empire, War and the Middling Ranks in Mid-Eighteenth-Century Britain », *Past & Present*, 105, 1996, p. 128-129.

d'État du gouvernement de Lord Rockingham, soutint que si l'escalade avec les colonies menait à une guerre, une catastrophe s'ensuivrait : une occasion pour la « ligue des Bourbons », revancharde, d'intervenir aux côtés des Américains. Remarquable observation qui anticipait les événements à venir dix années plus tard⁷.

30 Une autre conséquence de la guerre de Sept Ans fut l'isolement diplomatique britannique. Les succès britanniques dans le conflit tenaient au lien étroit entre la guerre en Allemagne et les combats sur différents théâtres extra-européens. La guerre en Allemagne occidentale était menée par une armée alliée, commandée par Ferdinand de Brunswick, payée par le contribuable britannique et composée d'un contingent britannique important. Mais cette armée, en plus de défendre les possessions du roi en Hanovre, apportait également son appui à Frédéric le Grand de Prusse, engagé dans un combat difficile contre son ennemi autrichien, subventionné, quant à lui, par le gouvernement français. Frédéric étant financé par les Britanniques, l'alliance anglo-prussienne était considérée comme le fondement de la stratégie britannique. Tout cela changea en 1760, à la mort de George II, avec l'avènement de son petit-fils, George III. Le nouveau monarque n'avait pas l'affection de son grand-père pour le Hanovre et commença immédiatement à réduire les engagements britanniques en Allemagne. En 1762, les subsides à la Prusse ne furent pas reconduits. Frédéric, continua son combat à l'est, fulminant contre la perfidie britannique⁸.

Après la fin de l'alliance prussienne, le gouvernement britannique n'eut plus d'amis importants sur le continent. D'abord fiers du succès de l'empire et soulagés de ne plus devoir supporter financièrement Frédéric, un grand nombre de politiciens britanniques saluèrent cette liberté qu'une absence d'engagement européen semblait leur procurer. En 1764, un soutien du gouvernement de Grenville écrivit son espoir que la Grande-Bretagne « ne jouerait plus au Don Quichotte de l'Europe », en prenant part aux combats des autres⁹. Mais bien vite, il devint évident que l'isolement britannique était moins voulu qu'inéluctablement subi. Pitt l'Aîné, largement considéré comme l'architecte de la victoire de la guerre de Sept Ans, critiqua l'abandon de Frédéric, et quand il revint aux affaires en 1766, chercha à renouer une alliance continentale. Frédéric hors course, Catherine la Grande de Russie fut courtisée. Un traité commercial fut obtenu, mais aucun engagement militaire en cas de nouvelle

7 Peter D. G. Thomas (éd.), « The Parliamentary Diaries of Nathaniel Ryder, 1764-1767 », *Camden Miscellany*, 23, Transactions of the Royal Historical Society, 4th series, vii, London, 1969, p. 234.

8 Sur l'alliance anglo-prussienne et son effondrement, voir Karl W. Schweizer, *Frederick the Great, William Pitt and Lord Bute: Anglo-Prussian Relations, 1756-1763*, New York, Garland Publishing, 1991.

9 *Hampshire Record Office, Malmesbury Papers*, 9M73/G1240/26.

guerre en Europe. En 1772, Lord Rochford, un des secrétaires d'État de Lord North, se lamentait de ce que « nous n'avons pas une seule puissance amie ou alliée dont nous puissions nous enorgueillir »; et il se demandait si, dans de telles circonstances malheureuses, il ne serait pas préférable « d'utiliser tous les moyens pour essayer de renouer avec la cour de Vienne »¹⁰. Autrement dit, si les Britanniques manquaient d'alliés, ce n'était pas faute d'avoir essayé d'en trouver. Les ministres britanniques de plus en plus obnubilés par leur incapacité à obtenir un nouveau partenaire continental, furent incapables de reconnaître que la guerre de Sept Ans avait fondamentalement changé les règles du jeu. L'ancien système des alliances mis en place par les gouvernements britanniques, mu par d'énormes sommes d'argent, avait fonctionné parce que les autres nations européennes partageaient les mêmes inquiétudes face à la puissance française. Mais après la guerre de Sept Ans, la menace française paraissait beaucoup moins évidente aux autres puissances européennes. Désormais, le véritable danger semblait être la prédominance britannique. De plus, l'Autriche, la Prusse, et la Russie se tournaient davantage vers l'Europe orientale, région où une alliance britannique semblait bien moins utile¹¹.

Le résultat fut qu'aucune alliance ne vit le jour, malgré beaucoup d'efforts. Nombre de politiciens reconnurent combien cet isolement était gênant. Sans un ami continental pour contraindre le gouvernement français à dépenser beaucoup d'argent dans une armée chargée de neutraliser un adversaire européen, les ressources françaises pouvaient être consacrées à la reconstruction navale, ce qui en fin de compte ne manquerait pas de poser des problèmes à la puissance maritime britannique. Le duc de Newcastle, un membre presque permanent de chaque gouvernement britannique de 1724 à 1762 a été particulièrement clair sur ce sujet dans les années 1740 : « sans la nécessité de consacrer leur argent à construire une armée en prévision d'une guerre terrestre en Europe, les Français seraient capables de rétablir leur marine, ce dont nous ressentirions les effets négatifs par la suite ». « La France », ajouta-t-il par ailleurs « nous surpassera sur la mer, quand elle n'aura rien à craindre de la terre »¹². On peut dire que la prédiction de Newcastle se réalisa en 1778, quand la France entra dans la guerre américaine, sans avoir à se soucier d'une guerre en Europe, ou du moins à partir de 1779, quand les flottes franco-espagnoles furent suffisamment importantes pour défier la supériorité navale britannique.

La suprématie navale britannique fut la dernière conséquence de la guerre de Sept Ans, combinée aux autres éléments déjà mentionnés. Elle conduisit

¹⁰ *The National Archives of the United Kingdom, Granville Papers*, PRO 30/29/3/3, f° 232 et 235.

¹¹ H. M. Scott, *British Foreign Policy*, *op. cit.*, Conclusion.

¹² Cité d'après B. Simms, *Three Victories and a Defeat*, *op. cit.*, p. 355 et 366.

les gouvernements de 1763 à 1778 à se reposer sur l'effet de dissuasion de la Royal Navy pour éviter une nouvelle guerre contre les Bourbons. La marine britannique avait commencé la guerre de Sept Ans d'une manière peu convaincante : l'incapacité de l'amiral Byng à protéger Minorque, en 1756, fit l'effet d'une bombe, et aboutit à son exécution pour sa présumée timidité¹³. Mais en 1759, l'amiral Boscawen battit la flotte française de Toulon au large des côtes portugaises de Lagos, puis ce fut au tour de l'amiral Hawke d'anéantir celle de Brest dans les eaux peu profondes de la baie de Quiberon. La marine française resta par la suite confinée aux ports et les mers furent dominées par les bâtiments de guerre britanniques. L'Espagne se joignit à la guerre trop tard pour faire la différence- les chances d'une coopération navale franco-espagnole offrant un réel défi à la Royal Navy étaient négligeables, la marine française étant déjà battue et démoralisée. Toutes les actions espagnoles exécutées n'ont montré que la vulnérabilité de l'empire espagnol aux attaques britanniques. La Havane, clé des possessions espagnoles des Caraïbes et de l'Amérique centrale, tomba en 1762, suivie de Manille, dans les lointaines Philippines, preuve décisive, si besoin était, de la capacité de la Royal Navy à dominer les mers loin de l'Europe¹⁴.

La marine britannique était donc sortie de la guerre de Sept Ans avec une très grande réputation. Elle avait défait ses ennemis Bourbon et démontré sa capacité de projection des forces aux confins de la planète. Dans ces circonstances il était certainement naturel qu'elle fût considérée comme le principal moyen par lequel l'influence britannique pourrait continuer à s'exercer pendant la période de paix qui s'ensuivit. Cela étant, l'état des finances publiques rendait souhaitable d'éviter une nouvelle guerre. Le nouvel empire avait besoin d'être protégé des menaces possibles des Bourbon et la Grande-Bretagne ne pouvait pas trouver d'alliés en Europe. Il devint plus ou moins inévitable que l'espoir fût placé dans une marine couronnée de succès et hautement respectée, un instrument bien adapté pour dissuader la France ou l'Espagne d'entreprendre une nouvelle guerre.

BILAN DE LA DISSUASION NAVALE

Après avoir établi pourquoi la Royal Navy comptait tant dans la politique étrangère britannique dans les années qui suivirent la guerre de Sept Ans, évaluons la réussite de cette approche. Il est indéniable que la politique d'utilisation de la force navale pour obliger les Bourbon à ne pas se lancer dans

¹³ Nicholas A. M. Rogers, *Crowds, Culture and Politics in Georgian Britain*, Oxford, Oxford University Press, 1998, chap. 2.

¹⁴ Voir Nicholas Tracy, *Manila Ransomed: The British Assault on Manila in the Seven Years' War*, Exeter, University of Exeter Press, 1995.

une nouvelle guerre a très bien fonctionné à plusieurs reprises. La confiance dans la supériorité navale britannique était, on n'en sera pas surpris, particulièrement élevée à la suite de la guerre de Sept Ans, quand le souvenir des victoires de 1759 était toujours présent. En 1764-1765, le ministre Grenville utilisa avec succès la menace de la force britannique pour contraindre et l'Espagne et la France à la retraite après les conflits en Amérique et en Asie¹⁵. La première crise se produisit quand la marine française expulsa les colons britanniques de l'île de Turks, à l'est des Bahamas, en arguant du fait que l'île était territoire espagnol. La seconde tenait au harcèlement des coupeurs de bois britanniques du Honduras, dont les droits avaient été récemment confirmés par le Traité de Paris. Une nouvelle difficulté se fit jour sur les côtes ouest africaines où les positions britanniques sur le fleuve Gambie apparurent menacées par les empiètements français. Des renforts navals furent dépêchés aux Indes Occidentales pour soutenir les réclamations britanniques concernant le retrait espagnol et français du Honduras et de l'île de Turks. Des bâtiments firent également route vers l'Afrique de l'ouest pour contraindre les Français au repli. À chaque fois, la puissance de la marine britannique avait été suffisante pour obliger les Bourbons à céder. L'emploi de la marine au XVIII^e siècle, pour ce que l'on pourrait nommer plus tard « la diplomatie de la canonnière », avait été une pleine réussite. Le gouvernement britannique élaborait le modèle d'une force navale, pivot central de sa politique, pour faire échouer toutes les menaces émanant des gouvernements français et espagnols.

Les mêmes causes eurent les mêmes effets en 1770-1771, quand le ministère North, nouvellement constitué, fit face à un défi lancé par les Bourbons aux îles Falkland dans l'Atlantique sud¹⁶. Un poste français y avait été établi en 1764, et dans les années qui suivirent, faisant fi de la présence française, une expédition britannique tenta également d'en revendiquer la possession. Le gouvernement espagnol persuada les Français d'abandonner leurs réclamations et de permettre aux îles de passer sous l'autorité du gouvernement provincial de Buenos Aires. En 1770, une force fut envoyée pour rejeter les intrus britanniques. Ces derniers déclarèrent l'action espagnole inacceptable et demandèrent des réparations car l'occasion d'une ouverture commerciale sur l'empire espagnol du Pacifique se présentait dans l'Atlantique sud. Les ministres espagnols, comptant sur un soutien français, refusèrent. Le gouvernement britannique ordonna la mobilisation de la flotte, faisant ainsi pression sur les Espagnols, et à travers eux sur les Français. En fin de compte, le duc de Choiseul, l'architecte du réarmement

15 Nicholas Tracy, « The Gunboat Diplomacy of George Grenville, 1764-1765: The Honduran, Turks Island and Gambian Incidents », *Historical Journal*, 17, 1974, p. 711-731.

16 Nicholas Tracy, « The Falkland Islands Crisis of 1770: Use of Naval Force », *English Historical Review*, 90, 1975, p. 40-75.

français, fut lâché et le parti de la paix s'imposa chez les ministres français. Privés du soutien français, les Espagnols se trouvèrent isolés. Une solution s'ensuivit rapidement. Bien que l'épisode ne fût pas une victoire inconditionnelle pour les ministres britanniques et que la question de la souveraineté demeurât en suspens, le rôle de la Royal Navy avait été irréfutable.

Le gouvernement de North allait connaître d'autres succès en utilisant le levier efficace de la puissance maritime en 1772-1773, mais cette fois beaucoup plus près. En avril 1772, la menace de la mobilisation navale britannique obligea le gouvernement danois à autoriser la reine, sœur de George III, à partir en exil à Hanovre, après son emprisonnement suite à un coup d'État. Le nouveau gouvernement danois disposait d'une flotte respectable, mais lorsque la mobilisation navale britannique sembla imminente, il accéda aux demandes du gouvernement de North. À ce moment-là, aucun intérêt vital britannique n'était en jeu, sauf l'honneur du roi et de la famille royale¹⁷. Mais la Baltique était une zone d'intérêts considérables, pour les Britanniques en particulier, parce qu'elle était à l'origine de la plupart des approvisionnements navals – le bois, le goudron, le chanvre, etc., – qui permettaient à la flotte britannique d'exister. Quand, en 1772, le roi de Suède profrançais renforça son autorité par un coup d'État, les ministres britanniques craignirent que les Suédois, enhardis par leurs nouveaux rapports avec les Français, ne se hasardent dans une guerre avec leur rival de longue date, la Russie. En octobre, le gouvernement britannique fit donc savoir que si une flotte française était envoyée en Baltique, une escadre britannique y serait également. De plus, si les Français pensaient faire pression sur les Russes en Méditerranée plus qu'en Baltique et commençaient à préparer la flotte de Toulon, les Britanniques répondraient en mobilisant leur propre marine¹⁸. Quand, en avril 1773, le gouvernement français montra clairement sa détermination d'armer une escadre à Toulon, les Britanniques se décidèrent à envoyer 15 bâtiments de ligne et frégates de soutien¹⁹. Après une phase de tensions et d'intimidations, la flotte française resta à Toulon et le conflit fut évité. On peut largement penser que la force navale britannique avait encore une fois contraint les Français à céder.

Ces succès, du point de vue britannique, ne doivent pas occulter des erreurs certaines. La plus notable, du moins jusqu'à l'intervention des Français dans la guerre américaine a été l'incapacité des gouvernements britanniques à prévenir

17 H. M. Scott, *British Foreign Policy, op. cit.*, p. 171-177 ; Grayson M. Ditchfield, *George III: An Essay in Monarchy*, London, Palgrave Macmillan, 2002, p. 26-27 ; Stella Tillyard, *A Royal Affair: George III and His Troublesome Siblings*, London, Chatto & Windus, 2006, chap. 3-5.

18 *The National Archives of the United Kingdom, Granville Papers*, PRO 30/29/1, cabinet minutes, 7 octobre 1772.

19 *Warwickshire Record Office, Feilding of Newnham Paddox Papers*, CR 2017/C243, p. 364-365.

l'annexion de la Corse en 1768-1769²⁰. Les ministres britanniques, embarrassés par leurs problèmes internes et d'empire, ne prirent aucune mesure pour empêcher les opérations militaires françaises. Il n'y eut pas de mobilisation de la flotte de la même façon que ce qui s'était passé pour les crises diplomatiques précédentes, ni pour les suivantes. La possibilité d'une intervention de la Royal Navy ne fut pas suffisante pour contraindre le gouvernement français à renoncer. Comme cette menace n'apparaissait pas crédible, les Français n'en tinrent pas compte. En Grande-Bretagne, le gouvernement était attaqué pour sa faiblesse à défendre les Corses, largement considérés comme le petit David combattant le puissant Goliath français, et les dangers de l'expansion des Bourbons devinrent encore une fois un problème de politique britannique²¹.

N. A. M. Rodger, l'historien naval britannique, explique que le contraste entre l'erreur corse et les succès de 1764-1765 et 1770-1773 tient aux différents ministres en poste²². Grenville et North apparaissent à ses yeux déterminés et résolus, tandis que le duc de Grafton, premier ministre au moment de l'annexion corse, est dépeint comme un personnage de moindre caractère. Rodger a sans doute raison, mais son travail suggère aussi que la marine n'était plus aussi forte à ce moment-là qu'elle n'avait été auparavant. Les dépenses pour la marine restent élevées sous l'administration Grenville – 2,9 millions de £ en 1765, dernière année de son ministère. Mais elles diminuèrent de façon significative par la suite, seulement une moyenne de 1,7 millions de £ entre 1766 et 1769, avant une hausse sous North avec une moyenne de 2,3 millions de £ entre 1770 et 1774²³. Cependant, s'en tenir aux premiers ministres n'est pas suffisant. Grenville, bien que lui-même ancien premier Lord de l'Amirauté, voulait imposer des économies à la marine comme partout ailleurs. Son propre premier Lord, le comte d'Egmont, l'en empêcha avec habileté. Le comte de Sandwich, premier Lord sous North, était partisan d'une politique évitant à la marine les restrictions, et put également persuader le parlement de soutenir les dépenses élevées de temps de paix. North était aussi parcimonieux que Grenville, donc ces résultats peuvent être imputés à Sandwich et au premier ministre. Mais le premier Lord exerçant entre Egmont et Sandwich ne fut pas aussi adroit politiquement. Sir Edward Hawke, le vainqueur des Cardinaux, était meilleur marin qu'administrateur. Il était consciencieux,

20 [Anonyme], *A Letter to the Right Honourable the Earl of Shelburne, on the Fatal Consequences of Suffering the French to Invade Corsica, and Possess the Sovereignty of the Mediterranean Seas*, [London, 1768] ; [John Almon], *The Political Register*, iii, 1768, p. 218, p. 271, p. 330 ; Edward Burnaby Greene, *Corsica, an Ode*, London, J. Ridley, 1768 ; *Lloyd's Evening Post, and British Chronicle*, 20-22 février 1769.

21 Geoffrey W. Rice, « Deceit and Distraction: Britain, France, and the Corsican Crisis of 1768 », *International History Review*, 28, 2006, p. 287-315.

22 N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 328-329.

23 *Ibid.*, p. 644.

mais n'avait pas l'expérience politique d'Egmont et de Sandwich. Il ne put soutenir un projet de chantiers navals, et fut incapable d'obtenir le niveau de financement atteint par son prédécesseur ou son successeur²⁴.

On ne peut attribuer les succès ou les échecs seulement à l'action ou l'inaction des gouvernements britanniques. Une vision globale s'impose ; il faut prendre en compte les réactions des puissances Bourbon. La crise des Falklands (Malouines) se termina bien du point de vue britannique, pas seulement parce que la puissance navale britannique s'était montrée prête au combat, mais aussi parce qu'elle suscita une lutte au sein du gouvernement français. Si Choiseul avait gagné cette lutte, et que le gouvernement français avait continué de soutenir les Espagnols, il est fort possible que ce fût le gouvernement britannique qui aurait été obligé de battre en retraite. Les successeurs de Choiseul étaient beaucoup plus enclins à éviter la guerre avec la Grande-Bretagne et peut-être que le ministère de Lord North a eu de la chance de traiter avec le duc d'Aiguillon, favorable à un rapprochement au moment du déclenchement des crises de Baltique et de Méditerranée en 1772-1773²⁵.

36

De même, le gouvernement de North ne connaissait pas la composition du ministère français désormais déterminé, depuis 1776, à profiter de la guerre américaine. Quand les troubles commencèrent dans les colonies, North et ses ministres redoutaient une intervention française. L'éventualité de mater la rébellion américaine rien que par une force navale, était en partie exclue, même si elle ne fut probablement jamais vraiment débattue. La crainte était de provoquer le gouvernement français, inquiet pour ses îles, par une mobilisation navale générale. Mais à ce moment-là, le parti pacifiste avait une grande influence à Paris, et une intervention directe française pour aider les Américains était peu vraisemblable. Un changement important ministériel se produisit en 1776. Le comte de Vergennes, successeur de Choiseul, voulait soutenir la rébellion américaine pour affaiblir la puissance britannique. Turgot, contrôleur général des finances, pensait qu'une nouvelle guerre contre la Grande-Bretagne serait une catastrophe, au vu de l'état des finances publiques. Il pensait qu'il valait mieux se concentrer sur les réformes internes. En fin de compte, Louis XVI donna raison à Vergennes, accordant une aide financière aux Américains en mai. Alors que l'on essayait de garder le secret sur ce soutien, Turgot comprit que sa position avait été sapée. Il démissionna peu de temps après, laissant le champ libre à Vergennes pour préparer la guerre, sans se soucier des préoccupations financières de Turgot²⁶.

24 *Ibid.*, p. 368-369.

25 Jonathan R. Dull, *A Diplomatic History of the American Revolution*, New Haven, Yale University Press, 1985, chap. 4.

26 H. M. Scott, *British Foreign Policy, op. cit.*, p. 233-235.

Vergennes reconnut que la marine française était toujours loin derrière celle des Britanniques par le nombre de bâtiments de ligne. Il espérait toujours entraîner les Espagnols dans le conflit, ce qui aurait certainement réellement menacé la suprématie navale britannique. Il n'avait donc aucune envie de rentrer dans la guerre trop tôt, tout en ne voulant pas laisser passer l'opportunité offerte par la rébellion américaine. Il essaya, du moins dans un premier temps d'éviter les dissensions avec le gouvernement britannique qui mèneraient à un conflit armé. Le succès apparent de North pour éviter une intervention française en 1776 et 1777 refléta la détermination de Vergennes à éviter la guerre jusqu'à ce que le gouvernement français puisse atteindre ses objectifs. L'utilisation par les corsaires américains de ports français était un point d'achoppement évident et risquait d'envenimer les choses. Pour apaiser les Britanniques, Vergennes alla même jusqu'à faire emprisonner le capitaine et l'équipage d'un vaisseau américain opérant à partir de Dunkerque²⁷.

L'ultime erreur de la politique britannique de dissuasion navale se produisit au printemps 1778. La signature des traités franco-américains en février rendit la guerre inévitable entre la Grande-Bretagne et la France. N'ayant pas obtenu l'alliance des Espagnols, le gouvernement français décida quand même d'intervenir. La nouvelle de la victoire américaine à Saratoga encouragea Vergennes à accélérer ses plans pour entrer en guerre. La supériorité navale britannique ne le dissuada pas de lancer un énorme pari. En avril, l'amiral d'Estaing et la flotte de Toulon furent envoyés de l'autre côté de l'Atlantique avec pour mission de poursuivre l'amiral Howe et de mettre hors de combat l'armée britannique de New York. D'Estaing échoua et l'intervention navale française ne fut décisive qu'à Yorktown, plus de trois années plus tard. Mais le vrai perdant de 1778 fut le gouvernement britannique qui vit s'effondrer sa politique de dissuasion navale. Il devait désormais mener une guerre beaucoup plus compliquée, dans une situation qui s'aggraverait encore avec l'intervention des Espagnols, à l'été 1779, puis l'arrivée des Néerlandais, à la fin de 1780. Une révolte coloniale devenait un conflit global, et les Britanniques se trouvaient eux-mêmes sérieusement débordés. La Royal Navy, dont la force de dissuasion avait agi si longtemps pour éviter une guerre de revanche des puissances Bourbon, se trouvait maintenant en difficulté dans ses propres eaux. La bataille navale au large d'Ouessant fut décisive, et de l'avis des Britanniques, les vaisseaux français s'étaient bien battus²⁸. L'année suivante, la flotte franco-espagnole dominait la Manche, et semblait capable de débarquer des troupes en Cornouaille ou dans le Devon. Il est probable que seule la maladie ait empêché le débarquement depuis

27 J. R. Dull, *Diplomatic History*, op. cit., p. 84-85.

28 *National Archives of Scotland, Logan Home of Edrom Muniments*, GD 1/384/6/32.

les bâtiments alliés. Alors que la réputation de la Royal Navy avait été un peu rétablie par l'amiral Rodney, suite à la grande victoire de Saintes en avril 1782, il n'est pas douteux que l'image invincible issue de la guerre de Sept Ans ait été écornée.

38

La politique suivie depuis 1763 mena à l'échec en 1778 : la dissuasion navale n'était pas suffisante pour empêcher un nouveau conflit entre la Grande-Bretagne et les puissances Bourbon. Une fois qu'il fut clairement établi que cette politique avait échoué, il devint naturel de trouver une autre solution. Même pendant la suite de la guerre américaine, la faiblesse de ne pas avoir d'alliés européens fut reconnue. Des tentatives de rapprochement eurent lieu avec les Prussiens et les Russes. En 1781, on offrit même à Catherine La Grande Minorque pour prix de son entrée dans la guerre du côté britannique²⁹. À la fin du conflit, la défaite britannique conduisit à une sorte d'autocritique. L'une des principales conclusions, dans la presse aussi bien que dans le monde politique, fut la nécessité d'établir des alliances sur le continent. Certes des commentateurs se firent encore les chantres de l'idée discréditée selon laquelle la Grande-Bretagne pouvait se débrouiller seule, et devrait éviter les compromis et les complications impliqués par les engagements européens. Mais bien davantage appelaient à une alliance pour libérer la Grande-Bretagne de l'humiliation de l'isolement. La vraie question était de savoir avec qui la Grande-Bretagne devait s'allier : la Russie, ou la Prusse ou même l'Autriche³⁰ ? Souhaiter et concrétiser une nouvelle relation continentale sont deux choses différentes. Les États qui furent approchés ne saisirent pas l'intérêt immédiat d'une alliance avec la Grande-Bretagne. Dans l'impossibilité de persuader le gouvernement autrichien de s'allier à son pays, le ministre britannique à Vienne en fut réduit à une colère rentrée. En 1785, il tempêtait encore contre « la partialité aveugle et obstinée de cette cour, favorable à la politique française »³¹. Le gouvernement britannique ne put nouer d'amitié sur le continent avec la république néerlandaise et la Russie qu'à partir de la crise néerlandaise de 1787-1788. L'engouement pour l'empire, l'isolement européen et la confiance dans la puissance navale, autrement dit ce que nous appellerions *Blue Water Policy*, tout cela était terminé – du moins pour un temps.

Traduction : Isabelle Moysan-Dutrieux

²⁹ H. M. Scott, *British Foreign Policy, op. cit.*, p. 315.

³⁰ John Lansing, « The Present State of Europe Considered », *General Advertiser*, 26 novembre 1785 ; *letter from « Julius »*, *Public Advertiser*, 25 février 1786 ; *Morning Chronicle, and London Advertiser*, 31 janvier 1786.

³¹ *British Library, Leeds Papers, Egerton, MS 3501, f° 88.*

Annexes

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 dédommagée 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 7 ports espagnols en plus de Cadix dont le monopole est écorné

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat 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 Tcheshmé
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

428

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 Etat à autoriser les corsaires
Invasion portugaise du Rio Grande del 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 del 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 à la 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

429

- 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

430

- 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 la rivière 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 captain John Paul Jones capture le *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 : capture par Johnstone de bâtiments de la Compagnie hollandaises des Indes orientales
- 5 août : victoire britannique du Dogger Bank sur une flotte hollandaise
- 18 août : Crillon prend Minorque avec l'appui d'une flotte franco-espagnole
- 5-9 septembre : bataille de la Chesapeake
- 19 octobre : capitulation de Yorktown
- 4 novembre : Bouillé prend Saint-Eustache
- 13 novembre : en Inde, prise de Négapatam par les Britanniques
- 12 décembre : capture d'une partie du convoi de Guichen par Kempenfelt

1782

- 11 janvier : Hughes s'empare de Trincomalé, comptoir hollandais sur l'île de Ceylan
- 25-26 janvier : Hood chasse de Grasse de la rade de Basse-Terre. Les Français prennent Saint-Christophe

- 1^{er}-8 février : Kersaint s'empare des comptoirs hollandais de Guyane occupés par les Britanniques
- 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, combat 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
- 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 Cincinnati*
- 20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes
- 3 septembre : signature du traité de Versailles. Reconnaissance officielle de l'Indépendance américaine.

DÉPENSES NAVALES

Dépenses de la marine française en période de guerre au XVIII^e siècle
(en millions de livres tournois)

Guerre	Dépenses préalables	Années	Dépenses du conflit	Années	Total	Moyenne annuelle
Succession d'Espagne	47	1699-1701	160	1702-1713	207	17,2
Succession d'Autriche	61	1740-1743	116	1744-1748	177	35,4
Sept Ans	80	1750-1754	295	1756-1763	375	53,4
Indépendance américaine	106	1774-1777	690	1778-1783	796	159

433

Dépenses françaises de la guerre d'Amérique
(en millions de livres tournois)

Année	Marine	Guerre	Total
1778	85	92	177
1779	131	105	236
1780	144	108	252
1781	147	111	258
1782	183	114	298
Total	690	530	1220

D'après Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes vers 1680-vers 1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 85-86.

Dépenses britanniques des guerres du XVIII^e siècle
(en millions de livres sterling)

Guerre	Moyenne annuelle des dépenses militaires	Produit fiscal annuel moyen	Dettes publique au début du conflit	Dettes publique à la fin du conflit
Succession d'Espagne	7	5,3	14,1	36,2
Succession d'Autriche	8,7	6,4	46,9	76
Sept Ans	18	8,6	74,6	132
Indépendance américaine	20,2	12,1	127,3	242,9

D'après John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State 1688-1783*, New York, Alfred A. Knopf, 1989, tableau 2.1.

Espagne : dépenses pour la marine
(en millions de réaux)

1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772	
84,1	67,9	73,6	78,6	83	88,4	80,9	107,1	102,1	90,1	
1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783
81,4	87,5	109,6	152,8	127,9	153,9	137,3	231,1	180,7	247,8	194,2

D'après José P. Mérimo Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*,
Madrid, Fundación universitaria española, 1981, p. 156.

Pour résumer en convertissant les dépenses en livres tournois afin de les comparer :

Grande-Bretagne

- la guerre (1778-1783) a coûté selon les estimations entre 2270 et 2875 M. lt ;
- les dépenses navales ont été de 1775 à 1783 de 1426 M. lt. Elles culminent en 1782 à 250 M. lt ;
- la dette atteint en 1783 5530 à 5590 M. lt, ce qui fait un intérêt annuel de 313,5 M. lt.

434

France

- la guerre (de 1776 à 1783) a coûté selon les estimations entre 1220 et 1730 M. lt (tout dépend si on inclut ou non les préparatifs dans le décompte des dépenses) ;
- les dépenses navales se sont montées à 690 M. lt pour les seules années de guerre, à 800 si on tient compte des années 1774-1777 (mais il faut préciser qu'au budget de la marine émarginent aussi les colonies qui sont directement impliquées dans la guerre). Pour la première fois, les fonds destinés à la marine l'emportent sur ceux alloués à l'armée. L'effort culmine en 1782 avec 183 M. lt. Ce chiffre prend tout son sens s'il est mis en perspective avec les moyennes annuelles des revenus ordinaires (80 M. lt) et extraordinaires (150 M. lt) de la monarchie de Louis XVI pendant ce conflit ;
- La dette atteint en 1783 3315 M. lt, avec un intérêt annuel de 165,4 M. lt.

Espagne

- les dépenses navales atteignent pour les années de guerre (1779-1783) 250 M. lt, l'effort culminant en 1782 avec 63 M. lt. Mais si on tient compte de la montée en puissance des budgets à partir de 1775, on arrive à un total de 388,5 M. lt ;
- Rapportées aux dépenses totales, celles pour la marine représentent 12,1 % en 1774, 20 % en 1782, 27,8 % en 1785.

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

Nombre de vaisseaux des principales marines européennes au XVIII^e siècle

Année	Angleterre	France	Espagne	Provinces-Unies
1715	119	62	9	71
1720	102	27	11	56
1725	106	39	16	44
1730	105	38	39	38
1735	107	43	44	42
1740	101	47	43	35
1745	104	45	31	33
1750	115	45	15	34
1755	117	57	39	29
1760	135	54	49	28
1765	139	59	41	30
1770	126	68	55	31
1775	117	59	64	26
1780	117	70	59	26
1785	137	62	61	47
1790	145	73	72	48

Nombre de frégates des principales marines européennes au XVIII^e siècle

Année	Angleterre	France	Espagne	Provinces-Unies
1715	63	12	13	24
1720	52	6	15	18
1725	46	6	11	20
1730	45	7	11	18
1735	43	7	13	25
1740	43	7	12	24
1745	67	23	6	27
1750	79	21	5	20
1755	74	31	22	25
1760	115	27	23	29
1765	91	23	16	29
1770	76	35	21	44
1775	82	37	28	38
1780	111	58	34	40
1785	133	57	37	38
1790	131	64	46	36

D'après Jan Glete, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell international, 1993, t. II, p. 522-675 et N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1645-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 608.

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

Vaisseau de 100 canons, chiffre ultérieurement porté à 110, 3 ponts, 2200 tx.

Offert en 1762 par les États de Bretagne au roi. La construction commence à Lorient en août 1764. Les plans sont dus à Antoine Groignard. Dès janvier 1765, la marine transfère le chantier à Brest. Une fois la coque sortie du bassin, le 24 mai 1766, plus rien ne se passe, le bâtiment demeurant inachevé. On ne se remet à y travailler qu'en septembre 1776 en prévision d'une nouvelle guerre avec la Grande Bretagne. *La Bretagne* est achevée en avril 1777. Bâtiment amiral en 1778 puis 1779 de l'armée navale du comte d'Orvilliers, il est commandé par le capitaine de vaisseau du Plessis-Parscau. Démoli en 1796 après presque trente ans de carrière.

– Longueur de quille : 53,9 m, de l'étrave à l'étambot : 184 pieds soit 59,8 m

– Largeur au maître gabarit : 50 pieds, soit 16,25

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

– Longueur de la grande vergue : 35,7 m.

– Voilure : 3239 m² sans les bonnettes et les voiles d'étai. Une trentaine de voiles.

– Équipage : environ 1200 h lors de la campagne de 1778, soldats de marine et domestiques compris.

D'après Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

Construction ordonnée par le premier ministre William Pitt le 13 décembre 1758. Dessin dû à Sir Thomas Slade, *surveyor of the Navy*, daté du 6 juin 1759. Le 23 juillet suivant, début de l'assemblage de la quille sur le chantier de Chatham. Le bâtiment est nommé *Victory* le 30 octobre 1760. Il est lancé le 7 mai 1765. Essais à la mer réalisés en 1769. Au service actif à partir de mars 1778 dans la flotte de la Manche commandée par l'amiral Keppel. Prend part à la bataille d'Ouessant comme navire amiral. Coque doublée en cuivre en 1780. En service

actif jusqu'en 1812. Presque entièrement reconstruit à Chatham entre 1800 et 1803. D'avril 1803 jusqu'à Trafalgar a été le vaisseau amiral de Nelson qui est mort à son bord. Conservé au dock n°2 à Portsmouth depuis 1922.

Coût de construction : 63 176 £. Nombre de chênes utilisés : 2 000 à 2 500.

– Longueur de la quille 46 m, du pont inférieur 56,7 m, de la poupe à la proue 68,8 m

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

– Hauteur du grand mât 61 m au-dessus de la ligne de flottaison, diamètre 1 m pour le bas mât.

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

– Équipage nominal de 850 h en temps de guerre (*marines* et domestiques compris), dans la réalité 810-820.

438

Le *Victory* peut emporter 300 t. d'eau potable, 50 t. de combustible (charbon et bois de chauffage), 20 t. de bois de construction, 30 t. de viande salée, 45 t. de biscuit, 10 t. de farine, 15 t. de pois, 2 t. de beurre, 50 t. de bière, 35 t. de poudre et 120 t. de boulets.

D'après John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

Vaisseau de 112 canons, à 3 ponts, gaillard d'avant, gaillard d'arrière et dunette, construit à La Havane sur les plans du constructeur d'origine irlandaise Mateo Mullan (mort peu après son arrivée à Cuba) retravaillés par son fils Ignacio (prématurément disparu). L'ordre royal de mise en chantier est daté du 23 octobre 1767 et c'est le 12 mars 1768 que le bâtiment en chantier est baptisé *Santísima Trinidad*. Il est lancé le 2 mars 1769. Ses dimensions imposantes en font le plus gros navire de guerre de son temps :

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

Des défauts de stabilité étant apparus dès son voyage vers l'Espagne, il fallut opérer divers travaux en 1778 puis 1796 afin d'abaisser le centre de gravité, mais sans réelle amélioration. En 1797 on ajouta un 4^e pont, ce qui fit de ce bâtiment un cas unique au monde, portant jusqu'à 136 pièces d'artillerie lors de la bataille de Trafalgar. On avait prévu des canons de 36, de 24 et de 12. Mais on s'en tint

pendant les premières sorties à du 24 et du 12. On peut admirer au Museo naval de Madrid une fort belle maquette réalisée en 1766-1767 à partir des plans des Mullan père et fils. Selon les circonstances, l'équipage a varié entre 960 hommes et près de 1 100, soldats et domestiques compris.

Ce bâtiment pris part aux opérations navales franco-espagnoles dans la Manche de 1779 comme navire amiral de l'escadre de Don Luis de Córdova. En août 1780 il contribua à l'interception d'un convoi anglais destiné aux Indes et à la Jamaïque, puis à l'été 1781 à une nouvelle campagne vers la Manche avec les Français. En octobre 1782, il affronta à nouveau les Britanniques lors du combat du Cap Spartel. Demeurant ensuite à Cadix, il ne reprit du service qu'en 1796 pour être très endommagé lors de la bataille du Cap Saint-Vincent en 1797. Il fit enfin partie de la flotte franco-espagnole à Trafalgar. Démâté et ingouvernable après une journée de rude combat, il dut amener son pavillon. En dépit des efforts pour le maintenir à flot, il sombra le 24 octobre 1805.

D'après José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVI^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004, p. 158-174.

L'HERMIONE

Frégate dite de 12, portant 32 canons de 12 livres. 1 200 tx.

La construction en fut décidée le 23 octobre 1778. En décembre suivant eut lieu la mise en chantier à Rochefort. Fin avril 1779, le bâtiment était achevé. Sa coque fut encore doublée en cuivre en novembre et décembre. *L'Hermione* se rendit célèbre en transportant La Fayette de Rochefort vers les États-Unis, du 14 mars au 2 mai 1780, mais il ne faut pas oublier qu'elle eut une existence combattante. Elle fut perdue le 20 septembre 1793 sur le banc du Four à la suite d'une erreur de navigation. Grâce aux plans d'une frégate de la même série capturée par les Britanniques, *L'Hermione*, reconstruite à Rochefort, a été mise à flot le 4 juillet 2012.

- Longueur de l'étrave à l'étambot : 44,2 m
- Largeur au maître gabarit : 11,2 m
- Hauteur du grand mât : 56,55
- Hauteur du mât de misaine 54 m
- Hauteur du mât d'artimon 35 m
- Longueur du beaupré : 16,25 m
- Surface totale de voiles : 1 200 m² en 26 voiles.
- Équipage : 313 h.

D'après E. de Fontainieu, *L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, de Monza, 1992, et Jean-Marie Ballu, *L'Hermione, l'aventure de sa reconstruction*, Lyon, Éditions du Gerfaut, 2007.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

La bibliographie présentée ici correspond, outre les ouvrages généraux, aux thématiques abordées dans ce premier volume. Les sujets concernant la mise en œuvre opérationnelle des marines feront l'objet d'une présentation spécifique dans l'ouvrage qui en traitera.

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Martine Acerra et Jean Meyer, *La Grande Époque de la marine à voiles*, Rennes, Ouest-France, 1987
- Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- Jonathan Dull, *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist et Wiskell International, 1993, 2 vol.
- Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London, Routledge, 1989.
- N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.

LES NAVIRES

- Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1975, 4 vol.
- Jean Boudriot et Hubert Berti, *La « Vénus » de l'ingénieur Sané (1782)*, Paris, ANCRE, 1979.
- Jean Boudriot, avec la collaboration d'Hubert Berti, *L'Artillerie de mer : marine française 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *La Frégate : étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons : étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Les Vaisseaux de 74 à 120 : étude historique, 1650-1850* Paris, ANCRE, 1995.

- , avec la collaboration d’Hubert Berti, *Modèles historiques au Musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- Howard I. Chapelle, *The History of the American Sailing Navy: The Ships and Their Development*, New York, W. W. Norton, 1949 ; rééd. New York, Bonanza Books, n.d.
- Alain Demerliac, *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.
- James Dodds & James Moore, *Building the Wooden Fighting Ship*, London, Chatham Publishing, 2005 (1^{re} éd., 1984).
- Emmanuel de Fontainieu, *L’Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, De Monza, 1992.
- Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.
- Robert Gardiner, *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L’Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004.
- Peter Goodwin, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, rééd. 2006.
- James Lees, *The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.
- Brian Lavery, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 vol.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique : l’évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l’Inde, 1994.
- John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.
- Agustín Ramón Rodríguez González et Juan Luis Coello Lillo, *La Fragata en la Armada Española: 500 años de Historia*, Izar de Construcciones Navales, Madrid, 2003.
- Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- Rif Winfield, *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.

GRANDE-BRETAGNE

- Robert Greenhalgh Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Harvard University Press, 1926.
- S. E. Astrom, « North European timber exports to Great Britain, 1760-1810 », dans Philip H. Cottrell and D.H. Aldcroft (éd.), *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981, p. 81-97.
- N. Baker, *Government and Contractors: The British Treasury and War Supplies 1775-1783*, London, 1971.
- Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965.
- Daniel A. Baugh, « The Eighteenth Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans J. R. Hill (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.
- Huw V. Bowen, Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- Josuah Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Alfred Knopf, 1989.
- Christian Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 89-98.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- Jonathan G. Coad, *The Royal Dockyards 1690-1850 : architecture and engineering works of the sailing Navy*, Aldershot, Scolar Press, 1989.
- Stephen Conway, *The British Isles and the War of American Independence*, New-York/Oxford, Oxford University Press, 2000.
- Stephen Conway, *War, State, and Society in Mid-Eighteenth-Century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- Harry W. Dickinson, *Educating the Royal Navy : Eighteenth- and Nineteenth Century Education for Officers*, Abingdon, Routledge, 2007.
- David French, *The British Way in Warfare 1688-2000*, London, Unwin Hyman, 1990.
- R. J. B. Knight, *Royal Navy Dockyards in England at the Time of the American War of Independence*, (Unpublished PhD), University of London, 1972.
- , « The introduction of copper sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, 59, 1973, p. 299-309.
- , « The performance of the Royal Dockyards in England during the American War of Independence », dans *The American Revolution and the Sea*, Basildon, 1974, p. 139-144.

- , « The building and maintenance of the British fleet during the Anglo-French Wars 1688-1815 », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 35-50.
- Peter Le Fevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000.
- Margarette Lincoln, *Representing the Royal Navy: British Sea Power, 1750-1815*, Aldershot, Ashgate, 2002.
- Christophe Lloyd, *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey*, London, Paladin, 1970.
- Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- N. A. M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988 (1^{re} éd. 1986).
- , *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, W. W. Norton & Company, 1993.
- , *The Press Gang: Naval Impressment and its Opponents in Georgian Britain*, New York, Continuum, 2008.
- Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War : Britain from 1689 to 1815*, London, Routledge, 1994.
- Neal R. Stout, *The Royal Navy in America, 1760-1775: A Study of Enforcement of British Colonial Policy in the Era of the American Revolution*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1973.
- , *Shipping and the American War 1775-1783: A Study of British Transport Organization*, London, Anthlone Press, 1970.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Kan., U.S. Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « The Victualling Board charters shipping, 1775-1782 », *Historical Research*, 68, 1995, p. 212-224.
- , « Christopher Atkinson and the Victualling Board, 1775-1782 », *Historical Research*, 69, 1996, p. 129-142.
- , *Christopher Atkinson and the Victualling Board (1775-1782)*, Cambridge, Blackwell, 1996.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia SC, University South Carolina Press, 1998.
- Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence & American Independence. Britain and Sea Power in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.
- Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

FRANCE

- Martine Acerra, « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 161-175.
- , *Rochefort et la construction navale française, 1681-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, 5 vol.
- , *Arsenal et patrimoine : l'Europe atlantique et Rochefort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Rivage des Xantons/Les Indes savantes, 2009.
- Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, Société d'émulation de la Vendée, 1977 (sur Destouches, La Charoulière, d'Hector, Grimoüard, du Chaffault).
- Jean-Jacques Antier, *L'Amiral de Grasse, héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- Paul Walden Bamford, *Forests and French Sea Power 1660-1789*, Toronto, Toronto University Press, 1956.
- Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- Philippe Bonnichon, « Missions de la marine militaire au temps de Louis XVI », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. 54, 1976, p. 525-559.
- , « Aperçus sur le corps des officiers de la Marine militaire à la fin du règne de Louis XVI (1786-1791) », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 55, 1983, p. 29-48.
- John F. Boshier, *French Finances 1770-1795 : From Business to Bureaucracy*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1975.
- Adolphe de Bouclon, *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.
- Alain Cabantous, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e s.*, Paris, Tallandier, 1984.
- , *Dix mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles, vers 1660-1794 : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.
- Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, Kronos, 2011, 3^e éd.
- Olivier Corre, « Le rôle de Brest dans la guerre d'Indépendance », dans *Brest au temps de l'Académie de Marine*, catalogue d'exposition de l'abbaye de Daoulas, 2001, p. 114-121.
- , *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat, Université Rennes 2 – Haute Bretagne, sous la direction de A. Lespagnol, 2003, 4 vol., 1073 p.
- René de la Croix, duc de Castries, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975.

- Paul Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1893.
- Robert D. Harris, « French Finances and the American War 1777-1783 », *Journal of Modern History*, t. 48, juin 1976, p. 233-258.
- John N. Hattendorf, *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- Philippe Haudrère, *La Compagnie des Indes au XVIII^e siècle, 1719-1795*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, 4 vol.
- Christian de La Jonquière, *Officiers de Marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- Christian de La Jonquière, *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- Gérard Le Bouédec, *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 5 vol.
- Marie-Laure Legay, *La Banqueroute de l'État royal : la gestion des finances publiques de Colbert à la Révolution française*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2011.
- T. J. A. Le Goff, « Le recrutement géographique et social des matelots bretons à la fin de l'Ancien Régime », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique – Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, p. 207-224.
- , « Les gens de mer des années 1780 », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 139-159.
- Maurice Lynier de la Barbée, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1972.
- Jean Meyer, « Le complexe économique naval militaire (1775-1815) », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 199-215.
- Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, Comte d'Estaing*, Paris, Éditions Jacques Michel, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI : l'oeuvre de Monsieur de Sartine*, t. II, *La reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.
- David Plouviez, « Babaud de la Chaussade : un agent de l'innovation technique et commerciale au service de la marine au XVIII^e siècle ? », dans Jean-René Berthiau (dir.), *Marines et entreprise*, Actes du colloque pour le tricentenaire de Pierre Babaud de la Chaussade, Nevers, 2007, p. 145-154.
- , *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, thèse de doctorat Université de Nantes sous la direction de Martine Acerra, 2009.

Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

Jean-Pierre Poussou, « Le dynamisme de l'économie française sous Louis XVI », *Revue économique*, 6, novembre 1989, p. 966-984.

James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston and Montréal, 1987.

James C. Riley, « French Finances 1727-1768 », *Journal of Modern History*, vol. 59, juin 1987, p. 209-243.

Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1982, 2^e éd. Paris,

–, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, rééd. 2003.

–, *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002.

Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.

–, *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines – Condition – Services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 vol.

–, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

–, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.

–, *Toulon, port royal, 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002.

Patrick Villiers, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1778-1783*, New York, Arno Press, 1977.

–, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans M. Acerra, J. Merino, J. Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, rééd. 1998, p. 211-247.

–, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunquerqueoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 vol.

ESPAGNE

Juan Alsina Torrente, *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.

José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.

Manuel Bustos Rodriguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz ; Madrid, Sílex, 2005.

–, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86.

Thomas E. Chávez, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.

Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993.

Gloria Angeles Franco Rubio, « Reforma administrativa y nuevas instituciones: las Secretarías de Guerra y Marina en el siglo XVIII », dans *El mundo hispánico en el siglo de Las Luces. Actas del Coloquio Internacional « Unidad y diversidad en el Mundo Hispánico del siglo XVIII »* (I, Salamanca, 9 al 11 junio 1994), vol. 1, Madrid, Editorial Complutense, 1996, p. 643-654.

Juan Antonio Granados Loureda, « *The Dockyard of ferrol in the 18th century : from A Graña to Trafalgar* », dans *Actas del International Congress : Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors. Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005*, Madrid, 2006, p. 6.1-6.40.

448

José Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

–, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 155, 1984, 3, p. 21-32.

Didier Ozanam, « La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI. Los instrumentos de la política exterior. La Diplomacia. La Marina. El Ejército », dans Menéndez Pidal, Ramón (fund.), Jover Zamora, José María (dir.), *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*. vol. I, t. XXIX, Madrid, Espasa-Calpe, 1985.

Vicente Palacio Atard : *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989.

María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 2007.

José Quintero González, *La Carraca. El primer astillero ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de la Defensa, 2004.

–, « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, 7, 2007, p. 105-130.

Agustín Ramón Rodríguez González, « La Armada en el siglo XVIII », dans *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148.

Juan, Torrejón Chaves, « Cádiz, La Habana y la construcción naval militar española en el siglo XVIII », *Revista Cádiz e Iberoamérica*, vol. 9, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, p. 6-11.

–, « Astilleros, arsenales y buques del rey: La industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Andalucía en América. América en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1993, p. 55-79.

–, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental : los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Actas de las Jornadas sobre « Arqueología industrial »*, San Fernando (Cádiz), Excmo. Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), 1994, p. 57-81.

- , « La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII) », dans *Actas del III Encuentro Histórico Suecia-España "Comercio y Navegación entre España y Suecia (Siglos X-XX)* (Alberto Ramos Santana Coord.), Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000, p. 163-222.
- , « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », dans Enrique Martínez Ruiz, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Juan Torrejón Chaves (éd.), *Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. *Actas del V Encuentros Históricos España-Suecia*, Madrid/Cádiz, Fundación Berndt Wistedt/Universidad de Cádiz, 2001, p. 319-354.
- , « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, 2001, p. 55-81.
- , « La construcción naval militar española en el siglo XVIII : tendencias, programas y constructores », dans *XXVI jornadas de Historia Marítima. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval : Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, p. 131-192.
- Alfredo Vigo Trasancos, *Arquitectura y urbanismo en El Ferrol del siglo XVIII*, Santiago de Compostella, C.O.A.G., 1984.

PROVINCES-UNIES

- Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University South Carolina Press, 1993.
- Francis Renaut, *Le Crépuscule d'une puissance navale : la marine hollandaise de 1776 à 1783*, Paris, Graouli, 1932.

ÉTATS-UNIS

- Robert C. Alberts, *The Golden Voyage: The Life and Times of William Bingham, 1752-1804*, Boston, Houghton, Mifflin, 1969.
- Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, 1912, 1940, reprinted New York: Russell & Russell, Inc., 1962.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- William M. Fowler, Jr., *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, Metuchen, NJ, The Scarecrow Press, 1973.
- John B. Hattendorf, « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans O. Chalaine, Ph. Bonnichon, Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, p. 131-151.

David C. Hsiung, « Food, Fuel, and the New England Environment in the War for Independence, 1775-1776 », *The New England Quarterly*, vol. 80, n° 4, décembre 2007, p. 614-651.

John W. Jackson, *The Pennsylvania Navy*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974.

Christopher Magra, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

Maritime Dimensions of the American Revolution, Washington, Naval History Division, 1977.

James L. Nelson, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, New York, McGraw Hill, 2008.

Raymond G. O'Connor, *Origins of the American Navy: Sea Power in the Colonies and the New Nation*, Lanham, MD, University Press of America, 1994.

Charles Oscar Paullin, *The Navy of the American Revolution: Its Administration, Its Policy, Its Achievements*, Cleveland, Burrows Brothers, 1906.

Robert L. Scheina, « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1777-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction. 1763-1783.....	7
Olivier Chaline	

PREMIÈRE PARTIE LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

Les marines de guerre européennes à travers les rapports des consuls de France, 1774-1785 : De la paix armée à la course à la puissance navale.....	19
Philippe Haudrère	

<i>Blue-Water policy</i> : la Royal Navy et la politique étrangère britannique de 1763 à 1778.....	27
Stephen Conway	

Les missions de la marine française.....	39
Philippe Bonnichon	

Choiseul, sauveur et reconstruteur de la marine française.....	53
Jonathan R. Dull	

Sartine et la flotte française de 1776 à 1780 : refontes ou constructions neuves ?.....	65
Patrick Villiers	

DEUXIÈME PARTIE ALLIÉS OU NEUTRES

La formation et les missions de la Marine continentale américaine.....	79
John B. Hattendorf	

La politique des Bourbons et la Marine espagnole (1740-1805).....	107
Manuel Bustos Rodríguez	

Les objectifs de la Marine espagnole.....	129
Agustín Ramón Rodríguez González	

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

Les munitions navales du Nord : produits et circuits d'approvisionnement	171
Pierrick Pourchasse	
Trafic licite ou contrebande ? les neutres du Nord et le commerce des matériaux de marine pendant la guerre d'Indépendance américaine.....	187
Éric Schnakenbourg	
Logistique des réseaux d'approvisionnement des marines de guerre française et anglaise à la fin du XVIII ^e siècle.....	207
David Plouviez	

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

Arsenaux espagnols du XVIII ^e siècle. L'implication <i>carraqueña</i>	227
José Quintero González	
Les approvisionnements.....	240
Brest pendant la guerre d'Indépendance américaine.....	243
Olivier Corre	
Lorient pendant la Guerre d'indépendance américaine.....	265
Gérard Le Bouëdec	
Les conditions humaines de production de l'outil militaire. Compétence des personnelset impact du conflit sur la vie quotidienne pendant la guerre d'Amérique.....	281
Martine Acerra	

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D'ARGENT

L'Administration navale britannique(1740-1783).....	295
Richard Harding	
Les finances de la Marine britannique1740-1780.....	309
Clive Wilkinson	
Financiers et fournisseurs français de la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique.....	321
Thierry Claeys	

Le financement de la participation française à la Guerre de l'Indépendance et ses conséquences : L'État et la conjoncture financière des années 1780.....	335
T. J. A. Le Goff	

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770.....	365
Olivier Chaline	
Les officiers généraux de la guerre d'Indépendance.....	381
Étienne Taillemite †	
Les équipages français de la guerre d'Amérique : le cas de <i>L'Annibal</i> , un 74 canons dans la campagne de l'Inde (février 1782-juin 1784).....	391
Marie-Christine Varachaud & André Zysberg	
Les officiers des vaisseaux membres de la Société des Cincinnati (1783-1792).....	409
Charles-Philippe de Vergennes	
Conclusion.....	421
N. A. M. Rodger	

ANNEXES

Chronologie maritime 1763-1783	427
Dépenses navales	433
Effectifs.....	435
Quelques bâtiments célèbres	437
Bibliographie sommaire	441

