

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 :

979-10-231-3360-8

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>

TROISIÈME PARTIE

**Les approvisionnements
en matériaux de marine**

LOGISTIQUE DES RÉSEAUX D'APPROVISIONNEMENT
DES MARINES DE GUERRE FRANÇAISE ET ANGLAISE
À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

David Plouviez

À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, toutes les marines d'Europe, à fortiori anglaise et française, disposent de réseaux d'approvisionnement très largement étendus, non seulement à l'intérieur de leur propre pays mais également à toute l'Europe voire au monde¹ ; les communications consacrées à la Baltique en ont donné un aperçu précis². Tous les arrière-pays pourvoyeurs de matières premières navales sont sollicités à l'extrême pour ce dernier conflit de l'Ancien Régime. Or, chaque État a mis en place une logistique d'approvisionnement qui est intimement liée à la configuration de son territoire, à la distribution spatiale de ses arsenaux et bases de construction, à ses marges de manœuvre économique et financière ainsi qu'à la possibilité de s'appuyer sur des partenaires économiques habiles et entreprenants. De cette logistique dépend grandement le succès des marines de guerre quel que soit le pays concerné : il est évident qu'un apport régulier de matières premières de qualité et bien stockées conditionne le lancement de vaisseaux et de frégates sur les théâtres d'opérations militaires. Mais, à la différence des conflits précédents, la guerre d'Indépendance américaine ne vient en aucun cas surprendre les marines européennes qui se sont largement préparées au déclenchement des hostilités. C'est peu de dire que la guerre de Sept Ans a provoqué, en tout cas du côté français, son

1 Ici, c'est la marine anglaise qui disposait d'un réseau d'approvisionnement très largement étendu et qui correspondait à peu de chose près à l'extension de son propre empire colonial ; cf. N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean, a Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin, Allen Lane, 2004 ; James Dodds, James Moore, *Building the wooden Fighting Ships*, London, Chatham Publishing, 2005. Pour la France, et dans une perspective comparative, nous renvoyons à notre thèse : David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, thèse de doctorat soutenue en 2009 à l'université de Nantes sous la direction de Martine Acerra, publication prévue aux Indes Savantes courant 2013.

2 Voir les communications de Pierrick Pourchasse et Éric Schnakenbourg dans le présent volume.

lot de réajustements, et c'est une marine de guerre réorganisée qui aborde ce nouvel engagement³.

Dès lors, et si la guerre sur mer se gagnait d'abord à terre ? Construire une marine nécessite de structurer des réseaux d'approvisionnement efficaces pour répondre en toutes circonstances aux sollicitations de l'État commanditaire. La connexion des zones de préemption et de production du matériel militaire aux arsenaux chargés de le mettre en œuvre, oblige toute puissance navale à adopter la logistique la plus à même de répondre à ses objectifs guerriers. De l'organisation rationnelle de l'approvisionnement dépend le devenir de toute marine. Or, comme le souligne depuis plusieurs années Christian Buchet, et notamment lors d'un précédent colloque consacré à la guerre d'Indépendance américaine : « les questions relatives à la logistique, qu'elles portent sur les vivres ou sur le matériel de guerre, n'ont pas toujours reçu l'attention qu'elles méritent au plan historiographique »⁴. Ainsi, dans cette communication, nous aimerions dresser à grands traits les éléments constitutifs de la logistique des réseaux d'approvisionnement français en gardant comme toile de fond l'exemple anglais, si différent dans son organisation et qui a montré, progressivement à l'occasion de tous les conflits maritimes d'Ancien Régime, sa validité et sa capacité à armer une flotte en toute circonstance.

208

DES CONFIGURATIONS TERRITORIALES DIFFÉRENTES

Dans un premier temps, il faut insister sur la distribution géographique des arsenaux pour appréhender les difficultés ou les succès des approvisionnements respectifs des deux flottes ainsi que sur la notion de distance-temps si déterminante lorsque l'on aborde les sociétés pré-industrielles. De l'éloignement du centre décisionnaire dépend la réactivité des ports dans leurs procédures d'achat ou de réception du matériel. Et dans ce domaine, les différences sont fondamentales entre l'Angleterre et la

3 Concernant la guerre de Sept Ans et son impact sur le « système naval » français : James Pritchard, *Louis XV's navy, 1748-1762. A study of organization and administration*, Kingston/ Montréal, McGill-Queen's University Press, 1987. Cette vision souvent trop négative doit être atténuée par l'approche plus équilibrée de Jonathan Dull, *La Guerre de Sept Ans : histoire navale, politique et diplomatique*, Bêcherel, Les Perséides, 2009 (pour la traduction française, première édition : 2005) ; *The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650-1815*, Nebraska, University of Nebraska Press, 2009, p. 63-90.

4 Christian Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Paris, PUPS, 2008, p. 89. Par ailleurs, nous renvoyons aux pages consacrées à cette question concernant l'espace caraïbe : 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, p. 821-1001.

France. Dans le cas anglais, la plupart des grands arsenaux sont à portée de Londres qui peut communiquer avec eux dans un temps relativement court. Ainsi, une journée suffit pour envoyer un message aux établissements de la Tamise ou de la Medway tels que Deptford, Sheerness ou Chatham⁵. Dans le cas de Portsmouth ce sont deux jours de trajet, un peu plus pour Plymouth. Les principaux arsenaux anglais ont donc la possibilité d'échanger très rapidement des informations. Face à cet immense avantage, la France souffre d'un handicap majeur. Un aperçu des échanges de courriers entre Versailles et les ports montre des temps sans commune mesure avec ceux constatés pour l'Angleterre. Une semaine, ou plus, est nécessaire pour communiquer un ordre à Brest et c'est presque dix jours pour Toulon⁶. En cette fin de XVIII^e siècle, les temps de communication sont encore très importants, imposant une inertie bien trop longue à des espaces militaires où la forte réactivité devait être la règle⁷. Nombreux ont été les historiens à mettre en relief cette difficulté mais Jean Meyer a évoqué ce problème avec une grande justesse : « [...] les dimensions et la constitution physique et humaine d'un Etat deviennent élément majeur du bon fonctionnement, comme du dysfonctionnement général, d'un système. Dans une Europe morcelée par nature, où les obstacles naturels et les saisons, éventuellement renforcés par l'homme, constituent un défi permanent, la trop grande taille d'un Etat est facteur d'impuissance. Car, d'une capitale à un lieu situé à plus de 1 000 km, l'envoi des ordres et l'accusé de réception demandent un temps de latence saisonnier extensible, qui donne aux exécutants une large marge d'interprétation ou d'attitude d'inertie »⁸. Or, on souligne peu souvent cet aspect dans la gestion du matériel de guerre alors qu'il est bien au cœur de la problématique de l'armement militaire.

5 Philip Bandury, *Shipbuilders of the Thames and Medway*, Newton Abbot, David & Charles, 1971 ; Martine Acerra, « L'arsenal, pivot de la puissance maritime ? », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 435.

6 Ces temps de communication ont été établis après l'analyse des correspondances « actives » et « passives » émises entre les différents arsenaux et lieux d'approvisionnement avec Versailles à partir d'un échantillon de lettres relevées dans les séries B/2 et B/3 des archives nationales et au sein des archives portuaires de Brest, Rochefort et Toulon.

7 Jean Meyer a eu l'occasion de souligner avec une grande acuité ce problème « français » : Jean Meyer, « États, routes, guerre et espace », dans Philippe Contamine (dir.), *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^e au XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1998, p. 167-198.

8 *Ibid.*, p. 176-177.

Temps de communication du courrier du roi
entre les arsenaux et les intendances au XVIII^e siècle⁹

Ports/Arsenaux, Intendances	Ministère de la marine	Temps moyen (jours)	Temps minimum (jours)	Temps maximum (jours)
Brest	Versailles / Paris	9	7	13
Rochefort	<i>Id.</i>	10	6	18
Lorient	<i>Id.</i>	6	5	8
Nantes	<i>Id.</i>	7	5	9
Le Havre	<i>Id.</i>	6,5	4	9
Luneville	<i>Id.</i>	10	7	12
Besancon	<i>Id.</i>	11	10	15
Lyon	<i>Id.</i>	10	5	15
Grenoble	<i>Id.</i>	13	12	21
Toulon	<i>Id.</i>	11	7	22
Clermont	<i>Id.</i>	7	6	13

210

Par ailleurs, en France, à la veille du déclenchement de la guerre d'Indépendance américaine, s'ajoute à ces temps de communication une extension inédite des arrière-pays d'approvisionnement et l'éparpillement géographique des lieux de production. Les pourparlers entre les arsenaux, Versailles et les entrepreneurs chargés de livrer le matériel peuvent prendre des semaines voire plusieurs mois. L'approvisionnement en artillerie constitue de ce point de vue un exemple saisissant de la lenteur des communications doublée d'une incohérence administrative. Lors de la mise en place de l'usine d'Indret à partir de 1777 et à l'occasion de la rénovation des fonderies de Ruelle et Forge-neuve en Angoumois dès 1774 – ces trois sites constituant les principaux lieux de fonte des canons de marine pour la guerre d'Indépendance –, le ministre Sartine ne cache pas sa lassitude voire même son exaspération devant la lenteur de l'exécution de ses ordres. Mais il faut souligner qu'en dehors de l'éloignement, à la fois de Versailles mais également des arsenaux eux mêmes, ces fonderies ne jouissent pas d'une direction autonome. En effet, ce sont les intendants portuaires et les commissaires qui gèrent ces établissements. Si, à Indret, un commissaire ordonnateur de la marine est présent sur place, que dire des fonderies de l'Angoumois où c'est encore l'intendant de Rochefort qui garde la haute main sur la gestion de ces espaces relativement éloignés même si un inspecteur de l'artillerie demeure en permanence à Ruelle ? Lenteur des communications et éclatement de la production du matériel naval doivent donc être pris en compte pour évaluer la logistique d'approvisionnement d'une flotte.

9 David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, op. cit., p. 137.

Ces éléments ont contribué à faire des arsenaux français des lieux centraux de la logistique d'approvisionnement, parfois en déconnexion avec Versailles qui était pourtant censé piloter l'arrivée de matériel. Certes le ministère de la marine établissait chaque année un « état de distribution » dans lequel figuraient tous les achats à effectuer l'année suivante. Mais en réalité, il s'agissait d'une documentation comptable établie à partir des informations consignées par l'intendant et le plus souvent validées sans modifications majeures par Versailles qui raisonnait d'abord en termes d'unités à la mer. Ce tropisme n'existe pas dans le cadre anglais où c'est bien à partir du Navy Board que se fait la gestion et l'achat du matériel.

Sans schématiser à outrance, et concernant uniquement l'approvisionnement en matériel de guerre, la France et l'Angleterre offrent deux modèles différents de gestion logistique. L'Angleterre présente une organisation assez centralisée à Londres, où la plupart des tâches d'approvisionnement sont décidées au sein du Navy Board¹⁰. C'est cet organisme qui coordonne, sous les ordres de l'Ordnance Board, les commandes de matériel pour l'ensemble des arsenaux de la Royal Navy et qui recrute les entrepreneurs chargés de l'approvisionnement¹¹. Mais là encore, force est de constater l'avance anglaise dans ses appels à marché de fournitures. Lors des campagnes d'achat, la marine anglaise disposait d'un réseau de diffusion de l'information très performant : lors de l'annonce d'une future adjudication – dans le cas anglais et à la différence de la France, le calendrier n'était pas fixe et la fréquence supérieure, la France opérant une seule grande adjudication annuelle –, le Navy Board procédait par le collage d'affiches mais publiait aussi ses annonces via le Royal Exchange¹² et par l'intermédiaire

- 10 « *For close on three centuries (from 1545 to 1832) the civil administration of the Navy was in the hands of the Navy Board, or, to give its members their full title, "the Principal Officers and Commissioners of the Navy". The Navy Board was responsible for the whole business of production and supply of naval requirements in peace and in war; for the building and repair of ships; for the procurement of all equipment and stores; for the maintenance of reserve stocks; and for the management of the Dockyards. The Board thus exercised authority over what by far the largest industrial and commercial organisation of the time* », dans Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832*, Hamden, Archon Books, 1966, p. ix.
- 11 Pour aborder le fonctionnement de l'administration de la marine anglaise : Daniel A. Baugh, *British naval administration in the age of Walpole*, Princeton N.J., Princeton University Press, 1965 ; John. Edward Douglas, Binney, *British public finance and administration, 1774-1792*, Oxford, Clarendon Press, 1958 ; Roger J. B. Knight, « Construction et entretien de la flotte anglaise durant les guerres anglo-françaises (1688-1815) », dans Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1998, p. 47-61.
- 12 Le Royal Exchange a été fondé dans la City de Londres en 1565 et officiellement ouvert par Élisabeth I^{re} le 23 janvier 1571. C'est une place commerciale essentielle pour l'Angleterre, une institution qu'on ne retrouve pas en France. Ch. Buchet, « La logistique de guerre de la Grande-Bretagne », art. cit., p. 44-47.

de plusieurs journaux, notamment la célèbre *London Gazette*¹³ qui avait une audience importante dans les milieux économiques anglais. Nul doute que cette procédure permettait de drainer de nombreux entrepreneurs tout en stimulant une concurrence utile à la sélection d'un matériel de qualité et au moindre coût.

La France ne disposait pas de relais de cette nature au XVIII^e siècle. Il s'agit au contraire d'une organisation décentralisée. L'approvisionnement des arsenaux échappe à Versailles qui transfère une grande partie de la logistique et du recrutement des fournisseurs dans les mains des intendants portuaires¹⁴. Dans le modèle français, le XVIII^e siècle fait coexister deux types de processus d'achat du matériel de guerre : l'adjudication annuelle et le marché dit de « gré à gré ». Dans un cas comme dans l'autre, le pilotage a lieu depuis l'arsenal et c'est l'intendant portuaire qui est maître dans le déroulement de ces procédures¹⁵. Mais, on le comprend bien, dans ce contexte il ne peut recruter que dans un bassin entrepreneurial plus ou moins proche mais toujours affecté à l'aire commerciale directe de l'arsenal. Les entrepreneurs chargés de fournir tous les arsenaux et ayant une compétence nationale sont peu nombreux. Seuls quelques fournisseurs généraux, tel que Dujardin de Ruzé pour les fournitures issues de la Baltique ou encore Pierre Babaud de la Chaussade pour l'approvisionnement en ancres et en pièces métalliques, font figures d'entrepreneurs capables de couvrir simultanément tous les besoins des arsenaux français. Pour ces hommes, les négociations ont lieu directement à Versailles et l'analyse de leurs réseaux de sociabilité montre presque toujours des liens avec les milieux d'affaire et de cour. En dehors de ces exemples, l'approvisionnement français, à la différence de l'Angleterre, repose sur beaucoup d'entrepreneurs locaux ou régionaux. Les autorités maritimes françaises ne se rendirent pas compte suffisamment rapidement des difficultés d'une telle procédure d'achat du matériel. L'ordonnance colbertienne de 1689 est un corset juridique qui a été

13 La *London Gazette* est l'un des plus vieux journaux anglais publié pour la première fois le 7 novembre 1665. C'est une sorte de journal officiel du pays dans lequel sont publiées de nombreuses informations qui ont un rapport avec la vie de l'État. Tout naturellement, ce fut l'un des organes de publication des adjudications de la Royal Navy.

14 Dans ce domaine aussi, l'idée de centralisme à la française est très ancrée dans l'historiographie. Or, entre le processus de centralisation et sa vérification sur le terrain il y a une marge qu'il faut prendre en compte. Dans de nombreux domaines de l'administration de l'État, de la marine comme pour d'autres secteurs, une grande partie des décisions revient à des agents locaux qui ont une grande marge de manœuvre même s'ils sont étroitement surveillés par leur secrétaire d'État de tutelle. – Voir Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerre, Administration, Exploration*, Paris, SEDES, 1997, p. 202-215.

15 Dans son article 6, l'ordonnance de la marine de 1689 fixait le rôle de l'intendant : « Ces affiches seront publiées & mises dans les Places publiques des Villes & Bourgs du voisinage des Arsenaux & autres lieux où les marchandises sont les plus abondantes, & sera fixé un jour pour l'adjudication au rabais de chaque sorte de marchandises, & de leur convertissement qui se fera tous les ans au commencement du mois d'Octobre, par les Intendants de la marine, en la presence du Controllleur & autres principaux Officiers du Port ».

difficilement « dépassable » par la marine du XVIII^e siècle. Toutefois, à la suite d'une décision du ministre Bourgeois de Boynes, il est prescrit que dès 1773, les intendants portuaires devront faire placarder dans tout le royaume, avec l'aide des intendants de provinces, les besoins et les dates des futures adjudications de la marine. Par ce moyen, l'État montrait qu'il avait pris conscience, avant un conflit dont l'ampleur était soupçonnée, de la nécessité de « nationaliser » les besoins de la flotte.

La différence entre les deux marines est criante en cette veille de guerre d'Indépendance américaine : à l'heure où la France se contente de placarder ses besoins par la voie d'affiches, quand bien même s'agit-il d'un affichage national, l'Angleterre dispose de canaux d'informations économiques puissants qui permettent de toucher une population négociante rompue à l'approvisionnement des arsenaux comme l'a montré à plusieurs reprises Christian Buchet au sujet de l'avitaillement de la Navy¹⁶. Or, cette posture explique sans aucun doute la réussite de l'Angleterre pour construire et entretenir sa flotte. Dans les années 1770, les arsenaux français s'appuient encore sur un noyau entrepreneurial local et régional représentant les trois-quarts de ses partenaires et peu inscrit dans les réseaux du négoce. Christian Buchet a pu souligner que « la Navy profita du développement du capitalisme commercial tout autant qu'elle y contribua... »¹⁷ en s'appuyant sur des entrepreneurs disposant de réseaux commerciaux très étendus et ayant recours au système bancaire ; l'analyse des entrepreneurs de la marine de guerre française montre au contraire des hommes certes habiles mais à l'assise sociale très sensible aux aléas conjoncturels, ne reposant le plus souvent que sur leurs biens propres et ne constituant pas de réseaux de sociabilité marchande très étendus¹⁸. Penser la logistique d'approvisionnement des marines de guerre conduit inmanquablement à se poser la question des interactions entre Marine, État, économie et société. Un aspect indispensable pour comprendre le fonctionnement des différentes puissances navales et une piste de recherche très féconde¹⁹.

Mais en dehors de ces aspects, la décentralisation de l'approvisionnement de la flotte française a une autre conséquence majeure qui fait de l'intendant

16 Christian Buchet, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999.

17 *Ibid.*, p. 512.

18 Pour la typologie des fournisseurs de la marine, nous renvoyons le lecteur à notre thèse, David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, *op. cit.*, p. 205-287.

19 Ces problématiques font l'objet d'un groupement de recherche piloté par l'université de Navarre et rassemblent une vingtaine de laboratoires dans le monde. Cette collaboration a débouché, en 2004, sur la tenue d'un colloque dont les actes ont été publiés en 2006 : Huw V. Bowen, Agustín González Enciso, *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, EUNSA-Ed. Universidad de Navarra, 2006.

portuaire un homme central, unique garant de l'achat du matériel naval et donc du devenir de la construction navale. C'est cet homme, depuis l'ordonnance de 1689, qui est chargé de mettre en œuvre l'approvisionnement de la flotte française. C'est une compétence lourde et non partagée. Cette place centrale, l'intendant de marine la conserve jusqu'en 1776, date à laquelle Sartine met en œuvre une ordonnance l'obligeant à diluer ses responsabilités au sein d'un conseil qui siège directement à l'arsenal²⁰. Ce conseil, devant se réunir tous les quinze jours, est composé à parité par des officiers d'épée et des techniciens du port. Si, en théorie, l'intendant avait la charge de la gestion des deniers et de l'achat du matériel, dans la réalité les marchés d'approvisionnement devaient être discutés au sein de ce conseil. Les conséquences de cette ordonnance ont été dramatiques pour l'achat du matériel naval. L'intendant de Toulon Malouet est certainement, de ce point de vue, le plus en verve, ou le plus téméraire, pour dénoncer l'application d'une telle ordonnance. Son combat est permanent contre le chevalier de Fabry et les ingénieurs constructeurs de l'arsenal levantin. L'intendant n'a plus la possibilité de conclure des contrats avec les fournisseurs qui lui semblent les plus à même de répondre aux besoins du port ; des zones traditionnelles d'approvisionnement sont rejetées par les ingénieurs constructeurs qui prennent en quelque sorte le pouvoir dans l'enceinte de l'arsenal. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, les besoins du port de Toulon ne sont pas toujours couverts dans les temps et les chicaneries entre tous ces officiers deviennent la règle. À propos des bois de construction, et au lendemain de la guerre, Malouet fait part de son exaspération au ministre ; lors de la conclusion d'un marché pour des pièces courbes en 1785, l'intendant est contraint de l'annuler à la suite de la pression des ingénieurs constructeurs du port qui préfèrent des bois d'origine provençale. Malouet s'émeut d'une telle décision et la conteste auprès de Castries :

Il n'est pas douteux que les Bois Courbans de Provence ne réunissent toutes les qualités désirables pour la construction ; mais les Anglois qui en sont privés, les hollandois et toutes les puissances du Nord ont des vaisseaux qui durent autant et plus que les nôtres ; Ils les construisent avec des Bois coupés dans un sol humide et froid tandis que nous proscrivons ceux de Lorraine et d'Alsace, étendons graduellement la proscription même dans plusieurs de nos provinces meridionales telles que le Lyonnais, Forest, Dauphiné, Languedoc et nous réduisons enfin à la seule Provence, qui n'a bientôt plus de ressources à nous offrir. Vous connoissez, Monseigneur, les entraves de toute espece qu'éprouvent ici les fournisseurs. Si l'on parvient à les atténuer, Si nous obtenons un

20 David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques*, op. cit., p. 196-204.

approvisionnement suffisant pour cinq ou six Vaisseaux, il faudroit un siècle de repos et des plantations des semis de glands au lieu des défrichements autorisés pour régénérer et multiplier les Bois en Provence. Quelle est donc notre perspective et quels moyens de construction aurat-on dans dix ans à Toulon si l'avis de M. Coulomb devient un précepte d'Administration ? [...] ²¹.

Cet extrait dit tout des difficultés de l'intendant à se faire entendre. Assurément, ces débats ont considérablement retardé l'arrivée de matières premières dans les arsenaux pour lancer de nouvelles unités mais surtout pour entretenir et refondre celles qui existaient déjà. À l'occasion de la communication de Patrick Villiers, nous avons vu à quel point ces travaux pouvaient être parfois très lourds ²².

HINTERLAND NATIONAUX CONTRE DÉPLOIEMENT ÉTRANGER

Mais quand on aborde l'approvisionnement d'une flotte, il est nécessaire de se pencher sur le choix des hinterlands contributeurs en matériel. Et là encore il y a une différence très nette avec l'Angleterre : d'un point de vue global, la France a fait le choix d'une exploitation intensive de ses arrière-pays nationaux au détriment de la mise en place d'une stratégie commerciale visant à exploiter les ressources d'autres pays européens ou celles de ses colonies. Si l'on met de côté les *naval stores* issus de la Baltique et de l'Italie, les unités françaises ont été conçues avec du matériel issu en majorité du territoire national.

L'effort de construction propre à la guerre d'Indépendance américaine porte cette situation à son paroxysme. Les espaces forestiers sont exploités jusqu'à la limite de leur épuisement. Vaisseaux et frégates lancés à partir de 1774 bénéficient de bois de nouvelles régions, et les dernières à avoir échappé à une ponction avant cette date, avec le Berry et le Bourbonnais par exemple. Les forêts de résineux sont intensivement exploitées, remettant en cause l'idée d'une dépendance totale vis-à-vis de la Baltique dans ce domaine. Les forêts pyrénéennes, dans lesquelles les coupes ont repris à partir de 1765, sont pourvoyeuses de mâture pour ce conflit. La France continuait à avoir recours au marché de Riga, notamment pour les plus grands arbres introuvables en France, mais la technique des mâts d'assemblage, bien maîtrisée à l'occasion de cette guerre, permet d'acheter des bois français ²³. Le maître mâteur Barbé, en 1776, plaide pour une utilisation de cette ressource dans les arsenaux, ce que de nombreuses pièces comptables retrouvées dans les archives portuaires viennent confirmer :

²¹ CHAN Mar. B/3/774 f° 58 (27 février 1785).

²² Voir la communication de Patrick Villiers dans le présent volume.

²³ Sylviane Llinarès, *Marine, Propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 114-120.

Quoiqu'il en soit, si on prévoyait qu'il ne fût pas possible de se procurer l'année prochaine des mâts du Nord d'un meilleur usage que le sont ceux que nous recevrons cette année, je penseroit qu'il conviendrait d'avoir recours dès à present à ceux des Pirennées en choisissant les meilleurs et les plus gros possibles. On en feroit des grands mâts, des mâts de Mizaine et d'artimons d'assemblage. Quant aux mâts de Beaupré, qui, par leur situation fatiguent beaucoup plus qu'aucun autre et les vergues d'assemblage, l'on ne peut guères se dispenser de les faire en bois du Nord relativement à la sureté de la navigation, ainsi que toutes les mâtures d'une seule pièce²⁴.

216

Il s'agissait d'une réserve de matière première incontournable dès lors que, à l'image de tous les conflits précédents, le trafic des Français en Baltique fut largement empêché par l'Angleterre, occasionnant risque et élévation astronomique des coûts du transport. Ainsi, le prix d'une cargaison d'une centaine de mâts dimensionnés entre 15 et 25 palmes revenait à 100 000 livres en 1775, mais il faut déboursier près de 281 000 livres en 1781, soit près de 181 % d'augmentation !²⁵ Pour toutes les matières premières, la guerre d'Indépendance est l'occasion d'une exploitation nationale, parfois à outrance. Ne se limitant plus aux zones d'approvisionnement traditionnelles fréquentées en temps de paix, la marine française exerce une pression à la hauteur de l'ampleur d'un conflit exceptionnel sur tous les marchés du royaume. Le cas du chanvre est à cet égard exemplaire. De nombreux personnels de la marine et les intendants sont sollicités pour sillonner les marchés provinciaux afin d'acheter tous les chanvres disponibles comme en témoigne le subdélégué d'Angers en 1781 :

Le quintal pesant de chanvre vaut ordinairement en temps de paix, environ 30 livres, un peu plus, ou un peu moins, suivant l'abondance ou la rareté de la récolte ; en temps de guerre par mer comme a présent, il vaut 40 livres le quintal et même un peu plus, lorsqu'on choisit le plus beau [...]. La Marine marchande n'en tire pas beaucoup a présent, et il en est toujours de même lorsqu'on est en guerre par mer, parce qu'alors le commerce maritime languit, ou du moins de fleurit pas ; les négociants équipent, et envoient beaucoup moins de vaisseaux, dans la crainte qu'ils ne soient pris, et ne pouvant les faire partir que sous escorte ; mais c'est la Marine Royale, qui en temps de guerre tire beaucoup de chanvre pour ses fournitures, soit en voiles, soit en cordages [...] depuis trois a quatre ans que la Marine Royale consomme beaucoup de chanvre, et qu'ils ont augmenté de valeur d'environ un quart et plus, seme-t-on et recolte-t-on beaucoup plus de

24 CHAN Mar. B/3/627 f° 299-231 r° v° (2 septembre 1776).

25 Paul-Walden Bamford, *Forests and French Sea Power, 1660-1789*, Toronto, University of Toronto Press. 1956, p. 154.

chanvres dans ce pays-cy ; en temps de paix, la diminution de son prix fait aussy diminuer cette culture, qui exige plus d'engrais qui sont chers, et qui éprouve des inconvénients dans ses récoltes par la sécheresse ordinaire des étés²⁶.

Albion a été le premier à démontrer que l'Angleterre n'avait pas fait le choix d'une exploitation intensive de son arrière-pays national²⁷ ; dès que les difficultés de pénétration et d'acheminement de la matière première dans une zone étaient patentées, celle-ci était immédiatement abandonnée. Ainsi, très tôt, l'habitude anglaise a été de mettre en place une complémentarité entre ses espaces coloniaux – l'Amérique du Nord particulièrement – et d'autres espaces pourvoyeurs dans lesquels les intérêts britanniques étaient très représentés tout en pratiquant une politique commerciale agressive à l'égard de ses concurrents directs. En France, l'exploitation du territoire national a été réalisée coûte que coûte. Or, il est légitime de se poser la question du montant d'une telle logistique. Il est fort probable que par bien des aspects, le rapport qualité-prix des matières premières destinées aux arsenaux anglais a été supérieur à celui des arsenaux français. Si l'on reprend l'exemple de la mâturation pyrénéenne le constat est sans appel. Les contemporains les plus avisés avaient remarqué que les sommes investies dans les Pyrénées étaient, à la fin des années 1760, devenues supérieures à celles dépensées pour se procurer des mâts du Nord. Ainsi, d'après un rapport rédigé par des fonctionnaires de Versailles, l'Etat dépensa 1 666 700 livres dans les Pyrénées entre 1766 et 1768 alors que 914 944 livres auraient suffi en Baltique pour se munir d'arbres de taille équivalente mais d'une qualité nettement supérieure²⁸.

UNE DÉCONCENTRATION DE LA CONSTRUCTION VERS DES BASES SECONDAIRES

À côté de ces choix, la marine de guerre française a opéré lentement le redéploiement de ses réserves de matériel. C'est un truisme que de le dire, mais le stockage final du matériel de construction a généralement lieu sur les chantiers eux-mêmes. Dans une configuration où Brest, Rochefort et Toulon concentraient plus de 80 % des lancements d'unités de guerre entre la fin de la guerre de Succession d'Autriche et la fin de la guerre de Sept Ans, tous modèles confondus, l'essentiel des flux de bois, chanvre, fer et artillerie était orienté vers ces bases avec toutes les difficultés que cela impliquait : coûts élevés des

26 Archives dép. Indre-et-Loire, C 82 (23 novembre 1781), lettre de La Marsaulaye, subdélégué d'Angers.

27 Robert Greenhalgh Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge, Harvard University Press, 1926.

28 CHAN Mar. B/1/72 f° 171-172 (1768) ; B/1/74 f° 162-164, 168, 172, 187-194 (1769) ; B/1/77 f° 24 (1771).

transports, prise de risque d'un échouement, nécessité de posséder, d'entretenir ou de louer des unités de transport adaptées et en nombre, sans compter les blocus lors des conflits... Pour ce dernier aspect, la guerre de Sept Ans avait montré toute l'absurdité de la logistique d'approvisionnement telle qu'elle avait été dessinée auparavant. Des quantités impressionnantes de matériel s'étaient entassées au sortir des principaux bassins fluviaux, tête de pont des réseaux d'approvisionnement du royaume. Ce constat est certainement à nuancer dans le cadre de l'arsenal de Toulon où l'acheminement du matériel put s'effectuer sans trop de difficultés, les périodes d'interruption ayant été peu fréquentes²⁹. En 1756 et 1757, le trafic est entravé du fait de l'escadre de l'amiral Hawke : en juillet 1756, il est même interrompu et ne peut reprendre que quelques mois plus tard avant d'être à nouveau stoppé en juillet et août 1757, période où des navires remontant des bois napolitains sont obligés de se réfugier à Antibes et à Gênes³⁰. En revanche, la situation est catastrophique du côté de l'Atlantique et de la Manche, et particulièrement pour Brest. Des dizaines de courriers émanent des ports de Bayonne, Indret-Nantes et Le Havre : commissaires et intendants ont des propos communs : face à l'impossibilité d'acheminer le matériel de ces bases secondaires vers les arsenaux, le matériel pourrit littéralement sur les quais. À Indret, la situation est véritablement ubuesque : plus d'un million de pieds cubes de bois se décomposaient depuis les années 1759-1760. Selon une expression de Gérard Le Bouëdec, « la route du bois est coupée »³¹. Brest ne reçoit plus de matières premières dans ses magasins pour assurer l'entretien, les réparations ou le lancement d'unités nouvelles :

[...] le vaisseau le Diadème de 74 canons qui vient d'arriver d'une campagne à Saint-Domingue, avait été nommé faire partie de l'armement de Brest. Il s'y est trouvé quelques réparations à y faire qui dans le service ordinaire de la Marine n'eussent point interrompu son armement, mais le défaut de bois propres à ces réparations a obligé d'abandonner ce vaisseau et de luy substituer un autre de moindre force qui est le Prothée de 64 canons [...]. Soit pour le *Royal Louis*,

29 La présence anglaise était moins importante en Méditerranée mais suffisante pour gêner une partie de l'activité d'approvisionnement de Toulon en temps de guerre. En 1746, un capitaine d'Agde propose de faire passer des bois d'Italie à Toulon en évitant les escadres anglaises : « Il s'est présenté un troisième Patron nommé Fulcan Nicolas d'Agde, qui s'est offert pour aller à Civitavecchia charger de Bois de construction de la fourniture du Sieur Pietro de Marco sur le même pied et conditions du Marché passé aux deux autres et à ses risques, péril et fortune, ce Patron compte de passer par les bouches de Boniface et de faire la même route à son retour, moyennant quoy il espere déviter les escadres angloises », CHAN Mar. B/3/448 f° 261 (4 octobre 1746).

30 CHAN Mar. D/3/1 f° 101-102 ; P. W. Bamford, *Forests and French Sea Power, 1660-1789*, *op. cit.*, p. 64.

31 Gérard Le Bouëdec, « La compagnie des Indes et le cabotage atlantique au XVIII^e siècle », *Bulletin de la SHMC*, Paris, 1997, 1-2, p. 165.

vaisseau de 116 canons, soit pour les vaisseaux le *Duc de Bourgogne* de 80 canons et le *Sceptre* de 74 canons qui sont en refonte depuis deux ans et qu'on ne peut achever faute de bois d'assortiment qui manquent à Brest [...]»³².

Or s'il faut insister sur les désastres logistiques de la guerre de Sept Ans, c'est pour mieux mettre en relief les innovations mises en œuvre lors de la guerre d'Indépendance américaine. Forte des leçons prises pendant le conflit précédent, la France entreprend de remettre à plat la distribution géographique de ces flux de matières premières. Désormais, chaque arsenal se dote d'une ou plusieurs bases secondaires. Ce phénomène, mis en lumière par de nombreuses études³³, s'accompagne d'une adaptation de la logistique d'approvisionnement. Ainsi, une partie du matériel est conservée dans ces ports et mise à profit pour construire des unités, le plus souvent des frégates et d'autres bâtiments de moindre importance. La mise en œuvre est le plus souvent mixte, revenant à des entrepreneurs privés ou l'État selon le lieu. À Nantes par exemple, les constructions s'effectuent majoritairement par des entrepreneurs privés, une posture différente à Bordeaux où il existe des chantiers et des cales d'État³⁴ tout comme à Bayonne. D'ailleurs, cette innovation n'est pas du seul ressort de la marine. En effet, de nombreux fournisseurs de matériel militaire sont demandeurs d'une transformation de leur statut de marchands de bois qui, tout en conservant leur première activité, complètent celle-ci en se lançant dans la construction d'unités secondaires ou de frégates. À Nantes, on rencontre Arnoux qui œuvre dans le port pour le compte de la marine, après avoir assumé ce rôle pour la Compagnie des Indes³⁵ ; à Bayonne, un dénommé Cazenove parvient à remporter des marchés de construction à partir de 1775. Mais les autorités maritimes sont loin d'être faciles à convaincre ; le débat a moins lieu sur les capacités des entrepreneurs que sur l'opportunité de décentraliser une partie de la construction. La montée en puissance de ce dispositif intervient toutefois peu avant le début de la guerre d'Indépendance américaine et tend à se rapprocher de l'organisation anglaise, qui déléguaient une grande partie de l'activité de construction à des chantiers privés. Fin xvii^e siècle, ceux-ci concentraient à eux seuls 44 % des lancements, une proportion qui s'élève à

32 BnF, naf 9410, f^o 252 r^o v^o.

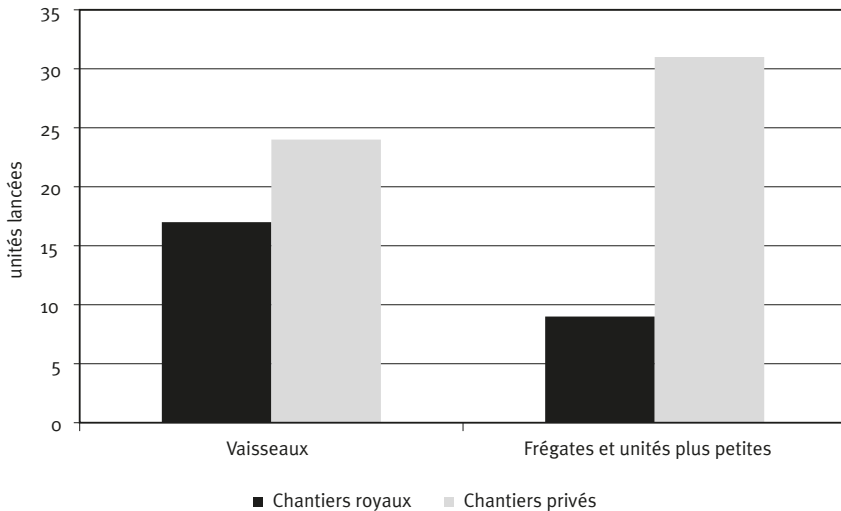
33 Martine Acerra, André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 23-31.

34 Jean-François Claverie, « Les chantiers du roi à Bordeaux au xviii^e siècle », dans Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la marine de guerre, xvii^e-xix^e siècles*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2002, p. 53-78.

35 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce de bois à la construction navale et à l'armement », dans Philippe Haudrère (dir.), *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, Colloque V^e journées franco-britanniques d'histoire de la marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, p. 133-148.

55 % au début de la Révolution française. Brian Lavery³⁶, Bernard Pool³⁷ ou encore Daniel Baugh³⁸ ont bien montré l'éclatement des flux de marchandises dirigés vers une multitude de ports anglais. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, on peut affirmer qu'il y a une parité entre la construction au sein des Royal Dockyards et celle déléguée à des chantiers privés.

Répartition de la construction navale militaire anglaise dans les chantiers de la Tamise et de la Medway pendant la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783)³⁹



220

R. J. B. Knight a dressé la liste de plus de soixante chantiers construisant des unités pour la Navy, même si la plupart des grands vaisseaux restaient l'apanage des arsenaux d'État. En France, le constat est beaucoup plus mitigé même si on peut affirmer que le mouvement vers un desserrement de la primauté des arsenaux s'est engagé. Les contrats d'approvisionnement vers les bases secondaires se multiplient à l'approche de la guerre d'Indépendance américaine. Dans cet esprit, le fournisseur général Dujardin de Ruzé se charge de fournir du bois de construction, du chanvre et des munitions du nord vers Indret et Nantes pendant toute la guerre d'Indépendance américaine. Pour de nombreuses têtes de pont des

³⁶ Brian Lavery, *The ship of the Line*, t. I, London, Conway University Press, 1983.

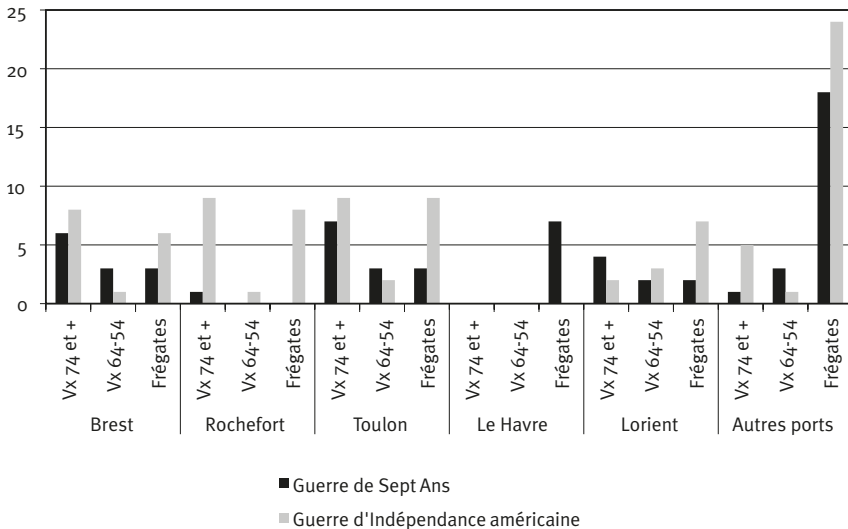
³⁷ Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832*, London, Longmans, 1966.

³⁸ Daniel A. Baugh, *Naval administration, 1715-1759*, Greenwich, Navy Record Society, 1977.

³⁹ Ces données ne tiennent pas compte des constructions qui eurent lieu dans les autres arsenaux royaux (Plymouth et Portsmouth) ainsi que les autres chantiers privés anglais. Il s'agit des constructions réalisées dans les Royal Dockyards de Deptford, Woolwich, Chatham et Sheerness ; les constructions privées furent réalisées dans quinze chantiers : Barnard, John & Robert Batson, Blackwall shipyard, Dudman, Randall & Brent, Wells, Adam & Co, William Cleveley, Graves & Purnell, John Greaves, J. Heniker, Mestaers, Menetone & Son, Muddle. Voir Philip Banbury, *Shipbuilders of the Thames and Medway*, Newton Abbot, David & Charles, 1971.

hinterlands pourvoyeurs en matières premières, il devenait facile de dépasser leur rôle d'entrepôt pour celui de chantier de construction, dans la mesure où tous les éléments naturels étaient rassemblés. Selon l'heureuse expression de Martine Acerra, « du réseau d'approvisionnement et de la capacité de réserve de certains lieux dépend aussi l'évolution du tissu naval français »⁴⁰. Toutefois, la France a des difficultés à franchir réellement le cap d'une complémentarité totale entre les arsenaux et les bases secondaires. Les fournisseurs de bois de construction Cazenove et Arnoux lancent des unités de transport et des frégates pendant le conflit ; à Saint-Malo pas moins du tiers des frégates françaises de la guerre d'Indépendance sont construites⁴¹. Mais l'activité de cette dernière ville cache en réalité un mouvement beaucoup moins impressionnant d'un point de vue global. La France est encore loin de la déconcentration dont a été capable l'Angleterre. Ainsi, pendant les années de la guerre d'Indépendance américaine, 65 % desancements ont eu lieu dans les arsenaux d'État ; toutefois, si l'on distingue le type d'unité on assiste à un basculement notable puisque si 82% des vaisseaux, tous tonnages confondus, sont lancés dans les arsenaux, ce n'est en revanche que 55% pour les frégates. L'État a donc eu des difficultés pour confier à des entrepreneurs privés le soin d'édifier des unités de guerre mais l'a fait néanmoins plus facilement lorsqu'il s'agissait d'unités plus petites telles que les frégates.

La construction navale militaire pendant les guerres de Sept Ans (1756-1763)
et d'Indépendance américaine (1776-1783)⁴²



40 M. Acerra, A. Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, op. cit., p. 27.

41 *Ibid.*

42 Vx 74 et + : vaisseaux de 74 canons et supérieurs ; Vx 64-54 : vaisseaux de 64 et 54 canons.

Notre propos a eu pour objectif de dresser les principaux éléments qui forment la logistique de l’approvisionnement des flottes anglaise et française. Sans être exhaustif, nous avons tenté de montrer les aspects fondamentaux qui structurent les deux marines. Mais quel bilan dresser ? À l’énoncé des principales différences, on sent bien que les choix les plus pertinents et les plus rationnels étaient du côté anglais. Pourtant, la marine de guerre française, au contraire de tous les conflits précédents, n’a pas connu de rupture manifeste d’approvisionnement pendant la guerre d’Indépendance américaine. Certes on assiste à quelques tensions concernant l’arrivée de chanvre ou de mâture mais la situation est très différente de celle provoquée par la guerre de Sept Ans. Songeons que les arsenaux cessent leur activité de construction dès 1757-1758, soit près de cinq ans avant la fin du conflit et que les magasins sont totalement démunis pour assurer l’entretien de la flotte en activité. On est loin de cette situation dans le contexte de la guerre d’Indépendance américaine où les arsenaux conservent un rythme très important de construction sur l’ensemble du conflit.

Comparaison des rythmes de construction navale entre la guerre de Sept Ans (1756-1763) et d’Indépendance américaine (1776-1783)

Guerre de Sept Ans				Guerre d’Indépendance américaine			
Années	Vaisseaux	Frégates	Total	Années	Vaisseaux	Frégates	Total
1756	7	4	11	1776	3	1	4
1757	6	9	15	1777	2	8	10
1758	4	4	8	1778	7	13	20
1759	1	0	1	1779	3	9	12
1760	2	0	2	1780	5	6	11
1761	2	0	2	1781	6	2	8
1762	0	0	0	1782	8	7	15
1763	9	2	11	1783	3	1	4
Total	31	19	50	Total	37	47	84

Mais ce succès français n’est sans doute pas à mettre totalement au crédit d’une logistique d’approvisionnement qui avait certes progressé mais qui cumulait encore, on l’a vu, des handicaps profonds liés au territoire lui-même et à une nouvelle organisation administrative faillible. Or, ce qui a sauvé le système français pendant cette période, et on ne le rappellera jamais assez, ce sont deux caractéristiques fondamentales : d’une part la guerre d’Indépendance américaine a été préparée, les magasins se remplissaient de matériel depuis les années 1760 ; d’autre part le conflit a eu lieu, pour l’essentiel, loin des côtes européennes, ce qui n’a pas provoqué de rupture des trafics entre les plateformes de redistribution de matériel et les arsenaux français. Seul l’espace baltique connut des perturbations, d’autant plus grandes que la Navy y orienta ses principaux achats de matières premières à la suite de la perte de ses

Treize Colonies. Ainsi, ce sont bien ces éléments qui permirent à la logistique d’approvisionnement de la marine de guerre française de fonctionner sans trop de heurts et d’assurer bon gré mal gré sa mission de fourniture de matériel aux chantiers de construction.

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 ; 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	

451

<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'approvisionnement171
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 *carraqueña*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

