

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 :

979-10-231-3354-7

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>

DEUXIÈME PARTIE

Alliés ou neutres

LA FORMATION ET LES MISSIONS DE LA MARINE CONTINENTALE AMÉRICAINE

*John B. Hattendorf*¹

Parler de la marine américaine, telle qu'elle a existé pendant la décennie 1775-1785, pose trois problèmes historiographiques majeurs. Le premier est que l'intérêt qu'on porte en général à cette période et la discussion qu'elle suscite ont tendance à tourner au débat sur la contribution spécifique d'individus ou de villes à la formation de la première marine américaine. Le plus souvent on discute à propos de John Paul Jones qualifié de « père de l'U.S. Navy »². Le débat est ouvert entre les partisans respectifs de Beverly, Massachusetts, de Gloucester, aussi dans le Massachusetts, de Skeensboro (Whitehall aujourd'hui) dans l'État de New York et de Machias dans le Maine comme « lieu de naissance de l'United States Navy »³. Le deuxième problème tient à ce que l'historiographie navale américaine prise dans son ensemble fait de la période de la révolution les origines de l'U.S. Navy contemporaine. De la sorte, la Continental Navy (Marine continentale) est présentée comme le départ de la progression régulière et de l'inexorable développement de la puissance navale américaine, depuis 1775 jusqu'à la marine surpuissante de 2012⁴. Le troisième problème est qu'en établissant cette continuité jusqu'à

- 1 Ce texte exprime le jugement personnel de l'auteur et n'est pas le point de vue officiel de l'*United States Navy* ni celui de l'*U.S. Naval War College*. L'auteur doit beaucoup à Christopher Magra et à leurs discussions communes qui l'ont poussé à écrire cet article. En outre, il tient à remercier pour leurs critiques constructives sur des versions antérieures Michael J. Crawford, George C. Daughan et Jonathan R. Dull. Les faiblesses ne sont attribuables qu'à l'auteur et à lui seul.
- 2 Voir, par ex., Evan Thomas, *John Paul Jones: Sailor, Hero, Father of the American Navy*, New York, Simon & Schuster, 2003.
- 3 James L. Nelson, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, New York, McGraw Hill, 2008, p. 327-328, cherche à clore ce débat par une description lucide des prétentions en présence et en avançant l'argument décisif qu'il n'y a que Philadelphie qui peut prétendre à cette appellation car elle fut le siège du Congrès.
- 4 Ainsi Robert W. Love, *History of the U.S. Navy*, Harrisburg PA, Stackpole, 1992 et Edward L. Beach [Jr.], *The United States Navy; 200 Years*, New York, Henry Holt, 1986. Dans *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, New York, The Free Press, 1991, p. 20, Kenneth J. Hagan voit la Marine continentale comme une petite marine typique, complétée par des corsaires et vouée à la défense des côtes de la nation. Il assure que fut ainsi établie une tradition qui dura à peine cent ans, jusqu'à ce que l'U.S. Navy se mette à ambitionner

nos jours, on en est venu à voir la stratégie de la Marine continentale et les résultats des opérations qu'elle a menées en fonction des critères qui étaient ceux qu'Alfred Thayer Mahan appliquait aux marines des grandes puissances à la fin du XIX^e siècle. Si on a fait beaucoup de progrès dans la compréhension du rôle et des fonctions des marines les plus importantes⁵, il n'en est pas allé de même, en règle générale, pour l'intelligence théorique des petites marines et de leurs rôles⁶. De plus, dans cette discussion, un débat subsidiaire est apparu parmi les historiens quant à savoir si la Marine continentale était celle qu'il fallait pour le type de guerre maritime qu'elle eut à soutenir⁷ ou bien s'il fallait vraiment en construire une⁸.

Du coup, l'attention des historiens s'est détournée d'autres approches, incluant la question du lien entre le développement naval et la formation de l'État⁹.

80 Une marine ne se résume pas à la seule présence en mer de navires armés. En termes modernes, une marine est une organisation bureaucratique complexe insérée dans la structure d'une nation, destinée à recevoir tous les moyens de cette nation pour faire la guerre sur mer. Les mots « marine de guerre » impliquent l'existence d'une organisation d'officiers et d'hommes d'un certain type, d'une formation spécialisée et d'une discipline adaptée au combat en mer, avec une infrastructure à terre pour construire, armer, et maintenir les vaisseaux armés et les hommes en mer.

un statut de puissance mondiale à la fin du XIX^e siècle. Sur cette argumentation, voir Kenneth J. Hagan, « The Birth of American Naval Strategy », dans Donald J. Stoker, Kenneth J. Hagan & Michael T. McMaster (dir.), *Strategy in the American Revolution: A Global Approach*, London, Routledge, 2009. Merci à Ken Hagan de m'avoir permis de lire ce chapitre avant même sa parution.

- 5 Voir John B. Hattendorf, « Recent Thinking on the Theory of Naval Strategy » dans John Hattendorf & Robert S. Jordan (dir.), *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century*, London, Macmillan, 1989, p. 136-161.
- 6 Le rôle et les fonctions d'une marine combattant celle d'une grande puissance ont été dégagés par Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, introduction d'Éric J. Grove, Annapolis, Naval Institute Press, Classics of Sea Power series, 1988. Parmi les travaux récents approfondissant cette question : Rolf Hobson & Tom Kristiansen (dir.), *Navies in Northern Waters, 1721-2000*, London, Frank Cass, 2004 ; John Richard Hill, *Maritime Strategy for Medium Powers*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986 ; Raja Menon, *Maritime Strategy and Continental Wars*, London, Frank Cass, 1968.
- 7 Vues opposées dans George C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, New York, Basic Books, 2008, p. 121-123, p. 225, p. 235, p. 280, et la recension due à Michael J. Crawford du livre de Daughan dans *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, vol. 133, n°2, avril 2009, p. 206-207.
- 8 La thèse opposée est défendue par Jonathan R. Dull, « Was the Continental Navy a Mistake? », *The American Neptune*, vol. XLIV, n°3, septembre 1984, p. 167-170, ainsi que par William S. Dudley & Michael A. Palmer, « No Mistake About it: A Response to Jonathan R. Dull », *The American Neptune*, vol. XLV, n°4, 1985, p. 244-248.
- 9 On trouvera un récit événementiel dans William M. Fowler Jr., *Rebels Under Sail: The American Navy During the Revolution*, New York, Scribners, 1976.

Le lien entre la guerre et la formation de l'État au XVI^e et XVII^e siècles a été le sujet d'un continuel débat¹⁰ depuis Michael Roberts¹¹ qui a lancé l'idée « de la révolution militaire » en 1955 et Geoffrey Parker¹² qui l'a reprise en 1988. Tandis que le focus principal de ces travaux importants portait sur l'innovation militaire en relation avec les armées de terre européennes, Jan Glete a plus récemment montré que, dans cette même période, le développement du complexe bureaucratique fiscal et militaire en lien avec la guerre sur mer était une donnée importante¹³.

Au temps de la guerre d'Indépendance américaine, vers la fin du XVIII^e siècle, les États européens étaient désormais bien au-delà de la transformation militaire qu'ils avaient vécue un ou deux siècles auparavant. L'apparition d'une minuscule marine américaine tranche totalement sur ce qu'on voit dans les États très avancés d'un point de vue fiscal et bureaucratique qui mirent alors en œuvre des forces navales. Ce contraste invite les historiens à étudier plus profondément l'exemple américain des liens entre la formation de l'État et la construction d'une marine. Il illustre le défi que durent relever les Américains pour créer leur petite marine et aide à comprendre le niveau de sophistication nécessaire pour réussir à maintenir une force navale nationale, même à un niveau modeste.

DES INITIATIVES RÉGIONALES EN VUE D'UNE MARINE DE GUERRE AMÉRICAINE.

Sans bureaucratie d'État bien-organisée, le processus de création d'une marine en Amérique fut lent et hésitant¹⁴. Lorsque la crise politique entre la Grande-Bretagne et ses colonies américaines se transforma en rébellion ouverte en 1774 et 1775, la Royal Navy était la première puissance navale du monde, bien que, à

- 10 Voir, par exemple, Steven Gunn, David Grummitt & Hans Cools, « War and the State in Early Modern Europe: Widening the Debate », *War in History*, vol. 15, n° 4, novembre 2008, p. 371-388.
- 11 Michael Roberts, « The Military Revolution, 1560-1660 », *Essays in Swedish History*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1967, p. 195-225.
- 12 Geoffrey Parker, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996 ; Clifford J. Rogers, (dir.), *The Military Revolution Debate: Readings on the Transformation of Early Modern Europe*, Boulder, Westview Press, 1995.
- 13 Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1600: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 2000 ; Jan Glete, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic, and Sweden as Fiscal Military States, 1500-1660*, London, Routledge, 2002.
- 14 Pour les premières études sur l'administration navale américaine, voir Charles Oscar Paullin, « The Administration of the Continental Navy of the American Revolution », *Proceedings, U.S. Naval Institute*, septembre 1905, repris dans *Paullin's History of Naval Administration*, Annapolis, Naval Institute, 1986 ; Charles O. Paullin, *The Navy of the American Revolution: Its Administration, Its Policy, Its Achievements*, Cleveland, Burrows Brothers, 1906 ; Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, New York, Russell & Russell, 1962 (1^{re} éd. : 1912), chap. 2 : « Naval Administration and Organization », p. 20-58.

ce moment-là, la Marine française fût en mesure de lui ravir la supériorité grâce à ses bâtiments encore dépourvus d'équipages mais en réserve à Brest, Toulon et Rochefort et aux navires de ligne espagnols que pouvait rendre disponibles une alliance franco-espagnole¹⁵. Des deux côtés de l'Océan atlantique, aussi bien les Anglais que les Américains montraient quelque réticence à se lancer dans un véritable conflit naval.

Les premiers événements du conflit se produisirent à terre, dans les villes de Lexington et Concord, Massachusetts, le 18 avril 1775.

Pour le gouvernement britannique, cela parut d'abord un type de désordre assez commun nécessitant une action de police menée par l'armée afin de rétablir l'ordre et de mettre fin à l'agitation avec une solution politique, une fois l'ordre rétabli.

82

Parmi les principaux hommes d'État du cabinet, seul Lord Barrington, le Secrétaire à la Guerre, recommanda une solution navale. Sa suggestion d'imposer un blocus naval aux ports de la Nouvelle Angleterre fut pourtant rapidement rejetée par ses collègues du cabinet comme étant davantage de nature à encourager le développement de l'opposition américaine qu'à la calmer. Compte tenu des divergences politiques et stratégiques au sein du gouvernement britannique, le Cabinet décida finalement d'envoyer des troupes à Boston pour mettre un terme rapide aux troubles. Pourtant, le commandant de la station navale nord-américaine au début de la rébellion, le vice-amiral Samuel Graves, commença à bombarder des ports coloniaux afin d'y mater l'insurrection, même si le rôle majeur de la Royal Navy était, en temps de paix, de mettre en œuvre les Actes de navigation¹⁶ et de transporter des troupes et des équipements en soutien de l'armée britannique¹⁷.

Pendant ce temps, les représentants américains s'étaient rassemblés au Congrès continental et ce fut le début de 15 années d'un long processus durant lequel ils ont finalement examiné et débattu de presque tous les aspects fondamentaux de la démocratie représentative et des institutions appropriées à une république. Le Congrès continental, corps représentatif de chacune des treize colonies, sans légitimité constitutionnelle ni autorité politique, représenta néanmoins la première forme de gouvernement centralisé au-dessus des colonies prises isolément. Lorsqu'eut échoué la première tentative britannique de venir à bout

15 Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence: A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*, Princeton, Princeton University Press, 1975, p. 19.

16 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 ; Thomas C. Barrow, *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775*, Cambridge MA, Harvard University Press, 1967.

17 N. A. M. Rodger, *The Command of the Oceans: A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 330-333.

des désordres dans le Massachusetts et que la rébellion s'étendit, le Congrès se mit lentement à faire évoluer ses méthodes, ses procédures et son autorité. Ce processus fut long et, dans beaucoup d'affaires, tenait moins à une claire vision de l'indépendance nationale qu'à une réaction face à l'usage de la force par les Britanniques.

En 1774, 1775 et au début de 1776, les membres du Congrès continental ne manifestèrent aucun consensus clair sur la manière de former un gouvernement efficace. Les vives discussions qui y eurent lieu ont bien souvent exprimé autant des différences de personnalité et d'intérêts locaux que des désaccords sur les fins et les moyens dans le traitement des questions d'actualité. Tandis que certains énonçaient des idées radicales de complète indépendance, d'autres étaient peu disposés à prendre des mesures qui pousseraient le gouvernement britannique à exclure une solution politique avantageuse pour les colonies américaines dans l'empire britannique. Une de ces mesures, qui aurait pu être un inconvénient sérieux, certains l'ont cru, était de créer une force navale américaine unie. Pour cette raison, s'ajoutant aux difficultés pratiques et aux dépenses en cause, le sujet ne fut pas immédiatement abordé¹⁸. Tandis que le coût suffisait à être dissuasif, la difficulté qu'il y avait à former des équipages contribua aussi à détourner quelques membres du Congrès de cette éventualité. Les *Restraining Acts* britanniques avaient, certes, laissé nombre de marins américains sans emploi, mais en dépit de cette opportunité favorable, certains n'étaient pas du tout optimistes quant à ce qui pourrait entrepris contre une Royal Navy très bien entraînée¹⁹.

Avec l'évolution de la situation militaire après le combat de Bunker Hill, le Congrès vota la création d'une Armée continentale et en confia le commandement en chef à George Washington²⁰. Les colons étaient bien conscients que la mer était une grande voie de communication, une source de nourriture et, le cas échéant, un lieu d'affrontement. Beaucoup partageaient l'impulsion naturelle des communautés maritimes qui était d'armer des navires pour leur propre protection et la promotion de leur cause face à la puissance maritime Britannique. Il est intéressant de noter que la première réponse maritime des colons aux combats de Lexington et de Concord fut politique, en utilisant un bateau pour faire savoir leur point de vue en Angleterre, avant

18 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, p. 16-17.

19 Richard Buel Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998, p.79-80.

20 Edward G. Lengel, *General George Washington: A Military Life*, New York, Random House, 2005, p. 81-91. Voir aussi Don Higginbotham, *The War of American Independence: Military Attitudes, Policies, and Practice, 1764-1789*, New York, Macmillan, 1971, 2^e éd. : Boston, Northeastern University Press, 1983.

que les rapports officiels du général Gage et de Lord Percy ne fussent publiés à Londres²¹. Le 24 avril 1775, Le lieutenant Joseph Nunn de la Royal Navy, avait fait voile de Salem avec le *Sukey* pour porter ces documents à Londres. En attendant, les fonctionnaires du Massachusetts avaient organisé un comité pour rassembler les récits de témoins oculaires qui donnaient le point de vue des colons. Employant le rapide schooner *Quero*, que le marchand de Salem Richard Derby avait offert au gouvernement provincial du Massachusetts à cette fin, ils ont envoyé ces informations à travers l'Atlantique quatre jours après que Nunn soit parti avec les rapports officiels. Le *Quero* a accompli sa mission avec succès et est arrivé en Angleterre treize jours avant le *Sukey*. Les rapports qu'il a portés ont rapidement fait sensation quand le *London Evening Post* les a publiés avant que les dernières informations ne fussent arrivées.

Peu de temps après Lexington et Concord, un certain nombre d'Américains proposèrent de capturer Crown Point et le fort de Ticonderoga sur le lac Champlain, où était le plus grand dépôt d'artillerie britannique. Les miliciens du Massachusetts avec Benedict Arnold, du Connecticut avec John Brown et du Vermont avec Ethan Allen eurent la même idée et unirent leurs forces pour cette entreprise. Ce fut d'abord un succès, les troupes d'Arnold capturant un schooner loyaliste armé le 11 mai 1775 à Skenesboro, New York, puis le baptisant *Liberty*, et l'utilisant à leur profit²². Une semaine plus tard, le 19 mai, un autre groupe de soldats d'Arnold captura un sloop armé britannique servant au ravitaillement dans les environs de la rivière Richelieu, le rebaptisa *Enterprise*, et s'en servit pour faire un certain nombre de prises²³. Cette précoce improvisation montra ce que pouvait donner une force navale entraînée et organisée.

En mai et juin 1775, une série d'incidents similaires se produisirent le long des côtes de Nouvelle-Angleterre, dans lesquels les marins locaux se livrèrent à de petites attaques contre les forces navales britanniques, utilisant les armes et les petits navires à leur disposition. Fin juillet, des Américains, à bord de baleiniers, attaquèrent et incendièrent le phare de Boston, capturant les *Marines* qui le gardaient²⁴. Tout au long de la guerre, les Américains firent grand usage de ce type de navire pour exécuter des raids, mineurs mais efficaces, car ils

21 G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 14-15.

22 William Bell Clark (éd.), *Naval Documents of the American Revolution* [désormais NDAR], Washington, GPO, 1964 (en cours d'édition), t. 1, p. 312-313 : *Benedict Arnold to the Massachusetts Committee of Safety, May 11, 1775*. Voir le travail plus récent de James L. Nelson, *Benedict Arnold's Navy: The Ragtag Fleet that Lost the Battle of Lake Champlain, but Won the American Revolution*, Camden Maine, International Marine & McGraw-Hill, 2006.

23 W. B. Clark (éd.), NDAR, op. cit., t. 1, p. 376 : *Extract of a letter from Crown Point, May 19, 1775* ; p. 503-504 : *Arnold to the Albany Committee of Safety, May 22, 1775*.

24 *Ibid.*, p. 1022, p. 1027 : *Loose Sheets in the Narrative of Vice Admiral Samuel Graves, July 31, 1775* ; *General Orders Issued by George Washington, August 1, 1775*.

empêchèrent les Britanniques de pouvoir consacrer la totalité de leurs forces à d'autres missions²⁵. La fréquence de telles attaques s'accrut à mesure que les Américains se plaignirent de celles lancées contre leurs ports par les forces britanniques en quête de fourrage et cela aussi suggéra ce que pourrait faire une force navale organisée.

Une des plus célèbres de ces premières attaques contre la Royal Navy se produisit à Machias, dans le Maine. Des villageois se prirent de querelle avec un loyaliste transportant, sous une faible escorte britannique des marchandises très attendues d'une petite communauté de bûcherons en bord de mer qui cherchait à obtenir du bois à brûler pour les troupes britanniques à Boston. Après une série d'altercations à terre, Jeremiah O'Brien et un groupe de miliciens amis prirent la mer, attaquèrent et capturèrent le petit vaisseau britannique devant Machias, Maine²⁶. Cet incident est typique de la manière dont les colons refusaient de satisfaire les demandes en bétail, nourriture et combustible de l'armée et de la marine britanniques, en réaction aux bombardements des ports coloniaux²⁷.

Faute d'une force navale pouvant leur venir en aide, les différents États n'avaient d'autre choix que de se débrouiller seuls. Presque simultanément, le 12 juin 1775, l'Assemblée générale du Rhode Island vota l'affrètement de deux navires, l'un avec quatre-vingt hommes et un plus petit avec trente hommes, payés par la colonie pour protéger ses intérêts, les deux étant placés sous le commandement du Capitaine Abraham Whipple. Au même moment, John Brown, de Providence, offrit de vendre à la colonie son sloop, *Katy*²⁸. Ainsi, le Rhode Island devint la première des Treize colonies à se créer sa propre force navale²⁹.

Entre temps, des représentants de toutes les colonies américaines s'étaient réunis au deuxième Congrès continental à Philadelphie. Un des représentants de la Caroline du Sud, Christopher Gadsen, qui avait servi des années auparavant dans la Royal Navy comme commissaire de bord (*purser*), pensait

25 David Syrett, « Defeat at Sea: the Impact of American Naval Operations upon the British, 1775-1778 », dans *Maritime Dimensions of the American Revolution*, Washington, Naval History Division, 1977, p. 14-15.

26 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 759 : *Journal of the Massachusetts Provincial Congress, June 26, 1775* ; *ibid.*, vol. 1, p. 848-849 : *Deposition of Thomas Flinn, Master of the Falmouth Packet, July 10, 1775*. Voir aussi, J. L. Nelson, *George Washington's Secret Navy, op. cit.*, p. 22-28 ; G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812, op. cit.*, p. 24-26.

27 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, déc. 2007, p. 614-651.

28 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 664-665 : *Journal of the Rhode Island General Assembly, June 12, 1775* ; *John Brown to Ambrose Page and Nicholas Cooke, June 12, 1775*.

29 En définitive, douze des Treize colonies se créèrent leur propre force navale. Seul le Delaware ne le fit pas. Voir Robert L. Scheina, « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1777-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.

qu'elle n'était pas aussi formidable que beaucoup le craignaient. Il suggéra que les Américains pouvaient facilement prendre certains des plus petits cutters, sloops et schooners britanniques, puis les utiliser pour prendre de plus grands navires de guerre. John Adams a largement diffusé le point de vue de Gadsden auprès des législateurs du Congrès provincial du Massachusetts³⁰. Au même moment, cet État avait commencé à envisager la création de sa propre force navale. Le 7 juin, un comité fut établi pour étudier la question³¹ et le 20 juin il fut décidé que le Massachusetts devrait équiper pas moins de six navires armés de huit à quatorze canons et un certain nombre, en proportion, de pièces de plus petits calibres. Puis, revenant sur la question, le Congrès provincial du Massachusetts décida qu'une force navale provinciale semblait de prime abord une entreprise trop chère pour être alors tentée³². Aucune autre mesure ne fut prise, mais l'idée demeura.

86

Tandis que cette question était à l'étude, les membres du Congrès commencèrent à comprendre que des forces navales américaines avaient un rôle particulier à jouer. D'abord, ils imaginèrent, de manière plutôt irréaliste, d'utiliser de petits bâtiments de commerce armés en guerre pour capturer de plus grosses unités britanniques, puis de se doter de véritables navires de guerre avec des marins entraînés. Ensuite, ils virent une occasion de forcer les forces britanniques à évacuer Boston en interrompant leurs lignes vitales d'approvisionnement qui s'étendaient à travers l'Océan Atlantique. Enfin, les marins américains croyaient avec les bateaux armés, pouvoir établir un système efficace pour tenir en échec le blocus britannique de leurs ports afin de maintenir leur commerce maritime traditionnel³³.

Tandis que plusieurs membres du Congrès continental à Philadelphie avaient pris part aux discussions sur les affaires navales, le Congrès continental en tant que tel n'avait encore pris aucune décision claire sur le sujet. La première concernant les affaires navales survint le 18 juillet 1775, après que le Rhode Island eut établi sa propre force et que le Massachusetts eut examiné la question et l'eut temporairement mise de côté pour y revenir plus tard. À ce moment, il était déjà clair que ce conflit avait une dimension maritime importante et qu'il y avait des missions stratégiques que devaient entreprendre les forces navales américaines. Pourtant, les délégués à Philadelphie étaient d'accord pour reconnaître que les pouvoirs et les ressources du Congrès continental étaient

30 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 628-629 : *John Adams to Elbridge Gerry, June [7], 1775* ; Christopher Magra, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, p. 182-183.

31 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 621-622 : *Journal of the Massachusetts Provincial Congress, June 7, 1775*.

32 *Ibid.*, *id.*, 20 juin 1775.

33 C. Magra, *The Fisherman's Cause, op. cit.*, p. 186.

trop limités pour entreprendre un effort naval efficace. Après discussion, les membres du Congrès renvoyèrent la question à chacune des treize colonies séparément : « Que chaque colonie, prenne à sa propre charge prenne une telle disposition avec des navires armés ou autres [...] pour la protection de ses ports et navigation sur ses côtes, contre toutes les invasions illégales, attaques et déprédations, contre des cutters et bâtiments de guerre »³⁴.

Bientôt, au fur et à mesure des événements de la guerre, de nouveaux besoins apparurent si l'on voulait mener une lutte efficace. Il fallait une force armée navale capable d'opérer de façon plus vaste qu'en se tenant dans les limites de chacune des colonies.

Peu de temps après la décision du Congrès continental de renvoyer les affaires navales à chacune des colonies, des personnes du Massachusetts firent preuve d'un intérêt renouvelé pour la question, tant et si bien qu'entre juillet et août 1775, John Glover, un important négociant de poissons de Marblehead, colonel du régiment chargé de protéger ce port, entreprit d'y obtenir et d'y armer des bateaux de pêche. Le 24 août 1775, Glover loua « aux Colonies unies de l'Amérique »³⁵ son propre schooner de pêche, le *Hannah* (78 tonneaux), « armé et équipé d'armes, de munitions et de provisions au frais du [Congrès] Continental »³⁶.

Début septembre, le Général George Washington nomma le Capitaine Nicholas Broughton, un capitaine de pêche de Marblehead, au commandement du *Hannah*, comme officier de l'Armée continentale, dans le 21^e Regiment (Marblehead) du colonel John Glover. En tant que commandant en chef de l'armée, Washington lui ordonna de s'emparer de « tout navire susceptible d'être trouvé en haute mer ou ailleurs, sortant de Boston ou s'y rendant, au Service de l'Armée ministérielle [autrement dit du gouvernement de Londres] et de prendre tous les navires, chargés de soldats, d'armes, de munitions destinés à la dite armée ou en provenant [...] »³⁷.

Tandis que Broughton et ses collègues capitaines, sur des bateaux de pêche sous contrat de Marblehead, appareillaient et menaient à bien leurs missions navales à l'appui de l'armée de Washington entre 1775 et 1777, d'autres initiatives complémentaires avaient lieu menant vers une force navale nationale et au développement d'un appareil gouvernemental central. C'était une nécessité pratique pour construire, armer, pourvoir d'équipages, approvisionner, organiser et diriger un groupe de navires de guerre capables d'opérer efficacement sur mer.

34 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 916 : *Journal of the Continental Congress, July 18, 1775*.

35 C. Magra, *The Fisherman's Cause, op. cit.*, p. 188.

36 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 1287-1289 : *George Washington's Instructions to Captain Nicholas Broughton, September 2, 1775*.

37 *Ibid.*

Dans le Rhode Island voisin, l'assemblée générale adopta une résolution, le 26 août 1775, exprimant au Congrès continental « que la construction et l'armement d'une flotte américaine, aussitôt que possible, conduiraient considérablement à la conservation des vies, de la liberté et de la propriété des gens de bien de ces colonies »³⁸.

88 Les délégués du Rhode Island présentèrent cette proposition au Congrès continental, le 3 octobre, et programmèrent un débat trois jours plus tard, le 6 octobre 1775³⁹. Le 5 octobre, veille de la discussion prévue, le Congrès fut informé que deux bricks non armés anglais transportant des approvisionnements destinés à l'armée britannique avaient appareillé d'Angleterre en août pour Québec sans être protégés dans un convoi⁴⁰. Il nomma immédiatement un comité de trois de ses membres, Silas Deane, John Langdon, et John Adams, afin de préparer un plan pour les intercepter. Le même jour, le Congrès ordonna également au Général Washington de demander au Massachusetts de placer ses deux navires armés sous son commandement et de procéder immédiatement à la capture des bâtiments britanniques⁴¹. En même temps, le Congrès demanda au Rhode Island et au Connecticut de rejoindre les navires du Massachusetts avec leurs propres navires au « risque et paye pendant leur affrètement par le [Congrès] Continental »⁴².

Dans son *Autobiographie*, John Adams rappelle que l'opposition à ces résolutions était « très forte et véhémement »⁴³. L'idée d'intercepter et d'attaquer les forces britanniques en mer « était présentée comme le projet le plus sauvage, visionnaire et fou jamais imaginé ». « C'était un bébé, prenant un taureau fou par les cornes ; et ce qui était bien plus grave, on disait que cela ruinerait le caractère, et corromprait le moral de nos marins. Cela les rendrait égoïstes, ferait d'eux des pirates, des mercenaires, obnubilés par le pillage &c. &c. »⁴⁴.

Ardent avocat des motions, Adams avait vécu sur le littoral du Massachusetts et sa carrière en tant qu'avocat plaidant pour des causes maritimes dans les cours locales lui avait donné une bonne connaissance des affaires maritimes⁴⁵. Il s'en

38 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 1, p. 1236 : *Journal of the Rhode Island General Assembly*, 26 août 1775.

39 *Ibid.*, t. 2, p. 285 : *Journal of the Continental Congress, October 3, 1775*.

40 *Ibid.*, p. 307-315 : *Journal of the Continental Congress, October 5, 1775*.

41 *Ibid.*, p. 311-312 : *John Hancock to George Washington, October 5, 1775*.

42 *Ibid.*, p. 312-13 : *John Hancock to Nicholas Cooke, October 5, 1775*.

43 *Ibid.*, p. 308 : *Journal of the Continental Congress, October 6, 1775: extract from John Adams's Autobiography*.

44 *Ibid.*

45 Dès 1755, Adams écrivait « [...] nous avons (si je puis dire) toutes les munitions navales des nations dans nos mains, il sera aisé d'obtenir la maîtrise des mers et alors, même l'union de toutes les forces de l'Europe ne pourrait nous en imposer », Robert J. Taylor, Mary-Jo Kline, Gregg L. Lint (dir.), *Papers of John Adams*, Cambridge (Mass.), Belknap Press of Harvard

est expliqué : « J'avais beaucoup conversé avec les messieurs qui ont dirigé notre pêche à la morue et à la baleine aussi bien que les autres navigations du pays, et j'avais beaucoup entendu parler de l'activité, l'esprit d'entreprise, de la patience, de la persévérance, et de l'audacieuse intrépidité de nos marins. Je m'étais formé l'opinion que, s'ils étaient envoyés sur l'océan, ils contribueraient grandement au soulagement de nos désirs, ainsi que la détresse de l'ennemi »⁴⁶.

Faute d'un gouvernement comme branche exécutive, le Congrès n'avança que petit à petit dans la formation du nouvel État américain. Le 6 octobre, le comité nommé pour développer un plan plus détaillé de capture des bateaux britanniques portant des armes, rendit son rapport qui fut porté à la connaissance des membres du Congrès avant la discussion. En même temps, le Congrès a pris un nouveau jour de retard en discutant de la résolution du Rhode Island en date du 26 août de créer une marine continentale⁴⁷, mais Samuel Chase demanda s'il était possible d'avoir une force navale, si un tel ordre ne serait pas juste qu'« un simple bout de papier » et si le Comité traitant ce sujet pourrait lever et payer une force navale⁴⁸.

Enfin, le 7 octobre, le congrès a commencé son premier débat sur la résolution du Rhode Island. Comme John Adams l'a retranscrit dans ses notes sur les discussions, Samuel Chase du Maryland a vigoureusement attaqué la notion : « C'est l'idée la plus folle du Monde que penser à construire une Flotte américaine. Sa latitude est merveilleuse. Nous devrions hypothéquer tout le continent. Rapportez des renseignements (*Recollect the Intelligence on your table*) pour défendre New York, fortifier le fleuve Hudson »⁴⁹. Christopher Gadsden, de Charleston en Caroline du Sud suivit le mouvement : « Je suis contre l'ampleur du plan du Rhode Island, mais il est absolument nécessaire que soit adopté un certain plan de défense par la mer »⁵⁰. Après une série d'autres d'échanges acrimonieux entre les membres, le sujet fut écarté pour être repris neuf jours plus tard, le 16 octobre.

Le 12 octobre, Washington répondit directement à la lettre que John Hancock lui avait envoyée le 5. Écrivant de son quartier général de Cambridge, Massachusetts, Washington expliqua ses actions et ses plans à la mer et envoya des copies des ordres qu'il avait donnés au capitaine Nicholas Broughton. Dans

University Press, 1977, t. 1, accessible en ligne : *Founding Families: Digital Editions of the Papers of the Winthrops and the Adamses*, éd. C. James Taylor, Boston, Massachusetts Historical Society, 2007, <www.masshist.org/ff/> : *John Adams to Nathan Webb, 12 October 1775, with Comments by the Writer Recorded in 1807.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 328-329 : *Journal of the Continental Congress, October 6, 1775.*

⁴⁸ *Ibid.*, p. 329 : *John Adams' notes on the debates of October 6, 1775.*

⁴⁹ *Ibid.*, p. 341 : *John Adams' notes of debates October 7, 1775.*

⁵⁰ *Ibid.*

cette réponse, Washington exprimait ses inquiétudes devant les difficultés qu'il pourrait rencontrer en ayant plusieurs forces navales avec des officiers et des hommes engagés selon des barèmes et des salaires différents alors qu'ils servaient de la même manière.

Dans l'intervalle, le 13 octobre 1775, la précédente lettre du Général Washington, du 5 octobre, était arrivée au Congrès et y avait été lue. Ainsi, le congrès apprit tout d'abord que Washington avait déjà de lui-même pris l'initiative d'acquérir trois schooners armés aux frais du Continental. Il demandait maintenant au Congrès de déterminer ce que les vaisseaux et les marins qu'il avait intégrés au service devaient faire des vaisseaux et cargaisons ennemis qu'ils captureraient. En prenant cette initiative, Washington avait doublé le Congrès, permettant aux membres qui avaient été hésitants sur l'opportunité d'une force navale d'accepter plus facilement cette proposition.

90 Ce même jour 13 octobre, après avoir entendu un débat sur le plan du Comité pour capturer les bâtiments britanniques transportant des armes, le deuxième Congrès continental autorisa l'achat et l'armement de deux navires « pour croiser vers l'est, pour intercepter de tels transports peut-être chargés de fournitures de guerre et d'autres approvisionnements pour nos ennemis »⁵¹. Ce fut la première autorisation donnée par le Congrès à des bâtiments nationaux. En parallèle, il fit un autre pas significatif vers un contrôle gouvernemental centralisé en nommant un comité de trois hommes – Silas Deane, John Langdon, et Christopher Gadsden –, pour préparer une estimation des dépenses afin de les faire approuver par le Congrès et pour passer contrat afin d'armer ces navires⁵². Ce fut l'établissement du premier corps de contrôle gouvernemental américain pour la Marine. Même si ce furent des premiers pas significatifs contribuant à la création d'un gouvernement plus centralisé que tout ce qui avait existé auparavant en Amérique, ce n'était encore qu'une ombre en regard des organisations fiscales et militaires bien plus complexes qui existaient pour soutenir les marines européennes.

Une semaine plus tard, le Congrès reçut la lettre de Washington du 12 octobre, avec sa copie des ordres donnés à Broughton, mais le débat qui s'ensuivit ne se concentra pas seulement sur la seule force navale, mais sur la possibilité, ou non, pour les Américains de faire véritablement du commerce maritime dans les circonstances présentes. La formation de l'État était en jeu de manière tout juste voilée. Suggérant certaines des fonctions d'un gouvernement central, Samuel Chase précisa que les Américains devaient avoir une marine de guerre

51 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 441-442 : *Journal of the Continental Congress, October 13, 1775*.

52 Aujourd'hui la Marine des États-Unis tient cette résolution du 13 octobre 1775 comme sa date de naissance officielle.

pour protéger leur commerce maritime, obtenir des informations, maintenir le crédit de la monnaie américaine aussi bien qu'obtenir de la poudre et des projectiles. Sans cela, les Américains n'auraient d'autres choix que se soumettre à la Grande-Bretagne. Les échanges et le commerce américain étaient la question fondamentale, argumenta Chase⁵³.

MESURES SUPPLÉMENTAIRES POUR CRÉER UNE ORGANISATION NAVALE

Il fallut encore neuf jours au Congrès pour aller de l'avant en prenant plusieurs mesures significatives. Le 30 octobre, le Comité rendit son estimation du coût de l'armement de deux vaisseaux de guerre, comme cela avait été demandé le 13 septembre. En plus d'examiner les dépenses pour les salaires et l'équipement, le Comité mit également en place une structure de base pour une marine. Son rapport établit une grille de salaires, fit valoir qu'un service naval régulier était préférable aux corsaires, et définit les fonctions d'un comité naval⁵⁴. Chacune de ces recommandations allait dans le sens de donner au gouvernement américain une autorité accrue ainsi qu'un contrôle central sur son organisation fiscale et militaire naissante.

Le Congrès approuva les recommandations du comité et y ajouta encore les vaisseaux plus grands : un de 36 canons et un autre de 24 canons. En outre, il comprit immédiatement que même une petite force navale nécessitait une administration bien plus grande que celle prévue. Dans cette idée, le Congrès porta le comité de trois membres à sept⁵⁵. Pressé de prendre rapidement ses fonctions, le comité obtint une salle dans une taverne pour y mener à bien sa tâche et accepta de se rencontrer chaque soir à six heures pour traiter les affaires⁵⁶. En prenant ces mesures, le congrès, pour la première fois, a permis à la nouvelle nation d'avoir une marine et a établi la première organisation du pays pour administrer les affaires navales. Ce fut un pas de plus dans l'extension de l'autorité du Congrès tout autant qu'une contribution à l'édification du nouvel État américain par l'adjonction d'une nouvelle agence subordonnée au Congrès. La création antérieurement d'une armée et d'un trésor sous l'autorité du Congrès avait jeté les bases de l'État fiscal et militaire américain et, maintenant, on allait plus loin avec une marine. Les hommes choisis comme les premiers cadres navals représentaient sept des treize États : John Langdon du

53 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 554-556 : *John Adams's notes of debates October 21, 1775*.

54 Six mois plus tard, le Congrès autorisa la guerre de course, voir *ibid.*, t. 4, p. 477-480 : *Journal of the Continental Congress, 23 March 1776*.

55 *Ibid.*, t. 2, p. 647 : *Journal of the Continental Congress, October 30, 1775*.

56 *Ibid.*, t. 2, p. 647, note 7 : *John Adams's notes of debates, October 30, 1775*.

New Hampshire, John Adams du Massachusetts, Stephen Hopkins du Rhode Island, Silas Deane du Connecticut, Richard Henry Lee de Virginie, Joseph Hewes de la Caroline du Nord, et Christopher Gadsden de la Caroline du Sud.

Le Congrès avança par petites étapes pour mettre en application les diverses recommandations du comité et développer l'organisation de la marine. Le 1^{er} novembre, il reçut le rapport du général Washington, en date du 24 octobre, disant que le *HMS Canceaux*, 16 canons, ainsi que trois autres bâtiments, les *Halifax*, *Spitfire* et *Symmetry*, avaient incendié Falmouth dans le Maine⁵⁷. Le lendemain 2 novembre, le Congrès réagit en autorisant le Comité à « appeler les trésoriers continentaux, pour fournir autant d'argent que nécessaire » pour l'armement et les équipages des bateaux⁵⁸. Ce faisant, le Congrès créa le lien direct dans la formation d'un État fiscal et militaire entre la Marine, une bureaucratie en cours de constitution et le Trésor.

92 Le même jour, le Congrès forma un autre comité de cinq membres, présidé par John Adams, pour voir comment aider les résidents de Passamaquoddy et de Nouvelle-Écosse, qui voulaient se joindre aux autres colonies pour lutter contre la Grande-Bretagne⁵⁹. En traitant de cette question, ce comité spécial recommanda au Congrès de lever deux bataillons d'infanterie de marine de dix compagnies chacune⁶⁰. Le Congrès accepta ces recommandations, le 10 novembre 1775, créant le Marine Corps⁶¹.

En attendant, le comité naval continue à recommander au Congrès d'aller de l'avant pour créer une organisation navale. Tout d'abord, le comité choisit Ezek Hopkins du Rhode Island, le frère du délégué de cet État au Congrès, Stephen Hopkins, pour être le premier commandant officiel et commodore de la nouvelle escadre navale⁶².

Dans sa décision majeure suivante et en réponse aux demandes répétées de George Washington de fournir des orientations⁶³, le Congrès donna davantage de pouvoir au gouvernement et alla dans le sens d'une autorité politique centralisatrice, lorsqu'il rendit des instructions sur ce qu'il fallait faire des bateaux capturés à l'ennemi, ordonnant que les cas de prises soient jugés dans les tribunaux des différentes colonies avec droit d'appel au Congrès. En outre, il établit les proportions et le droit pour chaque officier et marin ayant pris part à

57 W. B. Clark (éd.), *NDAR*, t. 2, p. 647, note 7 : *John Adams's notes of debates, October 30, 1775*.

58 *Ibid.*, p. 861 : *Journal of the Continental Congress, November 2, 1775*.

59 *Ibid.*

60 *Ibid.*, p. 957-958 fn2 : *Journal of the Continental Congress, November 9, 1775: John Adams, « Proposals »*.

61 *Ibid.*, p. 972 : *Journal of the Continental Congress, November 10, 1775*.

62 *Ibid.*, p. 907 : *Stephen Hopkins to Ezek Hopkins, November 6, 1775*.

63 *Ibid.*, p. 930-931, 931, 978-980 : *Letters from George Washington to Congress*.

la capture, sur la base d'un total de 30 parts par navire capturé⁶⁴. Cette décision eut un effet marqué car elle donnait une incitation financière aux officiers et aux hommes pour s'emparer des bâtiments ennemis, mais elle était importante aussi pour le développement de l'État fiscal et militaire américain. Selon que le navire était armé par le Congrès ou par l'un des États, un tiers de la valeur de la prise allait à ceux qui l'avaient faite, tandis que les deux tiers revenaient au Congrès ou à l'État. En cas de capture d'un navire de guerre ennemi, la moitié de la valeur allait aux auteurs de la prise, l'autre moitié au Congrès ou à l'État⁶⁵. Ce processus contribua au développement ultérieur du gouvernement, non seulement en créant une source de revenus, mais encore parce qu'en donnant le droit aux tribunaux de recevoir les prises et de faire procéder à leur adjudication. À cet égard, le Congrès délégua ses pouvoirs à plusieurs États qui furent incités à établir des tribunaux dans ce but avec le droit d'appel judiciaire devant le Congrès. En outre, cette décision précisait qu'une commission du Congrès était nécessaire pour capturer des bâtiments ennemis⁶⁶.

Pour préparer les principes fondamentaux de l'organisation d'une flotte, le Comité naval remit officiellement à l'ensemble du Congrès un ensemble de règles et d'articles destinés aux officiers et marins⁶⁷. John Adams en a écrit la première version⁶⁸, adaptant directement pour l'usage américain, les règlements et instructions de la Royal Navy concernant le service de sa majesté en mer⁶⁹. L'ensemble du Congrès en débattit alors pendant plusieurs jours et modifia l'ébauche d'Adams, paragraphe par paragraphe, créant les *Règles pour la réglementation de la marine des Colonies unies*, qu'il adopta officiellement, par un vote, le 28 novembre⁷⁰. Ces règles prévoient un éventail de sujets, y compris la conduite et l'autorité des officiers, l'assistance au service divin, les revues, les équipements médicaux pour le soin des marins malades, les procédures d'approvisionnement, la discipline et la punition pour le meurtre, le vol et la mutinerie, la composition des cours martiales et les serments que prêteraient les témoins, la paie des officiers et des hommes, et les termes de l'enrôlement.

64 *Ibid.*, p. 1133 : *Journal of the Continental Congress, November 25, 1775*, § 8.

65 *Ibid.*, § 7.

66 *Ibid.*, § 3, 4, 5, 6.

67 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 1109 : *Journal of the Continental Congress, November 23, 1775*.

68 *Ibid.*, p. 1189 : *Autobiography of John Adams, November 28, 1775*.

69 La première édition date de 1731, mais on n'a pas encore pu déterminer quelle est celle qu'utilisa Adams. La plus récente était alors celle de 1772, la onzième. On trouvera la liste des éditions survenues entre 1731 et 1790 dans Thomas R. Adams & David W. Waters, *English Maritime Books Printed Before 1801*, Providence, John Carter Brown Library/Greenwich, National Maritime Museum, 1995, n° 1418-1429.

70 W. B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 1174-1182 : *Journal of the Continental Congress, November 28, 1775*. Cet important document est à la base des actuelles *Naval Regulations*, qui en conservent des éléments.

En faisant tout cela sans rechercher l'approbation des législatures des différents États, le Congrès poussait plus loin la centralisation du pouvoir pour la gestion de la marine.

En bloc, ces actes séparés du Congrès concernant l'achat et la construction de navires, l'établissement d'un comité naval, la création d'une force d'infanterie de marine, la définition des procédures pour les prises, donnant des procédures pour le jugement des prises et rédigeant des règlements pour le service à la mer, servirent à accroître la centralisation des pouvoirs politique, militaire et fiscal dans les mains du gouvernement national en même temps qu'il créait une marine.

CONSTRUIRE UNE FLOTTE

94

En conclusion, le Congrès en vint à statuer sur la résolution du Rhode Island en « fournissant à ces colonies un armement naval ». Il avait été à l'origine voté par l'Assemblée générale du Rhode Island, le 26 août, et présenté au Congrès continental, le 3 octobre. Ajournée à plusieurs reprises⁷¹, la question était maintenant abordée dans un véritable débat avec un vote. En vue de cela, le congrès avait établi, le 11 décembre, un comité avec douze délégués de différentes colonies pour rédiger un rapport final⁷². Deux jours plus tard, le 13 décembre, ce comité rendit son rapport, recommandant la construction et l'armement de treize nouveaux bateaux pour un coût total de 866 666 \$: cinq de 32 canons, cinq de 28 canons, et trois de 24 canons. Désormais convaincu que le gouvernement britannique voulait une démonstration de force et non pas un règlement négocié, l'ensemble du Congrès approuva ce plan et décida que la construction de ces navires devait être répartie entre les colonies avec quatre en Pennsylvanie, deux chacun pour le Massachusetts et le Rhode Island, et un chacun pour le New Hampshire et le Maryland⁷³. Le lendemain, le congrès choisit par vote treize de ses membres, représentant chacune des colonies, pour siéger dans le nouveau comité. L'élection des membres du comité confirme les nominations de la plupart de ceux qui avaient été désignés le 11 décembre, à trois changements près⁷⁴. La nomination par un vote et la répartition des constructions entre les colonies de manière volontairement large servirent à conforter la légitimité et le caractère national de la gestion de la Marine tout en concentrant et en étendant les responsabilités du nouveau comité.

71 W.B. Clark (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 2, p. 329, p. 340-341, p. 885, p. 1051, 1094 : *Journal of the Continental Congress*.

72 *Ibid.*, t. 3, p. 59 : *Journal of the Continental Congress, December 11, 1775*.

73 *Ibid.*, p. 90 : *Journal of the Continental Congress, December 13, 1775*.

74 *Ibid.*, p. 100-101 : *Journal of the Continental Congress, December 14, 1775*. John Hancock remplaça Samuel Adams ; William Paca Samuel Chase et John Houston fut ajouté.

Bientôt appelé Comité de la Marine, il avait pour but de surveiller l'armement des treize nouveaux navires. Au début, il fonctionné à côté du Comité naval précédemment établi, même s'il y a lieu de penser que le Comité de la Marine était destiné à remplacer le Comité naval dès que les comptes de celui-ci auraient été rendus. Retardant ce moment, le 25 janvier 1776, le Congrès désigna le Comité naval pour prendre en charge la direction des opérations de la flotte, afin d'assurer la continuité lorsque la flotte de la Marine continentale faite d'anciens bâtiments marchands s'apprêtait à prendre la mer pour la première fois sous le commandement d'Ezek Hopkins⁷⁵. Le 11 février 1776, ses 5 navires – l'*Alfred*, le *Columbus*, l'*Andrea Doria*, le *Cabot* et la *Providence* – appareillèrent de Philadelphie⁷⁶. Deux jours plus tard, le 13 février, le *Wasp* et le *Hornet* les rejoignirent depuis Baltimore devant le cap Henlopen⁷⁷. Pendant la courte période précédant son remplacement par le Comité maritime, le *Naval Committee* continua à traiter d'un large spectre de questions administratives incluant la promulgation d'instructions de recrutement, la détermination des salaires des marins en captivité, réglant la distribution de l'argent des prises en argent, et affectant des officiers et hommes sur les bateaux⁷⁸.

La centralisation de toute l'administration navale et le contrôle opérationnel de la flotte sous le Comité de Marine du Congrès ne tarda pas à s'avérer une solution incommode. Pour essayer d'alléger la charge de la gestion centrale, le Congrès ordonna au comité de la marine, en avril 1776, de lui recommander des personnes capables pour en faire être des agents des prises dans divers ports⁷⁹. Agissant suivant ces recommandations, le Congrès nomma onze hommes dans différents ports comme agents des prises⁸⁰. Vers la fin de l'année, le comité de la marine avait perçu le besoin de créer trois postes supplémentaires avec des hommes qui n'étaient pas membres du Congrès, mais seraient « versés dans les affaires maritimes »⁸¹ pour accomplir le travail concernant la marine sous la direction du comité de la marine. Ce bureau de création récente est devenu connu en tant que Navy Board. Cette décision renforça le comité avec des employés qui ne siégeaient pas au Congrès, ce qui fut un premier pas vers

75 W. B. Clark (éd.), *NDAR*, t. 3, p. 979, ^o 2 : *Journal of the Continental Congress, January 25, 1776*.

76 *Ibid.*, p. 1219 : *Commissioned Officers of the First Fleet* ; p. 1236 : *List of Ships and Vessels fitted out by the Rebels at Philadelphia*.

77 *Ibid.*, p. 1219 : *Andrew Doria Journal*.

78 *Ibid.*, p. 162, 208, 612, 613, 655-657.

79 *Ibid.*, t. 4, p. 867 : *Journal of the Continental Congress, April 17, 1776*.

80 *Ibid.*, p. 1216 : *Journal of the Continental Congress, April 23, 1776*. Sur les activités qui étaient celles d'un agent naval, voir Ernest E. Rogers (dir.), *Connecticut's Naval Office at New London during the American Revolution*, New London, Ernest R. Rogers Fund, t. 2, 1933.

81 William J. Morgan (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 7, p. 66 : *Journal of the Continental Congress, November 6, 1776*.

l'existence d'une bureaucratie à part spécialisée dans les affaires navales. Cet acte supplémentaire de centralisation accrut la tension déjà existante entre le contrôle des affaires par l'État et celui par la nation.

Les treize vaisseaux qui avaient été autorisés par le Congrès l'année précédente n'étaient pas encore terminés quand le comité de la marine se mit à développer de plus grandes ambitions pour une flotte nationale américaine. À la fin de novembre 1776, le Congrès approuva les recommandations du comité pour la construction d'une flotte encore plus grande en ajoutant trois vaisseaux de ligne de 74 canons, cinq frégates de 36 canons, et 18 brigantins, ainsi qu'un bâtiment de transport⁸².

À LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE ADMINISTRATION

96 Avec ces projets d'acquisition et de construction ajoutés à ceux déjà exécutés, le système tel qu'il avait été établi s'avéra insuffisant pour gérer le volume l'étendue géographique des affaires de la marine continentale⁸³. Six mois plus tard, le congrès nomma un deuxième groupe de trois assistants pour le comité de la marine, leur ordonnant de résider à Boston, tandis que le premier groupe resterait auprès du Congrès⁸⁴. Dès lors, le premier groupe situé à Philadelphie ou à côté fut connu comme le Navy Board of the Middle Department, et le nouveau qui était établi à Boston s'appela le Navy Board of the Eastern Department. Trois mois plus tard en juillet, le comité de la marine définit les nouvelles responsabilités du *Board* en lui ordonnant « d'avoir la surintendance de toutes les affaires navales et maritimes des États-Unis d'Amérique dans les quatre états orientaux⁸⁵ sous la direction du Comité de la Marine »⁸⁶. Cela voulait dire superviser la construction, l'armement et l'équipement des vaisseaux de guerre ainsi que tenir les registres des officiers et marins dans le district, exiger des rapports de tous les vaisseaux de guerre continentaux dans le district, diriger les finances de chaque navire et contrôler les dépenses des fonds publics tout comme ordonner une cour martiale si nécessaire. Le *Board* de Boston, en raison de son éloignement du Congrès et le tempo plus élevé qui était celui de l'activité navale en Nouvelle Angleterre, devint bientôt le plus important des deux. En dépit des difficultés rencontrées par l'un et par l'autre dans l'accomplissement

82 *Ibid.*, p. 223-224 : *Journal of the Continental Congress*, 20 November 1776.

83 W. J. Morgan (éd.), *NDAR*, *op. cit.*, t. 8, p. 282 : *John Adams to James Warren*, April 6, 1777.

84 *Ibid.*, p. 379 : *Journal of the Continental Congress*, April 19, 1777.

85 Ces quatre États étaient le Connecticut, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island.

86 W. J. Morgan (éd.), *NDAR*, *op. cit.*, t. 9, p. 256-257 : *Continental Marine Committee to the Continental Navy Board of the Eastern Department*, July 10, 1777.

de leur tâche, la mise en place de ce nouveau *Board* renforça les tendances centralisatrices associées à l'expansion navale au temps de la Révolution.

Même avec ce dispositif élargi permettant aux officiers de s'occuper des affaires navales dans ces deux vastes régions, la gestion de celles-ci devint de plus en plus difficile. Cherchant à en savoir plus sur la façon dont la Royal Navy gérait les siennes, William Ellery, un membre du comité de la marine du Rhode Island écrivit à un ami bien informé, William Vernon : « Je serais heureux de savoir ce qu'est l'Office of Commissioners of the Navy, et ce que vous mettriez particulièrement en évidence, à moins que vous ne puissiez me mettre en rapport avec un auteur qui le décrit particulièrement. Pour la conduite des affaires d'une marine aussi bien que celles d'une armée, nous avons encore beaucoup à apprendre. Nous n'en connaissons toujours pas la gestion systématique, bien que nous ayons fait des progrès considérables pour cette dernière [...] »⁸⁷.

D'autres étaient aussi d'avis que le mode de gestion naval britannique était celui qu'il fallait imiter, mais personne, parmi les chefs américains n'avait de connaissance personnelle détaillée ou pratique de la façon dont l'Amirauté ou le Navy Board dirigeaient la Royal Navy⁸⁸. Faute de cette expérience, il n'y avait que très peu d'explications disponibles dans des textes publiés pour un processus aussi complexe, même si un petit nombre d'Américains avec acquis dans leur travail quelque familiarité avec des aspects spécifiques de l'administration navale britannique, tel le député au Congrès Christopher Gadsden qui avait servi comme commissaire à bord d'un bâtiment et quelques autres qui, en tant que marchands, avaient approvisionné la Royal Navy⁸⁹.

La préférence initialement donnée par le Congrès pour des opérations navale défensives commença bientôt à changer. Lorsque Robert Morris, vice-président du Comité de Marine écrivit au capitaine John Paul Jones, le 1^{er} février 1777, à propos d'un plan d'attaque des navires britanniques à Pensacola en Floride :

Cela fait longtemps qu'il est clair pour moi que notre flotte dans l'enfance ne peut protéger nos côtes et que le seul secours qu'elle est mesurée d'apporter est d'attaquer les places sans défense de l'ennemi de manière à l'obliger à stationner davantage de

⁸⁷ *Ibid.*, t. 7, p. 79 : William Ellery to William Vernon, Providence, November 7, 1776.

⁸⁸ On trouvera une étude moderne de la manière dont procédaient les Britanniques dans Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965 et dans « The Eighteenth Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans John Richard Hill (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.

⁸⁹ Il y avait au moins une source disponible offrant une présentation de l'administration navale britannique, mais rien ne prouve qu'elle fut trouvée et utilisée par les responsables américains de ce temps. Voir Josiah Burchett, *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea (1720)*, facsimile avec introduction de John B. Hattendorf, Delmar NY, Scholars' Facsimiles & Reprints for the John Carter Brown Library, 1995. Burchett donna cette présentation dans l'introduction.

ses navires dans ses propres pays ou à les employer à poursuivre les nôtres, si bien que d'une manière ou d'une autre nous en soyons débarrassés [...]»⁹⁰.

En février 1777, Ellery, un collègue de Morris, écrit de nouveau à Vernon, devenu membre du Navy Board of the Eastern Department, répétant beaucoup de ce qu'il avait dit plus tôt. Soulignant sa frustration, Vernon ajouta : « le Congrès est très sensible à l'importance d'avoir une marine respectable et a essayé de former une équipe, mais du fait de l'ignorance et de la négligence ils n'ont pas encore été à même d'atteindre leur but. J'espère cependant voir une flotte avant trop longtemps »⁹¹.

98

Pendant que les opérations de la Marine continentale dispersaient des navires dans différentes régions, des agents recevaient l'ordre de s'installer dans divers ports, mais c'étaient habituellement des fonctions supplémentaires venant s'ajouter à une autre tâche officielle. Tel était le cas de William Bingham, un agent commercial du Congrès à la Martinique, qui, en plus de sa tâche principale, fit beaucoup de travail administratif et d'approvisionnement pour les navires continentaux opérant aux Antilles⁹². Pareille situation existait en Europe, où les commissaires américains à Paris, successivement Silas Deane, Benjamin Franklin et Arthur Lee se sont retrouvés à traiter une grande variété d'affaires pour la marine continentale. Dans le petit territoire espagnol de Louisiane également, l'agent continental du comité de commerce de la Nouvelle Orléans, Oliver Pollock, arma des bateaux qui firent des prises sur le Mississippi et il entreprit quelques opérations mineures contre les Britanniques dans le Golfe du Mexique.

Tandis qu'il y avait beaucoup de mécontentement au Congrès, et même chez certains membres du comité de la marine sur leur propre efficacité, il fallut du temps pour réaliser une réforme efficace. Le comité de la marine se trouva lui-même dans l'incapacité de s'acquitter de son dispendieux programme de construction de vaisseaux de 74 canons. Il s'avéra également difficile de trouver assez de membres du comité capables de prendre le temps de se rencontrer et de faire leur travail⁹³. En cela comme dans d'autres domaines du gouvernement, le Congrès expérimentait peu à peu qu'il ne pouvait être à la fois un corps législatif et un exécutif. Pour s'occuper des affaires militaires, le Congrès créa un Board of War, en octobre 1777, afin d'essayer de résoudre des

90 W. J. Morgan (éd.), *NDAR, op. cit.*, t. 7, p. 1109-1111 : *Robert Morris to John Paul Jones, 1 February 1777*, note en bas de page, p. 1110.

91 *Ibid.*, p. 1299 : *William Ellery to William Vernon, February 26, 1777*.

92 Voir Robert C. Alberts, *The Golden Voyage: The Life and Times of William Bingham, 1752-1804*, Boston, Houghton, Mifflin, 1969, p. 3-84.

93 Voir Charles Oscar Paullin (dir.), *Out-Letters of the Continental Marine Committee and Board of Admiralty, August 1776-September 1780*, *Naval History Society*, t. IV-V, New York, De Vinne Press for the Naval History Society, 1914.

problèmes similaires dans ce domaine et, en juillet 1779, il établit un Board of Treasury.

Adoptant une approche semblable pour la marine, John Dickinson, du Delaware, proposa une motion au congrès « que la gestion de toutes les affaires concernant la marine des États-Unis soit confiée à des commissaires »⁹⁴. La motion fut adoptée, mais le comité ne rendit jamais ses recommandations. Dans l'incapacité d'agir, le Congrès chargea le comité de la marine de prendre en charge le dossier et de lui faire un rapport dans la semaine. Le plan que le Congrès adopta, le 28 octobre 1779, fut une tentative pour affiner la centralisation du pouvoir sur la Marine. Il établit un Board of Admiralty de cinq membres, chacun d'un État différent, deux étant des membres du Congrès et trois des commissaires payés, avec un membre de plus pour servir de secrétaire. Pour fonctionner, le conseil avait besoin d'avoir un minimum de trois des cinq membres afin que le quorum soit atteint.

En prenant ses responsabilités, le Board of Admiralty rencontra plusieurs problèmes. En premier lieu, le processus de création de la marine fut très long. Des treize frégates dont la construction avait été décidée en 1775, trois seulement naviguèrent en 1777. Cette année-là, la Marine perdit justement trois frégates lors de la défense de Philadelphie⁹⁵, une par capture et deux par incendie, deux autres frégates étant incendiées dans l'Hudson pour leur éviter de tomber aux mains de l'ennemi⁹⁶, tandis que la frégate *Hancock* était prise en juillet 1777. Le *Randolph* fit explosion et fut détruit en février 1778, alors que l'*Alfred* et la *Virginia* furent pris peu après. Ces pertes rendirent le Congrès prudent et attentif à conserver de trop rares ressources⁹⁷.

En second lieu, à cause de telles pertes, il était difficile de trouver des volontaires. Le Congrès nomma les trois premiers commissaires, mais lorsqu'ils reçurent notification de leur désignation, tous trois refusèrent. En conclusion, après trois semaines, on put trouver le nombre minimum de trois membres ayant accepté de servir, mais tous devaient être présents pour qu'on atteigne le quorum. La question suivante était, pour le *Board*, d'affirmer son autorité sur les deux bureaux de Philadelphie et Boston. Quand le Board of Admiralty leur ordonna de soumettre leurs comptes pour contrôle, il ne reçut aucune réponse.

94 Cité d'après William M. Fowler Jr., *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, Metuchen NJ, The Scarecrow Press, 1973, p. 56 ; Worthington Chauncey Ford et al. (dir.), *Journals of the Continental Congress, 1774-1789*, Washington, Government Printing Office, 1904-1936, 34 vol., t. XIV, p. 708, avec le débat sur cette question p. 700-708 et p. 711-715.

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

96 Lincoln Diamant, *Chaining the Hudson: The Fight for the River in the American Revolution*, New York, Fordham University Press, 2004.

97 R. Buel, *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, op. cit., p. 86-87.

Réciproquement, quand les *Navy Boards* demandèrent des fonds, le Board of Admiralty a répondu qu'il n'en avait pas. Néanmoins, le Board of Admiralty pouvait faire quelques changements efficaces. De manière très importante, il réussit à pousser le Congrès à adopter, en mai 1780, une révision depuis longtemps nécessaire des instructions du 3 avril 1776 sur les corsaires, lesquelles n'avaient fait aucune mention de la contrebande ou des droits des neutres⁹⁸.

L'arrivée dans les eaux américaines, à l'été 1778, de l'escadre française du comte d'Estaing et, plus tard, en 1780, de celle commandée par le Chevalier de Ternay, « l'Expédition particulière », posa quelques questions administratives inattendues pour le Board of Admiralty. Jusqu'alors, la minuscule flotte américaine avait été une force complètement indépendante, n'ayant pas à se soucier des opérations menées par les alliés. En juillet 1778, le comité de la marine voulut envoyer certaines des frégates continentales pour appuyer d'Estaing⁹⁹. Ultérieurement, le 25 juillet 1780, le ministre français auprès des États-Unis, le chevalier de La Luzerne, écrivit au président du Congrès pour demander que des frégates américaines soient placées directement sous le commandement de Ternay. Dans sa réponse, le Congrès transféra le commandement opérationnel de trois frégates et d'un sloop armé en guerre de la marine continentale au Général Washington¹⁰⁰, afin de maintenir le contrôle Américain et, en même temps, tout en adhérant plus étroitement aux instructions que Loui XVI avait données à Lafayette selon lesquelles les Français n'agiraient que comme auxiliaires des forces américaines¹⁰¹. Le soutien supplémentaire que les *Navy Boards* eurent à apporter aux Français accrut le fardeau qu'ils avaient déjà à porter pour la marine continentale¹⁰². En définitive, les navires américains furent incapables de coopérer efficacement avec les Français¹⁰³.

100

98 W. M. Fowler, *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, op. cit., p. 61-62.

99 Ch. O. Paullin (dir.), *Out-Letters of the Continental Marine Committee*, t. 1, p. 265-274 : *Letters to Navy Board, Eastern Dept, 11 July, 24 July 1778 and to Count D'Estaing, 17 July 1778*. Voir Michael J. Crawford, « The Joint Allied Operations at Rhode Island » dans William R. Roberts & Jack Sweetman (dir.), *New Interpretations in Naval History*, Annapolis MD, US Naval Institute Press, 1991, p. 236-242 et John B. Hattendorf, *Newport, The French Navy, and the American Revolution*, Newport, The Redwood Press, 2005, p. 1-35.

100 W. C. Ford et al. (dir.), *Journals of the Continental Congress*, op. cit., t. XVII, p. 669 : 26 juillet 1780. Pour les questions abordées ici, voir Ch. O. Paullin (dir.), *Out-Letters of the Continental Marine Committee*, op. cit., t. II, p. 118 : *Marine Committee to Eastern Navy Board, September 28, 1779* ; p. 243-44 : *Board of Admiralty to President of Congress, August 14, 1780*.

101 Henri Doniol, *Histoire de la Participation de la France à l'Établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1890, t. IV, p. 316 ; Jean-Pierre Bois (éd.), *Deux Voyages au temps de Louis XVI, 1770-1780. La Mission du baron de Tott en Égypte en 1777-1778 et le Journal de bord de l'Hermione en 1780*, Rennes, PUR, 2005, p. 123-124.

102 R. Buel, *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, op. cit., p. 87-88.

103 G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 233-234.

1779 fut l'année du succès pour la marine continentale dont quelques substantiels résultats parurent justifier les dépenses qu'il avait fallu faire pour elle. Le manque d'hommes et d'équipement qui avaient tant pesé sur les efforts des années précédentes fut moins criant si bien que davantage de navires purent opérer en mer. En mars 1779, le *Warren*, le *Queen of France* et le *Ranger* interceptèrent un convoi britannique, capturant sept transports. Quatre mois plus tard, en juillet, le *Providence*, le *Queen of France* et le *Ranger* entrèrent à Boston avec huit riches prises. Si l'échec de l'expédition de Penobscot marquée par la perte du *Warren* et deux sloops armés en guerre, annula une partie de ces gains, la frégate *Trumbull* entra bientôt en service, comblant le vide laissé par le *Warren*. De l'autre côté de l'Atlantique, John Paul Jones, avec le *Bonhomme Richard*, fit sa fameuse croisière lors de laquelle il perdit son bâtiment mais réussit à capturer le *HMS Serapis*. Les succès de 1779 ne furent pas renouvelés. Lors de la capitulation de Charleston, en mai 1780, les Britanniques s'emparèrent de deux frégates avec le *Ranger* et les forces américaines en coulèrent une autre pour bloquer le passage. Il n'en restait plus que quatre en service. L'une d'elle, la *Confederacy*, avait été démâtée et immobilisée en 1780 puis, comme le *Trumbull*, fut prise en 1781, tandis que le sloop armé en guerre *Saratoga* se perdait corps et biens. Lorsque débuta la campagne de Yorktown, mi-1781, la marine continentale n'avait plus qu'un très petit nombre de bâtiments capables d'entreprendre des opérations importantes si bien qu'elle ne prit aucune part à la décision navale et militaire¹⁰⁴.

LE DÉCLIN ET LA FIN DE LA MARINE CONTINENTALE

Au cours de 1779, l'expansion navale américaine avait contribué au renforcement des tendances centralisatrices du nouvel État américain, tout en suivant une trajectoire parallèle. Dans un premier temps, la nouvelle marine américaine profita des bas prix de la construction navale et du crédit dont jouissait le gouvernement. Puis l'inflation et la hausse des prix rendirent plus difficiles la construction de navires de guerre en Amérique, si bien qu'en 1778 le Congrès en vint à acheter en France. En 1779, le crédit américain était épuisé, tant au-dedans qu'au-dehors, ne permettant plus d'autre source que les prises pour accroître la marine. Mais c'était une illusion que de croire payer les dettes de la marine avec l'argent qu'on pouvait tirer de ces captures. Les pertes en bâtiments de guerre face à l'ennemi rendirent de plus en plus difficile de faire

104 R. Buel, *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, op. cit., p. 89.

des prises avec ce qu'il restait de navires, ces derniers portant un armement surclassé et n'ayant que des capacités inférieures¹⁰⁵.

À mesure que retombait l'expansion navale américaine et que la marine française assumait le rôle majeur dans la guerre sur mer, les forces centralisatrices s'affaiblirent dans le gouvernement américain. Ce déclin affectant à la fois l'organisation navale et la centralisation fut aussi un des effets d'un changement politique plus large lorsque le gouvernement des États-Unis fut régi par les Articles de Confédération.

102 Avec des navires américains dont le nombre se réduisait, le Board of Admiralty fut peu à peu moins actif et, avec le peu d'empressement de ses membres nommés à participer aux affaires, il devint totalement inefficace et inactif à l'été 1781. Même avant cela, en février 1781, le Congrès avait ordonné que les affaires navales fussent transférées à un bureau nouvellement établi sous l'autorité du Secrétaire de la Marine¹⁰⁶. Mais le même problème continua et on ne trouva personne pour accepter la responsabilité de ce bureau. Dès lors, le Congrès vota, le 29 août 1781 la nomination d'un agent de marine pour gérer temporairement les affaires navales jusqu'à ce que quelqu'un soit trouvé pour remplir le travail de Secrétaire. On ne trouva personne pour accepter la responsabilité d'agent, tant et si bien que le 7 septembre, le Congrès supprima les Navy Boards de Boston et de Philadelphie et donna temporairement la responsabilité d'agent au Superintendant des Finances, Robert Morris, qui avait précédemment servi dans le comité de la marine et se trouvait déjà bien au courant des affaires navales¹⁰⁷. Morris resta à s'occuper des affaires navales jusqu'à la fin de la guerre. Au moment de son arrivée, seuls deux bateaux étaient en construction, le 74 canons *America* à Portsmouth, New Hampshire, et la frégate *Bourbon* à Chatham, Connecticut. Par ailleurs, Morris constata que dans l'évolution du bureau administratif, les instructions régissant son autorité avaient omis quelques aspects importants. En novembre 1781, par exemple, il découvrit qu'il n'avait pas le pouvoir d'ouvrir une enquête ou une cour martiale pour déterminer les causes de la perte de la frégate *Hancock*, et il lui fallut s'adresser au Congrès pour obtenir ce droit¹⁰⁸.

Robert Morris était convaincu qu'une marine serait, à l'avenir, indispensable aux États-Unis pour la protection de leur commerce, mais au milieu des années 1780, le gouvernement de la nouvelle république n'était pas assez

105 *Ibid.*, p. 91-95

106 E. James Ferguson (éd.), *The Papers of Robert Morris, 1781-1784*, Pittsburg, University of Pittsburg Press, 1973-1999, t. 1, p. 3 : *Diary, February 7, 1781*.

107 *Ibid.*, t. 2, p. 214-219 : *Morris to the President of Congress, 8 September 1781*.

108 E. J. Ferguson (éd.), *Papers of Robert Morris, op. cit.*, t. 3, p. 202-204 : *Morris to the President of Congress, November 17, 1781*.

développé pour soutenir une institution nationale aussi complexe. Il jugeait prématuré, dans les conditions fiscales de la nouvelle nation, de maintenir une marine. Dans une lettre de juillet 1783, Morris expliquait :

Jusqu'à ce que des revenus puissent être obtenus à cette fin, il sera vain de parler de marine ou d'armée ou de quoi que ce soit d'autre. Nous recevons de fermes assurances de tous côtés mais rien de plus. Tout bon Américain doit souhaiter voir les États-Unis posséder une puissante flotte mais peut-être est-ce que le meilleur moyen d'y parvenir est de ne faire aucun effort dans ce sens tant que les gens ne seront pas assez motivés pour en demander et en vouloir une. Aujourd'hui ils payent pour rien¹⁰⁹.

En 1784, il était clair que les finances du pays étaient dans un état tel qu'il n'y avait pas même de fonds pour réparer les deux derniers navires en service actif, l'*Alliance* et le *Washington*. Écrivant au président du Congrès, Morris rapporta : « Quant à la marine, nous devons à présent en abandonner l'idée et quand la situation des finances américaines le permettra nous pourrions certainement construire de meilleurs bateaux que tous ceux que nous avons eu »¹¹⁰. En démantelant complètement la marine continentale, Morris adoptait une stratégie politique dont il espérait qu'elle forcerait les électeurs américains à comprendre le besoin de créer puis de soutenir une force navale afin de protéger leur commerce. Tout en attendant que germe cette semence, Morris prit l'initiative d'encourager les meilleurs des officiers de la Marine continentale – tels que Thomas Truxton, Richard Dale et John Barry – à entretenir leur savoir-faire maritime en servant dans le commerce tout juste ouvert entre les États-Unis et la Chine, en attendant l'établissement d'une nouvelle marine¹¹¹.

LA MARINE CONTINENTALE EN PERSPECTIVE

La force navale qui devint connue sous le nom de marine continentale a eu une histoire relativement courte, ne durant que de 1775 jusqu'à sa dissolution, dix ans plus tard, en 1785, à la vente de son dernier bâtiment. Durant cette courte période, la marine continentale a acquis une taille raisonnable. Près de

¹⁰⁹ Cité dans l'avant-propos à Elizabeth Nuxoll, « The Naval Movement of the Confederation Era », dans William S. Dudley & Michael J. Crawford (dir.), *The Early Republic and the Sea: Essays on the Naval and Maritime History of the Early Republic and the Sea*, Washington D.C., Brassey's, 2001, p. 3-33, à partir d'Elizabeth M. Nuxoll & Mary A. Gallagher (éd.), *Papers of Robert Morris*, t. 8, p. 265 : *Morris to the President of Congress, 10 July 1763*.

¹¹⁰ *Ibid.*, t. 9, p. 194-195 : *Morris to the President of Congress, 19 March 1784*.

¹¹¹ E. M. Nuxoll, « The Naval Movement of the Confederation Era », art. cit., p. 14. Sur l'ouverture du commerce avec la Chine, jusqu'alors interdit aux Américains par les Actes de navigation britanniques, voir Philip Chadwick Foster Smith, *The Empress of China*, Philadelphia, Philadelphia Maritime Museum, 1984.

soixante navires différents figurèrent, à un moment ou un autre, sur ses listes qui inclurent un vaisseau de ligne de 74 canons qui ne fut jamais armé, seize frégates construites pour la marine, dont six ne prirent jamais la mer, douze bâtiments marchands achetés en Amérique et convertis en navires de guerre, onze unités achetées en Europe, cinq prises intégrées et un certain nombre de bâtiments locaux et auxiliaires¹¹². Tout en acquérant des vaisseaux, le Congrès a également essayé avec grande difficulté de créer la structure administrative nécessaire pour contrôler et soutenir une flotte. Et pour compliquer encore les choses, la marine continentale n'eut pas le monopole des forces navales de la nouvelle nation. Beaucoup des types d'opérations qu'en théorie une petite marine aurait pu entreprendre étaient menés avec davantage d'ampleur et d'efficacité par les marines des différents États et par les corsaires¹¹³. Mais leur existence même privait de moyens la marine continentale et ils la concurrençaient pour les marins, la poudre et les autres approvisionnements¹¹⁴.

104

Durant ses dix années d'existence, la marine continentale ne joua qu'un rôle très limité. Son but était de contribuer à la guerre civile entre les colons anglais d'Amérique et les Anglais d'Angleterre ainsi qu'à la Révolution qui donna l'indépendance aux treize États-Unis d'Amérique. Dans un tel contexte, le rôle de la marine continentale était équivalent sur mer à celui de la guerre de partisans à terre. Tout en venant en complément de la course qui correspondait plus précisément à ce qu'elle faisait, la marine servit avec quelque efficacité pendant la guerre en effectuant des tâches vitales pour le gouvernement naissant qu'on ne pouvait confier aux corsaires : montrer le pavillon dans des eaux étrangères, transporter l'argent public et conduire des représentants diplomatiques officiels. C'étaient là des fonctions essentielles mettant en évidence son rôle dans le développement de l'État. Néanmoins, alors qu'il y avait une relation de symbiose avec l'essor de l'État fiscal et militaire américain pendant la période de croissance navale entre 1775 et 1779, celle-ci retomba ensuite. Avec la paix de Paris qui assura l'indépendance américaine en 1783, le rôle qui avait été celui de la marine continentale n'était plus nécessaire désormais. Compte tenu des problèmes supplémentaires d'argent et d'approvisionnements ainsi que de l'absence quasi complète d'administrateurs désireux de prendre en charge sa gestion, il n'est pas

¹¹² On en trouvera le détail dans 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, s.d., chap. 2, p. 52-114. Une liste succincte mais récente avec les caractéristiques des navires est donnée par Paul H. Silverstone, *The Sailing Navy, 1775-1854*, London, Routledge, 2006, p. 1-16.

¹¹³ Kenneth J. Hagan, *This People's Navy: The Making of American Sea Power*, Toronto, Collier, 1991, p. 16-17 ; G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 225.

¹¹⁴ William J. Morgan, « American Privateering in America's War for Independence, 1775-1783 », *American Neptune*, vol. XXXVI, n° 2, avril 1976, p. 79-87.

surprenant que cette petite marine ait été immédiatement licenciée et qu'il y eût très peu d'intérêt pour sa reconstitution pendant plus d'une décennie. À la différence des grandes marines européennes, les Américains ne manifestèrent ni intérêt ni capacité, à ce moment de leur développement, pour se doter de la nécessaire infrastructure de bureaux, d'arsenaux et d'industries qui vont avec une marine.

L'indispensable contrôle centralisé, fiscal, bureaucratique et militaire ne put être pleinement établi ou maintenu entre 1775 et 1785. Il fallut encore trois décennies pour que ces éléments fondamentaux puissent commencer à se développer, entre 1794 et 1815, et permettre le soutien de l'United States Navy qui venait d'être établie. La marine continentale avait laissé un héritage. La réflexion sur ses faiblesses comme l'expérience de ces officiers, de ses hommes et de ses chantiers furent utiles pour la nouvelle marine une décennie ou deux plus tard¹¹⁵. Néanmoins, on peut argumenter de manière convaincante pour dire qu'une véritable organisation fiscale et militaire pour la marine des États-Unis, comparable à ce qui existait en Europe à la fin du XVIII^e siècle, ne fut pas mûre avant l'établissement des bureaux navals, en 1842, et leur amélioration pendant les années de guerre 1861-1865.

George Washington avait fait une célèbre remarque à Benjamin Franklin en 1780, « la supériorité navale [...] était le pivot autour duquel tout tourne ». Cependant, la supériorité navale qu'il avait à l'esprit était Française, non américaine. La France, avec une marine appropriée à une puissance européenne importante, était la seule qui pouvait, et finalement, a réalisé la supériorité navale locale qui était décisive en empêchant le soulagement de l'armée britannique à la bataille principale de Yorktown. Même ceci n'a pas simplement été réalisé par un calcul simple des forces navales rivales dans les eaux américaines, mais plutôt dans l'équilibre naval plus large par lequel la France avait créé des menaces aux intérêts britanniques en Inde, à Gibraltar, dans la Manche et ses eaux territoriales, tandis que la Grande-Bretagne essayait de juguler le soulèvement colonial dans treize de ses plus nombreuses colonies en Amérique du Nord et en Indes occidentales.

Sous ce plus large parapluie stratégique, qui s'était développé en mer seulement depuis la création de l'alliance Franco-Américaine en 1778, la minuscule *Continental Navy* a rempli des objectifs bien plus modestes. Ses capitaines célèbres, des hommes tels qu'Esek Hopkins, John Barry, Abraham Whipple, Lambert Wickes, Silas Talbot et John Paul Jones, sont bien rappelés

¹¹⁵ G. C. Daughan, *If by Sea: The Forging of the American Navy from the Revolution to the War of 1812*, op. cit., p. 319-321.

dans l'histoire navale américaine, mais leurs réalisations sont en grande partie celles qui ont dérivé des avantages d'opérer dans les eaux territoriales et le long des côtes amies. Le Continental Congress n'a pas eu les ressources pour créer une force navale forte ou une administration navale efficace. La construction et la réparation étaient lentes et inefficaces, équiper était difficile, les approvisionnements étaient rares, et, occasionnellement, même les autorités ont négligé d'envoyer à temps les ordres pour appareiller. Pour ces raisons logistiques, la petite force navale a perdu des occasions et même les bateaux guerre-prêts restaient au repos au port pendant des mois.

106

Ce que la Continental Navy a fait, cependant, était de convoier des marchandises et sa réalisation la plus importante était de maintenir la correspondance diplomatique directe avec la France. La Continental Navy s'est associée également à une plus grande entreprise impliquant plus de 1 697 corsaires américains qui ont attaqué le commerce ennemi d'une autre manière et cette action concertée a eu un effet beaucoup plus large que n'importe quelle action unique. Tandis que l'impact direct était relativement petit, l'effet cumulatif a touché l'économie britannique en augmentant le coût du transport et en élevant les taux d'assurance maritime. L'incursion dramatique occasionnelle sur la côte britannique et dans les eaux européennes a souligné ces tendances qui étaient en cours, créant les incidents qui ont joint d'autres forces politiques pour contribuer à coaliser l'opinion publique britannique contre la guerre.

Au-delà de ces larges effets, quelques différentes actions ont eu un résultat immédiat. La capacité de capturer un bateau britannique et de rapporter tous les approvisionnements de guerre qu'il portait a été un bénéfice direct pour les maigres ressources de la Continental Army et de la Continental Navy. À quelques occasions, même une force navale de fortune, comme celle créée sur le lac Champlain en 1776, pouvait avoir un effet étonnamment grand. Bien que les forces britanniques aient défait les forces navales sud-américaines de Benedict Arnold au large de Valcour Island sur le lac Champlain, la défaite était tactique. Dans une perspective plus large, les Américains avaient réussi à retarder pendant de nombreux mois l'avance de l'armée britannique vers le lac Champlain et empêché d'obtenir le contrôle vital de Hudson River, fournissant une contribution navale sur les eaux intérieures qui l'un des éléments conduisant à la défaite britannique à la bataille de Saratoga, en 1777. Dans la phrase mémorable de Mahan, l'action navale sur le lac Champlain était « un trouble de pygmées pour le prix d'un continent ».

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

- 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 Wiksell 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 | |

451

| | |
|---|----|
| <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 |

