

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 :

979-10-231-3358-5

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>

TROISIÈME PARTIE

**Les approvisionnements
en matériaux de marine**

LES MUNITIONS NAVALES DU NORD : PRODUITS ET CIRCUITS D'APPROVISIONNEMENT

Pierrick Pourchasse

La construction navale est un secteur économique qui consomme d'énormes quantités de matières premières. En premier lieu, les produits forestiers constituent à la fois, la plus importante, la plus coûteuse et la plus grande source de problèmes d'approvisionnement des chantiers navals¹. Ainsi, la construction d'un vaisseau de cent canons nécessite 3 500 mètres cubes de chêne et la mature d'un bâtiment de 700 tonneaux absorbe plus de 300 mètres cubes de résineux. Il faut également d'énormes quantités de chanvre : l'équipement d'un navire de premier rang en requiert 300 000 livres pesant environ 150 tonnes. En outre, les vaisseaux sont équipés de plusieurs jeux de cordages de rechange qu'il faut renouveler après chaque mission. À ceci, il est nécessaire d'ajouter de nombreux autres produits tout aussi essentiels : goudron, brai, fer...

La France a un avantage par rapport à ses voisins car elle peut en partie compter sur ses richesses naturelles pour la fabrication de ses vaisseaux. Les forêts françaises fournissent la majeure partie des produits forestiers pour les navires de la Marine royale. Le chêne, qui représente 90 % des bois mis en œuvre, est abondant sur le territoire national et la ressource est largement sollicitée pour approvisionner les chantiers navals². La grande ordonnance de la Marine de Colbert (1689) organise une réserve de chênes disponible et renouvelable de manière permanente. Les arbres se trouvant à six lieues des rivières navigables et à quinze lieues de la mer sont réservés aux arsenaux et, mesure plus contraignante, les constructeurs ont l'autorisation de visiter toutes les forêts du royaume afin d'y réserver les arbres propres à la fabrication des navires. Le chanvre est cultivé sur une grande partie du territoire, au nord d'une ligne allant du Dauphiné à la région bordelaise. Depuis Colbert, des fours à goudron ont été installés en Aquitaine, en Provence, dans le Dauphiné

1 Jean Boudriot, « Propos sur les bois de marine sous l'Ancien Régime », *Neptunia*, 182, 1991, p. 15.

2 Jean-François Belhoste, « Bois et fers pour la marine : deux fournitures extraites de la forêt XVII^e-XVIII^e siècles », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 99.

et en Auvergne. Enfin, les établissements sidérurgiques sont pléthore sur tout le territoire national.

Cependant, ces avantages ne permettent pas l'autosuffisance du royaume. Malgré le droit de préemption de l'État³, la quantité et la qualité des bois sont insuffisantes pour alimenter les arsenaux. La France est déficitaire en bois de pin et de sapin, résineux qui représentent environ 4/5^e des bois autres que le chêne mis en œuvre dans la construction des navires. De plus, la législation mise en place par Colbert pose un problème d'approvisionnement pour les chantiers navals qui construisent pour le commerce et la pêche. Quant aux autres productions nationales, elles souffrent d'une mauvaise réputation. Le chanvre français est jugé comme de mauvaise qualité, mal préparé par les producteurs et impropre pour les cordages les plus importants. Les goudrons des Landes ou de Provence sont considérés comme étant de catégorie inférieure, tout comme de nombreux produits sidérurgiques, notamment l'acier.

172

Ainsi, l'accès à des ressources extérieures est indispensable pour la marine aussi bien commerciale que militaire. En Europe, les régions de la Baltique sont un immense réservoir de produits pour la construction des navires. Selon Pierre Jeannin : « il n'existe probablement pas en ce temps là, sur un autre point du globe, un déplacement aussi fort et aussi concentré de matières premières »⁴. La France, comme tous les pays occidentaux, y fait d'importants achats de munitions navales. Sur ces marchés, elle se heurte aux réseaux commerciaux mis en place par ses rivaux, notamment britanniques, et a d'énormes difficultés à se procurer les produits essentiels au maintien de sa puissance navale.

LES INDISPENSABLES MUNITIONS NAVALES DU NORD

La quasi totalité des pays de la Baltique produit et exporte des bois mais les différentes zones d'approvisionnement ne sont pas en concurrence. Il existe une véritable spécialisation des régions de production pour répondre à la demande occidentale.

L'immense réservoir forestier que constitue la Norvège est très tôt exploité pour subvenir aux besoins de l'Occident. Le pays possède plusieurs avantages : sa proximité des grands marchés européens et « une configuration géographique tout à fait favorable caractérisée par l'existence de nombreuses vallées dévalant les flancs de ces montagnes pour se jeter dans la mer ce qui permettait d'un seul coup de résoudre deux difficultés majeures : celle du transport du bois depuis

3 Paul Walden Bamford, « French Forest Legislation and Administration, 1660-1789 », *Agricultural History*, 70, 1955, p. 97-107.

4 Pierre Jeannin, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (xv^e-xviii^e) », *Revue historique*, 1964, 88, p. 22.

les forêts jusqu'au littoral qui se fit tout naturellement par flottage ; celle de la fourniture de l'énergie nécessaire pour actionner les scieries... »⁵.



Les différentes zones productrices des bois du Nord

Pendant plusieurs siècles, les forêts norvégiennes ont fourni du bois à l'Europe occidentale tout en alimentant les besoins de l'industrie métallurgique locale. Au XVIII^e siècle, elles commencent à marquer certains signes d'épuisement et se trouvent dans l'incapacité de livrer des produits « haut de gamme » comme les grands mâts, marché désormais aux mains des concurrents de la Baltique. En outre, alors que la demande étrangère se développe, la monarchie danoise, qui contrôle la Norvège, impose de sévères restrictions commerciales. L'exportation du bois de chêne, espèce rare, est interdite et les plus beaux résineux sont réservés à la marine de guerre du royaume. La production des scieries est rigoureusement

5 Jean-Maurice Bizière, *Économie et dirigisme. La politique manufacturière du Danemark de 1730 à 1784*, Lille, ANRT, 1988, p. 547.

réglementée, les entreprises se voyant attribuer des quotas qu'elles ne peuvent dépasser. Ces divers facteurs restreignent les exportations de bois norvégiens qui se composent de bois bruts, principalement des poutres, et de bois sciés sous forme de planches.

La Suède est un cas à part parmi les producteurs de produits forestiers. Ses forêts, d'une grande richesse, sont exploitées depuis longtemps, mais de grandes quantités de bois sont réservées à la production de charbon pour les besoins de l'industrie sidérurgique, ce qui freine la diffusion des nouvelles techniques de sciage⁶. Les exportations sont cependant régulières car le bois est réuni avec les chargements de fer dans le but de protéger les coques des navires.

174 À la fin du XVIII^e siècle, la part de la Prusse et de la Pologne est de tout premier ordre puisque les seuls ports de Stettin, Dantzig et Memel représentent 45 % de la valeur des bois passant le détroit du Sund en 1787. Dans ces zones littorales du sud de la Baltique, en raison de la grande exploitation des bois au cours des siècles passés, les pièces de chêne produites sont de petites dimensions, généralement des douelles pour la tonnellerie, ou des pièces courbées destinées aux constructions navales. Dans ces régions, où la main d'œuvre serve permet d'obtenir des coûts très faibles, il est profitable d'exploiter cet avantage et de se spécialiser dans le sciage à la main et dans les bois fendus ou équarris qui nécessitent beaucoup de travail. Par contre, en Scandinavie, où les coûts salariaux sont plus élevés, il est nécessaire d'améliorer la productivité en développant le sciage hydraulique des bois. Ceci aboutit à un contraste considérable dans le degré d'industrialisation des deux rives de la Baltique. La France est le premier importateur de douelles pour la tonnellerie destinées à ses productions agricoles, en particulier sa viticulture, et aux besoins de la marine.

Le second produit venant de Prusse et de Pologne est constitué par les planches ou madriers en chêne, tout particulièrement les fameuses « planches de Prusse ». Dantzig est la première source d'approvisionnement de ces produits pour la construction navale française. Memel est le port qui se développe le plus au XVIII^e siècle, mais la quasi-totalité de ses exportations est accaparée par les Britanniques.

Les riches forêts de Scandinavie et des régions méridionales de la Baltique, exploitées depuis longtemps, se spécialisent pour répondre aux besoins de l'Occident et garder une place sur un marché où elles entrent en concurrence avec les produits de l'Est. Elles ne peuvent, en effet, rivaliser avec les richesses et la production de masse de l'immense forêt russe.

6 Sven-Erik Åstrom, « Foreign trade and Forest Use in Northeastern Europe, 1660-1860 », dans Antoni Mączak & William N. Parker (dir.), *Natural Resources in European History*, Washington, Resources for the Future, 1978, p. 53.

Riga, un des plus vieux ports de la Baltique dans le commerce des munitions navales, monopolise le commerce du bassin de la Dvina (ou Daugava) qui l'alimente en produits de Lituanie, d'Estonie, de Biélorussie et d'Ukraine. La ville est célèbre pour ses mâts réputés pour leur taille, leur souplesse et leur solidité. Ils constituent des produits de grande valeur indispensables aux puissances maritimes. Le pin sylvestre du Nord, dont sont tirés ces mâts, est « un arbre à fût droit et élancé, à cœur rougeâtre très marqué ; la race de Riga est une de celles qui donne les plus beaux arbres »⁷. Les fortes densités de pieds dans les immenses forêts procurent aux arbres une grande hauteur, pas de nœuds et peu de déformations et le climat froid leur procure souplesse et résistance⁸. Les pins de Riga sont plus recherchés qu'aucun autre bois de mâture. Même l'Angleterre, qui dispose d'immenses ressources dans ses colonies d'Amérique, préfère les mâts de l'est de la Baltique.

Depuis la fin du XVII^e siècle, la production de bois s'est progressivement déplacée de Norvège et de Prusse vers les golfes de Botnie et de Finlande, régions qui se sont spécialisées dans les bois sciés. Le développement du commerce du bois dans ces espaces septentrionaux après la Grande Guerre du Nord est dû à la politique mercantiliste de la Suède. Les Hollandais, dont la demande en produits forestiers est très forte, ne peuvent venir chercher des bois suédois que sur lest car il leur est interdit d'amener en Suède des marchandises d'un pays tiers. Parallèlement, Saint-Petersbourg, nouvelle capitale en construction, développe un commerce d'importation qui suscite l'intérêt des négociants d'Amsterdam. Le problème des armateurs est de trouver des chargements de retour vers l'Occident d'une région encore peu active économiquement⁹. Pour répondre à ces contraintes, les Hollandais, grâce à leurs ressources en capital et leur habileté technique, installent des scieries et organisent des exportations de bois au départ de la région de Viborg (ville appartenant à la Russie) en premier lieu puis de toutes les régions avoisinant le golfe de Finlande¹⁰. Les nouvelles installations donnent naissance à une véritable industrie spécialisée dans la production de masse de bois sciés.

Depuis le XVI^e siècle, le chanvre, produit coûteux, représente un des premiers postes des exportations baltiques. Le climat de l'Europe orientale convient particulièrement à cette plante cultivée en Lituanie et dans les régions du centre de la Russie (Biélorussie, Ukraine). Tout comme le lin, autre fibre textile

7 Jean Campredon, *Les Bois*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », n° 382, 1963, p. 94.

8 Paul Walden Bamford, *Forest and French Sea Power*, Toronto, Toronto University Press, 1956, p. 135.

9 Bertil Boëthius, « New Light on Eighteenth Century Sweden », *The Scandinavian Economic History Review*, 1, 2, 1953, p. 6.

10 Sven-Erik Åstrom, « Technology and timber Exports from the Gulf of Finland, 1661-1740 », *The Scandinavian Economic History Review*, XXIII, 1, 1975, p. 6.

cultivée en grande quantité dans les régions du Nord, le chanvre, demande une bonne fumure du sol et beaucoup de soin, et s'apparente davantage aux cultures maraîchères qu'à la culture en plein champ. Il est récolté sur les terres des serfs plutôt que sur les domaines des grands propriétaires, conséquence de la faible quantité produite par unité de surface et de l'intensité du travail nécessaire¹¹.

Il existe différentes catégories de chanvre. Celui de Lituanie (*Drujaner Hanf*), d'une couleur blanchâtre et d'une grande mollesse mais aux fibres courtes, est utilisé pour la fabrication de toiles. La production de Biélorussie et des autres provinces russes, caractérisée par ses fibres longues et solides, mais de qualité inférieure au chanvre lituanien du fait de sa teinte bleuâtre¹², sert à la confection de cordages et de toiles pour la marine. Les deux grands ports exportateurs de chanvre sont Riga et Saint-Pétersbourg.

Le goudron, produit indispensable dans la construction navale, est utilisé pour le calfatage, c'est-à-dire l'imperméabilisation des coques des navires, et la protection des cordages. Produit de nature résineuse, il est fourni par les conifères soit par exsudation, soit par distillation. Le goudron et le brai sont des produits fabriqués le plus souvent de manière primitive par les paysans. Au XVIII^e siècle, on l'obtient en mettant le feu à un amas résineux recouvert de mousse et de terre ; le produit obtenu qui s'écoule par le dessous est alors recueilli dans un récipient. Le goudron provient principalement des régions suédoises du golfe de Botnie et de Finlande mais il est également produit dans tous les pays du Nord et même dans certains pays occidentaux. À la suite des actes de navigation de 1724 qui interdisent aux ports situés au nord de Stockholm de commercer avec l'Occident, les exportations se font majoritairement au départ de la capitale suédoise.

Le minerai de fer est présent en abondance à côté de l'argent et du cuivre dans toute la zone du Bergslag, au centre de la Suède, mais les hauts fourneaux sont dispersés sur tout le territoire pour gérer de façon efficace la consommation de combustible, c'est-à-dire de charbon de bois. D'une production insignifiante au début du XVIII^e siècle, la Russie s'impose progressivement parmi les premiers producteurs de fer occidentaux. L'édification du premier centre sidérurgique européen, ensemble industriel unique au monde, sur une superficie égale à la moitié de la France, est une remarquable performance industrielle, « un des hauts faits de l'histoire de la Russie au XVIII^e siècle »¹³.

11 Arcadius Kahan, *The Plow, the Hammer and the Knout*, Chicago, The University of Chicago Press, 1985, p. 175.

12 M.-Jānis Zoutis, « Riga dans le commerce maritime en Baltique au XVII^e siècle », dans Michel Mollat (dir.), *Le Navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1960, p. 84.

13 Pierre Léon (dir.), *Inerties et révolutions 1730-1840, Histoire économique et sociale du monde*, Paris, Armand Colin, 1978, t. 3, p. 43.

Fort de ces richesses les pays du Nord organisent leurs marchés de manière à se rendre indispensable à l'Occident, à l'exemple de Riga.

La ville a mis en place un système de contrôle obligatoire sur les fibres de chanvre exportées appelé « vraque ». Un mémoire de 1751 décrit ce contrôle :

les négociants de Riga n'achètent les chanvres qu'à condition qu'ils subissent la vraque ou visite ; les hommes destinés à cette visite sont nommés vraquers et sont au nombre de 8 à 10 qui, tous les ans, prêtent serment devant les magistrats. Ils promettent de ne pas se laisser corrompre par les étrangers : Polonais et Russes, de rendre justice à chacun, de ne passer au service d'une autre ville sans la permission des magistrats, de suivre les ordonnances de la magistrature, les anciens usages de la vraque et seront responsables de tous les chanvres qu'ils auront vraqués [...] ¹⁴.

La vraque a lieu dans de grands hangars (200 pieds de France de long, 36 pieds de large et 10 pieds de hauteur sous toit). Le chanvre entre d'un côté du bâtiment et ressort de l'autre s'il est accepté. S'il est refusé, il ressort par où il est entré. Les préposés à la vraque examinent les fibres et les classent dans une catégorie ou les mettent au rebut. Lors de l'examen, le silence des acheteurs et des vendeurs est obligatoire. En cas de contestation, les magistrats peuvent nommer un autre « vraquer » pour vérification. Sur chaque balle est fixée une petite poignée à laquelle est attachée la marque de la vraque, petite plaquette de bois de 4 pouces de long sur 3 pouces de large avec deux clés en sautoir marquées au fer surmontées d'une couronne où les vraquers écrivent « les noms des vendeurs, ceux des deciatki ou sous braqueurs et leurs noms même » ¹⁵. Si la marchandise est défectueuse à l'arrivée, l'acheteur peut établir un procès-verbal indiquant la marque de la vraque et l'envoyer à Riga. Dans ce cas, le vraquer est condamné à tous les frais et, s'il veut aller sur les lieux pour se justifier, ses biens sont séquestrés jusqu'à son retour.

Malgré la rigueur des contrôles et la renommée de la marque de la vraque, justifiant les prix élevés des produits de Riga, les abus sont fréquents. Les fournisseurs font souvent passer la seconde qualité pour de la première ou la conditionnent avec de la matière inférieure ¹⁶. Cependant, Saint-Pétersbourg n'a pas organisé ce type de contrôle et, en conséquence, son chanvre est réputé comme de qualité inférieure.

¹⁴ Arch. nat. Marine D3 24, f° 36-41, *Mémoire sur les chanvres du Nord par le Sieur Barbé, maître mâteur*, Brest, août 1751.

¹⁵ Service historique de la Défense (désormais SHD), Lorient, 292a | 239, Courrier de Raimbert de Saint-Pétersbourg à M. Lavigne-Buisson du 22 juillet 1768.

¹⁶ James Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762*, Kingston/Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987, p. 176.

De la même manière, les mâts de Riga doivent passer par un système de vérification organisé par les autorités municipales. Ceux-ci sont rigoureusement examinés avant de recevoir la marque du contrôle autorisant leur exportation. Les Occidentaux ont une grande confiance dans le système de contrôle des bois à Riga, mais les abus sont, là aussi, fréquents tout particulièrement en période de guerre où les vendeurs profitent du système de vente des mâts pour se débarrasser de leurs produits non commercialisables. En effet, les mâts sont normalement regroupés en lots de deux, trois ou d'une demi-douzaine de pièces. Un lot peut comprendre des mâts de très bonne qualité et d'autres moins intéressants. Une pièce exceptionnelle est généralement groupée avec des pièces défectueuses. Les lots ne peuvent pas être cassés et les acheteurs doivent prendre tout ou rien¹⁷. Pendant les conflits, les propriétaires nettoient leurs forêts et mettent sur le marché des produits de qualité inférieure. Ils savent qu'ils seront achetés par les Occidentaux, pressés de s'approvisionner en munitions navales. Les acheteurs se plaignent régulièrement de ce système ainsi que des prix élevés mais, généralement, tous les mâts mis sur le marché sont enlevés par les acheteurs occidentaux.

Le fer suédois est l'objet de tout autant d'attention. Outre les qualités propres au minerai, (dureté, peu sujet à la rouille), le sérieux de la production lui apporte une immense réputation. Les fonctionnaires du *Bergskollegium*, administration d'une grande intégrité, surveillent avec vigilance la production, n'hésitant pas à détruire ou interdire l'exportation du fer s'ils le jugent de mauvaise fabrication, s'il est « cassant à froid à cause du phosphore, ou cassant à chaud à cause du soufre »¹⁸. Des marques de fabrique sont mises en place dès le XVI^e siècle, chaque producteur enregistrant auprès des autorités sa marque garantissant l'origine du produit. Le système des marques stimule la concurrence dans la recherche de la qualité, chaque maître de forge cherchant à améliorer la réputation de sa production. Les produits d'Österby (Claes Grill), Leufsta (Charles de Geer) et Forsmark (John Jennings) de la région du Dannemora sont considérées comme les meilleurs sur le marché international du fer au XVIII^e siècle.

La recherche de la qualité est une véritable obsession chez les maîtres de forges suédois. En 1747, les producteurs organisent une sorte de cartel, la *Bruks societeten* (l'association des maîtres de forges), pour défendre leurs intérêts et avoir une position de force face aux marchands. L'association dispose d'un organisme exécutif, le *Jernkontoret* ou bureau du fer. Financé par un droit d'environ 2 %

17 P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power*, op. cit., p. 151.

18 Eli-F. Hecksher, « Un grand chapitre de l'histoire du fer : le monopole suédois », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1932, p. 139.

sur la valeur marchande du fer, il emploie des directeurs techniques et des inspecteurs pour contrôler les diverses branches industrielles. Outre sa fonction de banque privée¹⁹, un de ses buts est d'élever les standards de production et d'empêcher toute détérioration de la qualité. Tout le fer en barres est acheté par le *Jernkontoret* sans passer par les mains des marchands et est soigneusement vérifié. La sévérité du contrôle fait progresser les techniques de fabrication de l'industrie sidérurgique suédoise. Dans un rapport de 1773, le *Bergskollegium* constate que la consommation de charbon de bois pour la fabrication de barres de fer a été réduite de 40 % avec des minerais de bonne qualité²⁰. Puisqu'ils sont sévèrement encadré par de multiples réglementations, la seule chance des maîtres de forge suédois réside dans la fabrication d'un produit supérieur et très cher, ce qu'ils réussissent parfaitement et ce qui permet à leur industrie de conserver sa prospérité.

Les systèmes de vérification donnent aux produits du Nord une renommée exceptionnelle sur les marchés occidentaux. L'utilisation des matières premières de la Baltique est un gage de sérieux et de sécurité dans la construction des navires de guerre. En 1780, un responsable des constructions navales de Portsmouth déclare que les mâts en bois de Riga, de moindre poids dans la mâture, peuvent avoir un pouce de moins en diamètre tout en restant supérieurs en force aux autres bois²¹. Selon Jean Baptiste Huet, les fils de trame des voiles qui doivent être très résistants sont toujours en chanvre du Nord²². À la fin du XVIII^e siècle, les Britanniques continuent d'utiliser le fer suédois pour leurs matériels de guerre malgré le développement de la production nationale de fer puddlé.

LES DIFFICULTÉS DE LA FRANCE

La marine française est considérée comme une arme auxiliaire et la faveur que les autorités lui portent varie selon les ministres et les circonstances. Au cours de la période 1713-1740, la puissance maritime est négligée. Les revers navals subis lors de la guerre de Succession d'Autriche conduisent cependant à porter attention aux problèmes de la flotte et un plus large budget est accordé à la marine royale. Entre 1748 et 1758, les arsenaux français construisent 52 navires de 64 canons et plus. Après le nouvel échec de la guerre de Sept Ans,

19 Claude Nordmann, *Grandeur et liberté de la Suède*, Louvain, Nauwelaerts, 1974, p. 307.

20 Eli-F. Hecksher, *An Economic History of Sweden*, Cambridge, Cambridge University Press, 1941, p. 180.

21 Herbert Kaplan, *Russian Overseas commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1995, p. 104.

22 Sylviane Créteur, « Le vent et le chanvre. Les toiles à voiles des navires de guerre français au XVIII^e siècle », *Neptunia*, 1988-3, n° 171, p. 31.

un autre effort est fait pour doter la France d'une marine digne de ses ambitions politiques. La renaissance de la flotte française est illustrée par ses victoires lors de la guerre d'Amérique. Les achats de munitions navales pour la marine varient ainsi considérablement et constituent un véritable baromètre de la faveur royale envers l'arme maritime.

Les difficultés financières et l'importance croissante de l'endettement, déjà évidentes à la mort de Louis XIV, sont un problème permanent de la monarchie française, problème qui s'accroît avec les échecs des tentatives de réformes fiscales. Le fardeau de la dette publique se traduit par des coupes dans les dépenses militaires et la marine est particulièrement touchée par ces restrictions financières. Ainsi, tout au long du XVIII^e siècle s'opposent ambitions maritimes et contraintes budgétaires. Lors de l'hiver 1747-1748, les besoins des intendants de la marine se chiffrent à 13 millions de livres mais Maurepas réduit leur demande à 6,5 millions²³. Le cardinal de Bernis indique qu'en 1757, au début de la guerre de Sept Ans, la Marine a dépensé 60 millions de livres « sans payer un sou de ses dettes antérieures, pas plus que la plus grande partie de ses dépenses courantes »²⁴. Une partie de cette somme, soit 39 millions de livres, est disponible mais le déficit reste important. En 1758, la Marine obtient 42 370 149 livres pour des dépenses se montant à 55 306 482 livres²⁵. Au cours du mois d'octobre de la même année, la dette se monte à plus de 40 millions dont 27 millions se sont accumulés depuis le début des hostilités²⁶. Les budgets, toujours insuffisants, sont amputés dès leur attribution par les dettes des années précédentes. L'acquisition des fournitures navales est conditionnée par ce manque chronique de fonds qui pèse lourdement sur les capacités des arsenaux à construire des navires et à entretenir une flotte.

L'absence d'une politique à long terme et les difficultés financières se traduisent par une très mauvaise gestion des stocks. Les prévisions n'existent pas et les autorités agissent comme si elles attendaient les guerres et, en conséquence, des prix élevés et des transports difficiles pour se ravitailler. La France entre dans la guerre de Succession d'Autriche avec des magasins vides. Deux années après le traité d'Aix-la-Chapelle, Brest réclame des milliers de mâts et d'espars, un million de livres pesant de chanvre, vingt mille livres pesant de brai, sans compter

23 J. Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762*, op. cit., p. 162.

24 François Joachim de Pierre De Bernis, Cardinal, *Mémoires et lettres, 1715-1758*, Paris, E. Plon, 1878, p. 173 (25 janvier 1758). Cité par John Francis Boshier, « Financing the French Navy in the Seven Years War: Beaujon, Goosens et Compagnie in 1759 », *Business History*, 28, 3-1986, p. 117.

25 Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1965, p. 186.

26 John Francis Boshier, « Financing the French Navy in the Seven Years War: Beaujon, Goosens et Compagnie in 1759 », art. cit., p. 117.

près d'un millier de canons²⁷. En 1751, au contraire, les arrivées de bois sont si importantes à l'arsenal de Rochefort qu'il n'y a plus de possibilité de stockage et que l'intendant demande la suspension des livraisons²⁸. En septembre 1753, Brest est submergé de planches communes et l'intendant Hocquart déclare qu'il en a suffisamment pour dix années de consommation normale²⁹. Cependant, en 1778, au début de la guerre d'Amérique les 1 239 mâts stockés dans l'arsenal breton suffisent à peine pour une année de conflit³⁰.

Le manque chronique de moyens oblige les autorités à retarder systématiquement les règlements et à payer avec des effets à long terme qu'il est très difficile voire impossible de négocier avec profit. Au cours des années 1756-1757, Nordingh de Witt, consul du Danemark à l'île-de-Ré, agit comme intermédiaire entre des négociants norvégiens et l'arsenal de Rochefort pour une vente de 10 000 pieds cube de bois du Nord. L'intendant garantit un règlement comptant contre une déduction sur les tarifs mais, plus de cinq ans après, aucun versement n'est encore parvenu au fournisseur. Nordingh de Witt fait le siège du conseil de la Marine où il reste « quinze mois pour cet objet. » Versailles ordonne le paiement mais l'arsenal de Rochefort n'a pas les fonds. En septembre 1761, il obtient un premier acompte de 15 000 livres et Choiseul lui propose de régler le solde en contrats à 3 %. Le consul refuse et finalement obtient le paiement du solde de sa dette en 1762³¹. On ignore s'il reçoit les 9 000 livres qu'il réclame pour les intérêts. Les marchands du Nord rechignent à accepter ces risques financiers et font peu de transactions directes avec la marine française. Dès 1727, Pierre Boué de Hambourg déclarait qu'il « ne se soucie pas de faire de telles livraisons parce que le risque est beaucoup plus grand que le profit »³².

Ainsi, les achats dans le Nord sont soumis à des contraintes budgétaires et à une lenteur administrative qui se traduisent par une mauvaise gestion des commandes. D'une part, les ordres donnés aux commissionnaires stipulent d'acheter au prix le plus bas possible et, d'autre part, les ordres sont souvent donnés tardivement. L'achat des mâts à Riga s'effectue généralement à la fin de l'été ou au début de l'automne pour une livraison dans le port livonien l'année suivante à la fin du printemps ou au début de l'été, les lieux d'approvisionnement étant de plus en plus éloignés des rivages de la Baltique. Les acheteurs doivent donc fournir des ordres à leurs commissionnaires de Riga au plus tard en septembre pour des livraisons au plus tôt en juillet, les commandes tardives

27 SHD, Brest, 1 E 504, f° 152-159.

28 SHD, Rochefort, 1 E 379, n° 49.

29 SHD, Brest 1 E 506, f° 54-55 et 61.

30 Arch. nat., D3 8, f° 107.

31 *Rigsarkivet Copenhagen, Kommercekollegiet*, 302.

32 Arch. nat., B1 451, courrier du 29 juillet 1727.

ayant souvent du mal à être honorées. Or selon un fournisseur, « les ordres [...] qui devaient arriver en septembre lui ont toujours été donnés trois, quatre ou six mois plus tard »³³. Ainsi, les commandes de la marine française passent généralement après celles des autres pays et la qualité des produits en est fortement affectée. Les mâts de grande taille, produits de plus en plus rares et de plus en plus coûteux, n'arrivent pas dans les ports français. Les seuls mâts que la marine reçoit sont de petites dimensions et d'un usage réduit pour les grands navires. En 1783, Brest est ainsi surchargé en petites mâtures³⁴. Les arsenaux sont dans l'obligation de fabriquer des mâts d'assemblage, produits coûteux et moins performants.

182

À l'opposé de cette politique, les arsenaux anglais gèrent parfaitement leurs stocks. Les commandes sont passées au moment opportun à des maisons britanniques installées dans les ports du Nord et les règlements s'effectuent selon les clauses stipulées dans les contrats. Après 1776, la Navy n'hésite pas à donner des ordres à ses correspondants pour acheter au-dessus des prix du marché pour obtenir les meilleurs produits possibles³⁵. Ceci explique que l'approvisionnement des arsenaux français soit parfois impossible.

Tout autant que la mauvaise qualité des livraisons, l'envahissante présence anglaise dans le Nord est un souci permanent pour les autorités françaises. En Russie, la pression des maisons anglaises sur le commerce de Riga leur permet de se passer de l'intermédiaire des bourgeois de la ville et les transactions se font directement avec les fournisseurs. Pour ne pas enfreindre officiellement les lois, des prête-noms de citoyens de Riga sont utilisés avec l'accord du gouvernement russe qui accepte ces pratiques commerciales³⁶. Les autres pays sont désavantagés car ils sont dans l'obligation d'utiliser des intermédiaires supplémentaires, notamment dans le cas des fournisseurs français qui font la plupart de leurs achats sur la place d'Amsterdam. La totalité des frais, c'est-à-dire la commission hollandaise ainsi que le fret et la commission payée par le Hollandais à son propre commissionnaire sur le marché du Nord, élèvent considérablement le coût des marchandises.

Ainsi, les contractants français sont obligés de passer par les maisons anglaises qui font naturellement peu d'efforts pour subvenir à leurs besoins. Si la France a d'énormes difficultés pour se procurer les mâtures de qualité pendant la guerre d'Amérique, la Navy reçoit 698 grands mâts, uniquement au cours de l'année 1775 et, en 1777-1778, elle obtient des pièces d'une taille jamais obtenue par

33 Arch. nat., D3 8, f° 108 et B1 99, f° 36.

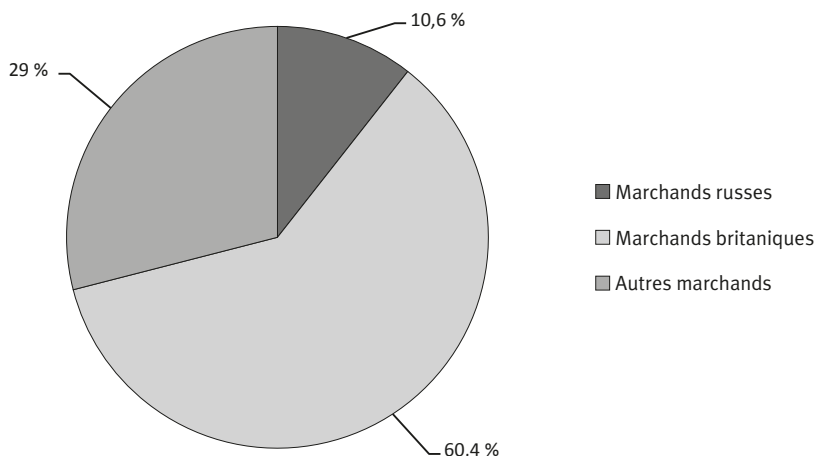
34 Arch. nat. Marine, B1 98, f° 156.

35 P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power*, op. cit., p. 149.

36 Ugo Handrack, *Der Handel der Stadt Riga im 18. Jahrhundert*, Jena, Thuringische Landesuniversität Jena, 1932, p. 36.

les Français³⁷. Cette situation ne semble pas préoccuper Versailles puisque, en 1752, Saint-Sauveur, le chargé d'affaires à Saint-Petersbourg conseille de ne pas employer des commissionnaires hollandais mais des maisons anglaises car ces dernières possèdent des privilèges dans les ports russes. En conséquence, les marchands français « par cet échange direct, non seulement éviteraient le coût de la première commission mais gagneraient le double avantage de bas prix et d'une meilleure qualité »³⁸. De la même manière, Vergennes déclare en parlant des fournitures navales russes que « si nous les achetons souvent des Anglois, c'est qu'au moyen des privilèges dont ils jouissent, ils peuvent nous les fournir à meilleur marché qu'elles ne coûtent quand nous allons les chercher nous-mêmes »³⁹.

Exportations de Saint-Petersbourg selon la nationalité des négociants 1768-1779
(en pourcentage)



Source : H. Kaplan, *Russian Overseas commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1995, p. 176

Les produits sont souvent défectueux lors de leur réception dans les arsenaux. En 1750, les mâts livrés à Brest sont pratiquement tous rejetés, le ministère jugeant les produits d'une grande médiocrité⁴⁰. En 1776, plus des deux-tiers des mâts du Nord livrés dans les arsenaux sont refusés. Leur qualité est défectueuse et, mal proportionnés, leur utilisation engendre une perte importante⁴¹. En 1780, sur 500 mâts et 223 espars examinés à Amsterdam, 297 mâts et la

37 Robert G. Albion, *Forests and Sea Power*, Cambridge, Harvard University Press, 1926, p. 284.

38 Arch. nat., B7 349, Mémoire de Saint-Sauveur du 15 août 1744.

39 Alfred Rambaud, *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France : Russie*, Paris, Félix Alcan, 1890, t. II, p. 336.

40 Arch. nat. Marine B3 509, f° 485-486.

41 P. W. Bamford, *Forest and French Sea Power*, op. cit., p. 149.

totalité des espars sont déclarés impropres à une utilisation pour la Marine. Ces pièces étaient défectueuses dès l'achat puisque le rapport indique qu'elles sont noueuses, tordues, courbées et de mauvaises proportions⁴². En 1784, selon un voyageur français, la Russie envoie en France « du chanvre de moindre qualité qu'aux autres nations »⁴³.

De plus, en raison de leur faible présence dans le Nord les Français ne connaissent pas les malversations qui y ont lieu. À Riga, les rebuts sont revendus à un Anglais du nom de Jackson dont l'entreprise consiste à maquiller les pièces détériorées en utilisant des bouchons de bois pour cacher les surfaces pourries ou de la résine chaude pour embellir les nœuds. Les pièces ayant retrouvé un bel aspect sont remises sur le marché avec les marques de la vraque de Riga. Il semblerait que de telles pièces aient été livrées à Brest⁴⁴. Les négociants anglais connaissent ces pratiques et les livraisons frauduleuses concernent principalement les nationalités qui ne sont pas présentes sur la place notamment les Français qui se font régulièrement abuser.

184

Pour éviter ces problèmes, la Marine envoie des contrôleurs dans le Nord. En 1776, Jean-Pierre Barbé, fils du maître mâteur brestois, remplit ainsi une commission à Riga⁴⁵. Cependant, dans le port livonien, le travail des contrôleurs ne signifie pas grand chose quand dans un assortiment de 200 mâts qui, selon les règles commerciales, ne peuvent être dépareillés, il n'y a seulement que quelques grandes pièces dont une douzaine sont véritablement utilisables⁴⁶. D'autre part, la demande étant très forte, il n'est pas de bon ton pour un acheteur de se plaindre tant au niveau des fournisseurs que des autorités russes qui étaient « convaincues que tous les mâts livrés et vendus au port (de Saint-Pétersbourg) étaient d'excellente qualité puisque la marine anglaise ne contestait jamais et acceptait tout ce qui était offert »⁴⁷.

Au cours des grands conflits, l'approvisionnement des arsenaux français devient dramatique, notamment au cours de la guerre d'Amérique. En 1778, l'Angleterre décide le blocus total des ports français, les vaisseaux de la Navy et les corsaires britanniques ayant ordre de saisir tout navire neutre transportant des munitions navales et soupçonné d'être à destination de la France. Pour calmer les pays du Nord qui protestent contre ces mesures, mais dont elle a besoin

42 Arch. nat., B7 443, Courrier de Lironcourt du 16 novembre 1780.

43 Michel Cadot Michel et Jean-Louis van Regemorter, « Le commerce extérieur de la Russie en 1784 d'après le journal de voyage de Baert du Hollant », dans *La Russie et l'Europe XVI^e-XX^e siècles*, Paris/Moscou, SEVPEN, 1970, p. 196.

44 Paul Walden Bamford, *Privilege and Profit. A Business Family in Eighteenth Century France*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1988, p. 77-78.

45 Olivier Corre, *Brest, base du Ponant. Structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse, Université Rennes II, 2003, p. 633.

46 Arch. nat. Marine, B1 99, f^o 36.

47 Arch. nat. Marine, D3 8, f^o 104.

puisqu'il s'agit de ses propres fournisseurs, l'Angleterre ordonne à l'Amirauté d'acheter toutes les munitions navales chargées dans des navires neutres. Dès lors, les chantiers navals britanniques sont submergés de matières premières pas toujours de très bonne qualité. En 1779, Sir Charles Middleton, ministre de la marine britannique s'élève contre ces achats de fournitures navales qui, à cause de leur médiocre qualité, « ne sont utilisables, ni par nous, ni par nos ennemis »⁴⁸. Certains fournisseurs du Nord, à l'exemple des Norvégiens, profitent en effet de cette situation pour charger des navires en produits difficilement négociables et s'arrangent pour que leurs navires se fassent prendre par la Navy ou les corsaires britanniques. Pour accroître le profit, la valeur des produits transportés est artificiellement augmentée dans les papiers et les chartes-parties⁴⁹.

La pression de la marine britannique est si forte que les approvisionnements sont quasiment coupés. À Brest, en mai 1780, l'absence de merrains pour la tonnellerie ne permet plus à cet atelier de fonctionner convenablement et compromet l'ensemble des embarquements. En juin, ce sont les chanvres pour les cordages qui sont en voie d'épuisement et il ne reste plus que quelques tôles de cuivre⁵⁰. Il devient impossible d'atteindre la France, et les navires déchargent leurs cargaisons en Hollande ou quantité de bois s'accumulent sur les quais.

Le ministre Sartine a alors une idée d'une grande originalité mais excessivement compliquée. Il décide de faire transporter par voie de terre les mâts en souffrance en Hollande⁵¹. L'acheminement des marchandises est confié à Frédéric Romberg de Bruxelles, importante entreprise spécialisée dans l'armement de navires et le roulage au départ d'Ostende. En 1780, Romberg signe un contrat avec la Marine dans lequel il s'engage à transporter vers les arsenaux français trois mille mâts de toutes tailles et « des millions de livres de chanvre, bray, goudron, cordages [...] »⁵². Le négociant profite au maximum de la situation et ses services sont très chèrement payés. En juillet 1780, un premier chargement d'essai est organisé. Le début du voyage passe par les canaux de Hollande et l'Escaut jusqu'à Cambrai via Dordrecht et Gand. La route est ensuite utilisée entre Cambrai et Saint-Quentin puis le convoi reprend la voie des canaux et des fleuves par le canal Crozat (entre Saint-Quentin et Chauny), l'Oise, la Seine (jusqu'au port fluvial de Saint-Mammès près de Fontainebleau), le canal du Loing, le canal d'Orléans et enfin

48 R. G. Albion, *Forests and Sea Power*, op. cit., p. 190.

49 Henry Berg, *Trondhjems Sjøfart under Eneveldet 1660-1814*, Trondhjem, Trondhjems sjøfartsmuseums årsskrift, 1938-1941, p. 219-220.

50 O. Corre, *Brest, base du Ponant. Structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, op. cit., p. 656.

51 André Reussner, « Voie de terre contre voie de mer. Les transports des mâts du Nord dans les ports du Ponant entre 1778 et 1783 », *Neptunia*, 1947-4, n°8, p. 24-25.

52 Françoise Thésée, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue, liaisons d'habitations, la Maison Henry Romberg, Bapst et Cie, 1783-1793*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer-P. Geuthner, 1972, p. 22-23.

la Loire jusqu'à Paimboeuf, embouchure du fleuve et terminus du périple⁵³. Des gabarres de la marine se chargent ensuite de distribuer la précieuse marchandise entre les arsenaux de Rochefort, Lorient et Brest. À la fin de l'année 1781, près de 2 000 mâts sont ainsi chargés à Paimboeuf et livrés dans les arsenaux du roi. Ils mettent ainsi plus de six mois pour rejoindre leur destination alors que dix jours auraient suffi par voie de mer. Le but est cependant atteint et l'arsenal de Brest fonctionne plus ou moins normalement.

Au cours des xvii^e et xviii^e siècles, alors que l'arme navale se développe et devient indispensable pour à la fois assurer la force militaire et protéger les territoires coloniaux, l'approvisionnement en munitions navales est vital pour les grandes puissances européennes. Les richesses naturelles du Nord sont dès lors un enjeu de première importance dans la lutte que se livrent ces puissances notamment la France et l'Angleterre. Dès lors, l'arrivée des produits de Suède, de Russie, de Pologne influence le fonctionnement des arsenaux et détermine l'efficacité de l'arme navale.

186

La France ne réussit pas à prendre en mains son approvisionnement en produits stratégiques du Nord. L'intermédiaire hollandais et les négociants britanniques installés dans les ports du Nord contrôlent totalement les principaux marchés et les Français sont obligés d'utiliser leurs services. Les efforts de la Marine pour se procurer des bois, même s'ils semblent désordonnés, ne sont cependant pas vains. Malgré les difficultés, les fournisseurs remplissent leurs contrats avec plus ou moins de retard et les arsenaux français réussissent à fonctionner. Au cours de la guerre d'Amérique, si un grand nombre de mâts qui arrivent dans les arsenaux sont inutilisables, les cargaisons contiennent une quantité non négligeable de bonnes pièces qui jouent un rôle décisif lors du conflit. D'autre part, les autorités compensent les faiblesses par une politique très pragmatique et par des efforts d'imagination qui traduisent la renaissance de l'importance de la Marine dans la politique royale dans la seconde moitié du xviii^e siècle.

53 A. Reussner, « Voie de terre contre voie de mer... », art. cit., p. 25.

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	

<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

