

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

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINNE

(1763-1783)

I - L'instrument naval





Les vingt années séparant le traité de Paris de 1763, qui met fin à la guerre de Sept Ans, de celui de Versailles, qui marque, en 1783, le terme de celle dite d'Indépendance américaine, ont connu une course aux armements navals d'une intensité toute particulière et qui se poursuit jusqu'au cycle des guerres révolutionnaires. On attendait beaucoup des marines et, lorsque la guerre fut venue en 1778, c'est à elles que se trouva suspendu le sort de puissantes et vieilles nations comme celui des très jeunes États-Unis d'Amérique.

À l'initiative de la Société des Cincinnati de France et du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124) de l'université Paris-Sorbonne, des historiens des États-Unis, du Canada, de Grande-Bretagne, d'Espagne et de France examinent dans ses missions, sa complexité et son coût l'instrument naval dont disposait chacun des principaux belligérants. Désenclavant l'histoire des marines de guerre, ils montrent combien celle-ci est inséparable de l'étude de la prise de décision politique, des finances des États, des appareils productifs, des circuits d'approvisionnements, des modes de recrutement et d'entraînement des hommes.

Ce premier tome sur l'instrument naval sera suivi d'un second sur la mise en œuvre opérationnelle.



Illustration :

Louis-Nicolas Van Blarenbergh (1716-1794), *Le Port de Brest*, huile sur toile, 1774, musée des beaux-arts de Brest

© Photo Josse/Leemage

ISBN de ce document :

979-10-231-3348-6

www.sup.sorbonne-universite.fr

Contenu de ce document :

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

I. L'INSTRUMENT NAVAL



Histoire Maritime

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

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

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

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

Louis Sicking

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

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

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

Bruno Marnot

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

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

I. L'instrument naval

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

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

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

1763-1783

Olivier Chaline

Les vingt années séparant le traité de Paris de 1763, qui met fin à la guerre de Sept Ans, de celui de Versailles, qui marque, en 1783, le terme de celle dite d'Indépendance américaine¹, ont connu une course aux armements navals d'une intensité toute particulière et qui se poursuit jusqu'au cycle des guerres révolutionnaires².

Après le traité de Paris, la situation internationale était d'une profonde originalité. La monarchie britannique, avec ses 11 ou 12 millions de sujets en Grande-Bretagne et en Irlande et 2,3 autres millions en Amérique du Nord encore accrus d'environ 480 000 aux Antilles, l'avait emporté sur les deux branches Bourbon régnant sur la France, 27 millions d'habitants, et l'Espagne, 9 à 10 millions. Forte de sa position excentrée par rapport au continent européen sur lequel elle avait toutefois perdu son allié prussien, elle était capable d'imposer sa volonté dans la paix comme elle l'avait été dans la guerre. La Royal Navy qui avait humilié ses rivales française puis espagnole entre 1759 et 1762, était en mesure d'intervenir presque n'importe où sur les mers connues du globe et de

- 1 On trouvera ici les textes des communications présentées lors du colloque organisé par la Société des Cincinnati de France et l'Université Paris-Sorbonne à l'École militaire, les 8 et 9 juin 2009, accrus d'une présentation générale, d'une chronologie et d'une bibliographie. Les mêmes partenaires ont déjà publié plusieurs volumes ayant trait à cette thématique : d'une part, O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.- Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, et, d'autre part, Philippe Bonnichon, *Charles-Pierre Claret, comte de Fleurieu (1738-1810)*, Paris, Société des Cincinnati, 2010, ainsi que R. de Parscau du Plessix, *Louis de Parscau du Plessix (1725-1786) et ses fils Hervé (1762-1831) et Jean (1764-1784)*, Paris, Société des Cincinnati, 2012. Le présent ouvrage collectif fait écho à celui publié, également aux PUPS par le Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes, en 1985 sous la direction de Martine Acerra, Jean Meyer et José Merino, *Les Marines de guerre européennes, xvii^e et xviii^e siècles*, et dont une seconde édition eut lieu en 1998 grâce à Martine Acerra et Michel Vergé-Franceschi.
- 2 Sur cette période, voir Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1659-1830*, London, Routledge, 1999, chap. 9, p. 219-255, ainsi que la somme de N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, notamment chap. 24 à 26, p. 368-407. On trouvera deux précieuses approches comparatives franco-anglaises dans Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997 ainsi que dans Jonathan R. Dull, *The Age of the Ship of the Line. The British and French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.

tenir en échec depuis les flots tout dessein politique désapprouvé par le cabinet de Londres. Espagnols et Français en firent l'amère expérience à plus d'une reprise, le Pacte de Famille, l'alliance entre les Bourbons de Versailles et ceux de Madrid ne fonctionnant pas ou n'étant à court terme d'aucune utilité. C'était le triomphe de la *blue water policy*, faisant quelque peu oublier que la victoire sur la France avait été mûrie à force de campagnes militaires continentales détournant vers l'Allemagne le redoutable potentiel de la France³. La monarchie britannique de George III était parvenue à égaler celle, espagnole, de Philippe II et de ses successeurs. Elle avait étendu son autorité à d'immenses territoires continentaux en Amérique arrachés à la France (le Canada) et à l'Espagne (la Floride), réduit la concurrence française en Inde à peu de choses, renforcé ses positions sur les côtes africaines pour y pratiquer la traite des esclaves. La conscience de dominer un empire s'était fortifiée.

8 Les charges de ce surcroît de puissance apparurent bientôt, tout comme les risques d'un trop grand isolement européen. Victorieuse, la guerre de Sept Ans n'en avait pas moins laissé des dettes d'un montant sans précédent et les Américains qui pourtant avaient été les premiers bénéficiaires de l'éviction tant attendue des Français, n'entendaient pas être assujettis de nouveaux impôts sans représentation au parlement de Westminster. En dépit d'une nette réduction des dépenses publiques, la Navy fut maintenue à un haut niveau : elle conservait 117 vaisseaux en 1770, la France n'en alignant que 68 et l'Espagne 55. Son prestige était grand et, puisqu'il n'y avait plus d'allié continental européen, c'était elle qui était, par excellence, le moyen de la politique internationale britannique, selon une forme de dissuasion⁴. Pourtant cela n'eut qu'un temps. La Navy, sans cesser d'être la première marine du monde, ne put suffire à empêcher le mécontentement américain de devenir rébellion armée et à prévenir l'intervention militaire de la France puis de l'Espagne désireuses de se venger de 1763.

Les deux puissances Bourbon avaient subi une défaite sans précédent lors de la guerre de Sept Ans⁵. Pour la première fois, leurs marines respectives avaient été mises hors d'état d'assurer les liaisons maritimes transatlantiques. Pour la première fois, leurs principales bases navales outre-mer avaient été prises de

3 Voir la contribution de Stephen Conway dans le présent volume, « Blue Water Policy : la Navy et la politique étrangère britannique, 1763-1778 », p. 27-38.

4 Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence & American Independence. Britain and Sea Power in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.

5 Pour la France, voir *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, trad. fr., Bécherel, Les Perséides, 2009 sous le titre *La Guerre de Sept Ans, histoire navale, politique et diplomatique*, ainsi que la thèse d'Edmond Dziembowski, *Un nouveau patriotisme français 1750-1770 : la France face à la puissance anglaise à l'époque de la guerre de Sept Ans*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998.

vive force par les Britanniques : Louisbourg puis Québec, La Havane puis Manille⁶. Les officiers du Grand Corps et ceux du Cuerpo general avaient été humiliés, critiqués, discutés. Leur compétence professionnelle avait été ouvertement mise en doute dans l'opinion, voire par leurs propres ministres⁷. La défaite laissait des souvenirs amers aux survivants et se traduisait aussi par la désorganisation et les dettes. Pourtant, dans les deux marines Bourbon, selon des modalités souvent comparables, le relèvement fut une priorité. En France, le duc de Choiseul n'attendit pas la signature de la paix pour lancer un programme de constructions et envisager des réformes qui furent mises en œuvre dans les années suivantes⁸. De 1763 à 1770, 29 vaisseaux et 25 frégates furent lancés. L'effort de construction de nouvelles unités fut marqué dans la durée, de part et d'autre des Pyrénées, même si, en France, après des années 1766-1770 particulièrement fastes et pour susciter l'intervention des Espagnols en affichant des chiffres les plus élevés possible, les reconstructions partielles furent nombreuses à la veille de la guerre d'Indépendance⁹. À partir de 1780, toutefois, les lancements de nouveaux bâtiments se succédèrent. Au total, la marine de Louis XVI fut capable de construire 45 vaisseaux entre 1774 et 1784, avec 8 pour la seule année 1782, performance qui n'est pas loin d'égaliser celle de la Navy dans les mêmes années : 53, dont 10 en 1782. Pour sa part, la marine espagnole atteignit un nombre d'unités sans précédent : 64 en 1775, 61 dix ans plus tard pour enfin culminer à 72, en égalant quasiment la France¹⁰.

À cette poussée de constructions répond, dans les deux pays, le rétablissement du prestige du corps des officiers. Il y a, tout au plus, une dizaine d'années entre le constat fait par Choiseul d'« un corps abâtardi » qu'il est grand temps de reprendre en mains et l'ordonnance de Sartine, en 1776, qui voit le triomphe dans les ports des officiers sur la hiérarchie civile de la « plume ». Le désir d'effacer les défaites de la guerre précédente et un meilleur entraînement expliquent, pour une part, ce relèvement d'un corps doté d'une solide formation

6 C'est ce qu'ont montré tour à tour David Syrett, *The Siege and Capture of Havana, 1762*, London, Navy Records Society, 1970 ; Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud, 1672-1763*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991 et Nicholas Tracy, *Manila ransomed: The British Assault on Manila in the Seven Years' War*, Exeter, University of Exeter Press, 1995.

7 Pour la France, voir Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

8 Voir dans ce volume Jonathan R. Dull, « Choiseul, sauveur et reconstruteur de la Marine française », p. 53-63.

9 Cet aspect est ici mis en évidence par P. Villiers, « Sartine et la préparation de la flotte de guerre française 1775-1778 : refontes ou constructions neuves ? », p. 65-78.

10 Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist et Wiskell International, 1993, t. II, p. 522-679 ; ces données ont été synthétisées par N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, *op. cit.*, p. 608.

mathématique¹¹. En Espagne aussi les arsenaux sont davantage contrôlés par les officiers qui, en 1772, prennent le pas sur les intendants. Il est frappant de constater que les années 1770-1780 voient le corps des officiers prendre une part sans précédent dans l'administration des ports de guerre ainsi que dans la préparation de l'outil naval. En France, la guerre d'Indépendance fait apparaître à la fois l'ampleur et les limites du renouveau, le dynamisme des anciens lieutenants de vaisseau de 1759 et celui de la jeune génération comme la permanence d'une gérontocratie à laquelle le roi se garde bien de toucher¹². L'après-guerre mêle la gloire au ressentiment, la fierté retrouvée et la discorde attisée par le conseil de guerre de Lorient chargé d'établir les responsabilités dans la défaite des Saintes. Les séquelles d'une campagne de mer trop longue qui a mené les hommes et les vaisseaux au bout de leurs possibilités ne doivent pas faire oublier ce fait majeur que l'issue heureuse du conflit est largement due aux marins. Ceux-ci sont logiquement très nombreux parmi les fondateurs et les premiers membres de la Société des Cincinnati de France, approuvée par Louis XVI le 18 décembre 1783¹³.

Les viviers de marins dans lesquels il faut puiser sont très sollicités. Avec environ 120 000 hommes disponibles au début des années 1790, la Navy surclasse de très loin ses rivales, vraisemblablement du simple au double par rapport à la France (qui plafonne à 60 000 « gens de mer et de rivière » inscrits sur les registres des Classes) et à l'Espagne (89 000 hommes sur le papier en 1788, moins dans la réalité). Mais l'ampleur des besoins de la marine implique, dans quelque pays que ce soit, de conserver une partie de la main d'œuvre maritime pour d'autres armements (commerce, pêche, voire course) sans lesquels la vie économique serait paralysée. La Grande-Bretagne a gagné la guerre de Sept Ans en s'appuyant sur son potentiel démographique maritime accru de celui de la Nouvelle-Angleterre et la remarque vaut aussi du point de vue commercial. À partir de 1775, c'est ce puissant apport nord-américain qu'elle perd. Pire encore, celui-ci devient hostile, formant une marine dite « continentale » qui dure le temps du conflit¹⁴. Pour soutenir les grands

11 Sur l'entraînement, O. Chaline, « Les escadres d'évolution françaises et la préparation des marins au début des années 1770 », p. 363-379.

12 Sur le haut commandement français, voir Étienne Taillemite, « Les officiers généraux de la guerre d'Indépendance américaine », p. 381-389. Le même auteur, dans son *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002, a montré comment le roi, tout passionné de marine qu'il était, n'avait en définitive que peu de contacts avec les officiers qui le servaient sur ses vaisseaux. Du côté britannique, on trouvera plusieurs biographies (Rodney, Howe et Hood) dans le recueil dirigé par Peter Le Fevre & Richard Harding, *Precursors of Nelson: British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham, 2000.

13 Voir Charles-Philippe de Vergennes, « Les officiers des vaisseaux membres de la Société des Cincinnati », p. 409-420.

14 Voir John Hattendorf, « La formation et le rôle de la Marine continentale », p. 79-106.

armements de la guerre, les principaux belligérants font appel à tous les marins possibles, bien au-delà de leurs frontières. Venise « prête » ainsi des matelots à la Navy, tandis que, dans l'Océan indien, l'escadre de Suffren embarque tous ceux qu'elle peut trouver¹⁵.

Les résultats de tels efforts sont visibles¹⁶. Sans que soit jamais remise en cause la primauté de la Navy britannique, le renouveau des marines des Bourbons de France et d'Espagne n'en est pas moins puissant. Alliées, celles-ci furent à même de contester, à partir de 1778, la prééminence de leur rivale longtemps affaiblie par les restrictions budgétaires, la dispersion de ses forces et une trop tardive mise sur le pied de guerre qui ne lui permirent pas de profiter de sa supériorité numérique au moment décisif¹⁷. Contrairement à une opinion souvent répandue en France, la marine de Louis XVI n'a jamais aligné autant de vaisseaux que la Royal Navy. Celle-ci l'a emporté numériquement dès la fin des années 1690 et ne fut jamais rattrapée ensuite¹⁸. Mais, en 1778, l'écart entre une marine française sur le pied de guerre et une Royal Navy maintenue sur celui de paix pour des raisons à la fois financières et diplomatiques, fut plus réduit que jamais.

Car il faut distinguer le nombre d'unités armées et opérationnelles (*in commission*) de celui, total, des bâtiments existant, si l'on veut saisir les données essentielles du début du conflit¹⁹. Lorsque la France entre en guerre, l'écart est faible entre les effectifs réellement disponibles de la marine française qui peut choisir le ou les points d'application de son effort et la Navy accaparée par des tâches multiples tout autant qu'obligée de conserver des forces importantes en Angleterre : 52 contre 66. Mais si l'on considère le potentiel dont celle-ci dispose, il est clair qu'une mobilisation complète des forces navales britanniques creuserait à nouveau l'écart et placerait la France en nette infériorité. Vergennes en était bien conscient : face à un tel adversaire, il fallait

15 Ainsi que le montrent de manière éloquentes Marie-Christine Varachaud et André Zysberg, « Les équipages français de la guerre d'Amérique : le cas de *L'Annibal*, un 74 dans la campagne de l'Inde (février 1782-juin 1784) », p. 391-407.

16 Ils étaient scrutés d'un pays à l'autre, comme l'explique ici Philippe Haudrère, « Tableau des principales marines européennes à partir des rapports des consuls français », p. 19-25.

17 Ces contraintes apparaissent très nettement dans la biographie que N. A. M. Rodger a donné du premier Lord de l'Amirauté, *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, WW. Norton & Company, 1993.

18 Sur ce moment décisif, voir la récente étude de Catherine Le Mao, « Financer la marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, 14, 2011, p. 285-319.

19 Jonathan R. Dull a très justement mis en évidence cette distinction fondamentale en donnant à différentes dates le nombre de bâtiments opérationnels, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975, voir les annexes en fin de volume.

obtenir l'alliance espagnole²⁰. Mais le concours de la marine de Charles III d'Espagne entraînait bien des difficultés : il fallait en passer par les exigences de Madrid quant à la conduite du conflit et aux buts de guerre espagnols, tout comme on devait improviser une coopération militaire qui, en dépit du Pacte de famille entre les deux branches Bourbons, n'avait jamais été préparée.

Méconnue en France et souvent mal jugée, la marine des Bourbons d'Espagne est un des trois acteurs majeurs de la période²¹. En temps de paix, elle semble aux ministres français la promesse de faire jeu égal avec la Navy. En temps de guerre, sa mise en œuvre effective en collaboration avec la marine française s'avère délicate et les additions de vaisseaux sur le papier ne suffisent pas à faire une supériorité navale. Elles peuvent pourtant inquiéter l'Angleterre : à partir de l'été 1779, les marines Bourbon l'emportent numériquement, avec 63 vaisseaux français et 58 espagnols contre 90 britanniques et, lorsque la flotte combinée dirigée par l'amiral d'Orvilliers paraît à l'entrée de la Manche, la menace d'invasion est, pour une fois, une réalité. Même si l'entreprise échoue, Français et Espagnols alignent plus de vaisseaux que la Navy pendant toute la suite de la guerre. Reste à savoir s'ils ont été utilisés au mieux.

12

Cette marine espagnole, patiemment reconstruite par les Bourbons, est un bel instrument²². Ses navires sont imposants et bien adaptés à la protection des routes maritimes transatlantiques de la Monarchie espagnole. Celle-ci est la seule puissance européenne à disposer d'un véritable arsenal hors d'Europe, capable non seulement de réparer mais de construire, celui de La Havane. Le talon d'Achille de la marine des Bourbons de Madrid est, comme en France, la faiblesse numérique des populations maritimes, ce qui, avec les difficultés financières, réduit concrètement les possibilités d'armements. Il est à noter aussi que l'écart entre Espagne et France s'est nettement réduit, signe du très gros effort consenti par un pays moins riche et moins peuplé, mais dont l'économie

20 Sur les conditions de l'entrée en guerre de la France, voir John Hardman & Munro Price, *Louis XVI and the comte de Vergennes: Correspondence, 1774-1787*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998.

21 Voir les travaux de José Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981 ainsi que d'Augustin R. Rodríguez González, « La Armada en el siglo XVIII », dans *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148 et, plus récemment, de José Maria Blanco-Nuñez, *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Izar de Construcciones Navales, 2004. Elle fera l'objet prochainement d'un volume collectif en cours de préparation et qui sera dirigé par Olivier Chaline et Agustín Guimera Gravina. On se reportera ici aux contributions de Manuel Bustos Rodríguez, « La politique des Bourbons et la marine espagnole (1740-1805) », p. 107-127 et d'Augustin Ramón Rodríguez González, « Les objectifs de la marine espagnole », p. 129-150.

22 On pourra s'en faire une idée grâce au magnifique volume, consacré aux modèles réduits conservés au *Museo naval* de Madrid, de José Ignacio González-Aller Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá & Carmen Zamarrón, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004.

connaît un indéniable renouveau. Dans les trois monarchies, la dette navale croissante est la pesante rançon de tels investissements qui ont, ne l'oublions pas, des retombées économiques positives²³.

La construction et l'entretien de tels instruments de guerre supposent une considérable infrastructure à la fois puissante et fragile, difficile à établir et perfectionner mais prompte à subir de plein fouet les réductions budgétaires. Il y a tout d'abord une administration navale, avec en Angleterre le Navy Board, responsable notamment des arsenaux, des constructions et réparations, le Victualling Office, le Pay Office..., soit quelques centaines de personnes pour faire vivre la première marine de guerre du temps²⁴ et, en France, une hiérarchie civile (« la plume » par opposition à « l'épée ») mise en place par Colbert et présente dans chaque port militaire sous l'ample autorité d'un intendant de marine²⁵. Dans le cas de l'Espagne, elle est largement copiée sur celle mise en place par la monarchie française au siècle précédent. Il y a également l'outil productif avec les arsenaux et les chantiers privés. Les premiers sont les plus grosses concentrations industrielles du temps, articulant les activités les plus variées et employant – au moins dans les périodes fastes –, une main d'œuvre considérable²⁶. L'approvisionnement des arsenaux en matériaux de construction et munitions navales met en jeu non seulement de grosses sommes d'argent mais aussi des circuits économiques complexes liés à une géographie spécifique qui articule le petit cabotage et des trafics à plus longue distance dans lesquels les pays riverains de la Baltique ont une importance sans équivalent²⁷. Il est clair que la Grande-Bretagne, du fait de sa situation, a un avantage très net, en temps de guerre, sur la France et l'Espagne. Celles-ci doivent anticiper sur le conflit à venir en constituant des stocks pour pouvoir continuer à construire et réparer. Les principales puissances navales suivent avec attention l'évolution politique des

23 Voir la synthèse de Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011, ainsi que l'ultime livre de François Crouzet, *La Guerre économique franco-anglaise au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 2008.

24 La question est traitée ici par Richard Harding, « L'administration navale britannique, 1740-1783 », p. 295-308.

25 Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965, ainsi que James S. Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston/Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987. Voir aussi Stephen Conway, *War, State, and Society in Mid-Eighteenth-Century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.

26 On se reportera ici aux contributions de M. Acerra, « Les conditions humaines de production de l'outil militaire : compétence des personnels et impact du conflit sur la vie quotidienne », p. 281-292, d'O. Corre, « Brest pendant la guerre d'Indépendance », p. 243-264 et de G. Le Bouëdec pour la France, « Lorient pendant la guerre d'Indépendance », p. 265-279 et, pour l'Espagne, de José Quintero González, « Les arsenaux espagnols », p. 227-241.

27 Sur cette question, voir P. Pourchasse, « Les munitions navales du Nord : produits et circuits d'approvisionnement », p. 171-186.

pays riverains de la Baltique, les décisions des souverains danois, suédois ou russe pouvant être lourdes de conséquences. L'acheminement des munitions navales en temps de guerre franco-anglaise devient rapidement un enjeu diplomatique majeur car il oppose les pays neutres à la Royal Navy, prompt à arraisonner tout ce qu'elle soupçonne d'aller alimenter l'effort militaire ennemi²⁸. La guerre d'Indépendance américaine voit ainsi se constituer, en 1780, une Ligue des Neutres défavorable à la Grande-Bretagne, comme Vergennes l'avait envisagé dès le début du conflit²⁹.

14

Ce que l'on entrevoit, aussi bien par l'administration navale et financière que par les circuits économiques et le recrutement des équipages et des officiers est le degré variable d'insertion d'une marine de guerre dans la vie économique et sociale du pays concerné³⁰. En prendre la mesure nécessite des travaux nombreux et précis dont on ne dispose pas toujours ainsi qu'une approche globale. Il est certain que la Grande-Bretagne, où cette intégration était la plus poussée, est aussi la puissance maritime pour laquelle nous avons aujourd'hui le plus d'ouvrages, tant monographiques que synthétiques. Mais la France a de quoi réserver bien des surprises à qui ne voit dans les Français que des terriens seulement soucieux de leurs frontières continentales. La France de Louis XVI fut beaucoup plus tournée vers le large qu'on ne l'imaginerait, si on ne considérait que l'origine géographique des officiers des vaisseaux du roi et la fermeture de leur milieu. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte géographie de la production, agricole et industrielle, et circuits commerciaux et financiers liés à la marine de guerre et au négoce. Bien des sujets du roi tirent peu ou prou leur subsistance d'horizons maritimes qu'ils ne voient jamais³¹. Dans le cas de l'Espagne, la question appelle de nouvelles recherches, mais, pour la seconde moitié du XVIII^e siècle, on ne peut parler là encore d'un pays terrien tournant le dos à la mer³².

Les données financières sont indispensables à l'étude de l'instrument naval. La question se pose, au moins, à un double niveau : celui de la construction de l'outil et de son maintien à un niveau opérationnel, en temps de paix comme de guerre, ainsi que celui du règlement des dettes accumulées lors des périodes de conflit³³.

28 E. Schnakenbourg, « Trafic licite ou contrebande ? Les neutres du Nord et le commerce des matériaux de marine dans les guerres de la seconde moitié du XVIII^e siècle », p. 187-205.

29 P. Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, Pedone-Fauchielle, 1893.

30 Voir D. Plouviez, « Logistique des réseaux d'approvisionnement des marines de guerre française et anglaise à la fin du XVIII^e siècle », p. 207-223.

31 Voir Olivier Chaline, *La France au XVIII^e siècle 1715-1787*, Paris, Belin, 2012, 3^e éd., p. 174-185.

32 Vincente Palacio-Atard, *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989.

33 Jean-Pierre Poussou, « Les conséquences financières et économiques de la guerre d'indépendance américaine pour les royaumes de France et de Grande-Bretagne », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 203-219.

La guerre d'Indépendance américaine vit les finances françaises tenir le coup, ce qui n'avait pas été le cas lors de l'affrontement précédent. Mais fin 1782, il était grand temps d'arrêter les frais. Il n'y a pas de marine sans manieurs d'argent, à l'articulation des intérêts privés et publics, à la jonction du crédit et de la production industrielle. Examiner le financement de l'effort naval conduit bien vite l'observateur vers le cœur des États et les circuits, parfois internationaux, de la haute finance³⁴. Dès lors, la conjoncture financière peut peser de tout son poids sur la marine, surtout que celle-ci traîne la lourde dette du précédent conflit³⁵.

Des marines, on attendait donc beaucoup, ce qui explique l'ampleur des efforts consentis et ces attentes sont à l'échelle du monde³⁶. Car l'instrument naval n'a pas seulement pour fonction d'affronter l'ennemi lorsque les hostilités sont ouvertes, en droit ou simplement en fait. Il doit répondre à des missions de plus en plus variées, y compris en temps de paix, allant des voyages d'exploration – l'époque est celle de Bougainville, de Cook et de Malaspina³⁷ – à des formes de menace et de dissuasion lorsqu'un conflit menace. Si la guerre de Sept Ans n'a certainement pas été la « première guerre mondiale », elle a en commun avec celle d'Indépendance américaine d'avoir été marquée par une mondialisation de la guerre. Il est possible désormais de réussir des projections de puissance (débarquements de vive force ou envois en pleine guerre de véritables corps expéditionnaires) qui étaient demeurées le plus souvent irréalisables avant le début des années 1760, les échecs étant affreusement coûteux. L'instrument naval et son infrastructure permettent d'envisager une action lointaine et durable, à condition que le financement soit maintenu. La différence est donc très nette, depuis le siècle précédent, entre les marines capables d'une telle projection de puissance et celles des puissances qu'on qualifiera de « régionales », tant dans la Baltique qu'en Méditerranée³⁸.

Ces multiples thématiques renvoient toutes aux enjeux essentiels que permettent d'énoncer les questions suivantes :

- Pourquoi des marines ? Autrement dit, qu'attendait-on, militairement, politiquement, voire diplomatiquement, de tels instruments ?

34 Ces questions sont abordées ici de manière novatrice par C. Wilkinson, « Les finances de la marine britannique », p. 309-319 et Th. Claeys, « Les financiers et la marine française », p. 321-333.

35 T. J. A. Le Goff apporte à ce sujet une stimulante réflexion pour la France d'après 1783, « Le financement de la participation française à la guerre de l'Indépendance et ses conséquences : L'État et la conjoncture financière des années 1780 », p. 335-360.

36 Ainsi que le montre ici Ph. Bonnichon, « Les missions de la marine française », p. 39-52.

37 Voir le livre posthume d'Étienne Taillemite, *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011, en particulier les p. 320-331.

38 Pour la Méditerranée, on se reportera à J. Bérenger, « Les marines méditerranéennes (Naples et Venise) », p. 151-168.

- Comment fut-il possible de bâtir et d’entretenir des forces navales aussi coûteuses qu’imposantes ? Rappelons qu’un vaisseau est une extraordinaire synthèse des technologies les plus avancées de l’époque.
- Quels furent les résultats, d’un point de vue opérationnel, d’un si gros effort naval qui caractérise toute l’Europe des années 1763-1783 et pas seulement les belligérants ?

Les deux premières questions sont traitées dans le présent volume, tandis que la troisième fera l’objet d’un autre livre. Pour leur apporter des réponses, nous avons sollicité des historiens des États-Unis, du Royaume Uni, du Canada, d’Espagne et de France³⁹. Parmi eux se trouvait le regretté Étienne Taillemite, de l’Académie de Marine, disparu avant la publication de cet ouvrage que je place en hommage à sa mémoire.

³⁹ Un regret, celui de n’avoir pu trouver un collègue néerlandais pour nous parler de la flotte des Provinces-Unies à cette époque.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME
1763-1783

1763

10 février : traité de Paris. Perte du Canada, restitution de Minorque à la Grande-Bretagne. L'Espagne perd la Floride et est ensuite dédommagée par la Louisiane française

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

Bougainville installe des colons malouins aux îles dites Malouines et fonde Fort-Saint-Louis

expédition britannique aux Malouines / Falklands et fondation de Port-Egmont

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

octobre : ouverture des îles espagnoles des Caraïbes au commerce depuis 7 ports espagnols en plus de Cadix dont le monopole est écorné

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

22 janvier : l'Espagne désavoue le gouverneur de Buenos Aires mais maintient le principe de sa souveraineté sur les Malouines
septembre : les Britanniques se réinstallent à Port-Egmont

1772

28 mai : escadre d'évolution française confiée à d'Orvilliers
début du deuxième voyage de Cook

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

mai : les Britanniques évacuent Port-Egmont. Il n'y a désormais plus personne aux Malouines / Falklands
21 juillet : Vergennes, secrétaire d'État des Affaires étrangères
24 août : Sartine, secrétaire d'État de la Marine
5 septembre : le Congrès continental se réunit à Philadelphie

1775

19 avril : début des combats entre troupes anglaises et miliciens américains
10 mai, deuxième Congrès continental
1^{er} juin : appareillage de l'escadre d'évolution de Guichen
Juin : échec du débarquement espagnol à Alger
23 août : George III déclare les colonies et plantations d'Amérique en état de rébellion

13 octobre : le Congrès continental décide d'armer deux navires
1^{er} novembre : le Massachusetts est le premier Etat à autoriser les corsaires
Invasion portugaise du Rio Grande del Sul

1776

17 mars : les Britanniques évacuent Boston et installent leur base navale à Halifax
Avril : départ de l'escadre d'évolution de Du Chaffault
2 mai : la France décide d'aider secrètement les Américains
4 juillet : déclaration d'indépendance des États-Unis d'Amérique
15 septembre : débarquement britannique à New York
novembre : l'expédition de Don Pedro de Cevallos quitte Cadix pour reprendre le Rio de la Plata
16 novembre : les autorités coloniales hollandaises de Saint-Eustache saluent le pavillon américain. Elles ont ensuite nié l'avoir fait début du troisième voyage de Cook

1777

21 mai : la petite escadre américaine de Manley quitte Boston
22 août : décision de mettre la Navy sur le pied de guerre face à la France
27 août : prise de Philadelphie par les Britanniques
1^{er} octobre : accord hispano-portugais sur les frontières en Amérique du Sud.
17 octobre : le général Burgoyne capitule à Saratoga
Don Pedro de Cevallos reprend le Rio Grande del Sul et détruit la colonie du Sacramento

1778

6 février : traité d'alliance franco-américain
14 février, en baie de Quiberon, La Motte-Picquet salue le pavillon des États-Unis arboré par le *Ranger* de John Paul Jones
1^{er} mars : traité d'amitié et de commerce entre Espagne et Portugal
13 avril : l'amiral d'Estaing quitte Toulon
9 juin : l'amiral Byron part d'Angleterre
18 juin : combat de *La Belle Poule* contre l'*Arethusa*
7 juillet : d'Estaing parvient à la Delaware
22 juillet : d'Estaing renonce à s'attaquer à New York
27 juillet : bataille d'Ouessant (d'Orvilliers contre Keppel)
8 août : d'Estaing attaque Rhode Island
10 août : combat entre Tronjoly et Vernon devant Pondichéry
7 septembre : Bouillé s'empare de la Dominique

- 12 octobre : fin du monopole de Cadix et ouverture du commerce libre entre les principaux ports d'Espagne et l'Amérique espagnole
- 18 octobre : prise de Pondichéry par les Britanniques
- 20 octobre : combat du Cap Ortégal
- 4 novembre : d'Estaing quitte Boston pour la Martinique
- 13 décembre : prise de Sainte-Lucie par les Britanniques
- 15 décembre : Barrington tient d'Estaing en échec à Sainte-Lucie

1779

430

- 30 janvier : les Français reprennent le comptoir de Saint-Louis du Sénégal
- 14 avril : traité d'Aranjuez entre les deux monarchies Bourbon de France et d'Espagne
- 16 juin : Charles III d'Espagne déclare la guerre à George III
- 20 juin : d'Estaing prend Saint-Vincent
- 24 juin début du siège de Gibraltar
- 6 juillet : bataille de la Grenade
- 14 août : les Britanniques victorieux d'une petite escadre américaine dans la rivière Penobscot
- 16 août : la flotte franco-espagnole de l'amiral d'Orvilliers s'approche de Plymouth
- 31 août : abandon du projet de descente en Angleterre
- 23 septembre : combat de Flamborough Head, *Le Bonhomme Richard* du captain John Paul Jones capture le *Serapis*
- 6 octobre : du Couédic livre près d'Ouessant le combat de *La Surveillante* contre le *Québec* qui explose
- 9 octobre : d'Estaing échoue devant Savannah
- 18 décembre : escarmouches devant la Martinique entre La Motte-Picquet et Hyde Parker
- 30 décembre : le convoi hollandais de l'amiral Bylandt est dérouté à Portsmouth sous la contrainte

1780

- 16 janvier : bataille dite « au clair de lune » entre Britanniques et Espagnols
- 3 février : Guichen appareille de Brest
- 10 mars : la Russie se déclare en état de « neutralité armée »
- 14 mars : prise de Mobile par les Espagnols
- 17 avril : Rodney et Guichen s'affrontent devant la Martinique
- 2 mai : Ternay appareille de Brest avec le corps expéditionnaire français (Rochambeau) pour l'Amérique
- 12 mai : les Britanniques s'emparent de Charleston

- 15 mai : combat entre Rodney et Guichen
- 19 mai : nouveau combat entre Rodney et Guichen
- 11 juillet Rochambeau arrive à Newport
- 9 août : l'amiral espagnol Córdova s'empare vers les Açores d'un convoi britannique à destination des Indes occidentales
- 14 septembre : Rodney arrive à Sandy Hook
- 13 octobre : Castries secrétaire d'État de la Marine
- 8 décembre : les Britanniques vainqueurs de la flotte de Mysore devant Bangalore
- 20 décembre : George III déclare la guerre aux Provinces-Unies

1781

- 6 janvier : échec de l'attaque française contre Jersey
- 3 février : Rodney prend Saint-Eustache qu'il met à sac
- 16 mars : bataille du Cap Henry. Des Touches ne parvient pas à déloger de la baie de la Chesapeake l'escadre d'Arbuthnot
- 22 mars : de Grasse appareille de Brest
- 6 avril : Darby secourt Gibraltar
- 16 avril : à la Praya, Johnstone et Suffren s'affrontent
- 29 avril : devant la Martinique, combat entre Hood et de Grasse
- 2 mai : La Motte-Picquet capture dans les *Western approaches* le convoi portant le butin de Saint-Eustache
- 11 mai : Don Bernardo de Gálvez s'empare de Pensacola, les Espagnols se rendent maîtres de l'ouest de la Floride
- 2 juin : l'amiral de Grasse prend Tobago
- 21 : capture par Johnstone de bâtiments de la Compagnie hollandaises des Indes orientales
- 5 août : victoire britannique du Dogger Bank sur une flotte hollandaise
- 18 août : Crillon prend Minorque avec l'appui d'une flotte franco-espagnole
- 5-9 septembre : bataille de la Chesapeake
- 19 octobre : capitulation de Yorktown
- 4 novembre : Bouillé prend Saint-Eustache
- 13 novembre : en Inde, prise de Négapatam par les Britanniques
- 12 décembre : capture d'une partie du convoi de Guichen par Kempenfelt

1782

- 11 janvier : Hughes s'empare de Trincomalé, comptoir hollandais sur l'île de Ceylan
- 25-26 janvier : Hood chasse de Grasse de la rade de Basse-Terre. Les Français prennent Saint-Christophe

- 1^{er}-8 février : Kersaint s'empare des comptoirs hollandais de Guyane occupés par les Britanniques
- 17 février : combat de Sadras, Suffren (qui a remplacé Thomas d'Orves mort peu auparavant) contre Hughes
- 12 avril : Rodney bat de Grasse aux Saintes et le fait prisonnier. En Inde, combat de Providien, Suffren contre Hughes
- 21 avril : Barrington capture une partie importante d'un convoi français à destination des Indes orientales
- 8 mai : les Espagnols prennent les Bahamas
- 6 juillet : bataille de Négapatam, Suffren contre Hughes
- Août : destruction par La Pérouse des comptoirs anglais de la baie d'Hudson
- 25 août : Suffren s'empare de Trincomalé
- 3 septembre : bataille de Trincomalé
- 13 septembre : échec de l'attaque de Gibraltar par les Franco-Espagnols
- 20 octobre : combat du Cap Spartel livré contre La Motte-Picquet par l'escadre de Howe qui vient de secourir Gibraltar
- 24 novembre : début du rembarquement à Boston du corps expéditionnaire français

1783

- 20 janvier : préliminaires de paix à Versailles
- 13 mai : naissance de la *Society of Cincinnati*
- 20 juin : bataille de Gondelour, Suffren contre Hughes
- 3 septembre : signature du traité de Versailles. Reconnaissance officielle de l'Indépendance américaine.

DÉPENSES NAVALES

Dépenses de la marine française en période de guerre au XVIII^e siècle
(en millions de livres tournois)

| Guerre | Dépenses préalables | Années | Dépenses du conflit | Années | Total | Moyenne annuelle |
|-------------------------|------------------------|-----------|------------------------|-----------|-------|---------------------|
| Succession d'Espagne | 47 | 1699-1701 | 160 | 1702-1713 | 207 | 17,2 |
| Succession d'Autriche | 61 | 1740-1743 | 116 | 1744-1748 | 177 | 35,4 |
| Sept Ans | 80 | 1750-1754 | 295 | 1756-1763 | 375 | 53,4 |
| Indépendance américaine | 106 | 1774-1777 | 690 | 1778-1783 | 796 | 159 |

433

Dépenses françaises de la guerre d'Amérique
(en millions de livres tournois)

| Année | Marine | Guerre | Total |
|-------|--------|--------|-------|
| 1778 | 85 | 92 | 177 |
| 1779 | 131 | 105 | 236 |
| 1780 | 144 | 108 | 252 |
| 1781 | 147 | 111 | 258 |
| 1782 | 183 | 114 | 298 |
| Total | 690 | 530 | 1220 |

D'après Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes vers 1680-vers 1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 85-86.

Dépenses britanniques des guerres du XVIII^e siècle
(en millions de livres sterling)

| Guerre | Moyenne annuelle des dépenses militaires | Produit fiscal annuel moyen | Dettes publique au début du conflit | Dettes publique à la fin du conflit |
|-------------------------|--|--------------------------------|--|--|
| Succession d'Espagne | 7 | 5,3 | 14,1 | 36,2 |
| Succession d'Autriche | 8,7 | 6,4 | 46,9 | 76 |
| Sept Ans | 18 | 8,6 | 74,6 | 132 |
| Indépendance américaine | 20,2 | 12,1 | 127,3 | 242,9 |

D'après John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State 1688-1783*, New York, Alfred A. Knopf, 1989, tableau 2.1.

Espagne : dépenses pour la marine
(en millions de réaux)

| | | | | | | | | | | |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1763 | 1764 | 1765 | 1766 | 1767 | 1768 | 1769 | 1770 | 1771 | 1772 | |
| 84,1 | 67,9 | 73,6 | 78,6 | 83 | 88,4 | 80,9 | 107,1 | 102,1 | 90,1 | |
| 1773 | 1774 | 1775 | 1776 | 1777 | 1778 | 1779 | 1780 | 1781 | 1782 | 1783 |
| 81,4 | 87,5 | 109,6 | 152,8 | 127,9 | 153,9 | 137,3 | 231,1 | 180,7 | 247,8 | 194,2 |

D'après José P. Mérimo Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*,
Madrid, Fundación universitaria española, 1981, p. 156.

Pour résumer en convertissant les dépenses en livres tournois afin de les comparer :

Grande-Bretagne

- la guerre (1778-1783) a coûté selon les estimations entre 2270 et 2875 M. lt ;
- les dépenses navales ont été de 1775 à 1783 de 1426 M. lt. Elles culminent en 1782 à 250 M. lt ;
- la dette atteint en 1783 5530 à 5590 M. lt, ce qui fait un intérêt annuel de 313,5 M. lt.

434

France

- la guerre (de 1776 à 1783) a coûté selon les estimations entre 1220 et 1730 M. lt (tout dépend si on inclut ou non les préparatifs dans le décompte des dépenses) ;
- les dépenses navales se sont montées à 690 M. lt pour les seules années de guerre, à 800 si on tient compte des années 1774-1777 (mais il faut préciser qu'au budget de la marine émarginent aussi les colonies qui sont directement impliquées dans la guerre). Pour la première fois, les fonds destinés à la marine l'emportent sur ceux alloués à l'armée. L'effort culmine en 1782 avec 183 M. lt. Ce chiffre prend tout son sens s'il est mis en perspective avec les moyennes annuelles des revenus ordinaires (80 M. lt) et extraordinaires (150 M. lt) de la monarchie de Louis XVI pendant ce conflit ;
- La dette atteint en 1783 3315 M. lt, avec un intérêt annuel de 165,4 M. lt.

Espagne

- les dépenses navales atteignent pour les années de guerre (1779-1783) 250 M. lt, l'effort culminant en 1782 avec 63 M. lt. Mais si on tient compte de la montée en puissance des budgets à partir de 1775, on arrive à un total de 388,5 M. lt ;
- Rapportées aux dépenses totales, celles pour la marine représentent 12,1 % en 1774, 20 % en 1782, 27,8 % en 1785.

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

Nombre de vaisseaux des principales marines européennes au XVIII^e siècle

| Année | Angleterre | France | Espagne | Provinces-Unies |
|-------|------------|--------|---------|-----------------|
| 1715 | 119 | 62 | 9 | 71 |
| 1720 | 102 | 27 | 11 | 56 |
| 1725 | 106 | 39 | 16 | 44 |
| 1730 | 105 | 38 | 39 | 38 |
| 1735 | 107 | 43 | 44 | 42 |
| 1740 | 101 | 47 | 43 | 35 |
| 1745 | 104 | 45 | 31 | 33 |
| 1750 | 115 | 45 | 15 | 34 |
| 1755 | 117 | 57 | 39 | 29 |
| 1760 | 135 | 54 | 49 | 28 |
| 1765 | 139 | 59 | 41 | 30 |
| 1770 | 126 | 68 | 55 | 31 |
| 1775 | 117 | 59 | 64 | 26 |
| 1780 | 117 | 70 | 59 | 26 |
| 1785 | 137 | 62 | 61 | 47 |
| 1790 | 145 | 73 | 72 | 48 |

Nombre de frégates des principales marines européennes au XVIII^e siècle

| Année | Angleterre | France | Espagne | Provinces-Unies |
|-------|------------|--------|---------|-----------------|
| 1715 | 63 | 12 | 13 | 24 |
| 1720 | 52 | 6 | 15 | 18 |
| 1725 | 46 | 6 | 11 | 20 |
| 1730 | 45 | 7 | 11 | 18 |
| 1735 | 43 | 7 | 13 | 25 |
| 1740 | 43 | 7 | 12 | 24 |
| 1745 | 67 | 23 | 6 | 27 |
| 1750 | 79 | 21 | 5 | 20 |
| 1755 | 74 | 31 | 22 | 25 |
| 1760 | 115 | 27 | 23 | 29 |
| 1765 | 91 | 23 | 16 | 29 |
| 1770 | 76 | 35 | 21 | 44 |
| 1775 | 82 | 37 | 28 | 38 |
| 1780 | 111 | 58 | 34 | 40 |
| 1785 | 133 | 57 | 37 | 38 |
| 1790 | 131 | 64 | 46 | 36 |

D'après Jan Glete, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell international, 1993, t. II, p. 522-675 et N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1645-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 608.

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

Vaisseau de 100 canons, chiffre ultérieurement porté à 110, 3 ponts, 2200 tx. Offert en 1762 par les États de Bretagne au roi. La construction commence à Lorient en août 1764. Les plans sont dus à Antoine Groignard. Dès janvier 1765, la marine transfère le chantier à Brest. Une fois la coque sortie du bassin, le 24 mai 1766, plus rien ne se passe, le bâtiment demeurant inachevé. On ne se remet à y travailler qu'en septembre 1776 en prévision d'une nouvelle guerre avec la Grande Bretagne. *La Bretagne* est achevée en avril 1777. Bâtiment amiral en 1778 puis 1779 de l'armée navale du comte d'Orvilliers, il est commandé par le capitaine de vaisseau du Plessis-Parscau. Démoli en 1796 après presque trente ans de carrière.

- Longueur de quille : 53,9 m, de l'étrave à l'étambot : 184 pieds soit 59,8 m
- Largeur au maître gabarit : 50 pieds, soit 16,25
- Creux au milieu : 7,9 m
- 7 ancres
- Hauteur totale du grand mât : 77 m.
- Longueur de la grande vergue : 35,7 m.
- Voilure : 3239 m² sans les bonnettes et les voiles d'étai. Une trentaine de voiles.
- Équipage : environ 1200 h lors de la campagne de 1778, soldats de marine et domestiques compris.

D'après Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

Construction ordonnée par le premier ministre William Pitt le 13 décembre 1758. Dessin dû à Sir Thomas Slade, *surveyor of the Navy*, daté du 6 juin 1759. Le 23 juillet suivant, début de l'assemblage de la quille sur le chantier de Chatham. Le bâtiment est nommé *Victory* le 30 octobre 1760. Il est lancé le 7 mai 1765. Essais à la mer réalisés en 1769. Au service actif à partir de mars 1778 dans la flotte de la Manche commandée par l'amiral Keppel. Prend part à la bataille d'Ouessant comme navire amiral. Coque doublée en cuivre en 1780. En service

actif jusqu'en 1812. Presque entièrement reconstruit à Chatham entre 1800 et 1803. D'avril 1803 jusqu'à Trafalgar a été le vaisseau amiral de Nelson qui est mort à son bord. Conservé au dock n°2 à Portsmouth depuis 1922.

Coût de construction : 63 176 £. Nombre de chênes utilisés : 2 000 à 2 500.

– Longueur de la quille 46 m, du pont inférieur 56,7 m, de la poupe à la proue 68,8 m

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

– Hauteur du grand mât 61 m au-dessus de la ligne de flottaison, diamètre 1 m pour le bas mât.

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

– Équipage nominal de 850 h en temps de guerre (*marines* et domestiques compris), dans la réalité 810-820.

438

Le *Victory* peut emporter 300 t. d'eau potable, 50 t. de combustible (charbon et bois de chauffage), 20 t. de bois de construction, 30 t. de viande salée, 45 t. de biscuit, 10 t. de farine, 15 t. de pois, 2 t. de beurre, 50 t. de bière, 35 t. de poudre et 120 t. de boulets.

D'après John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

Vaisseau de 112 canons, à 3 ponts, gaillard d'avant, gaillard d'arrière et dunette, construit à La Havane sur les plans du constructeur d'origine irlandaise Mateo Mullan (mort peu après son arrivée à Cuba) retravaillés par son fils Ignacio (prématurément disparu). L'ordre royal de mise en chantier est daté du 23 octobre 1767 et c'est le 12 mars 1768 que le bâtiment en chantier est baptisé *Santísima Trinidad*. Il est lancé le 2 mars 1769. Ses dimensions imposantes en font le plus gros navire de guerre de son temps :

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

Des défauts de stabilité étant apparus dès son voyage vers l'Espagne, il fallut opérer divers travaux en 1778 puis 1796 afin d'abaisser le centre de gravité, mais sans réelle amélioration. En 1797 on ajouta un 4^e pont, ce qui fit de ce bâtiment un cas unique au monde, portant jusqu'à 136 pièces d'artillerie lors de la bataille de Trafalgar. On avait prévu des canons de 36, de 24 et de 12. Mais on s'en tint

pendant les premières sorties à du 24 et du 12. On peut admirer au Museo naval de Madrid une fort belle maquette réalisée en 1766-1767 à partir des plans des Mullan père et fils. Selon les circonstances, l'équipage a varié entre 960 hommes et près de 1 100, soldats et domestiques compris.

Ce bâtiment pris part aux opérations navales franco-espagnoles dans la Manche de 1779 comme navire amiral de l'escadre de Don Luis de Córdova. En août 1780 il contribua à l'interception d'un convoi anglais destiné aux Indes et à la Jamaïque, puis à l'été 1781 à une nouvelle campagne vers la Manche avec les Français. En octobre 1782, il affronta à nouveau les Britanniques lors du combat du Cap Spartel. Demeurant ensuite à Cadix, il ne reprit du service qu'en 1796 pour être très endommagé lors de la bataille du Cap Saint-Vincent en 1797. Il fit enfin partie de la flotte franco-espagnole à Trafalgar. Démâté et ingouvernable après une journée de rude combat, il dut amener son pavillon. En dépit des efforts pour le maintenir à flot, il sombra le 24 octobre 1805.

D'après José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L'Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVI^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004, p. 158-174.

L'HERMIONE

Frégate dite de 12, portant 32 canons de 12 livres. 1 200 tx.

La construction en fut décidée le 23 octobre 1778. En décembre suivant eut lieu la mise en chantier à Rochefort. Fin avril 1779, le bâtiment était achevé. Sa coque fut encore doublée en cuivre en novembre et décembre. *L'Hermione* se rendit célèbre en transportant La Fayette de Rochefort vers les États-Unis, du 14 mars au 2 mai 1780, mais il ne faut pas oublier qu'elle eut une existence combattante. Elle fut perdue le 20 septembre 1793 sur le banc du Four à la suite d'une erreur de navigation. Grâce aux plans d'une frégate de la même série capturée par les Britanniques, *L'Hermione*, reconstruite à Rochefort, a été mise à flot le 4 juillet 2012.

- Longueur de l'étrave à l'étambot : 44,2 m
- Largeur au maître gabarit : 11,2 m
- Hauteur du grand mât : 56,55
- Hauteur du mât de misaine 54 m
- Hauteur du mât d'artimon 35 m
- Longueur du beaupré : 16,25 m
- Surface totale de voiles : 1 200 m² en 26 voiles.
- Équipage : 313 h.

D'après E. de Fontainieu, *L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, de Monza, 1992, et Jean-Marie Ballu, *L'Hermione, l'aventure de sa reconstruction*, Lyon, Éditions du Gerfaut, 2007.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

La bibliographie présentée ici correspond, outre les ouvrages généraux, aux thématiques abordées dans ce premier volume. Les sujets concernant la mise en œuvre opérationnelle des marines feront l'objet d'une présentation spécifique dans l'ouvrage qui en traitera.

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Martine Acerra et Jean Meyer, *La Grande Époque de la marine à voiles*, Rennes, Ouest-France, 1987
- Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.
- Jonathan Dull, *The Age of the Ship of the Line. The British & French Navies, 1650-1815*, Lincoln/London, University of Nebraska Press, 2009.
- Jan Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist et Wiskell International, 1993, 2 vol.
- Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London, Routledge, 1989.
- N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.

LES NAVIRES

- Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1975, 4 vol.
- Jean Boudriot et Hubert Berti, *La « Vénus » de l'ingénieur Sané (1782)*, Paris, ANCRE, 1979.
- Jean Boudriot, avec la collaboration d'Hubert Berti, *L'Artillerie de mer : marine française 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *La Frégate : étude historique, 1650-1850*, Paris, ANCRE, 1992.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Les Vaisseaux de 50 et 64 canons : étude historique, 1650-1780*, Paris, ANCRE, 1994.
- , avec la collaboration d'Hubert Berti, *Les Vaisseaux de 74 à 120 : étude historique, 1650-1850* Paris, ANCRE, 1995.

- , avec la collaboration d’Hubert Berti, *Modèles historiques au Musée de la Marine*, Paris, ANCRE, 1997.
- Howard I. Chapelle, *The History of the American Sailing Navy: The Ships and Their Development*, New York, W. W. Norton, 1949 ; réed. New York, Bonanza Books, n.d.
- Alain Demerliac, *La Marine de Louis XV : nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- , *La Marine de Louis XVI : nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Omega, 1996.
- James Dodds & James Moore, *Building the Wooden Fighting Ship*, London, Chatham Publishing, 2005 (1^{re} éd., 1984).
- Emmanuel de Fontainieu, *L’Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, De Monza, 1992.
- Claude Forrer et Claude-Youenn Michel, *La Bretagne, vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Coop Breizh, 2005.
- Robert Gardiner, *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, London, Conway Maritime Press, 1992.
- José Ignacio González-Aller-Hierro, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón, *L’Armada. Maquettes du Musée naval de Madrid (XVII^e-XVIII^e siècle)*, trad. fr., Paris, Mengès, 2004.
- Peter Goodwin, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, rééd. 2006.
- James Lees, *The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860*, London, Conway Maritime Press, 1979.
- Brian Lavery, *The Ship of the Line*, London, Conway Maritime Press, 1983-1984, 2 vol.
- , *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, London, Conway Maritime Press, 2006 (1^{re} éd. 1987).
- Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique : l’évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l’Inde, 1994.
- John McKay, *The 100-Gun Ship Victory*, 4^e éd., Londres, Conway Maritime Press, 2004.
- Agustín Ramón Rodríguez González et Juan Luis Coello Lillo, *La Fragata en la Armada Española: 500 años de Historia*, Izar de Construcciones Navales, Madrid, 2003.
- Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, t. I, *De Choiseul à Sartine*, Grenoble, Jean-Pierre Debbane éd., 1985.
- Rif Winfield, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- , *First Rate. The Greatest Warships of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

GRANDE-BRETAGNE

- Robert Greenhalgh Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Harvard University Press, 1926.
- S. E. Astrom, « North European timber exports to Great Britain, 1760-1810 », dans Philip H. Cottrell and D.H. Aldcroft (éd.), *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981, p. 81-97.
- N. Baker, *Government and Contractors: The British Treasury and War Supplies 1775-1783*, London, 1971.
- Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965.
- Daniel A. Baugh, « The Eighteenth Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans J. R. Hill (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.
- Huw V. Bowen, Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA, 2006.
- Josuah Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Alfred Knopf, 1989.
- Christian Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 89-98.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- Jonathan G. Coad, *The Royal Dockyards 1690-1850 : architecture and engineering works of the sailing Navy*, Aldershot, Scolar Press, 1989.
- Stephen Conway, *The British Isles and the War of American Independence*, New-York/Oxford, Oxford University Press, 2000.
- Stephen Conway, *War, State, and Society in Mid-Eighteenth-Century Britain and Ireland*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- Harry W. Dickinson, *Educating the Royal Navy : Eighteenth- and Nineteenth Century Education for Officers*, Abingdon, Routledge, 2007.
- David French, *The British Way in Warfare 1688-2000*, London, Unwin Hyman, 1990.
- R. J. B. Knight, *Royal Navy Dockyards in England at the Time of the American War of Independence*, (Unpublished PhD), University of London, 1972.
- , « The introduction of copper sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *The Mariner's Mirror*, 59, 1973, p. 299-309.
- , « The performance of the Royal Dockyards in England during the American War of Independence », dans *The American Revolution and the Sea*, Basildon, 1974, p. 139-144.

- , « The building and maintenance of the British fleet during the Anglo-French Wars 1688-1815 », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 35-50.
- Peter Le Fevre et Richard Harding (dir.), *Precursors of Nelson. British Admirals of the Eighteenth Century*, London, Chatham Publishing, 2000.
- Margarette Lincoln, *Representing the Royal Navy: British Sea Power, 1750-1815*, Aldershot, Ashgate, 2002.
- Christophe Lloyd, *The British Seaman 1200-1860. A Social Survey*, London, Paladin, 1970.
- Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy. Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- N. A. M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988 (1^{re} éd. 1986).
- , *The Insatiable Earl. A Life of John Montagu, 4th Earl of Sandwich*, New York/London, W. W. Norton & Company, 1993.
- , *The Press Gang: Naval Impressment and its Opponents in Georgian Britain*, New York, Continuum, 2008.
- Lawrence Stone (dir.), *An Imperial State at War : Britain from 1689 to 1815*, London, Routledge, 1994.
- Neal R. Stout, *The Royal Navy in America, 1760-1775: A Study of Enforcement of British Colonial Policy in the Era of the American Revolution*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1973.
- , *Shipping and the American War 1775-1783: A Study of British Transport Organization*, London, Anthlone Press, 1970.
- , *Neutral Rights and the War in the Narrow Seas, 1778-1782*, Fort Leavenworth, Kan., U.S. Army Command and General Staff College, 1985.
- , *The Royal Navy in American Waters 1775-1783*, London, Scolar Press, 1989.
- , « The Victualling Board charters shipping, 1775-1782 », *Historical Research*, 68, 1995, p. 212-224.
- , « Christopher Atkinson and the Victualling Board, 1775-1782 », *Historical Research*, 69, 1996, p. 129-142.
- , *Christopher Atkinson and the Victualling Board (1775-1782)*, Cambridge, Blackwell, 1996.
- , *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Columbia SC, University South Carolina Press, 1998.
- Nicholas Tracy, *Navies, Deterrence & American Independence. Britain and Sea Power in the 1760s and 1770s*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.
- Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the Eighteenth Century*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

FRANCE

- Martine Acerra, « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 161-175.
- , *Rochefort et la construction navale française, 1681-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, 5 vol.
- , *Arsenal et patrimoine : l'Europe atlantique et Rochefort, XVIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Rivage des Xantons/Les Indes savantes, 2009.
- Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, Société d'émulation de la Vendée, 1977 (sur Destouches, La Charoulière, d'Hector, Grimoüard, du Chaffault).
- Jean-Jacques Antier, *L'Amiral de Grasse, héros de l'Indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965.
- Paul Walden Bamford, *Forests and French Sea Power 1660-1789*, Toronto, Toronto University Press, 1956.
- Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.
- Philippe Bonnichon, « Missions de la marine militaire au temps de Louis XVI », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. 54, 1976, p. 525-559.
- , « Aperçus sur le corps des officiers de la Marine militaire à la fin du règne de Louis XVI (1786-1791) », *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 55, 1983, p. 29-48.
- John F. Boshier, *French Finances 1770-1795 : From Business to Bureaucracy*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1975.
- Adolphe de Bouclon, *Étude historique sur la marine de Louis XVI : Liberge de Grandchain, capitaine des vaisseaux du roi, major d'escadre, directeur général des ports et arsenaux, géographe astronome...*, Paris, Arthur Bertrand, 1866.
- Alain Cabantous, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e s.*, Paris, Tallandier, 1984.
- , *Dix mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles, vers 1660-1794 : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.
- Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, Paris, Kronos, 2011, 3^e éd.
- Olivier Corre, « Le rôle de Brest dans la guerre d'Indépendance », dans *Brest au temps de l'Académie de Marine*, catalogue d'exposition de l'abbaye de Daoulas, 2001, p. 114-121.
- , *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse de doctorat, Université Rennes 2 – Haute Bretagne, sous la direction de A. Lespagnol, 2003, 4 vol., 1073 p.
- René de la Croix, duc de Castries, *Le Maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1956.
- Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy 1774-1787*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1975.

- Paul Fauchille, *La Diplomatie française et la Ligue des Neutres de 1780 (1776-1783)*, Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1893.
- Robert D. Harris, « French Finances and the American War 1777-1783 », *Journal of Modern History*, t. 48, juin 1976, p. 233-258.
- John N. Hattendorf, *Newport, the French Navy and American Independence*, Newport, Redwood Press, 2005.
- Philippe Haudrère, *La Compagnie des Indes au XVIII^e siècle, 1719-1795*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, 4 vol.
- Christian de La Jonquière, *Officiers de Marine aux Cincinnati. Annuaire*, Brassac, Éditions de Poliphile, 1988.
- Christian de La Jonquière, *Les Marins français sous Louis XVI. Guerre d'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller Éditions, 1996.
- Gérard Le Bouédec, *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 5 vol.
- Marie-Laure Legay, *La Banqueroute de l'État royal : la gestion des finances publiques de Colbert à la Révolution française*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2011.
- T. J. A. Le Goff, « Le recrutement géographique et social des matelots bretons à la fin de l'Ancien Régime », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique – Quimper, Société archéologique du Finistère, 1989, p. 207-224.
- , « Les gens de mer des années 1780 », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 139-159.
- Maurice Lynier de la Barbée, *Le Chevalier de Ternay. Vie de Charles-Henry Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1972.
- Jean Meyer, « Le complexe économique naval militaire (1775-1815) », dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 199-215.
- Jacques Michel, *La Vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, Comte d'Estaing*, Paris, Éditions Jacques Michel, 1976.
- , *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI : l'oeuvre de Monsieur de Sartine*, t. II, *La reconquête de la liberté des mers*, Paris, Éditions de l'Érudit, 1984.
- Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James, Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.
- David Plouviez, « Babaud de la Chaussade : un agent de l'innovation technique et commerciale au service de la marine au XVIII^e siècle ? », dans Jean-René Berthiau (dir.), *Marines et entreprise*, Actes du colloque pour le tricentenaire de Pierre Babaud de la Chaussade, Nevers, 2007, p. 145-154.
- , *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, thèse de doctorat Université de Nantes sous la direction de Martine Acerra, 2009.

Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

Jean-Pierre Poussou, « Le dynamisme de l'économie française sous Louis XVI », *Revue économique*, 6, novembre 1989, p. 966-984.

James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston and Montréal, 1987.

James C. Riley, « French Finances 1727-1768 », *Journal of Modern History*, vol. 59, juin 1987, p. 209-243.

Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1982, 2^e éd. Paris,

–, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, rééd. 2003.

–, *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002.

Michel Vergé-Franceschi, *La Royale au temps de l'amiral d'Estaing*, Paris, La Pensée universelle, 1977.

–, *Les Officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774. Origines – Condition – Services*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990, 7 vol.

–, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

–, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.

–, *Toulon, port royal, 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002.

Patrick Villiers, *Le Commerce colonial atlantique et la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1778-1783*, New York, Arno Press, 1977.

–, « La stratégie de la marine française de l'arrivée de Sartine à la victoire de la Chesapeake », dans M. Acerra, J. Merino, J. Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, rééd. 1998, p. 211-247.

–, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunquerqueoise d'histoire et d'archéologie, 1999, 2 vol.

ESPAGNE

Juan Alsina Torrente, *Una guerra romántica, 1778-1783 : España, Francia e Inglaterra en el mar (trasfondo naval de la independencia de Estados Unidos)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006.

José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, Barcelona, Izar de Construcciones Navales, 2002.

Manuel Bustos Rodriguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz ; Madrid, Sílex, 2005.

–, « L'Espagne et la guerre d'Indépendance. Économie et logistique », dans O. Chaline, Ph. Bonnichon et Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 73-86.

Thomas E. Chávez, *España y la independencia de Estados Unidos*, Madrid, Taurus, 2006.

Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993.

Gloria Angeles Franco Rubio, « Reforma administrativa y nuevas instituciones: las Secretarías de Guerra y Marina en el siglo XVIII », dans *El mundo hispánico en el siglo de Las Luces. Actas del Coloquio Internacional « Unidad y diversidad en el Mundo Hispánico del siglo XVIII »* (I, Salamanca, 9 al 11 junio 1994), vol. 1, Madrid, Editorial Complutense, 1996, p. 643-654.

Juan Antonio Granados Loureda, « *The Dockyard of ferrol in the 18th century : from A Graña to Trafalgar* », dans *Actas del International Congress : Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors. Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005*, Madrid, 2006, p. 6.1-6.40.

448

José Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

–, « L'arsenal de Carthagène au XVIII^e siècle », *Neptunia*, n° 155, 1984, 3, p. 21-32.

Didier Ozanam, « La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI. Los instrumentos de la política exterior. La Diplomacia. La Marina. El Ejército », dans Menéndez Pidal, Ramón (fund.), Jover Zamora, José María (dir.), *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*. vol. I, t. XXIX, Madrid, Espasa-Calpe, 1985.

Vicente Palacio Atard : *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, Marinvest, 1989.

María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 2007.

José Quintero González, *La Carraca. El primer astillero ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de la Defensa, 2004.

–, « L'arsenal de La Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, 7, 2007, p. 105-130.

Agustín Ramón Rodríguez González, « La Armada en el siglo XVIII », dans *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Madrid, Alambra, 1986, vol. III, p. 85-148.

Juan, Torrejón Chaves, « Cádiz, La Habana y la construcción naval militar española en el siglo XVIII », *Revista Cádiz e Iberoamérica*, vol. 9, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, p. 6-11.

–, « Astilleros, arsenales y buques del rey: La industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica », dans *Andalucía en América. América en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1993, p. 55-79.

–, « Innovación tecnológica y metalurgia experimental : los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII », dans *Actas de las Jornadas sobre « Arqueología industrial »*, San Fernando (Cádiz), Excmo. Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), 1994, p. 57-81.

- , « La madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII) », dans *Actas del III Encuentro Histórico Suecia-España "Comercio y Navegación entre España y Suecia (Siglos X-XX)* (Alberto Ramos Santana Coord.), Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000, p. 163-222.
- , « La nueva tecnología de la máquina de vapor y su aplicación en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », dans Enrique Martínez Ruiz, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Juan Torrejón Chaves (éd.), *Los Ejércitos y las Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. *Actas del V Encuentros Históricos España-Suecia*, Madrid/Cádiz, Fundación Berndt Wistedt/Universidad de Cádiz, 2001, p. 319-354.
- , « Estructura y organización de la producción en los arsenales de la Marina española del siglo XVIII », *Revista de Historia Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia Naval, 2001, p. 55-81.
- , « La construcción naval militar española en el siglo XVIII : tendencias, programas y constructores », dans *XXVI jornadas de Historia Marítima. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval : Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2003, p. 131-192.
- Alfredo Vigo Trasancos, *Arquitectura y urbanismo en El Ferrol del siglo XVIII*, Santiago de Compostella, C.O.A.G., 1984.

PROVINCES-UNIES

- Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University South Carolina Press, 1993.
- Francis Renaut, *Le Crépuscule d'une puissance navale : la marine hollandaise de 1776 à 1783*, Paris, Graouli, 1932.

ÉTATS-UNIS

- Robert C. Alberts, *The Golden Voyage: The Life and Times of William Bingham, 1752-1804*, Boston, Houghton, Mifflin, 1969.
- Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, 1912, 1940, reprinted New York: Russell & Russell, Inc., 1962.
- Richard Buel, Jr., *In Irons: Britain's Naval Supremacy and the American Revolutionary Economy*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- William M. Fowler, Jr., *William Ellery: A Rhode Island Politico and Lord of Admiralty*, Metuchen, NJ, The Scarecrow Press, 1973.
- John B. Hattendorf, « Les Américains et la guerre sur mer (1775-1783) », dans O. Chalaine, Ph. Bonnichon, Ch.-Ph. de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, p. 131-151.

David C. Hsiung, « Food, Fuel, and the New England Environment in the War for Independence, 1775-1776 », *The New England Quarterly*, vol. 80, n° 4, décembre 2007, p. 614-651.

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

Christopher Magra, *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and the Maritime Dimensions of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

Maritime Dimensions of the American Revolution, Washington, Naval History Division, 1977.

James L. Nelson, *George Washington's Secret Navy: How the American Revolution went to Sea*, New York, McGraw Hill, 2008.

Raymond G. O'Connor, *Origins of the American Navy: Sea Power in the Colonies and the New Nation*, Lanham, MD, University Press of America, 1994.

Charles Oscar Paullin, *The Navy of the American Revolution: Its Administration, Its Policy, Its Achievements*, Cleveland, Burrows Brothers, 1906.

Robert L. Scheina, « A Matter of Definition: A New Jersey Navy, 1777-1783 », *American Neptune*, vol. 39, n° 3, juillet 1979, p. 209-217.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|------------------------------|---|
| Introduction. 1763-1783..... | 7 |
| Olivier Chaline | |

PREMIÈRE PARTIE LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

| | |
|--|----|
| Les marines de guerre européennes à travers les rapports des consuls de France, 1774-1785 : De la paix armée à la course à la puissance navale..... | 19 |
| Philippe Haudrère | |

| | |
|---|----|
| <i>Blue-Water policy</i> : la Royal Navy et la politique étrangère britannique de 1763 à 1778..... | 27 |
| Stephen Conway | |

| | |
|--|----|
| Les missions de la marine française..... | 39 |
| Philippe Bonnichon | |

| | |
|--|----|
| Choiseul, sauveur et reconstruteur de la marine française..... | 53 |
| Jonathan R. Dull | |

| | |
|---|----|
| Sartine et la flotte française de 1776 à 1780 : refontes ou constructions neuves ?..... | 65 |
| Patrick Villiers | |

DEUXIÈME PARTIE ALLIÉS OU NEUTRES

| | |
|--|----|
| La formation et les missions de la Marine continentale américaine..... | 79 |
| John B. Hattendorf | |

| | |
|---|-----|
| La politique des Bourbons et la Marine espagnole (1740-1805)..... | 107 |
| Manuel Bustos Rodríguez | |

| | |
|---|-----|
| Les objectifs de la Marine espagnole..... | 129 |
| Agustín Ramón Rodríguez González | |

| | |
|-----------------------------|-----|
| Les Marines italiennes..... | 151 |
| Jean Bérenger | |

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

| | |
|---|-----|
| Les munitions navales du Nord : produits et circuits d'approvisionnement | 171 |
| Pierrick Pourchasse | |
| Trafic licite ou contrebande ? les neutres du Nord et le commerce des matériaux de marine pendant la guerre d'Indépendance américaine..... | 187 |
| Éric Schnakenbourg | |
| Logistique des réseaux d'approvisionnement des marines de guerre française et anglaise à la fin du XVIII ^e siècle..... | 207 |
| David Plouviez | |

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

| | |
|--|-----|
| Arsenaux espagnols du XVIII ^e siècle. L'implication <i>carraqueña</i> | 227 |
| José Quintero González | |
| Les approvisionnements..... | 240 |
| Brest pendant la guerre d'Indépendance américaine..... | 243 |
| Olivier Corre | |
| Lorient pendant la Guerre d'indépendance américaine..... | 265 |
| Gérard Le Bouëdec | |
| Les conditions humaines de production de l'outil militaire. Compétence des personnelset impact du conflit sur la vie quotidienne pendant la guerre d'Amérique..... | 281 |
| Martine Acerra | |

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D'ARGENT

| | |
|---|-----|
| L'Administration navale britannique(1740-1783)..... | 295 |
| Richard Harding | |
| Les finances de la Marine britannique1740-1780..... | 309 |
| Clive Wilkinson | |
| Financiers et fournisseurs français de la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique..... | 321 |
| Thierry Claeys | |

| | |
|---|-----|
| Le financement de la participation française à la Guerre de l'Indépendance et ses conséquences : L'État et la conjoncture financière des années 1780..... | 335 |
| T. J. A. Le Goff | |

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

| | |
|---|-----|
| Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770..... | 365 |
| Olivier Chaline | |
| Les officiers généraux de la guerre d'Indépendance..... | 381 |
| Étienne Taillemite † | |
| Les équipages français de la guerre d'Amérique : le cas de <i>L'Annibal</i> , un 74 canons dans la campagne de l'Inde (février 1782-juin 1784)..... | 391 |
| Marie-Christine Varachaud & André Zysberg | |
| Les officiers des vaisseaux membres de la Société des Cincinnati (1783-1792)..... | 409 |
| Charles-Philippe de Vergennes | |
| Conclusion..... | 421 |
| N. A. M. Rodger | |

ANNEXES

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Chronologie maritime 1763-1783 | 427 |
| Dépenses navales | 433 |
| Effectifs..... | 435 |
| Quelques bâtiments célèbres | 437 |
| Bibliographie sommaire..... | 441 |

