

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

II - L'opérationnel naval





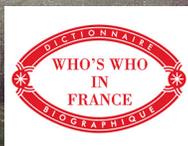
Contenu de ce document : HM_MGIA2 - Un tour de force : tenir sa position dans la ligne (1775-1783) - Sam Willis

C'est en 1776 que débute, entre *Insurgents* et Britanniques, la guerre d'Indépendance américaine, à laquelle prennent part la France (1778), puis l'Espagne (1779), en attendant qu'y soient impliquées les Provinces-Unies (1780). Toutes les grandes puissances maritimes et coloniales, hormis le Portugal, s'en sont mêlées. Si cette guerre n'est que marginalement européenne, les marines y jouent un rôle essentiel. C'est même le seul conflit important de l'histoire de France où les forces navales aient plus compté que les forces terrestres. Comment et où navigue-t-on avec un vaisseau ou une frégate ? Comment commande-t-on un bâtiment, une escadre ou une armée navale ? Que peut-on faire dans des conditions de mer données ? Quelles formes les opérations navales et les combats prennent-ils au temps de l'*Hermione*, du *Victory* et de la *Santísima Trinidad* ?

À l'initiative de la Société des Cincinnati de France et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124) de Sorbonne Université, des historiens des États-Unis, de Grande-Bretagne, d'Espagne et de France examinent les types d'opérations et missions confiées aux marines, les conditions de navigation – notamment dans l'Atlantique –, le comportement au feu des navires, pris individuellement, comme des escadres auxquelles ils appartiennent, les modalités concrètes de l'exercice du commandement. C'est l'occasion de dresser un bilan des performances opérationnelles navales des trois grands belligérants sur mer, car l'histoire des opérations permet de sortir de la dualité quelque peu anachronique entre stratégie et tactique et pose une question décisive : que peut-on réellement faire avec une marine ?

Ce second tome sur l'opérationnel naval fait suite à l'étude des marines comme instrument.

Olivier Chaline, professeur d'histoire moderne à Sorbonne Université, Philippe Bonnichon, maître de conférences honoraire à Sorbonne Université, et Charles-Philippe de Vergennes sont membres de la Société des Cincinnati de France, dont ils animent la Commission d'histoire.



ISBN de ce document :
979-10-231-3388-2

Illustration :

Jean-François Hue, *Combat naval remporté devant l'île de la Grenade, le 6 juillet 1779* (détail), huile sur toile, Versailles, châteaux de Versailles et de Trianon, © RMN-Grand Palais (château de Versailles)/Gérard Blot

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

II. L'OPÉRATIONNEL NAVAL



histoire maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Agustín Guimerá Ravina & Olivier Chaline (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 Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763 -1783)

Tome I. *L'Instrument naval*
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

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)

II. L'opérationnel naval



Ouvrage publié avec le concours de Sorbonne Université,
de la Commission d'histoire de la Société des Cincinnati de France et du *Who's Who*.

Les PUPS sont un service général de Sorbonne Université

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
ISBN : 979-10231-0585-8

Mise en page : Gaëlle Bachy
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60
fax : (33)(0)1 53 10 57 66

pups@sorbonne-universite.fr
<<http://pups.paris-sorbonne.fr>>

TROISIÈME PARTIE

Commander une escadre

UN TOUR DE FORCE :
TENIR SA POSITION DANS LA LIGNE (1775-1783)

Sam Willis

Dans la guerre navale, maintenir la cohésion du dispositif était crucial parce qu'elle garantissait la sécurité et la puissance. Elle reposait sur la capacité d'un bâtiment à conserver sa place dans une flotte, notamment lors des manœuvres face à l'ennemi, sous le feu, dans des conditions de mer imprévisibles, avec un gréement endommagé et un équipage amoindri numériquement et physiquement. Et ce alors que les difficultés pour tenir sa position sous voile par brise légère, sans houle, par bonne visibilité et sans ennemi visible étaient déjà énormes.

Une flotte maintenait sa cohésion en naviguant à la vitesse de son élément le plus lent. Le besoin de cohésion imposait la vitesse et accentuait considérablement les difficultés dans les manœuvres, en particulier lorsqu'elles comportaient des virements de bord bout au vent ou vent arrière. Pour être efficace en perdant le moins de temps et en dérivant le moins possible durant la procédure, un bâtiment devait avoir une bonne vitesse pour accroître l'effet du gouvernail. Cependant, naviguer dans une flotte consistait avant tout à conserver sa position par rapport aux autres bateaux ; en conséquence, le bâtiment qui portait suffisamment de toile pour maintenir sa position n'avait pas nécessairement assez de vitesse pour virer de bord avec succès ou passer vent arrière efficacement. Une flotte devait donc s'étirer sur une distance suffisante pour laisser à chaque bateau assez de champ pour à la fois maintenir la vitesse et évoluer, puis se rapprocher de nouveau après la manœuvre. Le paradoxe est clair : pour réduire le risque de collision, chaque bateau avait besoin d'espace pour manœuvrer, tandis que l'efficacité lors des batailles reposait sur la cohésion de la flotte et la concentration des unités.

Le virement de bord d'un seul bateau pouvait prendre jusqu'à quinze minutes. Toute évolution pouvait donc prendre un temps considérable, même si la flotte avait une très grande aptitude. En mai 1781, le capitaine de vaisseau Thomas Pasley rappelait qu'une flotte non entraînée avait passé toute la journée à essayer d'exécuter, sans y parvenir, un signal donné le matin de « mise en ligne

de bataille côte à côte à deux encablures, soit 370 mètres de distance¹ ». La capacité à effectuer n'importe quelle évolution n'était en soi jamais garantie. Les dangers liés à un virement de bord manqué bout au vent, à un virement de bord inefficace vent arrière ou même à une manœuvre mal négociée étaient particulièrement importants dans une flotte parce que les autres bâtiments se retrouvaient rapidement en grande difficulté. Des vents légers et une forte houle rendaient le maintien de la position particulièrement difficile. Les grands bâtiments devenaient presque complètement ingérables et roulaient fortement et lourdement. Dans de telles conditions, les navires devaient être espacés d'au moins trois quarts de mille nautique soit environ 1,4 km les uns des autres pour rester en sécurité et s'ils dérivait trop près des autres, les embarcations devaient être entraînées à les remorquer à l'écart². Les collisions étaient donc probables même par beau temps, et le plus grand danger pour une flotte, quelles que soient les conditions, était elle-même.

242

Le manque de maniabilité de la ligne était en plus aggravé par sa longueur elle-même. Elle se devait d'être compacte pour optimiser sa puissance, mais il fallait en même temps des espaces suffisants entre les bateaux pour éviter que l'un d'entre eux, endommagé et quittant la ligne, ne tombe sur l'arrière du précédent et perturbe ainsi tout le dispositif. Les navires prenaient donc leur place dans la ligne à une distance d'une à deux encablures entre eux, selon les conditions de vent et de mer. La distance la plus fréquente était de deux encablures, soit 400 yards ou 370 mètres, et la plus grande, pour les formations en transit, était de 3 miles nautiques soit 5 556 mètres³.

Il ne fallait donc pas beaucoup de navires en ligne pour atteindre une longueur importante. À la bataille d'Ouessant en 1778, il n'est pas surprenant que la flotte de 31 bâtiments en ligne fût estimée par le capitaine de vaisseau Robinson du HMS *Worcester* d'une longueur de trois bonnes lieues, soit neuf miles nautiques et que, par exemple, quand l'ordre de mouillage fut donné, le dernier tiers des bâtiments de la flotte était si loin derrière les premiers qu'il fut incapable de mouiller à l'endroit voulu avant le jour suivant⁴.

1 Thomas Pasley, *Private Sea Journals, 1778-1782*, London, J. M. Dent & Sons, 1931, p. 146.

2 Procès Lestock TNA: ADM 1/5280.

3 Instruction complémentaire Rodney 1780 et instruction Howe 1781-1782 ; instruction complémentaire Byron du 11 août 1758, David Bonner-Smith (dir.), *The Barrington Papers, Selected from the Letters and Papers of Admiral the Hon. S. Barrington*, London, Navy Records Society (désormais NRS) n° 77, t. I, 1937, p. 220.

4 *An Authentic and Impartial Copy of the Trial of the Hon. Augustus Keppel, Admiral of the Blue* (désormais *Keppel Trial*), Portsmouth, Wheldon & Co., 1779, p. 119 ; chevalier de Goussencourt, *A Journal of the Cruise of the Fleet of His Most Christian Majesty, under the Command of the Count De Grasse-Tilly in 1781 and 1782*, dans John Gilmary Shea, *The Operations of the French Fleet under the Comte de Grasse in 1781-2 as Described in Two Contemporary Journals*, New York, Anon, 1971, p. 91.

Le problème de la taille s'ajoutait si la flotte était divisée en plusieurs lignes, car, par mesure de sécurité, chaque ligne ou escadre était au moins à un demi-mille nautique de sa voisine⁵. Avec une flotte disséminée sur une distance aussi importante, les conditions météorologiques pouvaient facilement varier d'un endroit à l'autre de la flotte. Pendant les escarmouches antérieures à la bataille des Saintes en avril 1782, l'avant de la flotte britannique était sous une bonne brise alors que les divisions du milieu et de l'arrière étaient en calminées⁶.

Même sans les complications des conditions de vent local qui s'ajoutaient sur une telle distance, les variations de direction et de force du vent en général obligeaient les navires à modifier leur route et leur vitesse avec un faible préavis. Il en résultait que des sections entières de la flotte étaient souvent sous des dispositions de voiles différentes entre elles, réduisant la voilure pour étirer la ligne ou mettant des voiles pour resserrer la formation. Lord Mulgrave, commandant le HMS *Courageous* à la bataille d'Ouessant en 1778, affirma qu'il en était toujours ainsi « à l'endroit où les flottes restent ensemble⁷ ». La pagaille s'ensuivait ; à la bataille des Saintes, les deux flottes étaient complètement désorganisées du seul fait du changement de vent, chacune ayant été divisée en trois⁸. C'était inhérent aux capacités de la flotte et les signaux pour mettre ou réduire la voilure et se rapprocher dans la ligne pouvaient être en outre faits à toute partie de la flotte indépendamment des directives de l'amiral ou des commandants de l'escadre⁹.

Pendant les batailles, les problèmes de la cohésion de la flotte s'amplifiaient. Pour pallier les conditions météorologiques imprévisibles, les conditions de mer et de bataille, ainsi que les difficultés à faire évoluer la flotte, chaque bateau devait avoir une très bonne capacité de manœuvre afin de garder sa position dans la ligne et de ne pas compromettre l'efficacité de la ligne en tant qu'arme tactique. Pour assurer la cohésion de la ligne, un commandant devait être capable

- 5 Hardy Fleet Orders 16 Sept 1779, Julian S. Corbett, *Signals and Instructions, 1776-1794* [1909], London, NRS, 1971, p. 127.
- 6 *Memoir of the Life and Services of Admiral Sir William Hargood*, éd. J. Allen, Greenwich, H. S. Richardson, 1841, p. 33. Pour des exemples supplémentaires, voir William Laird Clowes, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, London, Chatham, 1997, t. IV, p. 514, 536.
- 7 *Keppel Trial*, *op. cit.*, p. 238.
- 8 Thomas White, *Naval Researches; or a Candid Inquiry into the Conduct of Admirals Byron, Graves, Hood, and Rodney, in the Actions Off Grenada, Chesapeake, St. Christopher's, and of the Ninth and Twelfth of April, 1782: Being a Refutation of the Plans and Statements of Mr. Clerk, Rear Admiral Ekins and Others*, London, Whittaker, Treacher & Arnott, 1830, p. 107. Pour plus d'explications sur l'influence de la météorologie sur les campagnes navales et les batailles voir : Denis A. Wheeler, « The Influence of the Weather During the Camperdown Campaign of 1797 », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 1, 1991, p. 47-54 et N. A. M. Rodger « Weather, Geography and Naval Power in the Age of Sail », *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, n° 2-3, 1999, p. 179-200.
- 9 Thomas White, *Naval Researches*, *op. cit.*, p. 42.

de maîtriser son navire, gonfler, choquer ou coiffer les voiles, pour permettre au bâtiment de faire une embardée, avancer ou culer lorsque nécessaire. Le gréement endommagé et l'équipage blessé menaçaient rapidement cet équilibre.

À la bataille d'Ouessant, on considéra que le HMS *Formidable*, lourdement endommagé, capable de conserver sa place dans la ligne, pouvait se placer vent arrière et gouverner, mais n'était « par aucun moyen dans un état ou des conditions suffisantes [...] pour conserver ses distances entre deux bâtiments de la ligne¹⁰ ». Quant au HMS *Ramillies*, bien que prenant l'eau abondamment, il continuait d'attaquer l'ennemi, mais le capitaine de vaisseau Digby précisa que le navire ne pouvait combattre en ligne¹¹. Un bâtiment qui ne pouvait pas conserver sa position, bien que maintenu dans la ligne, pouvait compromettre l'efficacité défensive de la formation et la survie de la flotte elle-même. Sir R. Bickerton, commandant du HMS *Terrible*, vaisseau désarmé, se fit violemment enjoindre à maintes reprises de sortir de la ligne pour laisser le champ libre aux autres navires à Ouessant¹².

244

Non seulement les mouvements des bateaux dans la ligne étaient fonction de ceux de la flotte, mais ils dépendaient aussi de ceux de l'ennemi. Chaque navire, en adaptant constamment sa voilure, en coiffant, en choquant et en augmentant la toile, devait garder sa position dans la ligne mais aussi au même niveau que son adversaire. Cela devenait encore plus difficile quand le combat était engagé et que les vaisseaux étaient endommagés. Un bâtiment pouvait être obligé de quitter complètement une ligne pour réparer ses dégâts, mais un navire avec des capacités faiblement réduites risquait toujours de produire un contrecoup immédiat et important sur ceux qui étaient devant et derrière lui, ce qui imposait une évolution dans la structure de toute la formation.

Les difficultés rencontrées pour tenir sa place de jour étaient si considérables qu'il était impossible de le faire de nuit et les flottes se rapprochaient uniquement pour éviter une séparation autant que faire se peut¹³. Même Kempenfelt, perpétuel innovateur qui n'hésitait pas à relever un défi, se résolut à adresser une instruction pour que les bateaux soient très attentifs à leur position au lever du jour, plutôt que de faire des manœuvres supplémentaires pour garder leur position de nuit¹⁴. Il déclara aussi qu'une grande flotte ne pouvait pas espérer lofer ou virer vent arrière par une nuit sombre et dans une tempête sans

10 *Minutes of the Proceedings at a Court Martial Assembled for the Trial of Vice-Admiral Sir Hugh Palliser* (désormais *Palliser Trial*), London, 1779, p. 50, 72.

11 *Keppel Trial*, *op. cit.*, p. 88.

12 *Ibid.*, p. 182.

13 Instruction complémentaire de Boscawen 12 août 1755, dans David Bonner-Smith (dir), *Barrington Papers*, *op. cit.*, t. I, p. 128.

14 Instructions de Kempenfelt 1781-1782, dans Julian S. Corbett, *Fighting and Instructions, 1530-1816*, London, NRS n° 29, 1905, p. 148.

risquer des dommages graves, et il proposa l'usage de cette évidence à des fins stratégiques en gardant les flottes anglaises aux ports dans de telles conditions, laissant l'ennemi à la merci des longues nuits et des gros coups de vent qui, selon ses propres mots « agiront plus en votre faveur que votre flotte ne le peut¹⁵ ».

La difficulté particulière pour garder sa place résidait dans la manœuvre relative. Pour garder sa position, un bateau devait manœuvrer par rapport à au moins un autre navire, et la position de ces bateaux dépendait à son tour de la position et du comportement des autres bateaux, et ainsi de suite. Le commandant en chef était le plus proche dans la flotte d'une position déterminée, mais celui-ci subissait les caprices du vent, de la météorologie, de la marée et de la bataille comme n'importe quel autre.

En pratique, le meilleur moyen pour contrôler finement et rapidement la vitesse était de naviguer sous voiles réduites. C'était habituellement le cas pour une flotte entière qui naviguait avec les voiles à moitié déployées, généralement le perroquet de fougue bout au vent, ce qui permettait un soutien mutuel même entre bâtiments aux capacités largement différentes.

En matière de navigation, il était toujours délicat pour une flotte de ne pas naviguer sous le vent. Cela permettait à la flotte de changer de route passant de vent debout à vent arrière sans perdre de temps et sans prendre de risque dans les manœuvres pour lofer ou passer vent arrière. Une flotte sous le vent pouvait remonter le vent et se rapprocher d'une flotte au vent, et tout bateau qui se retrouvait sous le vent pouvait facilement s'arrêter pour revenir à sa position, ce qui était pratiquement impossible si la flotte était au plus près. Naviguer au près présentait aussi des avantages, parce qu'il était plus facile de contrôler sa vitesse, les vergues devant être brassées légèrement pour permettre de laisser faseyer ou de masquer. Un compromis efficace largement utilisé était de naviguer vent de travers.

La difficulté pour tenir sa position était un problème substantiel pour tous les commandants d'une flotte, mais ils n'en avaient pas fini pour autant. En fait, la capacité à garder leur position reposait sur une hypothèse clé : que la position prescrite pût être reconnue une fois atteinte. Les méthodes par lesquelles les commandants estimaient leur position étaient souvent incertaines, et au mieux imprécises.

Estimer sa position représentait un double problème : la détermination du relèvement et de la distance. Pour les navires alignés sur l'avant, il existe une solution très simple et pratique au problème du relèvement. Pendant le procès

15 Kempenfelt à C. Middleton, 16 novembre 1779, dans *The Letters and Papers of Charles, Lord Barham* (désormais *Barham Papers*), éd. J. K. Laughton, London, NRS n° 32, 1907-1908, t. 1, p. 303.

en cour martiale du capitaine de vaisseau Ambrose, après la bataille de Toulon en 1744, on avait demandé au quartier-maître du HMS *Rupert* : « Comment faites-vous quand un bateau est en ligne ? » Il répondit : « Quand un bateau est dans le sillage d'un autre, ses trois mâts ne deviennent qu'un »¹⁶. Auparavant dans le procès, des preuves ont été données que cela a été utilisé en pratique. Le capitaine de vaisseau Ambrose, frustré de ne pas être dans la ligne, ordonna directement à l'homme de barre de conserver le cap jusqu'à ce que les mâts de l'amiral ne fissent qu'un¹⁷. Si la manœuvre avait été correctement effectuée par chaque bateau de la flotte, on n'aurait pu voir que le navire complètement à l'avant et celui complètement à l'arrière¹⁸. Cette méthode pour estimer rapidement un relèvement était aussi utilisée de nuit. Pour identifier la route d'un ennemi la nuit, le bateau de tête qui chasse gardait une lumière au milieu du pont de dunette et une à la tête du mât principal¹⁹. En alignant les lumières du bateau en chasse, le reste de la flotte pouvait établir la route de l'ennemi.

246

Cependant la technique ne fonctionnait qu'en ligne de file sur l'avant et aucune méthode rapide d'estimation de relèvement n'existait pour les vaisseaux dans d'autres formations. Les mesures devaient être prises aux instruments, en utilisant toujours le mât principal comme point de référence à partir duquel les relèvements étaient pris²⁰. Les instruments disponibles pour mesurer les distances étaient le sextant et le quadrant. Cependant, habituellement, la position et la vitesse étaient simplement estimées à l'œil et une précision mathématique absolue concernant le relèvement et la distance n'était ni réalisable ni attendue²¹. Chaque navire restait à la même distance que ses voisins immédiats du commandant en chef, réglant ses mouvements sur ceux du bateau le précédant²², mais ce n'était pas un procédé direct. En fait, la difficulté pour

16 « Procès du capitaine de vaisseau John Ambrose », dans *Copies of All the Minutes and Proceedings Taken at and Upon the Several Trials of Capt. George Burrish, Capt. Edmund Williams, Capt. John Ambrose, Etc. On Board H.M.S London 23 Sept 1745*, London, 1746, p. 121. Voir aussi duc de Cumberland, sig. complémentaire 2 août 1769, dans David Bonner-Smith (dir), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 400.

17 « Procès du capitaine de vaisseau John Ambrose », art. cit., p. 109.

18 R. V. Hamilton et J. K. Laughton (dir.), *The Recollections of Commander James Anthony Gardner, 1775-1814*, London, NRS n° 31, 1906, p. 60.

19 Instruction complémentaire de Rodney du 18 décembre 1779, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 232.

20 Instruction de combat anon. 1781-1783 ; instruction complémentaire du duc de Cumberland 2 août 1769, dans David Bonner-Smith (dir), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 399-400.

21 Alexander Schomberg, *A Sea Manual, Recommended to the Young Officers of the Royal Navy as a Companion to the Signal Book*, London, G. G. J. & J. Robinson, 1789, IX ; Thomas Pasley, *Private Sea Journals, 1778-1782*, op. cit., p. 45.

22 Instruction régulière complémentaire 1778, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 220 ; ordre de Vernon aux capitaines de vaisseau 8 août 1739, dans B. McRanft, *The Vernon Papers*, London, NRS n° 99, 1958, p. 291 ; C. O'Bryen, *An Essay on Naval Military Discipline in General by a Late Experienced Sea Commander*, London, 1762, p. 73 ; Instructions

estimer toute distance en mer, particulièrement pour ceux qui avaient une faible expérience, était si connue, qu'on avait l'habitude d'accepter la divergence entre les témoignages en cour martiale ; l'erreur la plus classique étant qu'une flotte de bâtiments très espacés entre eux apparaissait plus éloignée qu'elle ne l'était vraiment. Il était également remarquablement difficile de dire à distance si une flotte de bateaux était en ligne régulière ou non²³. Les bâtiments en formation de transit étirée utilisaient la vue de leurs voisins immédiats à l'horizon comme un repère grossier, s'assurant qu'ils ne gardaient pas plus d'une coque noyée à vue l'un de l'autre²⁴, mais cela était inutile en formation serrée. La ligne de file semble avoir été particulièrement problématique. Young, dans une lettre à Middleton, mentionna sa préférence pour une ligne de front dans laquelle « les officiers sont meilleurs pour estimer la distance que dans une formation en ligne de file²⁵ », mais ne donna aucune autre explication.

Les problèmes pour maintenir les distances s'ajoutaient aux changements de vitesse, impossibles à effectuer de façon simultanée. Pour réduire les risques de vides dans la ligne, le commandant en chef ou le chef d'escadre de chaque ligne ou escadre était utilisé comme référence à partir de laquelle tous les changements de vitesse étaient coordonnés. La dimension de la voilure qu'il portait indiquait de manière visible ses intentions, observables par tous, de sorte qu'ils pouvaient mieux estimer quelle voilure conserver pour le suivre²⁶. La même technique était également utilisée pour rester à hauteur de l'ennemi.

Cela semble cependant relever d'une grande simplification. Naviguer à la même vitesse qu'un autre bateau, de même taille et de construction équivalente, nécessitait bien plus que d'adopter la même voilure. Dans l'escadre de la Manche de Keppel de 1779, par exemple, il était bien connu que le vaisseau amiral le HMS *Victory* naviguait toujours plus rapidement que le vaisseau du vice-amiral le HMS *Formidable* lorsqu'ils étaient sous la même voilure²⁷.

complémentaires de Howe 1781-1782, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 165.

23 *Minutes of the Proceedings at a Court Martial, Assembled for the Trial of Anthony James Pye Molloy, Esq., Captain of His Majesty's Ship Caesar*, London, 1795, p. 102 ; *Palliser Trial*, op. cit., p. 14 ; « Procès du capitaine de vaisseau John Ambrose », art. cit., p. 48 ; *Keppel Trial*, op. cit., p. 238.

24 Instruction complémentaire d'Arbuthnot 19 août 1780 ; Ordre général de Rodney 20 mars 1782, dans *Barham Papers*, éd. cit., t. I, p. 265. Un exemple plus récent peut être trouvé dans, *The Journals of Sir Thomas Allin*, éd. R.C. Anderson, London, NRS n° 79, t. I, 1939, p. 27.

25 Young à Middleton 24 juillet 1780, dans *Barham Papers*, éd. cit., t. I, p. 66.

26 Ordre de Vernon aux capitaines de vaisseau, 8 et 9 août 1739, dans B. McRanft, *Vernon Papers*, 291, p. 93 ; *Molloy Trial*, op. cit., p. 38 ; Instruction complémentaire anonyme 1778-1781, dans Julian S. Corbett, *Signals and Instructions*, op. cit., p. 220 ; Instruction complémentaire d'E. Pratten 26 avril 1758, dans David Bonner-Smith (dir.), *Barrington Papers*, op. cit., t. I, p. 199 ; *Palliser Trial*, op. cit., p. 74.

27 *Palliser Trial*, op. cit., p. 74. Pour un exemple plus récent, voir, *The Journals of Sir Thomas Allin*, éd. cit., t. I, p. 143.

Pour tenir compte des inévitables disparités des navires, les commandants devaient avoir une parfaite connaissance des performances de navigation de leur bateau comparées à celles du vaisseau du commandant en chef, sous toutes les configurations de voiles et par tous les temps, de nuit et de jour²⁸. Cette capacité ne pouvait être acquise que par une longue pratique et une longue expérience, et seulement par ceux ayant une aptitude suffisante. En 1772, la marine française créa une « escadre d'évolutions » sous le commandement de l'amiral d'Orvilliers avec l'ordre spécifique de pratiquer des manœuvres de flotte. D'Orvilliers navigua pendant sept mois entiers et établit des rapports sur la capacité de tous ses commandants de vaisseaux. Le rapport sur le comte de Grasse, futur vice-amiral, indique en particulier que « ses collisions semblent montrer qu'il manque quelque chose dans son appréciation visuelle²⁹ ».

248

Vers la fin du siècle, probablement après la bataille d'Ouessant pendant laquelle la flotte française fut dirigée avec une bien plus grande compétence que la flotte britannique, les méthodes de manœuvre de flotte en vinrent à être étudiées d'une manière très systématique. Principalement sous Howe et Kempenfelt, l'art de manœuvrer une grande flotte a été mené à un « degré de perfection jamais obtenu auparavant³⁰ ». Jervis et Hood continuèrent leur travail³¹. Les flottes travaillaient plus fréquemment en divisions, restaient plus compactes et donc plus maniables. Après avoir vu la flotte française durant la bataille des Saintes en 1782, la flotte de Rodney forma la ligne de bataille en « un temps incroyablement court » et à la bataille du cap Saint-Vincent en 1797, un officier de marine britannique, fier et sans aucun doute avec un parti pris, déclara que la flotte britannique manœuvrait comme si elle effectuait une revue navale³².

28 Instruction de Howe 30 juillet 1778 ; Instruction exp. de Howe 1779, dans Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530-1816, op. cit.*, p. 98, 271.

29 S. S. Robison et M. L. Robison, *A History of Naval Tactics from 1530 to 1930: The Evolution of Tactical Maxims*, Annapolis, The U.S. Naval Institute, 1942, p. 265.

30 Anonyme, *A Short Account of the Naval Actions of the Last War: in Order to Prove that the French Nation Never Gave such Slender Proofs of Maritime Greatness as During that Period : with Observations on the Discipline, and Hints for the Improvement of the British Navy*, London, J. Murray, 1788, p. 133 ; *A Narrative of My Professional Adventures by Sir William Dillon*, éd. Michael A. Lewis, London, NRS n° 93, 1953, t. 1, p. 22, 28, 99, 119 ; J. H. Broomfield, « The Keppel-Palliser Affair, 1778-1779 », *The Mariner's Mirror*, vol. 47, n° 3, 1961, p. 267.

31 P. K. Crimmin, « John Jervis, comte de St. Vincent 1735-1823 », dans Peter Le Fevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson: British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham, 2000, p. 332-333 ; Ruddock F. Mackay, *Admiral Hawke*, Oxford, Clarendon Press, 1965, p. 150 ; J. J. Tritten, « Doctrine et tactique de la flotte dans la Royal Navy », dans James John Tritten et Luigi Donolo (dir.), *A Doctrine Reader: The Navies of United States, Great Britain, France, Italy, and Spain*, Newport, Naval War College, 1995, p. 12.

32 David Spinney, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969, p. 395 ; Colin White, *1797: Nelson's Year of Destiny*, Stroud, Sutton, 1998, p. 49 ; Rémi Monaque, « À bord du HMS Alexander (1796-9) » *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n°2, 2003, p. 210.

Durant ce programme d'innovations, les systèmes tactiques étaient étudiés selon les principes mathématiques et géométriques. Ils améliorèrent les principes de manœuvre de flotte en fournissant des formules pour tenir sa position. Par exemple, une formule fut introduite selon laquelle les navires sauraient comment infléchir leur route pour regagner la ligne après un changement de vent, la règle étant que, « à partir de huit quarts du compas, soit 90°, prendre la moitié du nombre de quarts correspondant au changement de vent et cela réglerait votre route ; par exemple, le vent a changé sa direction de quatre quarts, soit 45°, en prendre deux, la moitié de quatre, l'enlever des huit quarts, il reste six, qui est le nombre de quarts correspondant à l'angle que les bateaux doivent prendre pour retrouver la ligne³³ » [un quart équivaut à 11,5°]. De la même manière, il a été découvert que quand une flotte s'est partagée d'une ligne en deux, l'une étant sous le vent, « la moitié du nombre de quarts dont les deux lignes diffèrent ajoutée à huit quarts est le nombre de quarts que vous devez adopter, et donne une route qui coupe les deux lignes à angles égaux³⁴ ».

De plus, grâce à la pratique et l'expérience, les méthodes des marins évoluèrent de telle sorte qu'elles offrirent plus de précision pour tenir sa position. On trouva par exemple que mettre en panne en masquant le perroquet de fougue, avait pour conséquence d'amener progressivement un bateau sous le vent sous l'effet de sa voile arrière, alors que choquer ou masquer le grand hunier pour mettre en panne permettait de mieux tenir sa position³⁵. Les instructions de combat étaient ajoutées, modifiées et renforcées jusqu'à la mise au point d'un système déterminé de règles de manœuvres de la flotte. Une des réelles difficultés pour manœuvrer une flotte, celle de la synchronisation, fut largement surmontée au milieu du siècle, par des instructions supplémentaires qui établirent explicitement quand les bateaux devaient virer de bord dans une manœuvre en même temps que des signaux préparatoires furent introduits³⁶, ce qui permit à tous les bateaux de se préparer à virer de bord, au même moment, sur un autre signal ; ce fut caractéristique durant la guerre américaine³⁷.

33 Alexander Schomberg, *A Sea Manual, op. cit.*, p. 63-64.

34 Kempenfelt à Middleton 6 avril 1780, dans *Barham Papers*, éd. cit., t. I, p. 323. Pour des exemples similaires de méthodes pour naviguer avec les changements de vent, voir J. Bourdè de Villehuet, *The Manoeuverer or Skilful Seaman: Being an Essay on the Theory and Practice of the Various Movements of a Ship at Sea as Well as of Naval Evolutions in General*, trad. Jean-Nicolas J. de Sauseuil, London, S. Hooper, 1788, p. 66, 253-254.

35 Francis L. Liardet, *Professional Recollections on Points of Seamanship*, London, Longman & Co., 1849, p. 48.

36 Instruction complémentaire de Hawke 16 juillet 1759, dans David Bonner-Smith (dir.), *Barrington Papers, op. cit.*, t. I, p. 259 ; John M. Boyd, *Manual for Naval Cadets*, London, Longman & Roberts, 1860, p. 426.

37 Kempenfelt introduisit d'abord un drapeau préparatif dans la flotte de la Manche 1779-1780, voir aussi l'instruction complémentaire d'Arbuthnot en 1779, Julian S. Corbett, *Signals and Instructions, op. cit.*, p. 237.

Cependant, les améliorations doivent toutes être remises dans leur contexte. Prises seules ou toutes ensemble, elles ne permettaient pas d'arriver à une parfaite uniformité dans les performances de la flotte, les performances d'un voilier étant dictées par des paramètres trop capricieux par nature pour qu'ils soient rigoureusement contrôlés. Par conséquent, les difficultés pour tenir sa position n'étaient pas liées à certaines périodes de l'histoire de la Navy mais inhérentes à toute flotte qui navigue.

250 Cependant, aussi entraînée que fût une flotte, elle n'était pas une formation homogène et compacte. Le mot *flotte* désigne un groupe de navires ; il ne faut donc pas l'entendre dans le sens d'un élément physique unique et solidaire, mais plutôt comme un ensemble variable de navires dont la taille, la formation et l'organisation fluctuaient et qui requérait constamment des actions et décisions indépendantes de la part de tous les capitaines pour conserver un semblant de cohésion. Cette formation lâche et toujours en mouvement imposait que chaque bateau dispose des meilleures capacités de navigation et que son commandant et son équipage possèdent un savoir-faire et un sens de l'initiative considérables.

Le commandement d'une flotte n'était jamais une structure verticale de pouvoir dans laquelle l'ensemble des navires aurait été placé sous le contrôle infaillible du commandant en chef. Les usages dans le commandement de la flotte garantissaient une influence durable et importante sur les performances de la flotte venant de la base, en dehors du contrôle du commandant en chef. Cela n'est pas une surprise en soi pour les historiens de la guerre maritime à travers les âges qui comprennent que le travail d'équipe est la base de l'efficacité de la flotte, mais ce qui doit être souligné comme étonnant à l'époque de la marine à voile est la puissance exagérée de cette influence ascendante. C'était la nature même de la guerre sur mer qui rendait particulièrement difficiles la tenue de poste et la cohésion de la flotte, et, par voie de conséquence, la confiance que les commandants en chef pouvaient placer dans le savoir-faire, la motivation et l'expérience de leurs capitaines de vaisseau était d'une grande importance, en particulier à l'époque de la marine à voile. On pouvait espérer au mieux qu'une flotte à voile fût constituée « de vaisseaux de taille presque équivalente, placés à des intervalles presque équivalents les uns des autres, naviguant à des angles presque équivalents et allant à des vitesses presque équivalentes³⁸ ».

Parce que relevant de la prouesse navale, maintenir la cohésion de la flotte était la priorité de tous les commandants de la flotte et un des fondements de la guerre sur mer. Elle décuplait l'efficacité défensive de toute formation et était la base de

38 Howard B. Douglas, *Naval Evolutions: A Memoir, Containing a Review and Refutation of the Principle Essays and Arguments Advocating Mr. Clerk's Claims in Relation to the Manoeuvr of 12 April 1782*, London, T. & W. Boone, 1832, p. 59.

toute tactique offensive. Son importance transparaissait dans les exigences vis-à-vis du service attendu de chaque commandant. Par exemple, le commandant de la flotte qui échouait à resserrer la ligne si le bateau devant lui était endommagé « méritait et encourait justement la plus sévère punition³⁹ ». Il était établi qu'un bateau ne devait pas sacrifier la cohésion de la ligne, sauf signaux spécifiques pour le faire⁴⁰ et, pour maintenir la cohésion, il était parfaitement accepté qu'un vaisseau échoue dans sa manœuvre de virement de bord si le signal pour passer vent arrière avait été donné à la flotte entière⁴¹. De la même manière, il était accepté d'un bâtiment qui prenait beaucoup de temps pour virer vent debout qu'il commence la manœuvre avant qu'elle ne soit explicitement ordonnée⁴².

Les officiers savaient que leur meilleure chance de succès en combat naval résidait dans l'unité d'action. En conséquence, le soutien mutuel était attendu de la part de chaque commandant pendant l'engagement de la flotte, notamment de la part de chacun de ses voisins de ligne.

En ligne, les responsabilités des navires reposaient en effet sur les voisins immédiats dont ils assuraient la sécurité ; ainsi, la ligne conservait sa force comme une chaîne. Il était entendu que, pendant l'action, l'amiral n'était pas toujours le meilleur juge pour estimer les dommages infligés à sa flotte et, de fait, n'était pas en position d'organiser le secours pour les navires en détresse. Cette responsabilité incombait aux voisins immédiats des vaisseaux endommagés⁴³. Les deux adjoints du commandant en chef devaient en particulier manœuvrer avec leur vaisseau amiral comme une seule unité, tous deux attaquant le vaisseau amiral ennemi et se défendant mutuellement de toute attaque ; en fait, on pensait à l'époque que les adjoints devaient plus se préoccuper de la défense du vaisseau amiral « car ils ne [devaient] pas toute autre considération que l'honneur de leur pavillon⁴⁴ ». Il est intéressant de noter que cette obligation, pour trois navires, de manœuvrer comme une seule unité dépendait autant de la position du vaisseau amiral ennemi que de la leur. Si, par exemple, tout autre bâtiment que le vaisseau amiral devait engager le vaisseau amiral ennemi, alors ses deux navires les plus proches devenaient ses adjoints, prenant donc le vaisseau amiral ennemi entre trois feux, et pouvant ainsi le vaincre plus rapidement⁴⁵.

³⁹ *Ibid.*, p. 62.

⁴⁰ « The Tryal of George Burrish », dans *Copies of All the Minutes and Proceedings Taken at and Upon the Several Trials of Capt. George Burrish, Capt. Edmund Williams, Capt. John Ambrose Etc. On Board H.M.S London 23 Sept 1745*, *op. cit.*, p. 148. Voir aussi Edmund M. Blunt, *Theory and Practice of Seamanship. Together with a System of Naval Tactics*, New York, 1824, p. 211.

⁴¹ *Keppel Trial*, *op. cit.*, p. 174 ; *The Case of William Brereton Esq.*, London, 1779, p. 61, 67.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *The Trial of the Honourable John Byng at a Court Martial*, Dublin, 1757, p. 178.

⁴⁴ Edmund M. Blunt, *Theory and Practice of Seamanship*, *op. cit.*, p. 211.

⁴⁵ *Ibid.* Pour un exemple pratique, voir le journal de G. Pocock, voir au dimanche 30 avril 1758, TNA : ADM 50/21.

Un autre aspect du soutien mutuel imposait aux commandements la responsabilité d'apporter leur soutien au commandant de leur division. La bataille d'Ouessant en 1778 donna l'occasion de mettre ce principe en pratique. La confusion survint quand Sir Robert Harland, responsable de la division avant, se tint sur l'avant des Français après que l'amiral Keppel eut donné le signal de former la ligne de bataille. Cela concerna plus particulièrement le capitaine de vaisseau Brereton du HMS *Duke*, dont la position dans la ligne dépendait de la manière dont Sir Robert Harland assurait la sienne. Brereton se retrouva donc devant le dilemme : obéir au signal de l'amiral pour former la ligne du mieux qu'il put ou bien descendre au secours du chef de sa division. En fin de compte, il était de son devoir de soutenir son chef de division qui triompha, et la décision collective fut prise par les officiers du bord que, comme leur navire, le *Duke*, n'était pas endommagé, ils devaient suivre l'exemple de Sir Robert « avec toutes les voiles qu'ils pouvaient mettre⁴⁶ ». À son tour, la vue du vaisseau de l'amiral Keppel en situation délicate et visiblement en infériorité avait fait venir Sir Robert Harland à son secours sans ordre⁴⁷.

En définitive, il est important de souligner que, pour ce qui concerne la guerre d'Amérique, il y eut de nombreuses opérations dans lesquelles tenir la position joua un rôle particulièrement important, mais pour lesquelles nous ne savons presque rien. Nous avons également tendance à étudier la guerre des flottes en ne nous concentrant que sur celles des navires de guerre à voiles – qui sont les flottes impliquées dans les batailles d'Ouessant, de Chesapeake, des Saintes –, quand, en fait, la guerre américaine fournit de nombreuses occasions d'explorer et de comprendre différents types de flottes, avec les problèmes qu'elles rencontrèrent et les solutions qu'elles apportèrent : on peut alors raconter une histoire passionnante, qui n'a jamais été étudiée.

Prenez, par exemple, les principales opérations amphibies menées par les Britanniques au début de la guerre, quand ces derniers se trouvèrent confrontés à la difficulté de tenir leur position entre des transporteurs de troupes par engins de débarquement. Un tableau conservé au Old State House Museum et représentant les opérations navales pendant la bataille de Bunker Hill, en 1775, laisse penser qu'une solution curieuse a été apportée au problème : les engins semblent littéralement attachés tous ensemble. Nous n'avons cependant pas plus d'éléments. Un autre tableau, que l'on doit à Paul Revere et qui représente des navires de guerre britanniques débarquant leurs troupes, montre la même scène. Mais pourquoi utilisaient-ils leurs engins de cette manière et comment

⁴⁶ *The Case of William Brereton Esq., op. cit.*, p. 25.

⁴⁷ *Palliser Trial, op. cit.*, p. 57.

procédaient-ils exactement ? cela a-t-il été reproduit durant les débarquements amphibies à New York en 1776, ou à Philadelphie en 1777, ou même à l'occasion de n'importe quel autre débarquement amphibie important durant la guerre ? les Français opéraient-ils de la même manière ?

Il est en outre important de s'attarder sur les nombreuses flottes de la guerre d'Indépendance américaine qui étaient, d'une certaine manière, particulières ; c'est le cas si nous considérons les flottes de bateaux de guerre hauturières comme la norme. Prenez, par exemple, les nombreuses flottes des Finger Lakes, essentiellement – mais pas exclusivement – dans les premières années de la guerre : la formidable force d'invasion de Guy Carleton de 1776, celle de Burgoyne en 1777 et celle de Christopher Carleton en 1778. Ces flottes étaient toutes constituées de troupes britanniques qui comprenaient très peu de marins, dans un ensemble de navires à voiles et d'embarcations à rames, combinées avec des canoës indiens. Un autre exemple célèbre de flotte atypique est, bien entendu, la première flotte de Nelson, dont il s'empara dans l'estuaire du fleuve San Juan. Au commandement de la frégate usée la *Hinchinbrook*, Nelson mena une flotte de transports de troupes lourds accompagnée d'une multitude difficilement imaginable d'embarcations d'autochtones : des pirogues, des pitpans, des doris et des canoës qui étaient menés par des Indiens et des Noirs, tous peints, percés et presque nus. Mais, comment faisaient-ils pour opérer de conserve ? Même si nous ne connaissons peut-être jamais la réponse, la question mérite d'être posée. Quelques indices intéressants semblent d'ailleurs se faire jour. Nous savons, par exemple, que Christopher Carleton a été choisi pour commander le raid de 1778 pour descendre le lac Champlain précisément parce qu'il avait vécu quelque temps avec les Mohawks – il avait du reste la peau peinte et portait des tatouages. Mais comment cette curieuse relation se traduit-elle sur l'eau lorsqu'il s'agit du commandement ou pour relever le défi physique de garder sa position ? Les deux flottes britannique et indienne, étaient-elles entièrement séparées, des entités autonomes, ou une sorte d'interaction officielle existait-elle ? Les troupes britanniques ont-elles adopté les techniques indiennes pour garder la position sur les embarcations à rames ? Les Indiens ont-ils adopté les techniques perfectionnées des Britanniques, élaborées après des générations de guerre navale ? Nous ne connaissons tout simplement pas la réponse, mais, fait passionnant, il semble qu'il y ait visiblement eu d'importants échanges de compétences et de savoir-faire maritime.

Les commandants rencontraient quelques difficultés plus habituelles pour tenir la position, que nous nous proposons de remettre dans leur contexte. Faisons avant tout un bond dans le temps et pour nous intéresser à la « bataille du Nil » de 1798, où Nelson écrasa la flotte de Napoléon dans la baie d'Aboukir. Cette bataille est célèbre à cause des tactiques employées par Nelson par rapport

à la position de la flotte française. Les Français étaient au mouillage en file proue après poupe à l'entrée de la baie, mais ils n'avaient pas réussi à adopter une position suffisamment défensive. Ils avaient mouillé en eaux profondes, distants de la côte, les bateaux très écartés les uns des autres. Ils avaient également mouillé de telle sorte qu'ils pouvaient éviter sur leur seule ancre et sans ligne de mouillage supplémentaire (d'embossage) pour assurer leur position. C'est ce dont les commandants de Nelson prirent avantage quand ils doublèrent la ligne française, avec des bâtiments britanniques passant dans la ligne française, c'est-à-dire entre les bateaux français et la côte, pendant que d'autres restaient au large. Les Français n'avaient aucune chance de s'en tirer. C'est ici que réside un point intéressant : leur position offrait pourtant de réelles potentialités défensives et s'ils en avaient tiré parti, les Britanniques auraient eu la tâche beaucoup plus difficile. C'est la leçon que nous devons appliquer à la guerre américaine, et en particulier en faisant référence à la campagne de d'Estaing en 1778.

254

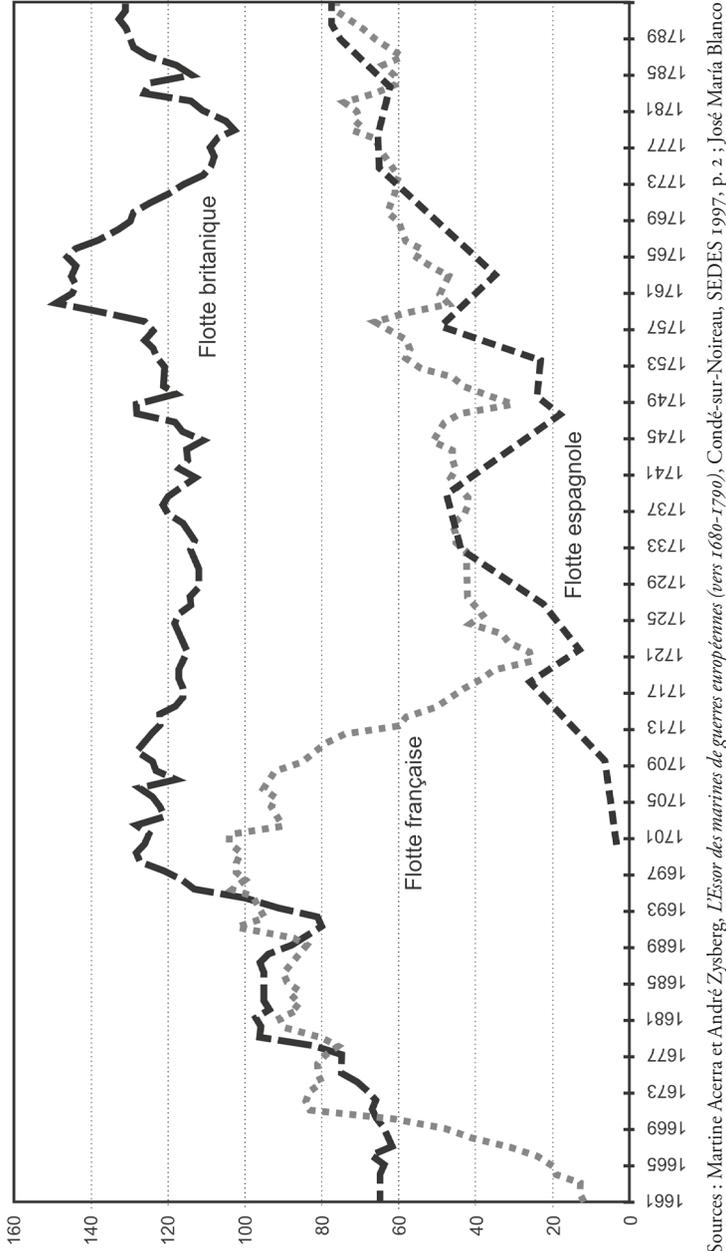
Pendant cet été, à New York et à Sainte-Lucie, deux flottes britanniques furent obligées de se défendre au mouillage, mais nous ne savons presque rien de la façon dont elles étaient réellement positionnées ni comment leur position était défendue. Et cependant cette connaissance est cruciale si nous devons établir un jugement raisonnable sur la réalité des occasions qui se sont présentées à d'Estaing dans les deux cas. Les Britanniques étaient-ils mal défendus comme les Français l'avaient été à la bataille d'Aboukir en 1798, et donc étaient-ce des occasions manquées, ou avaient-ils adopté une formation impénétrable contre laquelle d'Estaing se serait lancé au mépris d'une destruction assurée ? La réponse est, je pense, ni l'un ni l'autre ; il est ici question, je crois, de Britanniques ayant adopté des positions fortes pendant un bref mais crucial laps de temps, ne laissant à d'Estaing qu'une période très courte pendant laquelle il aurait pu agir. Mais nous avons besoin de détails : nous devons comprendre comment les Britanniques ont adopté leurs positions, et il nous faut savoir comment ils ont agi précisément en fonction des mouvements de d'Estaing.

Ce sont trois exemples – et j'aurais pu en prendre bien plus, donnés par la guerre d'Indépendance américaine – qui démontrent comment l'étude de la façon dont les navires tenaient leur position peut nous aider à répondre aux nouvelles questions qui se posent sur la guerre d'Indépendance américaine, et de façon plus générale, sur l'époque de la marine à voile. En fait, ce que les spécialistes navals et maritimes et les équipages concevaient est essentiel pour comprendre ce que nous évoquons mais n'a cependant pas fait l'objet de toute l'attention méritée.

Traduit de l'anglais par le contrôleur général des armées de Noirmont.

Annexes

Graphique 1. Flottes de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne (vaisseaux seuls)



Sources : Martine Acerra et André Zysberg, *L'Esor des marines de guerres européennes (vers 1680-1790)*, Condé-sur-Noireau, SEDES 1997, p. 2 ; José María Blanco Núñez, *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar Construcciones Navales SA, 2001, p. 138.

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 dédommée 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 sept ports espagnols en plus de Cadix dont le monopole est écorné.

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'État de la Marine.

15 novembre : Bougainville appareille pour son grand voyage (jusqu'en 1768). début du tour du monde de Wallis et Carteret (jusqu'en 1768).

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français.

1768

15 mai : traité de Versailles, la France reçoit de la république de Gênes l'exercice de la souveraineté sur la Corse.

25 mai : Cook commence son premier voyage vers le Pacifique (jusqu'en 1771).

1769

13 août : le privilège de la Compagnie française des Indes est suspendu.
Bigot de Morogues réorganise l'Académie de marine qui devient Académie royale de marine.
Falconer publie son *Universal Dictionary of Marine*.

1770

Juin : crise des Malouines entre l'Espagne et l'Angleterre : partie du Rio de la Plata, une petite escadre espagnole réunie par le gouverneur de Buenos Aires s'empare de Port Egmont et chasse les Britanniques.
5 juillet : les Russes sont victorieux des Turcs à Tcheshmé.
24 décembre : Louis XV disgracie Choiseul qu'il croit vouloir engager la France dans une guerre aux côtés de l'Espagne dans l'affaire des Malouines

432

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 État à autoriser les corsaires.
Invasion portugaise du Rio Grande do 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 do 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 au 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.

433

- 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

434

- 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 le fleuve 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 capitaine John Paul Jones capture la *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 juin : capture par Johnstone de bâtiments de la Compagnie hollandaise des Indes orientales.
- 5 août : victoire britannique du Dogger Bank sur une flotte hollandaise.
- 23 août : Crillon débarque à 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 Kempfenfelt.

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.

4 février : reddition de la garnison britannique du fort Saint-Philippe à Minorque.

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, bataille 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.

436

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 the Cincinnati.

20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes.

3 septembre : signature du traité de Versailles. Reconnaissance officielle de l'indépendance américaine.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- ACERRA, Martine et MEYER, Jean, *La Grande Époque de la marine à voiles*, Rennes, Ouest-France, 1987
- et ZYSBERG, André, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- ALLEN, Gardner Weld, *A Naval History of the American Revolution*, Boston, Houghton, 1913, réimp. New York, Russell & Russell, 1962.
- ALSINA TORRENTE, Juan, *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.
- BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.
- BRADFORD, James C., « The First United States Navy », dans GREENE, Jack P. et POLE, Jack R. (dir.), *A Companion to the American Revolution*, London, Blackwell, 2004, p. 326-331.
- CHALINE, Olivier, *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *La Real Armada. La marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, Paris, PUPS, 2018.
- CHÁVEZ, Thomas E., *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.
- CLARK, William Bell, *Lambert Wickes, Sea Raider and Diplomat: The Story of a Naval Captain in the Revolution*, New Haven, Yale University Press, 1932.
- , *Ben Franklin's Privateers*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1956.
- CLOWES, William Laird, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, rééd. London, Chatham Publishers, 1996, t. III.
- DUDLEY, William S. et CRAWFORD, Michael J. (dir.), *The Early Republic and the Sea: Essays on the Naval and Maritime History of the Early United States*, Washington, Brassey's Inc., 2003.
- DULL, Jonathan R., *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton University Press, 1975.

- , *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1901, t. VII.
- GARDINER, Robert (dir.), *Navies and the American Revolution, 1775-1783*, London, Chatham Pictorial Histories, 1996.
- GIRAULT DE COURSAC, Paul et Pierrette, *Guerre d'Amérique et liberté des mers, 1778-1783*, Paris, F. X. De Guibert, 1991.
- GLETE, Jan, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiskell International, 1993, 2 tomes.
- HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, London, Routledge, 1999.
- HATTENDORF, John B., « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans CHALINE, Olivier, BONNICHON, Philippe et VERGENNES, Charles-Philippe de (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 131-151.
- LACOUR-GAYET, Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Honoré Champion, 1905.
- Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999.
- MERINO NAVARRO, José, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im XVIII. Jahrhundert*, Köln/Wien, Böhlau Verlag, 1975.
- RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.
- VILLIERS, Patrick, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 tomes.
- WILLIS, Sam, *The Struggle for Sea Power: A Naval History of American Independence*, London, Atlantic Books, 2015.

LES NAVIRES

- BOUDRIOT, Jean, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1975, 4 tomes.
- et BERTI, Hubert, *La « Vénus » de l'ingénieur Sané, 1782*, Paris, ANCRE, 1979.
- et BERTI, Hubert, *L'Artillerie de mer. Marine française, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- et BERTI, Hubert, *La Frégate. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.

- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons. Étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- et BERTI, Hubert, *Les Vaisseaux de 74 à 120. Étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1995.
- et BERTI, Hubert, *Modèles historiques au musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- CARUANA, Adrian B., *The History of English Sea Ordnance, 1523-1875*, Rotherfield, 1994-1997, 2 tomes.
- COCK, Randolph, « The Finest Invention in the World: The Royal Navy's Early Trials of Copper Sheathing, 1708-1770 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 4, 2001, p. 446-459.
- DECENCIÈRE, Patrice, « Some Eighteenth- and Nineteenth-Century French Trials of Square-rigged Warships Tacking », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 4, 2011, p. 289-298.
- DEMERLIAC, Alain, *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.
- DODDS, James et MOORE, James, *Building the Wooden Fighting Ship* [1984], London, Chatham Publishing, 2005.
- FONTAINIEU, Emmanuel de, *L'Hermione. De Rochefort à la gloire américaine*, Paris, Éditions de Monza, 1992.
- FORRER, Claude et MICHEL, Claude-Youenn, *La Bretagne. Un vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Keltia Graphic/Coop Breizh, 2005.
- GARDINER, Robert, *The Line of Battle. The Sailing Warship, 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The First Frigates: Nine and Twelve Pounders Frigates, 1748-1815*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- , *The Heavy Frigate: Eighteen Pounder Frigates, 1778-1800*, London, Conway Maritime Press, 1994, t. I.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, APESTEGUI, Cruz, PLÁ, Jorge et ZAMARRÓN, Carmen, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. Rémi Prigent, Paris, Mengès, 2004.
- GOODWIN, Peter, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- HARLAND, John, *Seamanship in the Age of Sail* [2000], Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
- KNIGHT, Roger J. B., « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, vol. 59, n° 3, 1973, p. 299-309.
- JAHAN, François, *La Frégate l'« Hébé » et la guerre d'Indépendance américaine. 1782, deux marins, un mystère*, Paris, Guénégaud, 2005.
- LEES, James, *The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.

- LAVERY, Brian, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 tomes.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600-1815* [1987], London, Conway Maritime Press, 2006.
- LLINARES, Sylviane, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
- McKAY, John, *The 100-Gun Ship Victory*, London, Conway Maritime Press, 2004.
- MEYER, Jean, « De 1763 à 1780 : la mise en place de nouveaux rapports de force », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 5-43.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón et COELLO LILLO, Juan Luis, *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2003.
- RODGER, Nicholas A. M., « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, 2007, p. 81-104.
- VILLIERS, Patrick, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- , *L'Hermione, La Fayette, La Touche-Tréville. Deux hommes, une frégate au service de l'Indépendance américaine*, avec la participation de LEMINEUR, Jean-Claude, Nice, ANCRE, 2015.
- WINFIELD, Rif, *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.

EXERCICE DU COMMANDEMENT ET TACTIQUES

- CRESWELL, John, *British Admirals of the Eighteenth Century. Tactics in Battle*, Hamden (Conn.), Archon Books, 1972.
- DEPEYRE, Michel, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998.
- HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution, 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017.
- JAHAN, François et ROUSSEL, Claude-Youenn, *Guichen. L'honneur de la Marine royale*, Paris, Guénégaud, 2012.
- MACKEY, Ruddock et DUFFY, Michael, *Hawke, Nelson and British Naval Leadership, 1747-1805*, Woodbridge, Boydell Press, 2009.
- PALMER, Michael A., *Command at Sea: Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge (Ma.), Harvard University Press, 2005.

- RODGER, N. A. M., « Image and Reality in Eighteenth-Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, vol. 89, n° 3, 2003, p. 281-286.
- TREW, Peter, *Rodney and the Breaking of the Line*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2006.
- TUNSTALL, Brian et TRACY, Nicholas, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, London, Chatham Publishing, 1990.
- WILLIS, Sam B. A., « Fleet Performance and Capability in the Eighteenth-Century Royal Navy », *War in History*, vol. 11, n° 4, 2004, p. 373-392.
- , *Fighting at Sea in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2008.
- WINFIELD, Rif et ROBERTS, Stephen S., *French Warships in the Age of Sail, 1626-1786. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2017.

OPÉRATIONS NAVALES ET COMBINÉES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

- BAUGH, Daniel A., « Why Did Britain Lose Command of the Sea During the War for America? », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 149-169.
- BONNICHON, Philippe, « La Grenade, Savannah (1779), Saint-Christophe (1782) : trois exemples du rôle de la marine dans les opérations de débarquement et de soutien des troupes, lors de la guerre d'Indépendance américaine », dans *Guerres et Paix, 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Rochefort, 1986*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1987, p. 261-273.
- BREEN, Kenneth, « Graves and Hood at the Chesapeake », *The Mariner's Mirror*, vol. 66, n° 1, 1980, p. 53-75.
- , « Divided Command: the West Indies and North America, 1780-1781 », dans BLACK, Jeremy et WOODFINE, Philip (dir.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 191-206.
- , « Sir George Rodney and St. Eustatius in the American War: A Commercial and Naval Distraction, 1775-1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 84, n° 2, 1998, p. 193-203.
- , « Sir George Rodney and Naval Operations in the Caribbean in the American War of Independence 1780-1782 », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 45-60.
- CALLENDER, Geoffrey A. R., « With the Grand Fleet in 1780 », *The Mariner's Mirror*, vol. 9, n° 9, 1923, p. 258-270, 290-304.
- CARON, François, *La Guerre inconnue ou la Victoire volée. La bataille de la Chesapeake, 1781*, Paris, Service historique de la Marine, 1981.
- , *La Guerre inconnue ou le Mythe de Suffren. La campagne des Indes, 1781-1783*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996.
- , « La bataille des Saintes », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 46, 2002, p. 21-33.

- CASTEX, Raoul, *La Manœuvre de la Praya (16 avril 1781). Étude politique, stratégique et tactique*, Paris, L. Fournier, 1912.
- CONWAY, Stephen, « "A Joy Unknown for Years Past": The American War, Britishness and the Celebration of Rodney's Victory at the Saints », *History*, vol. 86, n° 282, 2001, p. 180-99.
- COUELLE, Paul, « Les projets de descente en Angleterre », *Revue d'histoire diplomatique*, n° 15, 1901, p. 433-452, 591-624, n° 16, 1902, p. 134-157.
- CRAWFORD, Michael J., « The Joint Allied Operation at Rhode Island, 1778 », dans ROBERTS, William P. et SWEEMAN, Jack (dir.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 18-20 October 1989*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991, p. 227-242.
- HATTENDORF, John B., *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- JACKSON, John W., *The Pennsylvania Navy, 1775-1781: The Defense of the Delaware*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1974.
- JAMIESON, Alan G., « American Privateering in the Leeward Islands, 1776-1778 », *The American Neptune*, vol. 43, n° 1, janvier 1983, p. 20-30.
- LARRABEE, Harold A., *Decision at the Chesapeake*, New York, Clarkson N. Potter, 1964.
- LAWRENCE, Alexander A., *Storm over Savannah: The Story of Count d'Estaing and the Siege of the Town in 1779*, Athens, University of Georgia Press, 1951.
- LESPAGNOL, André, « La guerre de course pendant la guerre d'Amérique », dans *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 99-113.
- LINDWALL, Åke, « The Encounter between Kempfenfelt and De Guichen, December 1781 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 163-179.
- MCGUFFIE, Tom H., *The Siege of Gibraltar, 1779-1783*, London, B. T. Batsford, 1965.
- MORGAN, William J., « American Privateering in America's War for Independence », *American Neptune*, vol. 36, n° 2, avril 1976, p. 79-87.
- JACKSON O'SHAUGHNESSY, Andrew, *An Empire Divided. The American Revolution and the British Caribbean*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2000.
- OWEN, J. H., « Operations of the Western Squadron, 1781-1782 », *Naval Review*, n° 15, 1927, p. 33-53.
- PATTERSON, Alfred Temple, *The Other Armada: The Franco-Spanish Attempt to Invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester University Press, 1960.
- PERUGIA, Paul del, *La Tentative d'invasion de l'Angleterre de 1779*, Paris, Alcan/PUF, 1939.
- RICHMOND, (sir) Herbert, *The Navy in India, 1763-1783*, Londres, Ernest Benn, 1931, rééd. Aldershot, Gregg Revivals, 1993.
- RODGER, N. A. M., « The West Indies in Eighteenth-Century British Naval Strategy », dans BUTEL, Paul et LAVALLÉ, Bernard (dir.), *L'Espace caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes imperiales, XVI^e-XIX^e siècle*, Bordeaux, 1996, p. 38-60.

- RUSSELL, Jack, *Gibraltar Besieged, 1779-1783*, London, William Heinemann, 1965.
- SCHEINA, Robert L., « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1775-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.
- STARKEY, David, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990.
- SULIVAN, J. A., « Graves and Hood », *The Mariner's Mirror*, vol. 69, n° 2, 1983, p. 175-194.
- SYRETT, David, *Shipping and the American War, 1775-1783*, London, Atlone Press, 1970.
- , « The Organization of British Trade Convoys during the American War, 1775-1783 », *The Mariner's Mirror*, vol. 62, n° 2, 1976, p. 269-280.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters, 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « Home Waters or America? The Dilemma of British Naval Strategy in 1778 », *The Mariner's Mirror*, vol. 77, n° 4, 1991, p. 365-377.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia, University of South Carolina Press, 1998.
- , « Count-Down to the Saints: A Strategy of Detachments and the Quest for Naval Supremacy in the West Indies 1780-2 », *The Mariner's Mirror*, vol. 87, n° 2, 2001, p. 150-162.
- TRENTINIAN, Jacques de (dir.), *La France au secours de l'Amérique. Autopsie de l'« Expédition particulière » du comte de Rochambeau et du chevalier de Ternay, mars-décembre 1780*, Paris, SPM, 2016.
- VILLIERS, Patrick, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans ACERRA, Martine, MERINO NAVARRO, José et MEYER, Jean (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles* [1985], Paris, PUPS, 1998, p. 211-247.
- , « La tentative franco-espagnole de débarquement en Angleterre en 1779 », *Revue du Nord*, hors-série n° 9, VILLIERS, Patrick et PFISTER-LANGANAY, Christian (dir.), « Le transmanche et les liaisons maritimes, XVIII^e-XX^e siècle », 1995, p. 13-28.
- , « Deux opérations amphibies contre l'île de Minorque : les débarquements de 1756 et de 1781/82 », *Neptunia*, n° 266, juin 2012, p. 20-26.

MINISTRES ET MARINS

- AGAY, Frédéric d', *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011, 2 tomes.
- ANTIER, Jean-Jacques, *L'Amiral de Grasse. héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- , *L'Amiral de Grasse vainqueur à la Chesapeake*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1971.

- BARON, W. J., « L'amiral Destouches : un héros vendéen de la guerre d'Indépendance américaine », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 93-103.
- BONNEL, Ulane (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- BONNICHON, Philippe, *Charles-Pierre Claret, comte de Fleurieu (1738-1810)*, Paris, Société des Cincinnati de France, 2010.
- BOUCLON, Adolphe de, *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.
- BREEN, Kenneth, « George Bridges, Lord Rodney, 1718?-1792 », dans LE FEVRE, Peter et HARDING, Richard (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 224-246.
- BROOMFIELD, John H., « Lord Sandwich at the Admiralty Board: Politics and the British Navy, 1771-1778 », *The Mariner's Mirror*, vol. 51, n° 1, 1965, p. 7-25.
- , « The Keppel-Palliser Affair, 1778-1779 », *The Mariner's Mirror*, vol. 47, n° 3, 1961, p. 195-207.
- CARRÉ, (médecin général) Adrien, « L'amiral Buor de La Charoulière. Une famille de marins du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 1-44
- CASTELLANE-MAJASTRES, marquis de, « Le marquis de Castellane Majastres, chef d'escadre des armées navales 1733-1789 », *Chroniques de Haute-Provence*, n° 332-333, 1997, p. 3-23.
- CASTRIES, René de La Croix, duc de, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- CHALINE, Olivier, « Une nouvelle approche historique de l'opérationnel naval et de l'histoire du commandement : l'exemple de l'armée navale de l'amiral de Grasse (1781-1783) », dans GIS d'histoire maritime, *La Maritimisation du monde, de la préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016, p. 611-622.
- , « Admiral Louis Guillouet, comte d'Orvilliers (1710-92): A Style of Command in the Age of the American War », dans HARDING, Richard et GUIMERÁ RAVINA, Agustín (dir.), *Naval Leadership in the Atlantic World. The Age of Reform and Revolution 1700-1850*, London, University of Westminster Press, 2017, p. 73-84.
- CHEYRON DU PAVILLON, Thomas Du, *Un maître de la tactique navale au XVIII^e siècle. Le chevalier Du Pavillon (1730-1782)*, Paris, Guénégaud, 2010
- CONTENSON, Ludovic de, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique, 1778-1783* [1934], Paris, Picard, 2007.
- CUNAT, Charles, *L'Histoire du bailli de Suffren*, Paris, Librairie Dumoulin, 1852, réimp. photographique, Rennes, CNRS, 1998.

- FOUCAUD, Yves D., « Un artisan de la rénovation de la marine : Charles-Jean comte d'Hector (1722-1808) », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 81-92.
- GRIMOÛARD, vicomte de, « Les combats du chevalier de Grimoüard », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 59-79.
- GRUBER, Ira D., *The Howe Brothers and the American Revolution*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1972.
- LA JONQUIÈRE, Christian de, *Officiers de marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- , *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- KERALLAIN, René de, « Bougainville à l'escadre du comte d'Estaing, 1778-1779 », *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, n° 19, 1927, p. 155-206.
- , « Bougainville à l'armée du comte de Grasse, guerre d'Amérique, 1781-1782 », *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, n° 20, 1928, p. 1-70.
- KNIGHT, Roger J. B., « Richard, Earl Howe, 1726-1799 », dans LE FEVRE, Peter et HARDING, Richard (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 278-299.
- LESGUILLIER, Daniel, *Siméon Ravenel, Gaud Louis Ravenel, intendant de Suffren aux Indes. Officiers granvillais dans la Marine royale au XVIII^e siècle*, Granville, 2011.
- LYNIER DE LA BARBÉE, Maurice, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1972.
- MICHEL, Jacques, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing*, Paris, chez l'auteur, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI. L'œuvre de monsieur de Sartine*, t. II, *La Reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- MONAQUE, Rémi, *Les Aventures de Louis-René Latouche-Tréville. Compagnon de La Fayette et commandant de l'Hermione dans la guerre d'Indépendance américaine*, Paris, SPM, 2000.
- , *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009.
- MOULIN, Stéphane, *La Carrière d'un marin au XVIII^e siècle. Joseph de Flotte, 1734-1794*, Gap, Peyrot, 1922.
- O'SHAUGHNESSY, Andrew Jackson, *The Men Who Lost America. British Command during the Revolutionary War and the Preservation of the Empire*, London, Oneworld, 2013.
- ORLÉANS, Jacques d', « Les quinze campagnes d'un marin solognot. Pierre d'Orléans, capitaine de vaisseau, contre-amiral honoraire, 1747-1819 », *Bulletin de la Société d'art, d'histoire et d'archéologie de la Sologne*, n° 4, 1978, p. 3-12.
- ORTHOLAN, Henri, *L'Amiral Villaret-Joyeuse. Des Antilles à Venise, 1747-1812*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2006.

- PARSCAU DU PLESSIX, Raymond de, *Louis de Parscau du Plessix (1725-1786) et ses fils Hervé (1762-1831) et Jean (1764-1784)*, Paris, Société des Cincinnati de France, 2012.
- PLÉVILLE LE PELLEY, Georges-René, *Mémoires d'un marin granvillais. Georges-René Pléville Le Pelley (1726-1805)*, éd. Michèle Chartrain, Monique Le Pelley Fonteny, Gilles Désiré dit Gosset et Étienne Taillemite, Brécey, Les Cahiers culturels de la Manche, 2002.
- RODGER, N. A. M., *The Insatiable Earl: The Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, London, Harper & Collins, 1993.
- , « Sandwich and the Admirals », *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 115-126.
- SPINNEY, David, *Rodney*, London, Allen & Unwin, 1969.
- , « Rodney and the Saintes: A Reassessment », *The Mariner's Mirror*, vol. 68, n° 4, 1982, p. 377-389.
- SUYROT, comte de, « Un Vendéen, l'amiral Du Chaffault, premier responsable devant l'histoire de l'indépendance des États-Unis d'Amérique », dans BARON, W. J. *et al.*, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1977, p. 45-57.
- TAILLEMITE, Étienne, *Dictionnaire des marins français* [1982], Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2002.
- , « L'amiral d'Orvilliers et la marine de son temps », *Études bourbonnaises*, n° 264, 2^e tr. 1993, p. 305-319.
- , *Les Hommes qui ont fait la marine française*, Paris, Perrin, 2008.
- , *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.
- , *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines, conditions, services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 tomes.
- , « Les amiraux français de la guerre d'Amérique », *Les Marines française et britannique face aux États-Unis (1776-1865)*, VII^{es} journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 127-138.
- VAN HILLE, Jean-Marc, *Le Contre-Amiral d'Albert de Rions. Un baroudeur au siècle des Lumières*, Quimper, Le Phare de Misaine, 1999.
- VOVARD, André, *L'Amiral Du Chaffault*, Paris, Fournier, 1931.
- ZANCO, Jean-Philippe (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM, 2011.

INDEX DES NOMS PROPRES

La mention « I » renvoie au premier volume (paru en 2013), « II » renvoie au second qu'achève cet index.

- A** _____
- Abarca de Bolea, Pedro Pablo *voir* Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d'
- Acton, John, Lord I : 158-161, 163, 165-167
- Adams, John I : 86-89, 92, 93
- Aiguillon, Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de Richelieu, duc d' I : 36
- Albert de Rions, François-Hector, comte d' II : 142, 158
- Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg, marquis d' II : 9
- Anson, George, Lord II : 39, 315, 316
- Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, comte d' I : 140 ; II : 267
- Arbuthnot, Mariott II : 54-56, 187, 256
- Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d' II : 284-286, 294
- Arnold, Benedict I : 106 ; II : 54-56, 348
- Arsac, Charles-Henri-Louis d' *voir* Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de
- Autrán, Ciprián I : 235-237
- Aymar, chevalier d' II : 216, 217
- B** _____
- Babaud de la Chaussade, Pierre I : 212, 257, 329, 330, 333
- Bables de Berton, Louis *voir* Crillon, Louis Bables de Berton
- Barceló, Antonio, Don I : 135, 150, 167 ; II : 275, 279, 280, 286
- Barham, First Baron Charles Middleton *voir* Middleton, Charles, First Baron Barham
- Barras de Saint-Laurent, Jacques Melchior, comte de I : 378, 410 ; II : 300, 301, 397
- Barrington, Samuel, Lord I : 82 ; II : 257, 260, 428-430, 434
- Baudard de Sainte-James, Claude I : 330, 332
- Bausset, Antoine-Alain, chevalier de I : 387 ; II : 278
- Beaumarchais, Pierre-Augustin Caron de I : 72, 244, 267, 322-324
- Blanes, Gilbert, Sir II : 216, 264
- Bigot de Morogues, Sébastien-François I : 365, 374, 382, 428 ; II : 9, 432
- Borda, Jean-Charles, chevalier de I : 75 ; II : 159, 160, 400
- Bougainville, Louis Antoine, comte de I : 46, 51, 427 ; II : 300-307, 431
- Bouillé, François Claude Amour, marquis de II : 98, 111, 116, 141, 143, 145, 147, 150-153, 156, 307, 308, 433, 435
- Bourdé de la Villehuet, Jean-Pierre II : 234
- Bourgeois de Boyne, Pierre Étienne I : 20, 213, 327, 364
- Brogie, Victor François, maréchal, duc de II : 268-291
- Burgues de Missiessy, Édouard Thomas II : 157-183
- Bushnell, David II : 64-68
- Byron, the Hon. John I : 419 ; II : 95, 143, 146, 147, 151, 187, 257, 260, 336, 387, 396, 431-433

C _____

Calonne, Charles-Alexandre de I : 332, 339-344, 356, 357

Castejón, Pedro González de I : 110, 121 ; II : 271

Castries, Anne Jacques Scipion, comte de I : 40, 44, 50 ; II : 143, 146, 149, 155, 156

Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de I : 50, 75, 411 ; II : 97, 140, 296-299, 310, 311, 324-327, 367, 390, 398, 435

Catherine II I : 201-203

Cevallos, Pedro de I : 123, 136, 429 ; II : 433

Chadeau de La Clocheterie, Jean Isaac *voir* La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau

Chaffault, Louis Charles, comte du I : 250, 252, 365-380, 429 ; II : 433

Charles III, roi d'Espagne I : 110, 115, 122-124, 140, 430 ; II : 68, 88, 269, 272, 323, 434

Charles IV, roi d'Espagne I : 111, 124-126

Chauchouard, Claude Eugène *voir* La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de

Cheyron, Jean-François du *voir* Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier du

Choiseul, Étienne-François, comte de Stainville *puis* duc de I : 9, 19, 53-63, 428 ; II : 42, 219, 315-327, 381

Choiseul-Chevigny, César de, duc du Plessis-Praslin I : 54, 466 ; II : 42, 431

Choquet de Lindu, Antoine I : 243, 252, 254

Cillart de Villeneuve, Jean-Marie, chevalier de I : 416

Claret de Fleurieu, Charles-Pierre *voir* Fleurieu, Charles-Pierre Claret de

Clerk of Eldin, John II : 9-11

Coëtnempren de Kersaint, Armand Guy Simon de *voir* Kersaint, Armand Guy Simon de Coëtnempren de, comte de

Cook, James II : 431-433

Córdoba y Córdoba, Luis de I : 145, 146, 149, 431 ; II : 53, 58, 59, 82, 272, 273, 276, 280-282, 364, 395

Coriolis d'Espinouse, Jean-Louis Charles, chevalier de II : 300

Crillon, Louis Bables de Berton, duc de II : 284-294, 435

D _____

Dampierre, Charles Picot, commandeur de II : 107, 108

Darby, George II : 435

Deane, Silas I : 90-92, 321, 322

Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des I : 411, 414, 415 ; II : 54-56, 62, 146, 187, 435

Desloges, Frères I : 327, 328

Douglas, Charles, Sir II : 196, 197, 264, 421

Du Couédic, Charles-Louis, chevalier du I : 439 ; II : 142, 153, 434

Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier I : 250, 375, 376 ; II : 9, 232, 233

Dubois, Pierre I : 347-361

Dujardin de Ruzé, Jean-Charles I : 212, 220, 329, 330

E _____

Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marquis de la I : 110, 114-116, 120-122, 240 ; II : 78

Estaing, Charles-Henri, comte d' I : 37, 55, 72-74, 325, 382, 412, 413, 429, 430 ; II : 143, 146, 151, 156, 298, 320, 336, 348, 349, 353-355, 359, 387, 396, 433

F _____

Ferdinand VI, roi d'Espagne I : 110, 117

Fleurieu, Charles-Pierre Claret de I : 44, 51, 75 ; II : 318

Fleuriot de Langle, Paul-Antoine, vicomte I : 43, 47 ; II : 142, 150, 151, 417 *n.l.*

Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de II : 79, 267-270, 281, 284-287

Flotte d'Argens, Joseph, comte de II : 150-152

Franklin, Benjamin I : 265, 271 ; II : 28
Frédéric II, roi de Prusse I : 30
Froger de l'Éguille II : 229

G

Gadsden, Christopher I : 85, 90
Galaup, Jean-François de *voir* La Pérouse,
Jean-François de Galaup
Gálvez, Bernardo de, Don I : 149, 430 ;
II : 349, 355-357, 359, 368
Gastón, Miguel de, Don II : 272-274
Gautier, François I : 120, 121, 237
Geary, Francis, Sir II : 186, 256, 257, 280, 281
Genet, Charles-Edmond I : 19-25
Georges III, roi de Grande-Bretagne
I : 428, 430, 431 ; II : 432, 434, 435
Godin, Louis I : 112
Godoy, Manuel Peirera de I : 125 ; II : 371
Gonidec, Mathieu François de II : 414
Goulade, Alexandre I : 416
Grasse, François-Joseph Paul, comte de
I : 246, 385, 409, 411-413, 415 ; II : 56-58, 87,
112-117, 146, 147, 152, 295-311, 324-327, 338,
396, 397, 414
Graves, Samuel I : 82, 423 ; II : 255
Graves, Thomas II : 57, 187, 256-259
Gravier, Charles *voir* Vergennes, Charles Gravier
Grenier, Jacques, vicomte de II : 9
Grenville, George, Lord I : 28, 31, 35
Groignard, Antoine I : 69-71, 74, 250, 254,
290 ; II : 381
Guibert, Jacques-Antoine, comte de II : 9
Guichen, Luc Urbain du Bouëxic, comte
de I : 250, 365-380, 383, 428, 430 ; II : 85-87,
112, 149, 272, 282, 283, 290, 298, 343, 387,
432-434.
Guillouet, Louis *voir* Orvilliers, Louis
Guillouet, comte d'
Gustave III I : 195-200

H

Hardy, Charles, Sir II : 12, 256, 336, 337
Hawke, Edward I : 35, 36
Hector, Charles, comte d' I : 57, 249, 274,
288 ; II : 109, 115, 139
Holker, John I : 330
Hood, Samuel I : 431, 432 ; II : 56, 57, 147,
257, 435, 436
Hoste, Paul II : 9
Hotham, William II : 352, 353
Howe, Richard I : 37 ; II : 58, 59, 62, 64, 190,
223, 256, 262, 289, 320, 347 n. 2, 350-352
Hughes, Edward, Sir I : 431, 432 ; II : 12,
257, 435
Humphrey, David II : 64, 65

I

Izquierdo, Eugenio II : 60, 61

J

Janvre, Louis Joseph *voir* La Bouchetière, Louis
Joseph Janvre, chevalier de
Joly de Maizeroy, Paul-Gédéon II : 8
Jones, John Paul I : 57, 97, 101, 271, 429 ; II :
194, 434
Juan, Jorge I : 120, 131, 234, 429

K

Kearney, comte de II : 93, 94
Kempfenfelt, Richard I : 431 ; II : 51, 60, 112,
116, 186, 191, 233, 234, 244, 336-344, 390, 435
Keppel, Augustus I : 45, 423, 429 ; II : 48,
106, 147, 206, 247, 252, 256, 262, 263, 336, 394
Kerguelen de Trémarec, Yves-Joseph de
I : 43, 51
Kersaint, Armand Guy Simon de
Coëtnempren, comte de II : 50, 61,
91-100, 142, 148, 149, 158, 436

L

La Bouchetière, Louis Joseph Janvre,
chevalier de II : 143, 148

- La Clocheterie, Jean Isaac Chadeau de I : 416 ; II : 142
- La Croix, Charles Eugène de *voir* Castries, Charles Eugène de La Croix, marquis de
- La Fayette, Gilbert du Motier de I : 50
- La Grandière, Charles-Marie, comte de II : 146
- La Luzerne, Anne-César, chevalier de I : 411-413
- La Monneraye, Pierre Bruno Jean de I : 41 ; II : 214, 215, 219
- La Motte-Piquet, Toussaint Guillaume, comte de I : 42, 48-49, 245, 379, 386, 432 ; II : 116, 388, 434
- La Pérouse, Jean-François de Galaup, comte de I : 47-49, 416 ; II : 96, 140, 142, 144, 147, 148
- La Touche-Tréville, Louis Charles Levassor de I : 379, 384 ; II : 272
- La Touche-Tréville, Charles Auguste Levassor de II : 108-111, 298
- La Touche-Tréville, Louis René Madeleine Levassor de II : 148
- La Vicomté, Claude Eugène Chauchouard de I : 416
- La Villesbrune, Jacques René Le Saige de II : 146
- Langara, Juan de II : 50, 53, 277, 278, 364
- Langdon, John I : 88, 90
- Le Camus de Limare, Michel Louis I : 60, 61
- Le Gardeur de Tilly, Arnaud I : 416
- Le Michaud, Jean Claude *voir* Arçon, Jean Claude Le Michaud, chevalier d'
- Le Saige, Jacques René *voir* La Villesbrune, Jacques René de
- Leray de Chaumont, Jean-Donatien I : 266-270, 274, 324, 326
- Levassor, Louis Charles de *voir* La Touche-Tréville, Louis Charles Levassor
- Levassor, Charles Auguste de *voir* La Touche-Tréville, Charles Auguste Levassor
- Levassor, Louis René Madeleine de *voir* La Touche-Tréville, Louis René Madeleine Levassor
- Ligondès, Gaspard du I : 366, 379
- Lombard, Louis-André, chevalier de I : 416
- Louis XV, roi de France I : 53-63
- Louis XVI, roi de France I : 72, 194, 195 ; II : 92, 108, 117, 158, 163, 317
- Liberge de Granchain, Guillaume I : 51, 416
- Lucadou, A., Dr. II : 217, 218, 220, 221, 223
- M** _____
- Malouet, Pierre-Victor I : 214, 215
- Maurepas, Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de II : 103-105, 122-125
- Mazarredo Salazar, José de I : 149 ; II : 67, 89, 90, 280-284
- Médine, Charles-Isambart, comte de I : 416
- Middleton, Charles, First Baron Barham II : 48, 49, 60, 264, 337, 338, 342-344
- Moñino y Redondo, José *voir* Floridablanca, José Moñino y Redondo, comte de
- Monteil, François Aymar, baron de I : 380 ; II : 297, 301, 302, 397
- Morris, Robert I : 102, 103
- Moutray, John II : 26, 27, 281
- Moylan, James I : 271-273
- N** _____
- Necker, Jacques I : 357 ; II : 324
- North, Frederick, Lord I : 31, 34-37, 313 ; II : 325, 343
- O** _____
- Oraison, Henri Foulques d' II : 42, 43
- Ormesson, Henry François de Paule Lefèvre d' I : 342, 343
- Orvilliers, Louis Guillouet, comte d' I : 12, 72, 73, 244, 260, 365-380, 428, 429 ; II : 9, 52, 96, 106, 107, 206-209, 215, 248, 272-274, 395, 413

P _____
 Palliser, Hugh , Sir II : 207, 208, 259, 262, 263, 336
 Parker, Hyde, Sir I : 49, 430 ; II : 434
 Parry, Charles II : 38, 39
 Pasley, Thomas II : 241, 242
 Paule Lefèvre, Henry François *voir* Ormesson, Henry François de Paule Lefèvre d'
 Patiño, José I : 109, 119, 229-238
 Pavillon, Jean-François du Cheyron du *voir* Du Pavillon, Jean-François du Cheyron, chevalier
 Philippe V, roi d'Espagne I : 107-110, 228-231
 Picot, Charles *voir* Dampierre, Charles Picot, commandeur de
 Pitt, William, l'Ancien I : 53, 57, 60, 63, 65
 Poissonnier-Desperrières, André-Jean II : 211, 220-221
 Prévost de Sansac, Jean-Baptiste *voir* Traversay, Jean-Baptiste Prévost de Sansac

R _____
 Rayneval, Joseph Gérard de I : 264
 Renart de Fuchsamberg, Claude-Marguerite *voir* Amblimont, Claude-Marguerite Renart de Fuchsamberg
 Rigaud, Louis de *voir* Vaudreuil, Louis de Rigaud
 Rigaud, Louis-Philippe de *voir* Vaudreuil, Louis-Philippe de Rigaud
 Riggs Popham, Home, Sir II : 234
 Rivers, William II : 189, 190
 Rochambeau, Jean-Baptiste Donatien Vimeur, marquis de I : 46, 47 ; II : 56, 323, 414, 434
 Rodney, George Bridges, First Baron I : 38, 423, 430-432 ; II : 50-53, 56, 58-62, 85, 88, 117, 257, 260, 277, 323-326, 388, 396, 435, 436
 Romero y Fernández de Landa, José Joaquín I : 237 ; II : 371
 Roquefeuil, Aymar Joseph de I : 382

Rosily-Mesros, François-Étienne de II : 43, 64
 Roux, Jacques II : 42
 Romain, Charles-Marie de Trolong, chevalier du II : 149, 154

S _____
 Sandwich, John Montagu, 4th Lord I : 35, 192, 296, 313-317, 422 ; II : 47-49, 53, 259, 320, 343, 378-383, 394
 Sané, Jacques-Noël I : 394 ; II : 400
 Sartine, Antoine-Joseph de I : 9, 65-75, 185, 197, 269 ; II : 13, 31-32, 35, 50, 54, 94, 95, 105-111, 317-323, 380-382, 387, 395
 Sochet Des Touches, Charles René Dominique *voir* Des Touches, Charles René Dominique Sochet, chevalier des
 Solano y Bote, José, marqués del Socorro I : 149 ; II : 83-88, 278, 279
 Somodevilla y Bengoechea, Zenón de *voir* Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea
 Stainville, Étienne-François, comte de *voir* Choiseul, Étienne-François de
 Suffren, Pierre-Antoine de I : 11, 47, 216, 380, 386, 387, 401-407, 431, 432 ; II : 54, 145, 435, 436

T _____
 Ternay, Charles-Henri-Louis d'Arsac, chevalier de I : 245, 415, 416, 430 ; II : 144, 297, 434
 Tousard, Louis de II : 190-195
 Traversay, Jean-Baptiste Prévost de Sansac, marquis de II : 135
 Truguet, Laurent II : 159, 160
 Turgot, Anne Robert Jacques I : 72, 329
 Turpin de Breuil, Jean-Baptiste, vicomte II : 131, 132

U _____
 Ulloa, Antonio de II : 80

V _____

Valdés, Juan Antonio de I : 237, 238

Vaudreuil, Louis de Rigaud, comte de II :
214

Vaudreuil, Louis-Philippe de Rigaud,
marquis de I : 415 ; II : 302, 397, 398

Vaugiraud de Rosnay, Pierre René Marie
de, comte de II : 300

Vergennes, Charles Gravier, comte de I :
36, 37, 199-203, 428 ; II : 106, 296, 297, 310,
311, 317-327, 393, 413

Vignerot du Plessis de Richelieu,
Emmanuel Armand de *voir* Aiguillon,
Emmanuel Armand de Vignerot du Plessis de
Richelieu de, duc d'

Villaret de Joyeuse, Thomas II : 163

Vimeur Jean-Baptiste Donatien *voir*
Rochambeau, Jean-Baptiste Donatien Vimeur,
marquis de

W _____

Washington, George I : 58, 83, 87, 88, 92,
105, 409-413 ; II : 345, 359

Wendel, Charles de I : 331-333

Wieckes, Laurent I : 218

Williams, Thomas II : 48

Wilkinson, George II : 193

Wilkinson, Thomas II : 61

TABLE DES CARTES

CHAPITRE DE CLIVE WILKINSON

- Trajectoires des ouragans de 1780 et en particulier du Grand Ouragan du 10 octobre 1780, p. 18
- L'anticyclone des Açores, p. 20
- Courants dans l'Atlantique Nord, p. 22
- Route suivie par *L'Actionnaire* en 1772, p. 23
- Route suivie par le HMS *Lively* en 1771, de Cork à Halifax, p. 24
- Route suivie par le *San José* en 1778, du Rio de la Plata à Cadix, p. 25
- Points de départs et repères entre l'Europe et les Caraïbes, p. 27
- Routes que devaient suivre les Anglais et les Franco-Espagnols, août 1780
- Gulf Stream : courants maritimes de surface et températures, p. 31
- Zone de convergence intertropicale (ZCIT), p. 33
- Régime des vents et routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine en juillet, p. 34
- Régime des vents, routes maritimes usuelles vers l'Inde et la Chine et route de retour vers l'Europe en janvier, p. 36

CHAPITRE DE LARRIE D. FERREIRO

- Mars 1781, Arbuthnot à la poursuite de Des Touches avant la première bataille de la Chesapeake, p. 55

CHAPITRE D'AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA

- L'imbrication des possessions coloniales dans l'espace caraïbe, p. 70-71
- Routes commerciales de l'empire espagnol au XVIII^e siècle, p. 73
- L'Amérique espagnole en 1783, p. 77

CHAPITRE DE SYLVIANE LLINARES

- La Guyane hollandaise : Essequibo, Demerarra, Berbice, p. 101

CHAPITRE MICKAEL J. CRAWFORD

- Les opérations combinées dans la rivière Hudson. La bataille pour Fort Montgomery, 5 et 6 octobre 1777, p. 360
- Basse vallée de l'Hudson, p. 361
- Pensacola et ses environs : les épisodes du siège de 1781, p. 362

CHAPITRE DE PIERRE LE BOT

- Routes et théâtres de la guerre extra-européenne, 1778-1783, p. 401

TABLE DES MATIÈRES

La Mise en œuvre opérationnelle d'une flotte	
Olivier Chaline.....	7

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION ET OPÉRATIONS

L'océan, le climat et les opérations navales pendant la guerre d'Indépendance américaine	
Clive Wilkinson.....	17
Développements et avantages tactiques du doublage en cuivre des coques des navires français, britanniques et espagnols	
Larrie D. Ferreiro.....	37
La stratégie navale et la navigation espagnole vers les Antilles et le golfe du Mexique (1759-1783)	
Agustín Guimerá Ravina	67
Les campagnes du comte de Kersaint aux Antilles et en Guyane (1778-1782)	
Sylviane Llinares.....	91
Les convois et les escortes à travers l'Atlantique (1778-1783)	
Patrick Villiers	103

DEUXIÈME PARTIE

LE NAVIRE, DE LA NAVIGATION AU COMBAT

La collection rochefortaise de devis de retour de campagne de la guerre d'Indépendance américaine	
Alain Morgat.....	121
Les frégates : des missions de guerre aux combats	
Philippe Bonnichon	139
De la guerre d'Indépendance aux guerres du Premier Empire : la trajectoire en zigzag d'un officier de marine royaliste et novateur, Édouard-Thomas de Burgues de Missiessy	
Marie-Christine Varachaud et André Zysberg	157
L'artillerie de marine britannique	
Nicholas J. P. Hall.....	185

L'artillerie navale française de la guerre d'Indépendance américaine	
Colonel Henri Ortholan (E.R.)	203
Malades et blessés dans la marine française	
Dr Jean-François Viaud	211

TROISIÈME PARTIE
COMMANDER UNE ESCADRE

456

L'évolution des systèmes de signalisation navale à la veille de la guerre d'Amérique	
Patrice Decencière	227
Un tour de force : tenir sa position dans la ligne (1775-1783)	
Sam Willis	241
Les amiraux britanniques de la guerre d'Indépendance américaine	
Richard Harding	255
Le commandement naval espagnol et les opérations combinées avec les Français (Manche et Gibraltar)	
CV (r) José María Blanco Núñez	267
Le comte de Grasse à la tête de son armée navale	
Olivier Chaline	295

QUATRIÈME PARTIE
DU BON USAGE DES FORCES NAVALES

Le déplacement des pièces sur l'échiquier de la guerre. Sartine et Castries, stratégies navals	
Jonathan R. Dull	315
<i>Fleet in being</i> . Le concept de <i>fleet in being</i> et la Royal Navy dans la guerre d'Indépendance américaine	
John B. Hattendorf	329
L'appui des forces navales au profit des opérations terrestres pendant la guerre d'Indépendance	
Michael J. Crawford	345
Le bilan opérationnel espagnol (1778-1783)	
José Gregorio Cayuela Fernández	363
Bilan opérationnel des marines française et britannique (1778-1783)	
Pierre Le Bot	375
Conclusion	413

ANNEXES

1 - Flottes de guerre de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne (vaisseaux seuls).....	429
2- Chronologie maritime (1763-1783).....	431
 Bibliographie sommaire.....	 437
 Index des noms propres.....	 447
 Table des cartes.....	 453

