

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 :

979-10-231-3353-0

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>

PREMIÈRE PARTIE

La rivalité franco-anglaise

SARTINE ET LA FLOTTE FRANÇAISE DE 1776 À 1780 : REFONTES OU CONSTRUCTIONS NEUVES ?

Patrick Villiers

Au colloque « Marine et technologie au temps de Trafalgar » (Madrid, 2005), nos amis anglais remarquèrent que le navire amiral français, *Le Bucentaure*, était quasiment neuf alors que *Le Victory* avait été construite en 1763, ajoutant que le commandement et l'équipage faisaient le plus souvent la différence dans un combat naval. Cependant, après avoir capturé *L'Invincible* en 1747 dans un combat à deux contre un, les Anglais constatèrent leur retard technique sur la marine française et se lancèrent dans une profonde réforme de leurs constructions navales qui amena leurs victoires de la guerre de Sept Ans. Ainsi la question de l'âge d'une flotte et de la qualité des vaisseaux qui la compose mérite d'être posée.

LA FLOTTE FRANÇAISE EN 1778

En 1755, l'Angleterre exaspérée par les faibles résultats obtenus par la Royal Navy pendant la guerre de Succession d'Autriche avait attaqué la France en pleine paix. La rafle de l'amiral Boscawen, véritable Pearl Harbour avant la lettre avait permis aux Anglais de s'emparer de plus d'un tiers du commerce colonial et de la pêche à Terre-Neuve. La vente des navires et des cargaisons avait permis de financer l'équivalent de deux ans d'effort de guerre sur mer. Quant aux équipages, ils furent gardés près de huit ans à bord des pontons-mouroir. Cette rafle traumatisa les milieux maritimes français et déclencha une haine durable de l'Angleterre. Choiseul en profita, en 1763, pour lancer un plan de reconstruction de vaisseaux de guerre. Sur le plan militaire, la marine française commence à se préparer à un nouveau conflit à partir de 1775. Les commandants des ports arsenaux envoient alors à Sartine des listes minutieuses d'approvisionnement et des plannings de constructions navales et de refontes. C'est à partir de ces renseignements que Sartine met au point son programme de réarmement de la flotte française, puis sa stratégie. Ainsi, lorsque l'escadre d'Estaing quitte Toulon, en mars 1778, avec mission d'engager les hostilités sur la côte américaine, la marine de guerre française se prépare depuis plus de

trois ans à cet affrontement. Quels sont donc les vaisseaux dont elle dispose au printemps 1778 ?

Selon l'état de la marine de 1778, cette année là, la marine française dispose de 64 vaisseaux, plus neuf en construction. Comme le montre le tableau suivant, on peut noter avec étonnement que ce n'est qu'en 1778 que Sartine relance les constructions neuves de vaisseaux de guerre. À l'exception du *Fendant* construit à Rochefort, tous les vaisseaux neufs de la marine de Louis XVI furent construits l'année de l'entrée en guerre de la France et les années suivantes. Ce n'est qu'en 1779 et surtout en 1780 que le nombre de vaisseaux neufs compta significativement dans la composition de la flotte française. Dès lors plusieurs questions se posent : quelle était la composition de la flotte française en 1778, quel était son âge, pourquoi ce choix de remettre en état des navires souvent anciens et, plus grave encore, des vaisseaux inaptes à une véritable bataille navale ? Et, pour conclure, peut-on en déduire des conséquences stratégiques et tactiques sur la conduite de la guerre ? Revenons quelques instants sur les constructions neuves.

66

LES VAISSEaux NEUFS DE 1778 À 1783

Connaitre le nombre de navires neufs construits après 1777 nous permet d'appréhender le potentiel des chantiers des arsenaux français.

Neuf vaisseaux furent mis en chantier en 1778, huit en 1779, deux en 1780, sept en 1781, quatorze en 1782. On doit également noter qu'à l'exception du *Sphinx*, mis à l'eau en 1776, et du *Jason*, mis à l'eau en 1779, la marine française cesse définitivement de construire des vaisseaux de 64 canons pour ne construire que des vaisseaux de 74, 80 et 110 canons.

L'arrêt de la construction des vaisseaux de 64 canons, à partir de 1778, ne relève pas du hasard. Les officiers français estimaient que ce type était trop faible en combat naval. Quelle était donc la composition de la flotte française en 1778 ? quel était son âge ? n'y avait-il pas des vaisseaux impropres à la bataille navale ?

1 : Vaisseaux de 74 à 110 canons construits de 1775-1782

Année de mise à l'eau	Type	Arsenal	Lancement	Ingénieur
1774	<i>Fendant</i>	74	Rochefort	
1778				1 V.
	<i>Neptune</i>	74	Brest	1778
	<i>Annibal</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Auguste</i>	80	<i>id.</i>	1778
	<i>Pluton</i>	74	Rochefort	1778
	<i>Hercule</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Scipion</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Jason</i>	64	Toulon	1779
	<i>Héros</i>	74	<i>id.</i>	1778
	<i>Triomphant</i>	80	<i>id.</i>	1779
1779				8 V.
	<i>Northumberland</i>	74	Brest	1780
	<i>Royal-Louis</i>	110	<i>id.</i>	1780
	<i>Magnanime</i>	74	Rochefort	août 79
	<i>Argonaute</i>	74	<i>id.</i>	juil. 81
	<i>Brave</i>	74	<i>id.</i>	sept. 81
	<i>Illustre</i>	74	<i>id.</i>	fév. 81
	<i>Invincible</i>	110	<i>id.</i>	1780
	<i>Terrible</i>	110	Toulon	1780
1780				2 V.
	<i>Sceptre</i>	74	Brest	oct. 80
	<i>Majestueux</i>	110	Toulon	1781
1781				7 V.
	<i>Pégase</i>	74	Brest	oct. 81
	<i>Couronne</i>	80	<i>id.</i>	août 81
	<i>Censeur</i>	74	Rochefort	sept 82
	<i>Alcide</i>	74	<i>id.</i>	mai 82
	<i>Dictateur</i>	74	Toulon	mars 82
	<i>Suffisant</i>	74	<i>id.</i>	mars 82
	<i>Puissant</i>	74	Lorient	fév. 82
1782				9 V.+5 suspendus
	<i>Téméraire</i>	74	Brest	déc. 82
	<i>Superbe</i>	74	<i>id.</i>	1784
	<i>Deux Frères</i>	80	<i>id.</i>	1784
	<i>Généreux</i>	74	Rochefort	1785
	<i>Orion</i>	74	<i>id.</i>	1785
	<i>Centaure</i>	74	Toulon	nov. 82
	<i>Heureux</i>	74	<i>id.</i>	déc. 82
	<i>Mercure</i>	74	<i>id.</i>	août 83
	<i>Séduisant</i>	74	<i>id.</i>	juil. 83
	<i>Audacieux</i>	74	Lorient	1784

LA FLOTTE DE VAISSEAUX DE LIGNE FRANÇAISE EN 1778

2 : Nombre et âge des vaisseaux français de 70 à 110 canons en 1778¹

Année de mise en chantier				
Mise à l'eau	Nom	Arsenal	Ingénieur	Longueur (pieds)
1^{er} rang				
1765	<i>Bretagne</i> 110	Brest		
1764	<i>Ville de Paris</i> 90	Rochefort	Clairins-Deslauriers	
80 canons				
1765	<i>Saint-Esprit</i>	Brest	Joseph Ollivier	
1766	<i>Languedoc</i>	Toulon	Joseph Coulomb	
1766	<i>Couronne</i>	Brest	Groignard	
1743	<i>Tonnant</i>	Toulon	François Coulomb	
1751	<i>Duc de Bourgogne</i>	Rochefort	Clairins-Deslauriers	
74 canons				
1747	<i>Intrépide</i>	Brest	Blaise Ollivier	163
1747	<i>Sceptre</i>	<i>id.</i>	(à reconstruire)	
1751-3	<i>Guerrier</i>	Toulon	Jean-Luc Coulomb	163
1752-4	<i>Hector</i>	Brest	Pierre Blaise Coulomb	164
1755-7	<i>Souverain</i>	Toulon	Pomet	163
1754-6	<i>Glorieux</i>	Rochefort	Deslauriers	163
1755-56	<i>Orient</i>	Lorient	Groignard	174
1754-6	<i>Diadème</i>	Brest	Luc Coulomb	168
1755-7	<i>Minotaure</i>	<i>id.</i>	Geoffroy l'ainé	(à démolir) 166
1757-9	<i>Protecteur</i>	Toulon	Pomet	164.
1757-9	<i>Robuste</i>	Lorient	Groignard	175
1762-3	<i>Six Corps</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	(à démolir) 176
1763-9	<i>Diligent</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	(à démolir) 176
1762-3	<i>Zélé</i>	Toulon	J.M.B. Coulomb	168
1762-6	<i>Bourgogne</i>	<i>id.</i>	Pomet	168
1762-4	<i>Marseillais</i>	<i>id.</i>	Chapelle fils	167
1762-4	<i>Citoyen</i>	Brest	Ollivier	169
1764-6	<i>Conquérant</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	169
1765-6	<i>Palmier</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	169
1766-7	<i>Actif</i>	<i>id.</i>	Ollivier	169
1767-8	<i>César</i>	Toulon	J.M.B. Coulomb	168
1766-7	<i>Zodiaque</i>	Brest	Jean-Luc Coulomb	168
1767-9	<i>Bien-Aimé</i>	Lorient	Groignard	168
1767-9	<i>Victoire</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>	168
1774-7	<i>Destin</i>	Toulon	J.M.B Coulomb (= César)	168
1774-6	<i>Fendant</i>	Rochefort	Groignard	164
1747-9	<i>Magnifique</i>	Brest	J. Luc Coulomb	167
70 canons				
1739	<i>Dauphin Royal</i>	Brest	Blaise Ollivier	
Prise anglaise				
1744	<i>Northumberland</i>		(remplacé en 1780, Brest, Sané)	

68

1 Archives nationales (désormais Arch. nat.), fonds Marine série G 36 et 37, *État de la Marine. Marine D2 25, État des vaisseaux...*, 1775. La première date correspond à la mise sur cale, la seconde au lancement du navire. S'il y a une seule date, c'est la date du lancement.

Nombre et âge des vaisseaux français de 64 à 50 canons en 1778

64 canons

1748	<i>Hardy</i>	Toulon	refonte 1764
1746	<i>Triton</i>	Rochefort	refonte 1776
1749	<i>Lion</i>	Toulon	refonte 1767
1754	<i>Bizarre</i>	Brest	refonte 1768
1752	<i>Vaillant</i>	<i>id.</i>	refonte 1764
1754	<i>Sphinx</i>	<i>id.</i>	
1754	<i>Fantasque</i>	Toulon	refonte 1777
1757	<i>Vengeur</i>	Brest	refonte 1766
1762	<i>Provence</i>	Toulon	2/3 refonte 1773
1763	<i>Union</i>	Brest	
1767	<i>Artésien</i>	<i>id.</i>	
1767	<i>Actionnaire</i>		
1768	<i>Indien</i>	<i>id.</i>	refonte 1776
1770	<i>Rolland</i>	<i>id.</i>	
1770	<i>Alexandre</i>	<i>id.</i>	
1764	<i>Caton</i>	Toulon	
1772	<i>Prothée</i>	Brest	
1773	<i>Eveillé</i>	<i>id.</i>	
1773	<i>Réfléchi</i>	Rochefort	plan type Groignard
1774	<i>Brillant</i>	Brest	<i>id.</i>
1774	<i>Solitaire</i>	<i>id.</i>	<i>id.</i>
1741	<i>Saint Michel</i>	<i>id.</i>	

56 canons

1765	<i>Bordelais</i>
1765	<i>Flamand</i>

50 canons

1748	<i>Amphion</i>
1761	<i>Sagittaire</i>
1745	<i>Fier</i>

soit 62 vaisseaux théoriques

Les dates de lancement des vaisseaux reposent sur nos recherches et sur les listes des vaisseaux conservées, pour la plupart aux Archives nationales, dans la sous-série B⁵ du fonds Marine mais également dans les opuscules manuscrits remis chaque année au ministre et le plus souvent reliés à ses armes. Pour l'anecdote, notons qu'il y a entre ces listes établies d'après les arsenaux et celles des *États de la Marine*, un certain nombre d'erreurs qui portent tant sur les dates de construction des vaisseaux que sur les noms de vaisseaux. En conséquence le nombre de vaisseaux français réels se révèle inférieur à la liste théorique.

Comme l'avait si bien noté Groignard, pour connaître la valeur réelle d'une flotte, il faut connaître l'âge et l'usure vaisseau par vaisseau. Sartine va ainsi demander aux ingénieurs des listes très précises, arsenal par arsenal. Sartine, à son arrivée au département de la Marine, n'a aucune connaissance maritime. Il va s'appuyer sur les ingénieurs-constructeurs et particulièrement sur Groignard.

Ce dernier est un des meilleurs ingénieurs français et est ingénieur en chef. Il s'inquiète, dès les années 1770, du problème du vieillissement des vaisseaux et du coût élevé de leur entretien annuel. À la demande d'un ministre souvent décrié, Bourgeois de Boynes, Groignard a rédigé plusieurs rapports sur ce problème, écrivant notamment : « il est reconnu depuis longtemps que les vaisseaux ne durent pas plus de dix ans; plusieurs ont été refondus au bout de six à huit ans [...] ».

En 1773, il estimait ainsi le coût moyen d'un vaisseau français et son usure.

3 : Coût moyen d'un vaisseau de guerre en 1773

Chacun des soixante vaisseaux	Livres tournois	Poids cube de bois	Poids cube de fer
Pour la 1 ^{re} construction	500 000	80 000	150 00
Radoub pour durer 10 ans	250 000	40 000	75 000
Entretien pendant 10 ans	100 000	—	—
Total pour 10 ans	850 000	120 000	225 000

Total pour 60 vaisseaux : 51 millions en argent nécessitant 8 millions de pieds cubes de bois et treize millions cent milles livres pesant de fer.

70

Groignard ajoutait :

Depuis que la Marine existe on cherche des moyens de conserver les bois de construction et de prolonger leur durée [...] En attendant que l'on soit d'accord et qu'on ait trouvé ces moyens, on dépense des sommes immenses pour faire des hangars mal combinés pour y empiler à grands frais sur douze treize rangs de hauteurs des bois qu'on ne pourra jouir à propos par la façon dont les pièces sont rangées et engagées² [...].

Pour résoudre tous ces problèmes, Groignard prétendait avoir trouvé un moyen simple mais efficace : couvrir les cales de construction, moyen qui sera d'abord appliqué à Rochefort, en 1775, puis ultérieurement généralisé. Le problème de l'usure annuelle des navires obsède les ministres de la marine successifs. Choiseul est le premier à exiger la tenue de tableaux de stocks mensuels dans les arsenaux. Cette idée est d'autant plus reprise par ses successeurs qu'à celui de l'âge des navires s'ajoute celui de l'hétérogénéité de la flotte : leurs différences de construction compliquent le problème des rechanges. Comme le montre le tableau 2, sur les 27 vaisseaux de 74 canons qui constituent l'ossature de la flotte de combat française, on dénombre 10 ingénieurs différents. On peut noter également les différences des longueurs de ces vaisseaux mais aussi des autres

2 Arch. nat., fonds Marine, D¹ 2, Groignard à Sartine, Toulon, 1778, *Développement des moyens les plus propres à la conservation des bois et des vaisseaux pour entretenir avec peu de dépenses une Marine toujours complète [...]*.

dimensions, ce qui se répercutait évidemment sur le gréement et empêchait la standardisation des mâtures.

Revenons sur l'âge de la flotte française et ce qu'il révèle ? Si l'on examine les six vaisseaux de 1^{er} rang, l'un a 35 ans, *Le Tonnant*, *Le Duc de Bourgogne* a été lancé en 1761, les quatre restant ont 13 ans et tous été construits sous le ministère Choiseul. Si l'on examine l'âge des 28 vaisseaux de 74 canons, on a 14 vaisseaux de plus de 20 ans dont trois de 31 ans, sept de 21 à 29 ans. Deux sont très récents : 3 ans et 2 ans et 12 ont de 9 à 10 ans, ces derniers construits sous Choiseul. Le seul navire de 70 canons a 39 ans. Les vaisseaux de 64 canons représentent numériquement le deuxième groupe : 8 ont plus de 20 ans, 6 de 10 à 16 ans, construits sous Choiseul et 7 moins de 10 ans. Il reste le cas du *Saint-Michel*, de 60 canons, construit en 1769. et les trois 50 canons : *Le Fier* et *L'Amphion*, qui ont 30 et 33 ans et le Sagittaire âgé de 17 ans. Il faudrait ajouter trois navires de 13 ans, construits par Grognard pour la compagnie des Indes et repris par la Marine mais qui ne sont utilisables que dans l'océan Indien. Ainsi, en 1777, 27 vaisseaux ont plus de 20 ans et ont donc participé à la guerre de Sept Ans³.

SARTINE FAIT LE CHOIX DES REFONTES

Depuis les années 1650, Hollandais, Espagnols, Anglais et Français refondent les vaisseaux. Précisons cette notion. Tout navire, et spécialement ceux en bois, doit régulièrement nettoyer sa coque. Des parasites et des algues se fixent sur la coque et ralentissent la vitesse de manière spectaculaire. On essaie donc de nettoyer la carène en la penchant d'un côté et de l'autre, plus souvent dans les mers chaudes, ce qu'on appelle carénage. Une coque de navire souffre surtout au niveau de la ligne de flottaison mais également de chocs divers sous l'eau. Il faut donc intervenir soit au niveau du doublage, soit au niveau de la membrure. On parle alors de petit ou moyen radoub et les ingénieurs constructeurs précisaient sur les états un pourcentage de réparations à revoir : 10 %, 20 %. Les restrictions budgétaires remettaient souvent en cause la gestion rationnelle de cette flotte et tel navire pouvait rester cinq voire dix ans sans radoub. On découvrait alors des dégâts plus importants que prévus et le navire devait nécessiter de gros travaux de remise en état. On parlait alors de « tiers de refonte » ou « demi refonte ». Le vaisseau devait impérativement être réparé à Brest ou Rochefort, les deux seuls arsenaux à disposer d'un bassin de radoub. Toulon n'en est doté par Grognard qu'en 1777.

3 Voir Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Lille, ANRT, 1991, réed. 2003, t. 2, p. 564-560.

Au début de 1775, Sartine a demandé 4 millions de livres de budget supplémentaire mais Turgot n'en accorda que deux, cependant Louis XVI en redonna deux en juillet. Sartine les employa principalement à reconstituer les stocks de mâture et de bois de construction. Le 17 mars 1776, le ministre interroge chaque arsenal. Ainsi, à Brest, 17 vaisseaux, 7 frégates et 6 corvettes peuvent prêts dans un délai de trois mois si les crédits sont accordés. Le 6 avril, Turgot présente au Conseil du roi ses *Réflexions rédigées à l'occasion du mémoire remis à M. le comte de Vergennes*. Sa position est claire, La guerre empêchera les réformes dont le royaume a besoin. Le 22 avril, Louis accorde un million de livres à Beaumarchais pour créer Roderigue, Hortalez et compagnie, société fictive destinée à fournir des armes aux Insurgents. Le 12 mai, Turgot démissionne et quelques jours plus tard Sartine reçoit des crédits supplémentaires qu'il consacre immédiatement aux refontes. 9 vaisseaux de 74 canons sont choisis : *La Victoire*, *Le Marseillais*, *Le Robuste*, *Le Palmier*, *Le César*, *Le Bien-Aimé*, *Le Protecteur*, *L'Hector*, *Le Zélé*, et deux vaisseaux de 64 canons : *L'Indien* et *Le Triton*.

En 1777, ce nombre est porté à 14 mais pour seulement 5 vaisseaux de 74 canons : *Le Bourgogne* et *Le Conquérant*, refondus aux 2/3, *Le Diadème*, *Le Glorieux* et *L'Orient* refondus aux 3/4, et trois 64 canons : *Le Fantasque*, *L'Actionnaire* et *L'Artésien*. Mais l'originalité est la refonte totale des vaisseaux de 1^{er} rang : *La Bretagne* 100 canons, *Le Languedoc* 80 canons, *Le Saint-Esprit* 80 canons. *La Couronne* est également programmée mais, en fait, sa refonte sera annulée au profit d'une construction neuve, en 1778. Les vaisseaux de 1^{er} rang sont par définition des navires amiraux et la France en manque. Elle n'a que deux trois-ponts, *La Bretagne* et *La Ville de Paris*. Plus étonnant est la refonte du *Saint-Michel* de 60 canons et de deux 50 canons : *Le Flamand* et *L'Amphion*, tous trois inaptes à combattre en ligne de file.

Sartine fait encore sept refontes en 1778 : *La Ville de Paris* de 90 canons, quatre 74 canons : *Le Bizarre*, *Le Citoyen*, *Le Diadème* sont refondus aux 2/3, et *La Victoire* à moitié, et deux vaisseaux de 64 canons : *Le Protée* et *Le Vengeur*. Ainsi, sur un effectif de 58 vaisseaux réels, 32 vaisseaux français ont été refondus de 1776 à 1778. Peut-on évaluer les conséquences de ces refontes ?

LES CONSÉQUENCES DES REFONTES

Au XVIII^e siècle, les ingénieurs avancent deux raisons pour justifier la refonte : la refonte permet de garder de bons vaisseaux et la refonte est plus économique qu'une construction neuve mais ces raisons méritent d'être discutées.

Le Tonnant, le plus vieux des vaisseaux français, est considéré jusqu'en 1775 comme le meilleur des 80 canons français et, lors de la campagne de l'amiral d'Estaing en Amérique septentrionale, l'amiral notera que « malgré son extrême

arqure, et son avant noyé [il] est le 3^e voilier de l'escadre ». *Le Tonnant* combattrait très bien à la bataille de la Grenade, bien que de son arqure ne permette au combat que 72 canons sur 80. À son retour à Brest, en 1780, il est jugé irréparable et remplacé par un nouveau trois-ponts de 110 canons.

En fait, lorsque l'on étudie dans le détail les refontes, on constate qu'aucune refonte n'a amélioré un vaisseau. Dans certains cas les qualités ont été globalement conservées, ainsi pour *La Provence* de 64 canons, construite en 1761 et refondue aux deux tiers en 1773, d'Estaing écrit « Il a de bonnes qualités, se comporte bien, à la mer, marche bien ». Pour *Le Lion* construit en 1749, il est jugé, en 1778 : « a de bonnes qualités, se comporte bien et marche bien » mais en naviguant, on découvre de grosses fuites et il doit en urgence être refondu. Au total, ces deux dernières refontes coûtent plus qu'un navire neuf. La refonte entraîne également le maintien en activité de navires médiocres. Ainsi, à propos du *Fantasque*, datant de 1756, « ses qualités sont ordinaires mais on espère au-delà du possible car son capitaine est le commandeur de Suffren ». Ce jugement flatteur sur Suffren se révèle exact mais, dès son retour en 1780, *Le Fantasque* fut radié et sa refonte enfin jugée inutile.

À propos du *Dauphin royal*, seul vaisseau de 70 canons, le jugement de l'arsenal de Brest en 1775 avait pourtant été clair : « ce seul bâtiment interdirait de faire servir tous les agrès aux mêmes bâtiments ». Il naviguera cependant jusqu'à la bataille des Saintes y compris, c'est seulement en septembre 1782 qu'il sera rayé des listes. Plus grave encore est le maintien en activité de navires inaptes au combat d'escadre comme *Le Fier* et *L'Amphion* de 50 canons. En 1775, d'Orvilliers, alors commandant du port de Brest avait écrit ce jugement ambigu :

Amphion : ce vaisseau de 50 canons serait à prescrire de toute marine militaire avec tous les vaisseaux du même rang s'il n'était de dimensions propres à porter du 24 et comme à cette condition qui l'assimile un peu aux vaisseaux de 64, il joint celle de bien marcher avec de bonnes qualités, on peut laisser subsister ce bâtiment sans le renouveler par une reconstruction lorsqu'il sera vieux parce qu'étant seul de son rang, ses agrès et apparaux ne peuvent servir à aucun vaisseau⁴ [...].

Ce même d'Orvilliers les mettra en réserve avec *Le Saint-Michel* pendant le combat d'Ouessant où ils ne joueront aucun rôle mais emploient néanmoins près de 1 200 hommes.

Il faut ensuite parler du coût de la refonte. Usés par la guerre de Sept Ans, *L'Amphion* comme *Le Fier* auraient dû être dépecés et rayés des listes. Au

4 Patrick Villiers, *La Marine de Louis XVI*, Grenoble, Debbane, 1985, p. 35-54.

contraire, Choiseul ordonna la refonte de *L'Amphion* en 1764 et Praslin, celle du *Fier* en 1768. Dans les deux cas, il fallut reconstruire ces navires aux deux-tiers, ce qui coûta 80 à 90 % du prix d'un navire neuf de 64 canons. L'abandon de ce type aurait permis une véritable rationalisation des arsenaux pour un prix minime mais Sartine a repris la politique de Choiseul, c'est-à-dire une politique du nombre plus que de la qualité.

74

Or, les conséquences militaires en sont très graves. Conséquence de l'absence de constructions neuves déjà évoquées. Il en résulte des vaisseaux aux qualités nautiques très diverses : or, dans une flotte de guerre on doit nécessairement s'aligner sur le vaisseau le plus lent. Aucun historien ne parle des qualités nautiques de ces vaisseaux pourtant connues aujourd'hui par les devis de retour de campagne. Nous avons vu que certains rapports sont éloquentes sur les mauvaises qualités des vaisseaux, notamment les plus vieux. On a souvent reproché à d'Estaing sa lenteur à avoir traversé l'Atlantique, perdant ainsi l'effet de surprise. Si l'on reprend les rapports nautiques de ses navires, on est frappé par l'hétérogénéité de sa flotte. Ainsi, *Le Guerrier*, construit en 1750, était renommé pour sa vitesse avant sa refonte mais, sous le commandement de Bougainville, il se voit régulièrement reproché sa lenteur par d'Estaing et au moins cinq autres vaisseaux sont de médiocres marcheurs. Or, le but de l'escadre d'Estaing était de surprendre les vaisseaux anglais dispersés le long de la côte américaine. Le moins que l'on puisse dire est que la surprise n'a pas été au rendez-vous.

Reste l'argument du coût : les refontes seraient plus économiques que les constructions neuves. Il est évident que pour les dix premières années de la vie d'un vaisseau, un tiers ou une demi refonte sont inférieurs au prix d'une construction neuve mais les refontes à moitié ou aux deux-tiers se révèlent souvent bien plus coûteuses que prévues et on peut même soutenir que, contrairement à ce que les ministres de la marine ont cru très longtemps, la refonte coûte aussi cher que construire un vaisseau neuf. Grognard fut un des premiers ingénieurs à prétendre le contraire. À la suite d'une étude approfondie de la flotte française pendant la guerre de Sept Ans, le professeur James Pritchard vient de confirmer la thèse soutenue en vain par Grognard devant les Choiseul. S'appuyant principalement sur la correspondance de Rochefort, James Pritchard affirme qu'il était impossible à cette date de calculer le coût exact d'un vaisseau, type par type et arsenal par arsenal, compte tenu de l'ensemble des variables à retenir. Il faut donc en revenir aux Intendants, les seuls capables de maîtriser l'information. S'appuyant sur les lettres de Ruis-Embito, il conclut que les refontes coûtaient beaucoup plus cher que les constructions neuves car il fallait démonter avec beaucoup de précaution le navire à refondre si l'on voulait réutiliser les bois encore

en bon état⁵. Au vu des correspondances que j'ai dépouillées pour Brest et Toulon, je partage le point de vue de James Pritchard.

CONCLUSION : POURQUOI SARTINE A-T-IL CHOISI LA POLITIQUE DES REFONTES ?

Il est difficile de répondre mais il semble que Sartine ait choisi le nombre plutôt que la qualité. Sartine, comme Vergennes, parie sur une alliance avec l'Espagne et le nombre de vaisseaux est une composante essentielle dans les discussions avec l'Espagne. Il faut démontrer aux diplomates espagnols que la flotte française et la flotte espagnole additionnées seraient numériquement égales à la flotte anglaise. Dans ces conditions, tous les vaisseaux comptent. En outre, Sartine, brillant organisateur, ne domine pas les questions techniques de la marine et se méfie des techniciens que l'on ne baptise pas encore technocrates.

On peut en voir une autre illustration avec le doublage en cuivre. Dès les années 1770, les officiers de marine découvrirent à quel point le doublage pouvait améliorer un vaisseau. Par exemple, le doublage transforma *La Ville de Paris* en un trois ponts remarquable. C'est avec le doublage en cuivre que Sartine me semble révéler le plus son ignorance des choses de la mer. Entre un vaisseau doublé en cuivre et un vaisseau sans ce doublage, les différences de qualités de vitesse et de manœuvrabilité s'accroissent en quelques semaines dans les mers chaudes, particulièrement propices aux tarets. Or Sartine, au lieu de réserver le doublage en cuivre aux escadres destinées à combattre en Amérique ou aux Antilles, réserva le doublage aux vaisseaux des officiers les plus élevés en grade. Il en résulta des flottes incapables de naviguer à la même vitesse. Il faut lire les plaintes d'Estaing ou de Bougainville sur la lenteur de leurs vaisseaux. Le principal conseiller technique de Sartine était Fleurieu, dont je pense qu'on a beaucoup trop célébré les qualités. À cet égard, Borda lui fut bien supérieur, Borda, avait été le major de l'escadre d'Estaing. Il avait pu particulièrement noter les conséquences d'une flotte hétérogène. Chacun le sait aujourd'hui, Borda est l'instigateur du plan type dans la marine française, à partir de 1781, en soutenant les plans de Sané et en obtenant sur ce point le soutien du marquis de Castries. Mais Castries non plus ne sut pas voir la nécessité absolue du doublage en cuivre. Or, aux Saintes, toute la flotte anglaise était doublée en cuivre contre 40 % des vaisseaux français. Cette absence de doublage en cuivre fut bien plus fatale à la flotte française aux Saintes que les caronades, mais ceci est un autre débat.

5 Voir James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762: A Study of Organization and Administration*, Kingston Ont./Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987, p. 132-134.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME
1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

Vaisseau de 100 canons, chiffre ultérieurement porté à 110, 3 ponts, 2200 tx.

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

– Longueur de quille : 53,9 m, de l'étrave à l'étambot : 184 pieds soit 59,8 m

– Largeur au maître gabarit : 50 pieds, soit 16,25

– Creux au milieu : 7,9 m

– 7 ancres

– Hauteur totale du grand mât : 77 m.

– Longueur de la grande vergue : 35,7 m.

– Voilure : 3239 m² sans les bonnettes et les voiles d'étai. Une trentaine de voiles.

– Équipage : environ 1200 h lors de la campagne de 1778, soldats de marine et domestiques compris.

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

448

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES-UNIES

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

ÉTATS-UNIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

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

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

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

ALLIÉS OU NEUTRES

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

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

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

Les Marines italiennes.....	151
Jean Bérenger	

TROISIÈME PARTIE
LES APPROVISIONNEMENTS EN MATÉRIAUX DE MARINE

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D’ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

