

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 :

979-10-231-3369-1

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>

SIXIÈME PARTIE

Les marins français

LES ESCADRES D'ÉVOLUTIONS FRANÇAISES ET LA PRÉPARATION DES MARINS DANS LES ANNÉES 1770

Olivier Chaline

Le souci de remédier au défaut d'entraînement à la mer n'est pas une nouveauté liée à la préparation de la revanche contre l'Angleterre après le traité de Paris. La période d'entre-deux-guerres, 1749-1754, avait déjà vu le début prometteur de cette expérience, lorsque Machault d'Arnouville était secrétaire d'État de la Marine. En 1750, une première escadre d'évolutions fut confiée au chef d'escadre Jean-Baptiste Macnemara, commandant de la Marine à Rochefort depuis peu. Elle donna pleine satisfaction. L'année suivante, une autre fut placée sous le commandement du chef d'escadre Étienne de Périer (dit l'ainé). Le souci de formation marqua cette trop brève période de reconstruction navale après les pertes de la guerre de Succession d'Autriche. Rappelons que le manque d'entraînement à la mer ne fut pas une lacune immédiatement perceptible au début de la guerre de Sept Ans, mais qu'il se fit sentir à partir de 1757-1758, lorsque se cumulèrent les effets d'un blocus anglais plus efficace et de l'hémorragie sans bataille de la marine royale en matelots expérimentés.

À partir de 1772, les secrétaires d'État de la Marine de Louis XV puis de Louis XVI, reprirent cette forme d'entraînement qui consistait à armer de petites escadres, dites d'évolutions, afin de familiariser officiers et équipages avec les manœuvres à exécuter collectivement à partir des ordres de marche et de bataille¹. En 1763, le capitaine de vaisseau Bigot de Morogues, dans sa *Tactique navale ou traité des évolutions et des signaux*, avait expliqué que « Les évolutions sont l'exécution des mouvements que ces différents ordres et la disposition des escadres exigent ; et c'est par des signaux que l'on fait connaître à l'armée les mouvements qu'elle doit exécuter »².

- 1 Notons que le comte d'Orvilliers, qui commanda la première des trois escadres d'évolutions dont il sera question ici, avait participé à celle de 1750.
- 2 Sébastien François Bigot de Morogues, *Tactique navale ou traité des évolutions et des signaux*, Paris, Guérin et Delatour, 1763, p. 8. La notion d'évolution navale sous-entend les mouvements particuliers de chaque bâtiment qui tendent à la manœuvre générale. Bigot de Morogues recommande comme nécessaire la pratique des évolutions, non seulement pour que chaque capitaine sache régler la marche de son vaisseau, mais aussi parce qu'il faut « que les escadres soient formées aux évolutions par un exercice réel et non pas par

La prise de conscience qu'il y avait, à cet égard, une lacune dans la formation des officiers conduisit le secrétaire d'État Bourgeois de Boynes, fondateur, en 1772, de l'École royale de marine du Havre, à prévoir une « croisière d'expérience » qui n'eut lieu qu'une seule fois, en 1774, avec un lougre et une corvette, du Havre à Dunkerque³. Mais, à trois reprises dans les mêmes années, en 1772 d'abord, puis en 1775 et enfin en 1776, la marine française a armé une escadre destinée à la formation pratique de ses officiers, du moins de certains d'entre eux. L'expérience, certes modeste, prend un relief certain dès qu'on remarque que plusieurs de ses participants se sont ensuite illustrés lors du conflit suivant : les trois chefs de ces escadres tout d'abord, d'Orvilliers, Guichen et du Chaffault, puis, parmi les commandants, de Grasse, La Motte-Piquet, Suffren, sans oublier, parmi les officiers embarqués, le chevalier du Pavillon ou le comte d'Hector, Chadeau de la Clochèterie ou Gaspard du Ligondès. Cette succession d'armements pourrait faire l'objet de plusieurs études très détaillées des manœuvres et des signaux⁴. Mais mon propos sera ici d'en donner une présentation globale destinée à dresser un bilan de cette forme de préparation de la guerre navale à venir. Pourquoi armer des escadres d'évolutions ? Comment procéder ? Quels furent les résultats obtenus ?

POURQUOI ?

Objectifs

une simple théorie. Un soldat qui ferait parfaitement l'exercice seul et hors du bataillon, qui manierait ses armes avec facilité, qui brusquerait les temps avec une grâce toute martiale, romprait cependant l'harmonie des mouvements de la troupe, s'il n'avait pas été exercé avec elle. De même, la pratique des évolutions qui suppose toujours l'exactitude de la manœuvre particulière, produit le bon ordre dans la marche et dans les combats : et le bon ordre est presque toujours préjugé certain de la victoire » (p. 8).

- 3 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991, p. 192-193 et p. 216-217 sur la formation technique dispensée aux gardes de la Marine et p. 339-341 sur l'École du Havre.
- 4 Sous la cote Archives nationales (désormais Arch. nat.), Marine 4 J1 144 L, nous trouvons, pour l'escadre d'évolution de 1772, les journaux de *L'Alexandre* (n° 1 et 5) de la corvette *L'Isis* (De Grasse – n° 2), du *Fier* (Du Chaffault – n° 3), de *L'Oiseau* (comte de Plas – n° 4). Pour celle de 1775, il y a le journal de la frégate *Le Zéphir* (n° 6) et le journal d'évolutions de M. de Guichen (n° 7). Pour celle de 1776, nous disposons des journaux de la corvette *La Perle* (n° 8), du *Zodiaque* (par Yves Guiho, pilote ordinaire de la marine – n° 9), du *Zodiaque* encore (n° 10), de la corvette *L'Hirondelle* (n° 11). Voir aussi Arch. nat. Marine 3 J1 421, 427 et 428. Ensuite, il faut se reporter à la sous-série Marine B4 pour chacune des escadres : 118 pour celle de 1772, 124 pour celle de 1775 et 126 pour celle de 1776. Pour l'escadre de 1772, on trouvera enfin diverses informations dans les quelques papiers qui nous sont parvenus de l'amiral d'Orvilliers. Ils sont conservés à Moulins, aux Archives départementales de l'Allier (désormais ADA), 23 J, fonds d'Esclaiibes, non classé. Il y a là notamment le journal de bord de *L'Alexandre*.

Chacun des chefs d'escadre reçoit du roi et du secrétaire d'État de la Marine des instructions lors de sa nomination. Ainsi en 1772, le comte d'Orvilliers apprend-il que Sa Majesté a « ordonné l'armement d'une escadre d'évolutions pour exercer sur les côtes de l'Océan pour l'été prochain les officiers de sa Marine et les équipages aux différentes manœuvres, de la navigation et de la guerre »⁵. L'intention est la même, lors des escadres suivantes⁶. La zone définie est à atteindre au large, en dehors du golfe de Gascogne, en doublant les caps qui bornent la péninsule ibérique du côté de l'Océan. Ensuite, il faudra revenir s'entraîner à proximité de la côte. Autant que possible, il importe de tenir la mer le plus longtemps possible sans relâcher. Le chef d'escadre devra faire exécuter avec la plus grande exactitude les mouvements ordonnés et en tenir un journal détaillé qui sera adressé ensuite au secrétaire d'État de la Marine.

Toutefois, l'examen des instructions fait apparaître que l'entraînement aux évolutions n'est pas le seul objectif de ces armements. Il s'agit aussi de tester le matériel. En 1772, on doit essayer trois types de cotres pour voir quel mode de construction est le meilleur (Bordeaux, Dunkerque ou Saint-Malo). En 1776, l'objectif est d'éprouver à toutes sortes de voilures et à tous airs de vent les vaisseaux *Le Zodiaque* et *Le Solitaire* ainsi que la frégate *La Renommée* dont c'est la première sortie, tout en observant le comportement des autres bâtiments. La même année enfin, on doit aussi tester sur deux frégates un nouveau modèle de cabestan, dessiné par le chevalier d'Amblimont en 1769, afin de savoir si on l'adopte en dépit de son prix plus élevé. Précisons que l'entraînement des canonnières, s'il est prévu les jours de calme, n'est pas une des finalités majeures de ces forces navales⁷.

La définition des objectifs entraîne celle des moyens

Il n'est pas question de faire sortir de Brest une escadre entière de vaisseaux. En ces années de paix et de reconstruction navale, les budgets de la Marine sont limités. On fera donc pour le mieux avec des moyens réduits, ce qui explique le très faible nombre de vaisseaux engagés et le fait que ceux-ci aient été, dans la plupart des cas, de second rang (64 ou 50 canons). La priorité

5 Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 85-91, voir aussi 137-140.

6 1775 : Arch. nat., Marine B² 406, Instructions datées du 19 mai 1775 ; Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 26-27. Pour 1776 : Arch. nat., Marine B² 409, f^o 876. Mémoire pour servir d'instruction à M. du Chaffault, commandant l'escadre d'évolution et Arch. nat., Marine B⁴ 126, f^o 78-82 : Instructions pour M. du Chaffault, destiné à commander une escadre d'évolutions, et de Sourdeval, commissaire à la suite de cette escadre, voir aussi f^o 274-276.

7 En 1772, il est prévu dans les instructions remises à d'Orvilliers que « les exercices se feront à feu de canon et de mousqueterie quand le sieur Dorvilliers le jugera à propos, autant pour habituer par ce simulacre les soldats, canonnières et matelots à l'entendre », Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 86. Les différents journaux de bord conservés ne mentionnent pas ces exercices sonores.

est donnée à l'exécution des évolutions en commun et on suppose qu'on sera ensuite capable de refaire avec de grosses unités ce qu'on a appris sur de petites. Mais la plus modeste des escadres d'évolutions est quand même plus fournie que les quelques bâtiments envoyés chaque année depuis Toulon croiser en Méditerranée orientale.

En 1772, l'escadre confiée au comte d'Orvilliers se compose de 3 vaisseaux, *L'Alexandre* (64 canons), *Le Fier* (50) et *L'Hippopotame* (50), de 6 frégates de 30 ou de 26 canons, de 3 corvettes de 16 et 14 canons et enfin de 3 cotres, soit au total de 15 bâtiments⁸.

En 1775, Guichen n'a sous son commandement aucun vaisseau mais 4 frégates, *La Terpsichore*, *La Tourterelle*, *Le Zéphir* et *L'Oiseau*, 5 corvettes, *La Perle*, *L'Hirondelle*, *La Sylphide*, *L'Écureuil* et *Le Comte de Menou*, ainsi qu'un lougre, *L'Espiegle*, et 2 cotres, *Le Moucheron* et *Le Lévrier*, soit 12 bâtiments et 1 885 hommes⁹.

368

En revanche, l'année suivante, du Chaffault se voit confier une force plus conséquente de 17 bâtiments, soit 3 705 hommes. Il reçoit 3 vaisseaux, dont un 74 canons, *Le Zodiaque*, et deux 64, *Le Solitaire* et *La Provence*, 7 frégates, *La Renommée*, *La Sensible*, *La Sultane*, *La Pléiade*, *L'Alcmène*, *La Flèche*, *La Terpsichore*, *La Diligente*, 5 corvettes, *La Perle*, *L'Hirondelle*, *L'Écureuil*, *La Flèche* et *La Sylphide* et 2 cotres¹⁰.

La nature d'une telle expérience

Acquérir une expérience de manœuvre en escadre hors du temps de guerre supposait, d'une part, un programme d'évolutions simples qui seraient répétées autant de fois que nécessaire, d'autre part, l'adhésion des officiers qui n'étaient pas nécessairement convaincus que là résidait la clé du succès. On sait par exemple que, dans le cas de la Navy, qui était elle aussi dépourvue d'une forme régulière d'entraînement de ce type, les avis étaient partagés, Rodney ne cachant pas son aversion pour des exercices qu'il jugeait aussi fatigants qu'inutiles¹¹. Il n'était pas le seul à se défier de leur caractère jugé trop livresque et théorique.

Dans le cas des escadres françaises, la question reste posée du choix des commandants : qui les a sélectionnés et sur quels critères ? À la différence des frégates écoles prévues en 1681, ou de la petite croisière de l'École de marine en 1774, de tels exercices ne sont pas destinés en priorité aux jeunes officiers

8 Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 81 et 83. Le major de l'escadre est M. de Kearney que d'Orvilliers avait expressément demandé, lettre de remerciement au ministre du 21 mars 1772.

9 Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 24, 34 et 47.

10 Arch. Nat., Marine B⁴ 126, f^o 6, 274.

11 Sam Willis, *Fighting at Sea in the Eighteenth Century. The Art of Sailing Warfare*, Rochester NY, Boydell & Brewer, 2008, p. 63-64.

qu'on sait être dépourvus d'expérience pratique. Les bénéficiaires sont, cette fois, des hommes qui exercent ou ont exercé des commandements. L'âge des chefs d'escadre et des commandants laisse clairement transparaître les lenteurs de l'avancement¹². En 1772, d'Orvilliers a 62 ans, en 1774, Guichen en a 64 et n'a plus guère navigué depuis 10 ans et, en 1776, du Chaffault a 68 ans¹³. À eux de repérer parmi leurs subordonnés, parfois déjà âgés, qui serait susceptible de recevoir un commandement important.

La décision d'armer une escadre d'évolutions suppose aussi un financement dont le montant nous est connu pour 1772 et 1775 : dans les deux cas, un peu plus de 500 000 livres « sur le pied d'un mois de journalier et de 6 mois de campagne »¹⁴. Notons à ce sujet que l'escadre de 1775, avec moins de bâtiments armés, était évaluée légèrement au-dessus que la première (524 683 lt contre 505 542¹⁵). De telles sommes, équivalentes à la construction d'un vaisseau à cette date, sont relativement modestes par rapport aux budgets conjoints de la Marine et des colonies dans ces années, de l'ordre d'une trentaine de millions à la fin du règne de Louis XV, mais déjà d'une bonne quarantaine de millions en 1776. Encore faut-il noter qu'en 1775, il fut nécessaire de trouver un financement extraordinaire, car les frais de l'escadre venaient en plus de l'état des armements prévus pour cette année-là. Les frais occasionnés par l'escadre de 1776 furent plus importants, mais ce troisième armement occupe une place à part.

Il y a trois raisons à cela. La première est que sur les 17 bâtiments armés, il y a 3 vaisseaux dont un 74 canons. Ensuite, pour la première fois, l'escadre concerne aussi le Levant et pas seulement le Ponant. Signe du succès de la

¹² Voir à ce sujet la contribution dans le même volume du regretté Étienne Taillemite.

¹³ Chacun de ces amiraux mérite d'être redécouvert. Deux des trois ont été évoqués par Étienne Taillemite dans *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008 : « Du Chaffault, le Vendéen indomptable », p. 134-140 et « Guichen, le tacticien discipliné », p. 148-155. Louis-Charles du Chaffault de Besné (1708-1794) n'a plus eu de biographe depuis Paul Chack, *L'Homme d'Ouessant, du Chaffault*, Paris, Redier, 1931. Luc-Urbain du Bouëxic de Guichen (1712-1790) vient de faire l'objet d'une biographie due à François Jahan et Claude-Youenn Roussel, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégand, 2012, p. 130-140 sur l'escadre de 1775. Pour d'Orvilliers, je prépare un volume qui sera publié par la Société des Cincinnati. Une première étude sera disponible lorsqu'auront été mis en ligne les actes de la conférence tenue à Portsmouth les 2 et 3 décembre 2011 du cycle *Naval Leadership in the Age of Sail* : « The admiral d'Orvilliers. A Style of Command in the Age of the American War ».

¹⁴ Pour 1775, Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 22 : projet d'armement établi par le premier commis Blouin « dans l'intention de faire sortir des ports du Ponant dans le courant du mois de may prochain une escadre d'évolution pour exercer les officiers de la Marine et former des équipages ». La dépense, calculée sur le pied d'un mois de journalier et de 6 mois de campagne s'élèvera à 524 683 lt. Il sera nécessaire d'y pourvoir par un fonds extraordinaire, cette dépense n'ayant pas été comprise dans l'état des armements projetés sur les fonds ordinaires de cette année.

¹⁵ Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 62 ; Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 13.

première escadre et de l'intérêt qu'on y portait, les autorités ont élargi ce qui était auparavant, une affaire du Ponant : l'escadre de 1776 concerne aussi les Provençaux. À cette date, il est clair que l'on entend intensifier ce type d'entraînement et en faire bénéficier davantage d'officiers. Signalons enfin que les instructions pour 1776 reflètent un climat international en train de changer. Aux traditionnelles prescriptions sur la manière de se comporter avec les navires battant pavillon des diverses « Couronnes » et à l'ordre répété de ne pas saluer ni demander le salut aux Anglais, s'ajoutent de nouvelles préoccupations : que faire si des navires de Nouvelle-Angleterre viennent chercher protection auprès des bâtiments du roi afin d'échapper à ceux de la Navy ? De fait, le 14 mai, une frégate anglaise vient troubler les évolutions et son commandant est contraint à présenter des excuses. Les conséquences maritimes du conflit américain se font déjà sentir et peuvent compliquer le déroulement des entraînements.

370

COMMENT ?

Il s'agit donc d'effectuer en commun un certain nombre d'évolutions, les unes au large, les autres à proximité des côtes.

Où ?

D'une année à l'autre, la continuité est grande et elle est atlantique¹⁶. À chaque fois, il faut se tenir à l'écart du golfe de Gascogne, donc « doubler les caps », c'est-à-dire les caps Ortegale et Finisterre. La zone d'évolutions est donc dans l'Atlantique au large de la Galice et du Portugal. Elle s'étend très loin vers le sud, puisque en 1775, puis 1776, l'escadre se rend jusque dans les parages du Cap Saint-Vincent, autrement dit à la pointe Sud-Ouest du Portugal. En 1776, elle pousse même jusqu'à Larache sur la côte de Barbarie. À aucun moment, il n'a été question d'aller évoluer dans la Manche ou bien entre la Bretagne et l'Irlande. Éviter toute provocation ? À l'été 1776, il y a des croisières anglaises dans la Manche. Quatre ans plus tôt, c'est peut-être tout simplement pour ne pas donner aux vainqueurs de la veille et futurs adversaires le spectacle d'une escadre aux performances encore incertaines. De toutes manières, la Manche présentait de fortes contraintes géographiques et maritimes qui la rendaient peu propices aux évolutions, même si elle demeurait peu familière à la marine française. On ne pénétrera pas non plus en Méditerranée.

¹⁶ Pour 1775, Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 27.

On entend profiter des bonnes relations avec l'Espagne et le Portugal pour croiser à proximité de leurs côtes. En cas de difficultés, on peut relâcher dans leurs ports, s'y approvisionner en eau et vivres frais, réparer le cas échéant ou y trouver abri en cas de problèmes sanitaires. Les mouillages utilisés sont La Corogne, la baie de Cascais proche de Lisbonne et de l'estuaire du Tage, la rade de Lagos et celle de Cadix. Au retour, il est prévu de s'entraîner dans une zone le long des côtes françaises, la « baie de Quiberon », avec les îles : Belle-Ile, Houat et Hoëdic.

De tels choix appellent quelques commentaires. D'abord, on retrouve des routes maritimes importantes : les caps de Galice doivent être doublés par tous les convois à destination non seulement de l'Europe méridionale mais aussi des Antilles et des Indes orientales, tandis que le cap Saint-Vincent est lié aux accès à la Méditerranée. Inversement, pour qui revient des pays ibériques vers la Bretagne, Belle-Ile est souvent le premier atterrissage. En second lieu, le choix des zones d'évolution est aussi difficilement séparable des expériences douloureuses des deux guerres précédentes. C'est au large du Cap Finistère que par deux fois en 1747, des convois français ont été attaqués avec succès par la Navy. La baie de Lagos a vu s'achever, en août 1759, la poursuite victorieuse de la flotte de Toulon par celle de Gibraltar. Quant aux parages de Belle-Ile, ils ont été le théâtre de l'écrasement de la flotte de Brest en novembre 1759 lors de la bataille des Cardinaux. De tels souvenirs sont cuisants. Et ce n'est peut-être pas l'effet du hasard si en 1772, en 1775 puis en 1776 on ne regagne pas Brest sans avoir parcouru en tous sens la zone de la tragique défaite de 1759.

Quand ?

La question du calendrier devient plus délicate à mesure qu'elle ne concerne plus seulement Brest et Rochefort, mais aussi Toulon. Dès 1775, se pose le problème du lieu et de la date du rendez-vous des différents éléments de l'escadre. Les prévisions financières sont calculées sur la base d'une campagne de 6 mois, ce qui est évidemment plus que l'on en passera pour de bon à la mer. En 1772 puis 1775, le rendez-vous est fixé à Brest où doivent se rendre préalablement les unités armées à Rochefort.

En 1772, l'escadre réunie dans la rade de Brest le 16 mai, met à la voile le 28. Elle est de retour le soir du 6 septembre, après un peu plus de 3 mois d'absence. En 1775, l'appareillage de Brest a lieu le 1^{er} juin. Mais, pour les unités armées à Rochefort, le départ remonte en fait au 17 mai. Leur retour à Brest, le 1^{er} septembre, ne marque pas pour elles la fin du voyage. L'escadre en tant que telle a opéré exactement 3 mois. Enfin, en 1776, la chronologie est plus complexe puisqu'il faut opérer la conjonction de bâtiments venus de

Brest, de Rochefort et de Toulon. *La Perle* démarre de Brest le 1^{er} avril. Pour *la Sylphide* armée à Rochefort, le départ a lieu du port charentais le 17 avril, la jonction avec les bâtiments brestois, le 1^{er} mai, au large du Cap Saint-Vincent où la division toulonnaise n'arrive que le 14 mai. Les évolutions à plein effectif se déroulent jusqu'au 7 août. Brestois et Rochefortais manœuvrent ensemble jusqu'à leur commune entrée dans la rade de Brest, le 25 septembre. *La Sylphide*, quant à elle, ne rejoint Rochefort que le 16 novembre. Elle en a été absente 6 mois. L'escadre de 1776 a été la plus longue de toutes. Jamais depuis le temps de Louis XIV, une force navale française n'avait été en mer aussi longtemps en temps de paix dans les eaux européennes.

Néanmoins, pendant la durée de ces croisières d'évolution, il y eut des relâches plus ou moins longues. La situation n'est pas la même pour tous les bâtiments engagés. Plus ils sont petits, moins ils sont à même d'emporter d'eau et de vivres : tel est le cas des cotres, qui doivent se ravitailler sur les plus grosses unités, profitent de leurs allées et venues avec la terre pour renouveler leurs provisions, ce qui est compatible avec leurs missions. En cas de gros temps, il est prudent de les envoyer relâcher dans le port ami le plus proche. Il y a ensuite le cas des bâtiments contraints de gagner un port à cause des avaries survenues pendant le voyage. S'ajoute, en 1776, le cas d'un des vaisseaux, *Le Solitaire*, dont l'équipage est frappé par une maladie, ce qui l'oblige à demeurer longtemps en rade de Lagos. Enfin, des relâches prévues pour la totalité de l'escadre. Elles sont en principe brèves : une semaine à Cascais en 1772, deux à La Corogne en 1775, autant en baie de Lagos l'année suivante. Lorsque s'annonce la prochaine fin des vivres embarqués, il faut rentrer à Brest.

Les évolutions

En 1772, d'Orvilliers est bien conscient des évidentes limites des gens qu'il est précisément là pour exercer. Les évolutions les plus fréquentes qu'il commande sont les suivantes : marcher sur 3 colonnes ; que les chefs de division passent de la tête au centre de leur colonne respective ; faire passer l'arrière-garde sous le vent à un poste au vent, tandis que l'avant-garde passera au vent ; virer de bord, soit par la contremarche, soit tous ensemble ; courir en échiquier ; chasser¹⁷.

En 1775, Guichen avec un tiers de bâtiments en moins et de plus petit tonnage, est plus exigeant¹⁸. Pour des questions sans doute de nombre, il fait se former

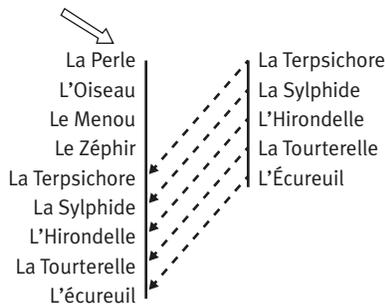
¹⁷ Ses codes de signaux ont été conservés. Je remercie vivement M. Henri de Villette de m'avoir donné la possibilité de les consulter dans ses archives familiales.

¹⁸ Arch. nat., Marine B⁴ 124, f^o 218 à 248 : Journal de l'escadre d'évolutions, signé Guichen, 7 septembre 1775. Comprend les croquis des manœuvres.

sur 2 colonnes plus souvent que sur 3. Les figures successives qui illustrent le journal de *La Terpsichore* (faisant fonction de navire amiral) traduisent la plus grande technicité des évolutions commandées.

- se mettre en ordre de bataille sur la colonne du centre ;
- se rétablir sur 3 colonnes, l'avant-garde virant de bord pour former la division du vent ;
- l'arrière-garde et le matelot de l'avant du général forment la division dessus le vent ;
- à partir de 2 colonnes, former l'ordre de bataille sur la colonne au vent, l'arrière-garde (la colonne sous le vent) devenant l'avant-garde, ainsi ce qui fut réalisé le 6 juin 1775¹⁹ :

L'escadre étant sur deux colonnes,
former la ligne de bataille sur la colonne au vent



- former l'ordre de bataille sur la colonne de dessous le vent, l'arrière-garde formant l'avant-garde ;
- former la ligne de front vent arrière ;
- rétablir l'escadre sur 3 colonnes, au plus près du vent, les amures à tribord ;
- passer de l'ordre de bataille à 2 colonnes, celle du général au vent, l'autre arrivant pour former celle sous le vent ;
- former l'ordre de bataille, la colonne sous le vent virant ensemble pour venir se reformer dans les eaux de celle du général ;
- virer de bord vent devant par la contremarche, et, dans l'exécution de ce mouvement, former 2 colonnes, celle du général étant au vent.

Pour 1776, avec un effectif nettement plus important, les évolutions ont été plus simples, davantage proches de celles de 1772, ainsi, par exemple, se mettre sur 3 colonnes ou se mettre en ordre de bataille sur la colonne du centre.

19 Arch. nat., Marine B⁴ 124, Journal de Guichen, n^o 223.

Ce sont là les évolutions telles qu'elles ont été ordonnées par le chef d'escadre, ce qui veut dire que le signal en a été donné depuis son bâtiment. La question se pose de leur réalisation effective.

QUELS RÉSULTATS ?

Les évolutions ont-elles été effectuées avec succès ?

374

Il est tentant de rapporter les évolutions à leurs modèles théoriques en les comparant avec celles que détaillent les traités que connaissaient les officiers des escadres successives : l'*Art des armées navales* du P. Hoste (1697), le *Traité de tactique navale* de Bigot de Morogues (1763) ou encore le *Manœuvrier* de Bourdé de la Villehuet (1767). Le journal de bord de Guichen, en 1775, se rapproche justement de ce modèle avec les nombreuses figures expliquant les manœuvres effectuées. Pourtant sommes-nous pour autant certains que tout ce qui a été ordonné a bien été exécuté comme prévu, sans retard ni défaillance ? La complexité des évolutions suppose que les vents et la mer se soient montrés d'une parfaite complaisance envers les ordres du chef d'escadre... et les commandants d'une totale efficacité. On peut quand même nourrir des doutes à ce sujet. Et s'en tenir aux seuls comptes rendus officiels risque d'être aussi trompeur que de penser comprendre une bataille en prenant pour principale lecture les *Fighting Instructions* ou d'autres sources normatives comparables nous renvoyant une image par trop volontariste et régulière.

Nous avons ici la chance de pouvoir mesurer l'écart entre ce qui est ordonné par les signaux et ce qui se passe réellement, grâce à deux journaux de bord conservés à Moulins, aux Archives départementales de l'Allier, dans les quelques papiers laissés par l'amiral d'Orvilliers²⁰. Il s'agit des journaux, peut-être tenus par son neveu Hugon de Givry, en 1772 à bord du vaisseau *L'Alexandre* et, en 1776, de la frégate *La Perle*.

En 1772 comme en 1776, les problèmes commencent dès la sortie du goulet de Brest : en 1772, les frégates *La Terpsichore* et *L'Isis* s'abordent au moment de doubler la Parquette, tandis qu'en 1776, le cotre *Le Moucheron* se met au sec sur le rocher du Coq lors un premier appareillage, puis lors d'un second, c'est la frégate *La Renommée* qui manque à virer et va à la côte se crever. Les abordages sont courants : en 1772, le comte de Grasse en totalise plusieurs à son actif (au moins 6, rien qu'avec *L'Isis*). Ils peuvent résulter, soit d'une maîtrise insuffisante des évolutions, soit d'une témérité excessive. Il ne faut pas négliger non plus les tensions entre commandants : elles transparaissent clairement, en 1772, entre le comte de Breugnon, chef d'escadre, et M. de Plas, commandant

²⁰ ADA, 23 J, fonds d'Esclaibes.

L'Oiseau. Elles pèsent sur les manœuvres et la bonne exécution des ordres donnés et d'Orvilliers doit arbitrer.

Une partie des évolutions sont manquées faute de compréhension des signaux : certains commandants ne les voient pas, d'autres les voient mais ne les comprennent pas. Il faut ensuite faire la part du vent qui, tombant brutalement, peut rendre une manœuvre inexécutable, celle aussi des vagues, une grosse lame inattendue faisant manquer à virer. La brume disperse l'escadre tout autant que le calme. Le manque d'entraînement se fait aussi sentir : des mouvements sont exécutés avec lenteur et peu de précision, la ligne de bataille peut se déployer sur une longueur excessive, ce qui signifie des intervalles trop importants entre les bâtiments. Les virements de bord sont parfois manqués. Dans le cas de 1776, il faut encore mentionner la maladie qui rend un des vaisseaux, *Le Solitaire*, longtemps insusceptible de participer aux évolutions.

Une progressive amélioration

Pourtant, les exercices portent leurs fruits. C'est très net en 1772. De la sortie du goulet de Brest, le 28 mai, jusqu'à la mi-juin, d'Orvilliers, constatant la manière insatisfaisante dont les évolutions sont exécutées, les fait répéter régulièrement. Il s'en tient à un nombre réduit de manœuvres assez simples qu'il faut impérativement être capable de réussir. À partir de la fin juin, il « était plus satisfait de la précision des évolutions ». L'apostille qu'il rédige à propos d'un de ses commandants, le vicomte de Rochecouart illustre ces progrès : « Cette campagne lui était nécessaire, dans les six premières semaines de la campagne, il n'a montré aucunes connaissances de l'ensemble des vaisseaux et des mouvements d'une escadre, mais depuis ce temps, il a exactement tenu son poste et bien manœuvré, les bonnes qualités de sa frégate ne lui ont d'ailleurs laissé aucunes excuses ». Seule une meilleure exécution des ordres pouvait permettre ce qui fut réalisé fin août autour de Belle-Île : « [...] M. d'Orvilliers a fait exécuter à l'escadre toutes les évolutions praticables sur une côte, sonder, appareiller, mouiller sur une ligne ou sur plusieurs colonnes, prolonger la côte, visiter les mouillages et tenter des passages regardés jusqu'à présent comme impraticables à de gros bâtiments ». C'est ainsi que sur le conseil de M. de Kearny, major de l'escadre, il fait passer celle-ci en ligne par le passage de Beniguet.

On peut se demander si les ambitieuses évolutions que Guichen assure avoir réussies en 1775 n'ont pas été rendues envisageables par l'expérience acquise l'année précédente. Les exercices sont contemporains des efforts du chevalier du Pavillon pour répandre son système de signaux²¹. Il fut de l'escadre de 1772

21 La récente étude de Thomas du Cheyron du Pavillon, *Un maître de la tactique navale au XVIII^e siècle. Le chevalier du Pavillon (1730-1782)*, Paris, Guénégaud, 2010, a permis d'établir

comme officier embarqué²². En 1775, il commande la corvette *La Sylphide*. L'année suivante, alors qu'il est major de l'escadre, celle-ci semble avoir fait bien moins d'erreurs dans la perception et la compréhension des signaux. C'est du moins ce qui ressort de la lecture du journal de bord de *La Perle*.

Rappelons que le but premier des escadres d'évolution était précisément d'exercer des officiers et des équipages qui ne l'étaient que de manière imparfaite. Mais le fait même que l'expérience fut renouvelée à deux reprises (auxquelles on pourrait ajouter l'escadre dite d'observation de 1777) suffit à montrer que la formule avait été tenue pour un succès. Elle n'avait pas seulement servi d'entraînement, elle avait aussi permis d'évaluer officiers et bâtiments.

Juger les hommes et le matériel

376

Nous ne disposons d'appréciations à l'échelle de l'escadre tout entière que pour 1772. Mais elles sont d'un grand intérêt. Le comte d'Orvilliers a rédigé une série d'apostilles sur ses différents commandants et sur une partie des officiers embarqués²³. Pour lui, l'escadre d'évolutions devait aussi servir à dégager une élite d'officiers, une « première classe » qu'il voyait destinée aux plus grands commandements. Ses jugements distinguent plusieurs types d'officiers, quel que soit le rang de ceux-ci.

Passons rapidement sur ceux qui n'ont pas fait preuve de qualités particulières, tel M. de Breugnon : « L'exactitude à tenir son poste et les fines manœuvres n'ont distingué ni son vaisseau, ni sa division ». Il y a ensuite ceux qui achèvent avec distinction leur carrière et ne parviendront pas à des commandements importants. Inversement d'autres commencent la leur de manière prometteuse, tel le propre neveu de l'amiral, Hugon de Givry : « Sujet qui réunit la volonté aux talents, qui annonce et doit former un grand officier ».

Ensuite, d'Orvilliers remarque ceux qui, déjà engagés dans le service, sont à pousser, comme le lieutenant de vaisseau Moré de Pongibaud : « officier qui réunit les connaissances à une tête froide, de cette première et excellente classe, propre aux plus grands emplois du service auquel il serait bien important de le conserver » ou le chevalier du Pavillon : « officier autant distingué par ses connaissances dans la théorie que par son zèle et son amour pour le service, très propre à tous les détails, il est de ce nombre choisi qu'il faut essayer par des

que l'escadre de 1772 n'avait pas été la première expérimentation à la mer de la signalisation numéraire et sans places fixes du chevalier du Pavillon, car les signaux relevaient de la méthode par chapitres de M. de Narbonne, p. 169-170. En 1775, il y eut les signaux de M. de Bausset et ceux du chevalier, p. 343-357. Il fallut attendre l'escadre de 1776, sous du Chaffault, pour que soit adopté le système du chevalier, p. 360-377.

22 D'Orvilliers l'avait demandé au ministre comme lieutenant en pied du vaisseau l'*Alexandre*, Arch. nat., B⁴ 118, 21 mars 1772.

23 Arch. nat., Marine B⁴ 118, f^o 96-97, 9 septembre 1772.

commandements et quand ils y réussissent ne les point laisser vieillir dans les emplois subalternes ».

Encore plus intéressants sont ceux qui ont fait leurs preuves et se sont montrés dignes des premiers postes. Trois se sont spécialement signalés, chacun avec leur personnalité propre. Il y a d'abord du Chaffault, qui avait très mal pris d'être subordonné à d'Orvilliers, de deux ans son cadet mais mieux en cour. Ce dernier nota sobrement : « Est bien au-dessus de mon suffrage, je désire avoir mérité le sien ». D'Orvilliers fut moins laconique mais tout aussi élogieux pour de Grasse, « [...] le capitaine de l'escadre qui a le mieux manœuvré, et quoique sa frégate soit très inférieure en qualité, il a néanmoins donné à ses manœuvres toute la précision et le brillant possibles, ses abordages fréquents dans cette campagne semblant demander quelque chose de plus parfait et son coup d'œil, mais ils prouvent sa hardiesse à approcher les vaisseaux, et lors que le Roy me confiera des escadres, je choisirai toujours des capitaines qui préfèrent les risques d'un abordage à l'abandon de leurs postes et à la certitude de manquer un mouvement ; quoi qu'il en soit de cette façon de penser qui, sûrement, ne serait pas général, il n'en résulte pas moins que M. le comte de Grasse est un capitaine de la première distinction fait pour être officier général et bien conduire les escadres et armées du Roy ». Le troisième est La Motte-Picquet, « [...] le seul qui puisse disputer à M. de Grasse la plus grande attention à tenir son poste et à manœuvrer avec précision, il a tiré tout le parti possible de son très mauvais bâtiment ; des généraux seraient sans excuses de ne pas entreprendre les plus grandes choses avec des capitaines d'un pareil mérite ».

De telles apostilles ne nous sont parvenues que pour 1772, pas pour les deux escadres suivantes qui obligèrent Guichen puis du Chaffault à tenir compte d'un personnage quelque peu encombrant, le duc de Chartres, futur Philippe-Égalité qui reçut même en 1776 le commandement d'une des divisions, en ayant La Motte-Picquet comme capitaine de pavillon. Contrairement à d'Orvilliers, Guichen s'est refusé à livrer des appréciations détaillées sur chacun de ses officiers, considérant que « ce n'est que dans la guerre que l'on peut juger sainement des qualités qui font vraiment l'officier ».

Les escadres furent enfin un banc d'essai pour le matériel. Les apostilles de d'Orvilliers permettent de dresser la liste des bâtiments médiocres, voire très mauvais comme de repérer ceux qui avaient de bonnes, voire d'excellentes qualités nautiques. Une frégate comme *La Terpsichore* fut ainsi retenue pour les deux escadres suivantes.

Quel bilan peut-on dresser en conclusion de cette triple expérience d'escadre d'évolutions ? Globalement positif, il s'avère aussi nuancé. Il a fallu faire au mieux avec peu. Mais l'entraînement était indispensable, même si les évolutions

n'étaient pas des opérations de guerre et qu'elles ne comprenaient pas d'exercices de tir. Ces escadres successives ont apporté une incontestable amélioration des capacités de manœuvre acquise grâce à la durée inaccoutumée passée à la mer en temps de paix. La guerre d'Indépendance a montré les progrès réalisés dans ce domaine par les marins français²⁴.

Mais on ne saurait passer sous silence d'autres problèmes rencontrés de manière occasionnelle lors de ces escadres mais qui se reposèrent par la suite avec davantage de conséquences : l'attribution d'un commandement à un prince du sang sans grande expérience navale, fût-il flanqué d'un capitaine compétent, les heurts entre officiers et les limites de la subordination ou encore les défaillances sanitaires capables de faire perdre toute valeur opérationnelle à un bâtiment de guerre...

378

S'il reste difficile de dire si ces escadres eurent de véritables conséquences technologiques, on ne peut que souligner la présence d'une série d'officiers de grande valeur, les uns confirmant des qualités déjà évidentes, d'autres se révélant. Les fruits n'ont pas toujours tenu la promesse des fleurs, parfois faute d'occasions ou de commandements valorisants. Il est quand même frappant de lire déjà plusieurs des noms les plus fameux de la guerre d'Indépendance. Hormis d'Estaing, la plupart sont là. Mais, en dépit des apostilles du comte d'Orvilliers en 1772, les talents confortés ou découverts restèrent soumis aux règles pesantes d'un système gérontocratique qui faisait accéder bien tard, parfois, trop tard, aux plus hauts commandements.

24 Les escadres d'évolution se poursuivent après la guerre, voir, là encore, Arch. nat., Marine 4 J 144 L. En 1785, la campagne est menée par M. d'Albert de Rioms à partir de Rochefort (Brest, Algésiras, Gibraltar, à l'est de Porto Santo, à l'ouest des îles de Bayonne, rade de Vigo, Belle-Isle, île d'Aix). Le journal de campagne de la corvette *Le Rossignol*, commandée par M. de Grimouard, montre les progrès réalisés : indication de l'heure du quart, du vent, de la route du vaisseau, chemin en nœuds, dérive, variations du compas, latitude observée, longitude observée, variations observées, relèvement du commandant, relèvement du 1^{er} chef de division, relèvement du 2^e chef de division, nom de l'officier de quart, voilures, manœuvres, signaux du commandant, voilures, manœuvres et signaux du vaisseau particulier, événements et observations (certaines sur la manière dont les évolutions ont été exécutées). Sous la même cote, on trouve les journaux de *La Badine*, corvette (n° 13), d'un vaisseau inconnu (première page perdue – n° 14) et du vaisseau *Le Séduisant* (n° 15). Il y avait 12 bâtiments, réduits à 11 après le départ de *La Levrette*. Ils étaient formés en 3 divisions pour les évolutions : *La Poulette*, *Le Séduisant*, *La Sémillante* ; *Le Crescent*, *La Railleuse*, *La Sardine*, *Le Pandour* ; *La Badine*, *La Cléopâtre*, *Le Rossignol*, *Le Clairvoyant*. En 1787, sur l'escadre d'évolutions de M. de Guichen (n° 16), en plus de son propre journal, on dispose de celui de la frégate *L'Aigrette* (n° 17), pour une campagne de Brest aux côtes d'Espagne et de Portugal. Il fut prévu un journal aux rubriques imprimées à remplir, moins nombreuses que deux ans auparavant : table de loch (heures, vents, routes, nœuds, dérive), voilure du vaisseau, vues et relèvements de terre (heures, minutes, voiles aperçues), événements historiques et remarques. indication du point à midi (latitude observée ou d'arrivée, rumb corrigé, chemin corrigé, longitude d'arrivée).

ANNEXE 1 : L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1772

Type de bâtiment	Nom	Nbre de canons	Port d'armement	Nom du commandant
Vaisseau	<i>L'Alexandre</i>	64	Brest	du Bosc
Vaisseau	<i>Le Fier</i>	50	Brest	Laccary
Vaisseau	<i>L'Hippopotame</i>	50	Brest	Boulainvilliers
Frégate	<i>La Terpsichore</i>	30	Rochefort	La Touche-Tréville
Frégate	<i>La Dédaigneuse</i>	26	Brest	Des Nos
Frégate	<i>La Tourterelle</i>	26	Brest	Rochechouart
Frégate	<i>L'Aurore</i>	26	Brest	La Tullaye
Frégate	<i>L'Oiseau</i>	26	Rochefort	Plas
Frégate	<i>L'Aigrette</i>	26	Rochefort	La Galernerie
Corvette	<i>L'Iris</i>	16	Rochefort	Grasse
Corvette	<i>Le Cerf volant</i>	16	Rochefort	La Motte-Picquet
Corvette	<i>Le Serin</i>	14	Rochefort	Nieul
Cotre	<i>Le Moucheron</i>		Saint-Malo	
Cotre	<i>Le Lévrier</i>		Bordeaux	
Cotre	<i>La Puce</i>		Dunkerque	

ANNEXE 2 : L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1775

Type de bâtiment	Nom	Nbre de canons	Port d'armement	Nom du commandant
Frégate	<i>La Terpsichore</i>	30	Rochefort	Guichen
Frégate	<i>La Tourterelle</i>	26	Brest	Rochechouart
Frégate	<i>Le Zéphir</i>	26	Brest	Dampierre
Frégate	<i>L'Oiseau</i>	26	Brest	Bausset
Corvette	<i>La Perle</i>	16	Brest	La Motte Vauvert
Corvette	<i>L'Hirondelle</i>	16	Le Havre	Briqueville
Corvette	<i>La Sylphide</i>	12	Rochefort	du Pavillon
Corvette	<i>L'Écureuil</i>	12	Le Havre	Ligondès
Corvette	<i>Le Comte de Menou</i>	10		Bombelles
Lougre	<i>L'Espiègle</i>			Bavre
Cotre	<i>Le Lévrier</i>			Montbas
Cotre	<i>Le Moucheron</i>			

ANNEXE 3 : L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DE 1776

Type de bâtiment	Nom	Nbre de canons	Port d'armement	Nom du commandant
Vaisseau	<i>Le Zodiaque</i>	74	Brest	d'Hector
Vaisseau	<i>Le Solitaire</i>	64	Brest	La Motte-Picquet
Vaisseau	<i>La Provence</i>	64	Toulon	Barras de St Laurent
Frégate	<i>La Renommée</i>	30	Brest	Monteil
Frégate	<i>La Terpsichore</i>	30	Rochefort	Nieul
Frégate	<i>La Sensible</i>	26	Brest	La Porte-Vezins
Frégate	<i>La Sultane</i>	26	Toulon	d'Albert St Hippolyte
Frégate	<i>La Pliade</i>	26	Toulon	Tressemanes
Frégate	<i>L'Alcmène</i>	26	Toulon	Suffren
Frégate	<i>La Diligente</i>	26	Rochefort	d'Amblimont
Corvette	<i>La Perle</i>	16	Brest	Sillans
Corvette	<i>L'Hirondelle</i>	16	Brest	Kergariou-Roscoët
Corvette	<i>La Flèche</i>	18	Toulon	Dufort
Corvette	<i>L'Écureuil</i>	12	Brest	Sainneville
Corvette	<i>La Sylphide</i>	12	Rochefort	Bidé de Maurville
Cotre	<i>Le Moucheron</i>			Chavagnac
Cotre	<i>Le Furet</i>			Carrey d'Asnières

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 Tchermé
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

