

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 :

979-10-231-3367-7

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

CINQUIÈME PARTIE

Administrateurs et manieurs d'argent

FINANCIERS ET FOURNISSEURS FRANÇAIS DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Thierry Claeys

Tout naturellement, les études des conflits européens du XVIII^e siècle privilégient les motivations politiques, les stratégies militaires mises en œuvre, le déroulement des opérations, ainsi que le rôle de la diplomatie. Naturellement, les tractations diplomatiques sont bien plus difficiles à appréhender du fait du secret qui les entoure. Il en va de même des questions de logistique. De ce fait, celles-ci ont souvent été assez négligées. Or, la logistique reposait sur tout un maillage de fabricants d'armes et de munitions, d'une part, et de fournisseurs qui assuraient l'approvisionnement des arsenaux portuaires ainsi que des armées, d'autre part. Leur rôle est déterminant pour l'organisation et le bon déroulement des opérations militaires. Dans l'état actuel des connaissances, il est impossible de donner un tableau général et approfondi sur la question de la logistique assurée par l'ensemble des hommes d'affaires et des fournisseurs relatif à ce conflit. Dans un premier temps, les historiens sont confrontés au problème lié à l'identification de tous ces intervenants, puis, dans un second temps, à celui de l'appréhension du déroulement de la production, des opérations commerciales, des transferts d'argent, du financement par les États. Ces études sont d'autant plus complexes à mener que ces intervenants travaillaient parfois au profit de différents États dont les intérêts différaient. En outre, les sources sont dispersées dans de nombreux dépôts d'archives situés dans les différents pays engagés à ce conflit.

L'aide apportée aux *Insurgents* commença très tôt et dans le plus grand secret. Dès le mois de novembre 1775, le Congrès constitua un Comité de la correspondance secrète habilité à entamer des tractations avec des alliés à leur cause¹. Au mois de mars de l'année suivante, Silas Deane, un marchand du Connecticut, fut chargé d'acquérir des armes en Europe. L'Espagne, qui tenait

1 Lucien Bély, « La guerre d'Indépendance américaine au cœur des relations internationales », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 25.

à contenir la pression britannique sur ses possessions américaines et sur ses voies commerciales, et la France, étaient prêtes à soutenir la cause des colons révoltés. Dans les deux pays, cela signifiait l'abandon des politiques de réformes et de rigueur budgétaires.

322

Le 2 mai 1776, soit 10 jours avant le renvoi de Turgot, Pierre Augustin Caron de Beaumarchais, à la fois homme d'affaires, agent secret et dramaturge, qui s'était fait l'avocat des révoltés auprès des gouvernements espagnol et français, fut autorisé par Vergennes de vendre de l'armement aux Américains sous le couvert de sa société de commerce qu'il avait fondée sous le nom de Roderigue, Hortalez et C^{ie} ou Rodrigo Hortalez y Compañía avec deux négociants, Peltier et Carrier. Le 10 juillet, il reçut une subvention secrète d'un million de livres tournois de Louis XVI, ainsi que l'assurance d'une pareille somme de l'Espagne par l'intermédiaire de son ambassadeur, le comte d'Aranda. Le 11 août suivant, ce second montant lui fut versé. C'est le point de départ de l'aide apportée aux *Insurgents*². Les événements prirent une tout autre tournure lors de la déclaration de l'Indépendance faite par les treize colonies anglaises, le 4 juillet 1776. Des engagements individuels virent le jour, tel celui de Gilbert Motier de La Fayette, un membre du clan des Noailles, le 6 novembre 1776.

Le 26 septembre 1776, le Congrès avait nommé Silas Deane, Benjamin Franklin, savant et philosophe reconnu, et Thomas Jefferson pour représenter les intérêts américains auprès de la cour de France. Benjamin Franklin, qui débarqua en France au cours du mois de décembre suivant, prit la tête de la légation. Grâce à sa notoriété ainsi qu'à sa personnalité particulièrement généreuse, il fut favorablement accueilli dans les salons parisiens, et devint l'ami de Jacques Donatien Leray de Chaumont ainsi que de sa voisine, Anne Catherine de Ligniville, veuve de Claude Adrien Helvétius, célèbre philosophe et fermier général, et dont le salon était réputé. Leray de Chaumont joua rapidement un rôle majeur dans la ravitaillement des *Insurgents* avant la signature du pacte de commerce entre la France et les États-Unis d'Amérique, le 6 février 1778, et l'entrée en guerre contre l'Angleterre, le 24 mai suivant. Une lutte d'influence s'engagea entre Caron de Beaumarchais et Leray de Chaumont.

Caron de Beaumarchais s'était engagé de fournir 200 canons ainsi que des équipements et des armes pour 25 000 hommes. Dans cette affaire, il avait pour associés son secrétaire, Lazare Théveneau de Francy – le frère de Théveneau de Morande, un publiciste sulfureux réfugié à Londres –, son agent le plus efficace

2 Manuel Bustos Rodriguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance : économie et logistique », *ibid.*, p. 80 ; Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, SPM, 2009, 2^e éd., t. 1, p. 411-420 (notice concernant Caron de Beaumarchais).

auprès des *Insurgents*³, Jean Joseph Carrier de Montieu⁴, l'un des gérants de la manufacture d'armes de Saint-Étienne, ainsi qu'Étienne Carrier et Jean Peltier – dit Peltier-Dudoyer –, tous deux négociants, le second étant secondé de son fils, Jean Gabriel Peltier, le célèbre journaliste contre-révolutionnaire, connu pour sa participation au journal intitulé les *Actes des Apôtres*⁵. Son correspondant à Cadix était Jean-Baptiste Payan, l'un des associés de la maison de commerce *Verduc, Keloguen, Payan*⁶. La compagnie dirigée par Caron de Beaumarchais disposait initialement de trois vaisseaux, *Le Fier Rodrigue* (l'ex-*Hippopotame*, vaisseau acquis auprès du ministre de la Marine et débaptisé), *Le Pérou*, et *Les Deux Hélènes*, auxquels s'ajoutèrent *Le Suffren* et *Le Comte d'Estaing* puis *L'Amphitrite*, *La Seine*, *L'Amélie*, *La Thérèse*, *La Mère Bobby*, *La Marie Catherine* et *Le Flamand*. Les efforts de Caron de Beaumarchais furent à l'origine de la victoire de Gates à Saratoga et *Le Fier Rodrigue*, qui se trouva réquisitionné, participa à celle de l'île de Grenade en 1779 : il reçut en contrepartie, en 1786, une somme de 3 millions de livres. Cependant, Caron de Beaumarchais perdit gros à cause de la dépréciation des 4/5^e sur les effets de juillet 1778, réduisant ses avoirs de « 154 413 pouds 19 shelings » à « 30 882 pouds 15 schelins 9 pence » formant, avec les intérêts au 1^{er} janvier 1785 « 42 927 pouds 1 schelin 5 pence », soit 973 023 livres pesant de tabac. Carrier de Montieu fut moins heureux dans cette guerre, perdit un bateau et engrangea les déficits. Il fut contraint d'abandonner sa manufacture à Saint-Étienne, et était débiteur envers Caron de Beaumarchais de 446 936 livres tournois. Il déposa le bilan et s'enfuit à la campagne en juillet 1787, laissant son homme de confiance et laquais, Jean-Baptiste Autié, régler les démêlés des créanciers, dont le banquier Isaac Antoine Louis Calmer⁷. Caron de Beaumarchais éprouva également des pertes du fait de son caissier peu scrupuleux, Claude Vincent Cantini, un Florentin. Ce dernier s'était endetté envers Caron de Beaumarchais pour 390 174 livres tournois ; il le remboursa en partie en lui cédant deux maisons contiguës rues Grange-aux-

3 *Ibid.*, t. 2, p. 1047-1049 (notice Théveneau de Francy).

4 *Ibid.*, t. 1, p. 425-428 (notice Carrier de Montieu).

5 Hélène Maspero-Clerc, *Un journaliste contre-révolutionnaire : Jean-Gabriel Peltier (1760-1825)*, Paris, Société des études robespierristes, 1973, p. 5-13. D'après l'auteur, Peltier-Dudoyer devint l'un des armateurs nantais les plus en vus durant la période 1777-1782, ayant à son actif 42 départs dont 9 négriers et 30 voyages en droiture. Propriétaire d'au moins quatre bâtiments, il participa à 9 armements en 1778 et 10 en 1779 destinés aux *Insurgents*. Il y perdit 8 navires, naufragés ou pris par les Anglais.

6 M. Bustos Rodriguez, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance : économie et logistique », art. cit., p. 81.

7 Archives nationales, Minutier central (désormais Arch. nat., MC), LXII, 644, 3 août 1787, contrat d'union des créanciers ; Arch. nat., MC, LXII, 647, 2 janvier 1788, premier cahier de dépôts de l'union des créanciers ; différents actes passés le 11 janvier 1788 le concernant se trouvent dans la même liasse ; Arch. de Paris D 4B^e 99, dossier 6976 (à partir du 26 septembre 1787). Arch. nat., MC, LXII, 691 (cahier de quittances).

Belles et des Marais. À la suite du décès de Théveneau de Francy survenu en 1784, Caron de Beaumarchais confia le suivi de ses affaires aux États-Unis à ses trois associés en Virginie : Charles de Monbos, Joseph Latil et François Antoine Marie Levaigneux. À cause de leur lenteur, il dut envoyer Jean Auguste Marie Chevallié, directeur des Paquebots français à New York. Les mouvements de fonds de la société pour toute la période montaient à 21 092 515 livres quant aux recettes et à 21 044 191 livres quant aux dépenses⁸.

Caron de Beaumarchais fut écarté des principales opérations par Franklin, au plus tard vers 1779. Ce dernier lui préférait des banquiers institutionnels dont la maison Horneca, Fizeaux et C^{ie} d'Amsterdam, représentée à Paris par Ferdinand Grand, qui plaçait en Hollande les emprunts sur l'Hôtel de Ville de Paris depuis Terray, et qui était chargée d'en faire autant pour le Congrès américain sous la caution française. Leray de Chaumont et Emmanuel Haller – l'un des associés de la maison de banque Girardot et Haller – supplantèrent Caron de Beaumarchais comme munitionnaires. Les raisons ainsi que les circonstances de sa mise à l'écart restent parfaitement obscures. La qualité des armes de la Manufacture royale de Saint-Étienne réputée douteuse à cette époque en fut-elle l'origine⁹ ? Benjamin Franklin se méfiait-il d'un homme empêtré dans un long procès à rebondissements l'opposant au légataire universel du financier Joseph Paris Duverney, de surcroît agent secret dont l'origine de la fortune fulgurante, qui ne devait en rien aux recettes théâtrales, restait mystérieuse ?

Jacques Donatien Leray de Chaumont¹⁰ était le fils de René Leray de la Clartais, un important négociant nantais qui avait armé de nombreux navires destinés à la traite négrière, de 1720 à 1740, ainsi que de nombreux bateaux corsaires au cours des guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans. Il fut également l'un des deux représentants de la Chambre de commerce de Nantes à Versailles en 1727 et secrétaire du roi près la chancellerie du parlement de

8 Bibliothèque historique de la Ville de Paris, ms. 1319, état de la liquidation de la succession de Caron de Beaumarchais. Voir également : Brian N. Morton et Donald C. Spinelli, *Beaumarchais and the American Revolution*, Lanham/Boulder/New York/Oxford, Lexington Books, 2003, p. 324-325.

9 Ken Alder, *Arms and Enlightenment in France, 1763-1815*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1999, p.175, p.187-190. Voir également Hubert et Georges Bourgin, *L'Industrie sidérurgique en France au début de la Révolution*, Paris, Imprimerie nationale, 1920, p. 222-224 ; Josette Garnier, *Bourgeoisie et propriété immobilière en Forez aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Saint-Étienne, Centre d'études foréziennes, 1982, p. 106-125, 145-151, 252-254, 476-477, 479-483 ; AN F¹² 1318.

10 T. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 2, p. 233-238 (notice Leray de Chaumont) ; Jean Claude Waquet, *Les Grands Maîtres des eaux et forêts de France de 1686 à la Révolution*, Genève, Droz, 1978, p. 385-386 ; Thomas J. Schaeper, *France and America in the revolutionary era. The life of Jacques Donatien Leray de Chaumont 1725-1803*, Providence RI, Berghahn books, 1995 (essentiel). De nombreux éléments ont été repris dans l'ouvrage de Philippe Carrer, *La Bretagne et la guerre d'Indépendance américaine*, Rennes, Les Portes du large, 2005, chap. 4, 6 et 8).

Bretagne jusqu'en 1755. De 1753 à 1763, Leray de Chaumont fut grand maître des eaux et forêts du Berry (Blois, parc de Chambord, Romorantin, Vierzon, Issoudun, Bourges, Châteauroux, et Vendôme). Nommé l'un des directeurs de la Compagnie des Indes en 1764, il fut le principal fournisseur de farines du Blésois aux vaisseaux de cette compagnie de commerce au cours la seconde moitié des années 1760 et fut l'un des intéressés dans la fourniture des blés du roi par la compagnie Malisset, de 1765 à 1770. Enfin, il fut l'intendant de l'Hôtel royal des Invalides de 1770 à 1776. Il s'intéressa à l'exploitation des mines de Chatelaudren en Basse-Bretagne, de la manufacture d'indienne du Clos-Payen, des mines de Villefort dans les Cévennes et de la fonderie de Roquemaure, ainsi qu'aux armements de Bernier et de Goullade pour les Indes à partir de 1775. Par son épouse, il était allié à la famille Jogues – des négociants à Orléans et Cadix –, ainsi qu'à Jean Masson de Malboue, négociant banquier, syndic de la Compagnie des Indes¹¹. Il devint rapidement le conseiller intime de Benjamin Franklin qu'il logea chez lui, dans son hôtel – dit de Vallentinois – à Passy, à partir du mois de janvier 1777 jusqu'au 12 juillet 1785. Il fut le principal fournisseur d'armes, de poudre et de munitions aux insurgés américains pendant la guerre d'Indépendance qui, entre autres choses, finança la campagne de d'Estaing en 1778 ainsi que les bateaux de l'escadre de John Paul Jones en 1779. Mais, il subit d'importants revers qui le précipitèrent au bord de la ruine. Tout d'abord, il essuya des pertes conséquentes à l'occasion de certains armements maritimes. En outre, tout comme son rival, il fut l'une des principales victimes des dévaluations massives de la monnaie américaine. En mars 1780, le rapport était de 40 pour un ; en 1790, après le « *Funding bill* », celui-ci passa à 100 anciens dollars pour un nouveau. De surcroît, en 1782, le Congrès américain décida d'arrêter de payer les intérêts de l'emprunt lancé en 1776.

Il s'associa à Edward Bancroft, Silas Deane, Conrad Alexandre Gérard, Robert Morris, et Samuel Wharton, les fondateurs de la Illinois and Wabash Land Company, au tout début des années 1780. Cette fois encore, ses projets furent contrariés. Cette société avait été formée dans la perspective d'une vaste spéculation sur des terres en friche dans le nord de l'Ohio, cherchant à établir une plantation en Virginie ainsi qu'une distillerie de whisky dans l'état de New York ; elle fut contrariée dans ses projets par le Congrès américain lorsque ce dernier décida de rendre ces terres propriété commune. Enfin, dès 1783, le gouvernement français recula les échéances de ses remboursements pour

11 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 1, p. 1130-1132, et t. 2, p. 355-358 (notices concernant Isaac Jogues de Martinville et Jean Masson de Malboue).

ses opérations maritimes. En retour, il bénéficia régulièrement de surséances prononcées au Conseil d'État et d'une commission extraordinaire pour régler les contestations sur ses biens. Jacques Donatien Leray de Chaumont et son épouse préférèrent se séparer quant aux biens. Suite à la sentence prononcée par la prévôté de Passy, le 9 mai 1789, ils procédèrent à la répartition des biens. Leray de Chaumont céda la terre de Chaumont à son fils, ce dernier s'obligeant de verser annuellement 8 500 livres tournois à sa mère. Malgré tous ces revers, il continua, avec son fils, à spéculer aux États-Unis ; l'un des fondateurs de la fameuse Compagnie de New York ou de Castorland¹², ce dernier acquit en association avec Anne Louise Germaine Necker, épouse d'Éric Magnus baron de Staël-Holstein, 35 500 acres de terres dans le canton de Saint-Laurent, sous le nom de la maison de banque new-yorkaise « Leroy et Bayard ». Les acquisitions de Jacques Donatien Leray de Chaumont fils atteignirent les 600 000 acres (soit 243 000 ha). Il y fit construire une demeure magnifique où il reçut le gratin new-yorkais ainsi que le président James Monroe. En 1815, Joseph Bonaparte, réfugié au Nouveau Monde, lui acquit 26 000 acres dans le comté de Jefferson. En 1819, les affaires de Leray de Chaumont et Germaine de Staël n'étaient toujours pas liquidées. Cette dernière détenait sur lui une créance de 244 864,43 F et avait placé 18 896 piastres, argent d'Amérique (correspondant à 94 480 F), chez Leroy et Bayard. La liquidation de leur association eut lieu après la faillite retentissante de Leray de Chaumont, en 1823, due à ses investissements considérables pour l'aménagement du canal Erié. Tout comme l'avait fait son père jadis à son égard, il s'était empressé de donner l'essentiel de ses biens à son fils afin de les préserver avant la tourmente. Il revint en France après avoir liquidé ses dettes, vers 1836.

Avec l'entrée en guerre de la France, en 1778, d'autres intervenants furent propulsés au-devant de la scène. Le conflit se déroulant pour l'essentiel sur les

12 Cette société fut créée suivant un brevet passé devant Lambot, notaire à Paris, le 12 avril 1793, par Pierre Chassanis – qui fut désigné pour exercer les fonctions de directeur par les premiers actionnaires – pour l'acquisition de 200 000 acres de terres situées sur un territoire bordant le lac Ontario et la rivière Black, et désigné sous le nom de « Castorland », le tout se trouvant dans le comté de Montgomery, dans l'état de New York. Dans un premier temps, cette compagnie devait procéder l'acquisition de 100 000 acres qu'elle devait conserver et exploiter durant 21 ans. Elle devait ultérieurement doubler la superficie de son domaine pour le porter à 200 000 acres (soit un peu plus de 80 000 ha). La société était constituée de 2 000 actions. Parmi les plus forts actionnaires figuraient Jean-Baptiste Mesnard (370 actions), Jean Nicolas Livry (300), Pierre Chassanis (204), Étienne Guinot (132), Jacques Donatien – dit James – Leray de Chaumont, fils (100) et Antoine François Le Carpentier (100). Les commissionnaires installés dans l'état de New York furent Pierre Pharoux (60 actions) et Simon Desjardins (25). Seuls Chassanis et Leray de Chaumont fils jouèrent un rôle prépondérant dans le développement ultérieur de la société et dans la mise en valeur du territoire. Voir à ce sujet : Edith Pilcher, *Castorland. French Refugees in the Western Adirondacks, 1793-1814*, Harrisson/ New York, Harbor Hill Books, 1985, voir principalement les p. 28-30 quant aux conditions de la formation de cette société.

océans, le rôle des munitionnaires des vivres de la Marine ainsi que des divers fournisseurs devint considérable. De même, le crédit des trésoriers généraux de la Marine et des colonies était considérablement sollicité par les secrétaires d'État de la Marine successifs à partir de 1778.

La compagnie des munitionnaires des vivres de la Marine est relativement bien connue. Tout au long du XVIII^e siècle, les traités contractés avec les compagnies de munitionnaires des Guerres et de la Marine furent systématiquement enregistrés au Conseil d'État au moyen d'arrêts simples. Les résultats du Conseil, annexés à ces derniers, comprirent les tarifs ainsi que les listes de membres de ces compagnies.

Le traité de la compagnie Gabriel Nicolas Jolly – il s'agit d'un prête-nom – fut résilié, à la fin de 1774, par le secrétaire d'État de la Marine Bourgeois de Boynes et remplacé par la Régie Bancaud¹³. Ce ministre était – tout comme Turgot, qui le remplaça quelques mois plus tard – féru des thèses des économistes et favorable au remplacement des fermes et des compagnies de munitionnaires par des régies. La Régie Bancaud devait entrer en service au 1^{er} janvier 1775. Établie par frères Jean Louis Marie Desloges et François Marie Desloges de Krouvel¹⁴ – tous deux inspecteurs généraux des vivres de la Marine –, elle était constituée d'un « [...] corps de régisseurs qui n'avoient aucune connaissance nécessaire pour conduire une entreprise de cette espèce, ou distraits par des occupations plus intéressantes pour eux, s'en rapportoient absolument à lui et ne calculoient que le bénéfice que leur procuroient les émolumens qui leur étoient accordées [...] »¹⁵.

- 13 Le notaire de Bourgeois de Boynes, Bronod, fut tout naturellement choisi pour recevoir les offres des compagnies qui désiraient se faire octroyer la régie des vivres de la Marine (Arch. nat., Marine B² 307, f^o 330-331, dépêche du ministre à Bronod). La réception des enchères, effectuée devant le notaire, commença à partir du 18 février 1774 : Arch. nat., MC, LXXXVIII, 739, 18 février 1774, soumission de Jean Hastroffer, demeurant rue de Cléry ; même liasse, en date du 22 février 1774, soumission de Jean-Baptiste Bancaud. Un arrêt du Conseil du 14 mars suivant relança les enchères. Plusieurs prête-noms se représentèrent devant Bronod et son associé, le notaire Maigret. Tous les actes notariés ultérieurs – à partir du 26 février 1774 – furent conservés par Maigret (Arch. nat., MC, LV, 14, liasse des mois de février et mars 1774). Maigret conserva les cinq nouvelles soumissions : la première en date du 26 février 1774, faite par Claude Rolland ; la seconde en date du 12 mars 1774, par Alexandre Henry Ferdinand Mathieu Dumez de Saint-Hillier, trésorier des prince et princesse de Rohan-Guéménée, demeurant à Paris, place du Champs Dalbiac ; la troisième en date du 26 mars 1774, par Claude Rolland ; la quatrième en date du 26 mars 1774, par Joseph Delaye, demeurant rue Colbert, p^{se} St-Eustache ; la dernière, en date du 26 mars 1774, par Jean Hastroffer. Finalement, les cautions de Jean-Baptiste Bancaud remportèrent le marché ; il fut mis en régie le 28 mars 1774.
- 14 Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 1, p. 678-679. Souvent, on trouve le nom orthographié sous la forme de « Desloges de Kerronvel ».
- 15 Arch. nat., Marine D³ 45, document 1.11 (historique des régies ; document non signé et non daté) ; Arch. nat. Marine A¹ 112, f^o 10, « Traité des vivres pour les vaisseaux, galères et autre bâtiments de Sa Majesté sous le nom de Jean-Baptiste Bancaud, du 28 mars 1774 » ; Arch. nat. Marine B² 307, f^o 330-331, f^o 376, f^o 425-427.

Elle fut à son tour annulée un an plus tard, quelques mois seulement après l'arrivée de Sartine aux fonctions de secrétaire d'État de la Marine. Il ne semble pas s'agir d'une revanche d'un parti sur un autre ; la régie avait dû connaître d'après difficultés financières. Une nouvelle régie fut établie sous le nom de Claude Fay pour une durée de deux années à compter du 1^{er} janvier 1776, par l'arrêt du Conseil du 13 février 1776¹⁶. La livre sociale était fixée à 42 sols et le capital à 2 100 000 livres tournois. Les frères Desloges continuèrent à faire partie du directoire. Cependant, parmi les régisseurs figuraient de nombreux anciens intéressés dans la compagnie dite Gabriel Nicolas Fay, notamment Louis Monmerqué et Antoine Louis de Saint-Marc, munitionnaires généraux des vivres de terre, Henry Joseph Ledran, trésorier et caissier des vivres de la Marine, Étienne Nouette, trésorier Général des Invalides de la Marine, Étienne Demars, commissaire ordinaire des guerres et premier commis de la Marine au bureau de l'Inde, ainsi que son frère, Jean-Baptiste Demars. La régie de Claude Fay fut prorogée par l'arrêt du Conseil du 26 mai 1780, pour une durée de 3 ans, à partir du 1^{er} janvier 1781 jusqu'au 31 décembre 1783. Au lendemain du conflit, une nouvelle régie, établie à partir du 1^{er} janvier 1784 pour une durée de six ans, fut composée de quatre régisseurs des vivres de la Marine seulement ; elle fonctionna à partir de cette date jusqu'en 1798, avec bon nombre de soubresauts au cours la période révolutionnaire¹⁷. Le fonds d'avance à fournir était limité à 1 200 000 livres tournois. Daniel Doumerc¹⁸ et le banquier Jean Louis Cottin¹⁹ figuraient parmi les régisseurs²⁰.

Malheureusement si les archives de la Marine, conservées aux Archives nationales, contiennent quelques renseignements sur les changements opérés au sein même de l'administration centrale de la compagnie des munitionnaires des vivres de la Marine au cours de la seconde moitié des années 1770, le chercheur n'y trouve à peu près rien quant à son fonctionnement au quotidien ni quant aux pièces comptables qui y étaient constituées. Et pourtant, dans le cas présentement étudié, ce furent les munitionnaires des vivres de la Marine qui furent essentiellement chargés du ravitaillement du corps expéditionnaire envoyé pour combattre auprès des *Insurgents* américains, à partir du mois d'avril 1780. En réalité, pour aborder l'histoire des fournitures des vivres, tant aux marins qu'aux troupes embarquées, il est indispensable de sonder les dépôts d'archives départementales concernées. L'essentiel des fonds documentaires s'y trouve assurément.

16 Arch. nat., E* 1523/A, arrêt du Conseil du 13 février 1776.

17 Maurice Block, *Dictionnaire de l'administration française*, Paris/Strasbourg, Librairie administrative de V^e Berger Levrault, 1862, p. 892.

18 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 1, p. 720-724.

19 *Ibid.*, t. 1, p. 539-543.

20 Arch. nat. Marine D³ 43, pièce 70.2.

La poudre fut fournie par une toute nouvelle régie qui se révéla performante. Par un arrêt du Conseil du 28 mai 1775, Turgot avait résilié le bail de la Ferme des Poudres et Salpêtres – établi sous le nom d'Alexis Demont et dirigée par Jean Vivant Micault de Courbeton, le frère du garde du trésor royal Micault d'Harvelay²¹, et petit-neveu de Joseph Paris Duverney – afin de la remplacer par une régie à partir du 1^{er} juillet 1775. Cette dernière, créée sous le nom de Jean-Baptiste Bergaud, fut dirigée par quatre régisseurs dont deux chimistes, Antoine Laurent Lavoisier et Jean Pierre Le Faucheur, père.

Les renseignements concernant les autres fournisseurs de la Marine sont plus dérisoires encore. Jusqu'en 1781, les fers et les ancres furent livrés aux arsenaux de Rochefort, Brest et le Havre par Pierre Babaud de la Chaussade, maître des forges à Guéringy et La Chaussade, dans le Nivernais²².

De 1769 jusqu'à son décès, survenu le 21 mars 1783, Jean François Dujardin de Ruzé²³ fut l'entrepreneur général puis le régisseur général des fournitures de la Marine. Il était parvenu à évincer la maison de banque hollandaise Hope en C^o, jadis associée à Beaujon et Goossens et très liée à la maison de banque parisienne Vandenyver²⁴ et fournissait tous les matériaux de construction dont les mâtures et le chanvre. Son inventaire après décès révèle un important réseau de correspondants dans les ports hollandais, de la Baltique et français. Antérieurement il avait été l'un des intéressés dans la société établie pour la fourniture de viande aux armées françaises en Espagne en 1762. Plus tard, il avait racheté un établissement très prospère à Redon, en Bretagne, spécialisé dans la fabrication des fers destinés aux vaisseaux de la Compagnie des Indes ainsi qu'à la Marine royale. Dès 1769, il participa à l'armement de plusieurs bateaux de commerce. Il devint gentilhomme de la Venerie du Comte d'Artois et intendant et général des finances de la Maison de la comtesse de Provence à partir de 1773. Enfin, il fut intéressé dans l'entreprise de fourrage pour la maison du Comte de Provence et l'un des fermiers de la Ferme de Sceaux et Poissy établie sous le nom de Charles Mille, en 1779. Il fut également un important bailleur de fonds au profit d'Étienne François duc de Choiseul d'Amboise, en 1781. Mathurin Julien Marie Delamarre, son associé et probablement un parent, lui succéda. Parallèlement, un traité fut signé, le 4 juillet 1781, avec Jean et Gotlieb Ranisch, négociants à Memel en Prusse, ainsi qu'avec la société Wernberg et Cie, négociants suédois établis à Bordeaux, pour la livraison de mâtures originaires des forêts de Russie Blanche. Jean François Sauty, un ancien

21 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, op. cit., t. 2, p. 418-421.

22 *Ibid.*, t. 1, p. 97-99.

23 *Ibid.*, t. 1, p. 757-761.

24 *Ibid.*, t. 2, p. 1124-1128.

trésorier de l'extraordinaire des guerres, jadis compromis, sous les ordres de l'intendant aux armées Lucé, dans une affaire destinée à altérer le crédit de Paris de Montmartel en 1756, était leur prête-nom et homme d'affaires à Paris. Cette société se plaignit d'avoir été lésée par rapport à Dujardin de Rusé, en 1776. En 1782, on retrouve Sauty participant à une société formée par Simon Léon Casauranc de Saint-Paul, le comte de Putbus, maréchal héréditaire et président de la Régence de la Poméranie suédoise, et par le comte de Jahnke, conseiller de la Régence et grand bailli de la Poméranie suédoise, sous le nom de Compagnie du Commerce du Nord. Celle-ci exploita la Manufacture royale de métal et vernis pour le doublage des vaisseaux de la Marine, établie à Paris et à Nantes. En 1785, cette société accueillit les membres de la maison de banque Ferber et C^{ie}, dont les principaux actionnaires étaient Claude Baudard de Sainte-James, trésorier général de la Marine²⁵, et Paul Juste Harmensen de Polny²⁶, administrateur de la Caisse d'Escompte.

330

La régie de l'habillement des troupes était dirigée, à partir de 1769, par Pierre Desprez et Guillaume Sabatier – la banque Sabatier & Desprez –, John Holker et Bernard Perruchot. Ce dernier avait participé à plusieurs armements de navires à la destination des Indes dirigés par Jacques Donatien Leray de Chaumont et Pierre Bernier. Il était également l'un des associés de la compagnie Malisset, évoquée plus haut. Enfin, à partir de 1780, Perruchot figurait parmi les membres d'une compagnie de fournisseurs des hôpitaux de la Marine à Brest²⁷. À la même époque, le munitionnaire des vivres de la Marine Jean-Baptiste Demars²⁸ fut nommé régisseur général des hôpitaux de l'armée du comte de Rochambeau. La trésorerie de cette armée fut confiée à Louis César de Baulny²⁹. Fils d'un négociant de Buzancy, il occupa antérieurement les fonctions de trésorier principal des troupes en Corse et avait obtenu la survivance de l'office de trésorier général de l'ordinaire des guerres en 1777, une charge supprimée à l'occasion des réformes de Necker, en 1778. Il fut récompensé pour les services rendus : en 1787, il accéda à une place d'administrateur général des Domaines

25 *Ibid.*, t. 1, p. 137-146. Voir également : Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la Marine et Brasseur d'Affaires*, Genève, Droz, 1969 ; Bertrand Gille, « Types de capitalistes parisiens du XVIII^e siècle », *Bulletin du Centre de recherche sur l'histoire des entreprises*, n° 2, octobre 1953, p. 25-31 ; Guy Chaussinand-Nogaret, *Les Financiers de Languedoc au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1970, p. 261-265, p. 300-301, p. 305-306, p. 324-327 ; Henry Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1963, p. 348-354.

26 Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, t. 1, p. 1056-1058.

27 *Ibid.*, t. 2, p. 701-703.

28 *Ibid.*, t. 1, p. 664-665.

29 *Ibid.*, t. 1, p. 151-154.

du roi. Il laissa à sa mort, survenue en 1812, une fortune assez considérable dépassant les 3 000 000 francs.

Dès le milieu des années 1770, des sociétés composés essentiellement de financiers ainsi que de leurs collaborateurs se formèrent afin de racheter et de créer des manufactures d'armes, des forges et fonderies. Cette stratégie industrielle aboutit à la formation du premier complexe militaro-industriel en France.

Le 18 juin 1775, Charles de Wendel d'Hayange, capitaine d'artillerie, et maître de forges, son cousin germain Gabriel Claude Palteau de Veymérage³⁰, Nicolas Bettinger alors receveur des impositions en Alsace, Charles Chastel, trésorier général d'artillerie et du génie³¹ – un parent de Thomas de Pange³², trésorier général de l'extraordinaire des guerres –, ainsi que Laurent Lecomte d'Humbepaire, receveur particulier des finances dans les Trois-Évêchés, s'associèrent pour acquérir de Claude Baudard de Saint-James et de Claude Bernard Cotheret les forges de Nouzon, Moulin-le-Blanc et Mohon, situées dans la principauté de Châteaurenard (155 173 livres tournois), la forge de Berchiwé au Luxembourg (100 000 livres tournois), tous les effets mobiliers qui s'y trouvaient (475 501 livres tournois), et enfin la manufacture d'armes de Charleville, sise rue de Flandre près la place de Nevers (85 977 livres tournois) : le prix totalisa 816 451 livres tournois 3 sols 5 deniers³³. Ils établirent définitivement les clauses de leur société, le 23 avril 1776 : la livre figurative, composée de 70 sols de 12 500 livres tournois chaque, formait un capital de 875 000 livres tournois³⁴. Peu après, ils participèrent à la formation d'une clouterie à Nantes, établie sous la raison sociale Perret Dacosta frères et C^{ie}, par l'acte du 25 mai 1778³⁵. Pour accélérer le développement de cet ensemble, les associés décidèrent, par la délibération du 25 avril 1779, de fixer le capital à

30 *Ibid.*, t. 2, p. 590-594.

31 *Ibid.*, t. 1, p. 473-475.

32 *Ibid.*, t. 2, p. 1173-1177.

33 Arch. nat., MC, XXVI, 634, 18 septembre 1775, 6 actes dont cinq d'acquisitions particulières et u de conventions.

34 Arch. nat., MC, XXVI, 641, 23 avril 1776 : la part de Charles de Wendel fut fixé à 15 sols (187 500 lt.), celle de Bettinger à 23 (287 500 lt.) dont 14 étaient attribués à Chastel (215 000 lt.). L'intérêt des fonds d'avances était porté à 9 %. Les bénéficiaires étaient destinés à accélérer l'extinction de la dette envers les vendeurs. Palteau de Veymérage en profita pour emprunter 120 000 l., le 20 avril 1777, auprès de Bettinger – agissant au nom de Thomas de Pange – pour arranger ses affaires antérieures et, 8 jours plus tard, 175 000 lt. correspondant au montant de 14 sols. Cette dernière somme fut totalement remboursée, le 8 mai 1779, au moyen de ses intérêts ; Palteau de Veymérage versa de surcroît régulièrement les intérêts des 120 000 lt. Le même jour, 8 mai 1779, Lecomte d'Humbepaire se retira de l'affaire au profit de Joseph Gabriel Goussard de Montigny (Arch. nat., MC, XXVI, 652, actes des 20 et 28 avril 1777, emprunts et conventions ; Arch. nat., MC, XXVI, 675, actes du 8 mai 1779).

35 Arch. nat., 189 AP 28, dossier 827 (pièces des 20 juin 1778 et 4 octobre 1781).

1 500 000 livres tournois, divisé en 60 actions de 25 000 livres tournois, réparties à part égale entre François Ignace de Wendel, fils, et Nicolas Bettinger³⁶.

Dans un souci de concentrer l'essentiel de la production des armes destinées à la Marine et à la Guerre, les actionnaires de ce complexe industriel en formation contractèrent avec Joseph Constantin Périer et Claude Baudard de Saint-James³⁷ une nouvelle société pour l'exploitation de la fonderie royale, installée sur l'île d'Indret, dont Wendel d'Hayange avait obtenu le bail par acte du 6 avril 1780³⁸, et pour l'établissement des forges et hauts-fourneaux à Montcenis (le futur Creusot), sous la raison Périer, Bettinger et C^{ie}, par l'acte du 18 décembre 1782³⁹. En réalité, Mégret de Sérilly apporta les deux tiers des fonds, dont une partie sous les noms de ses partenaires de Charleville, et Baudard de Saint-James un tiers. Croze de Magnan, chargé de la correspondance de la Compagnie générale des Eaux, et Brodelet cadet, caissier de Charleville, occupèrent les mêmes fonctions dans cette nouvelle société. Le 3 juillet 1783, Wendel et Bettinger s'associèrent avec Joseph Gabriel Charles de Fénis de Saint-Victour pour l'exploitation de la manufacture d'armes de Tulle, les établissements de Souillac, les mines de Pleau et d'Argentac (dites « d'Argentac »)⁴⁰.

Montcenis bénéficia de l'appui du contrôleur général des finances Calonne, ancien intendant de Metz, qui dégagera une subvention de 600 000 livres tournois par le bon du roi du 28 août 1784, délivré en 12 mensualités, à partir du 1^{er} janvier 1785 : le roi entra pour 1/12^e dans la société⁴¹. La concentration se poursuivit au moyen du transfert de la manufacture des cristaux à Sèvres (parc de Saint-Cloud) à Montcenis, sous le nom de Manufacture des Cristaux de la

36 Arch. nat., 189 AP 28 : délibération confirmée par les conventions du 6 avril 1780, Arch. nat., MC, XXVI, 685. Wendel et Bettinger gardant chacun 4 actions distribuèrent les autres à leurs associés : 26 actions à Antoine Jean François Mégret de Sérilly, trésorier payeur général de la guerre et petit-fils de Thomas de Pange, 12 actions à Palteau de Veymérange, 2 actions à François de Wendel de Longlaville, 2 actions à Jean François Xavier Carbon, 1 action à Claude Villeroi, 1 action à Pierre Emmanuel Biron. Mégret de Sérilly fournit sous le nom de Bettinger la totalité des fonds de Wendel d'Hayange et de Palteau de Veymérange ; avec ses fonds propres, la totalité avancée par le trésorier payeur général de la guerre s'éleva à 1 350 000 livres tournois, Arch. nat., MC, XXVI, 675, 11 mai 1779 : obligations ; Arch. nat., MC, XXVI, 715, acte du 3 juillet 1783.

37 Baudard de Saint-James et Périer s'étaient déjà associés pour exploiter les mines de Decize et pour l'établissement de la Compagnie des Eaux à Chaillot pour alimenter Paris.

38 Cette fonderie, mise en état par William Wilkinson en 1776 pour couler des canons et forer ceux qui étaient remisés, fut reprise par Pierre Toufaire, ingénieur de Marine de Rochefort, son second, et par Wendel d'Hayange (Arch. nat., F⁴ 4505).

39 Arch. nat., MC, XXVI, 709, 18 décembre 1782, acte de société. Montcenis, proche du canal du Charolais, jouissait d'une situation stratégique bénéficiant de débouchés sur les côtes atlantique et méditerranéenne. Les associés firent appel à Wilkinson et à Périer et ses machines à feu – de Boulton et Watt de Birmingham – qui ont fait leurs preuves à Chaillot, Arch. nat., F⁴ 4504 et AN Marine B³ 714, f^o 211. Montcenis alla fournir la Compagnie des Eaux en tuyaux vers 1785.

40 Arch. nat., MC, XXVI, 715, 3 juillet 1783, actes de vente, de société et déclaration.

41 Arch. nat., MC, XXVI, 709 : bon du roi et conventions annexés à l'acte du 18 décembre 1782.

Reine, suite à l'acte de société du 18 octobre 1785⁴². Montcenis bénéficia d'une nouvelle aide royale de 600 000 l., le 9 février 1786. Toutefois, la perspective d'engranger des bénéfices était éloignée et le crédit des bailleurs de fonds devait montrer leurs faiblesses aux yeux des principaux associés ; tous ces facteurs forcèrent Wendel à réclamer la réunion des entreprises des Cristaux de la Reine, du Creusot et d'Indret, d'en transformer les statuts afin d'établir une société par actions. Wendel l'emporta sur les réticences du contrôle général et obtint la création de 4 000 actions de 2 500 livres tournois chaque formant un nouveau capital de 10 millions⁴³ : 3 360 actions furent réservées aux intéressés, dont 295 déposées au Trésor royal, 253 attribuées à Lambert et Boyer⁴⁴, etc. ; enfin, 740 actions devaient être introduites en bourse.

Parallèlement, le 5 mars 1781, le roi fit l'acquisition des forges de la Chaussade et de Guerigny auprès de Pierre Babaud de la Chaussade, les principaux centres de fabrication d'ancres et des fers destinés à la Marine.

Il faut citer ici une dernière entreprise constituée par Michel Louis Lecamus de Limare⁴⁵ ; ce receveur particulier des impositions du Bugey, Valromey et Gex, conscient de certains retards technologiques, fit de l'espionnage industriel en Angleterre. De retour en France, il obtint du secrétaire d'État de la Marine, le 12 décembre 1780, l'exclusivité pour la fourniture de feuilles de cuivre laminées destinées au carénage des vaisseaux. Un arrêt du Conseil, en commandement du 23 avril 1782, l'autorisa d'établir des fonderies et laminoirs au moyen de quatre moulins à foulons construits sur la rivière d'Andelle. Il donna la naissance des Fonderies de Romilly-sur-Andelle. Les capitaux lui manquèrent. Cette entreprise vivota jusqu'en 1785. Tout changea lorsqu'il parvint à former une société avec Eugène Isquierdo de Rivera, vice-directeur du Cabinet du roi. Ce dernier entraîna dans son sillage l'ensemble des représentants de la société Lecouteulx et C^{ie}. Dès lors, elle connut un véritable essor.

Cet exposé tient en définitive davantage de la galerie de portraits. Néanmoins, il était indispensable, dans l'état actuel des connaissances, d'identifier et de mettre en relief les divers entrepreneurs et financiers parisiens qui ont participé à la mise en place de la logistique militaire des *Insurgents* puis de l'armée expéditionnaire de Rochambeau.

⁴² Arch. nat., MC, XXVI, 740, 18 octobre 1785, le capital, fixé à 600 000 lt., était fourni pour un tiers par le roi, un second tiers par les propriétaires du Creusot, et, pour 150 000 lt., par Boyer et Lambert, anciens entrepreneurs à Sèvres, Arch. nat., F¹⁴ 4504, approbation de Calonne (15 et 16 octobre 1785).

⁴³ Arch. nat., MC, XXVI, 753, 10 novembre 1786 ; Arch. nat., F¹⁴ 4505.

⁴⁴ Arch. nat., F¹⁴ 4504.

⁴⁵ Th. Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle, op. cit.*, t. 2, p. 132-133.

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

