

LORIENT PENDANT LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Gérard Le Bouëdec

Le corpus de connaissances sur Lorient et la guerre d'Indépendance américaine s'est constitué à la faveur des manifestations scientifiques organisées pour la commémoration des bicentennaires, d'une part de la proclamation de l'indépendance américaine¹, d'autre part de la Révolution française². Kate Ohno, éditrice des *Papers* de Benjamin Franklin à l'Université de Yale³ m'a ouvert de nouveaux horizons en me faisant découvrir la richesse considérable des correspondances entre le Congrès américain, Benjamin Franklin qui s'installe à Passy, les gentlemen américains en résidence dans les ports et tous les acteurs impliqués dans les opérations maritimes dans le port de Lorient. C'est l'exploitation de ces sources américaines qui permet de renouveler, du moins d'enrichir, le regard sur la place du port-arsenal de Lorient dans la guerre d'indépendance.

Quand Benjamin Franklin met pied à terre à Auray, en décembre 1776, le dispositif logistique portuaire marchand américain exclut Lorient. D'ailleurs la vraie destination de son navire *Le Reprisal* est Nantes où est déjà installé un gentleman américain, Jonathan Williams, chargé de fournir les aides nécessaires aux Insurgés qui ont engagé leur guerre contre les Anglais. Lorient n'existe donc pas dans le dispositif initial. Un an plus tard, en décembre 1777, James Moylan arrive à Lorient comme résident permanent du Congrès à Lorient.

- ¹ « De l'Armorique à l'Amérique de l'Indépendance », deuxième partie du colloque du bicentenaire de l'Indépendance américaine, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 84, 1977, n° 2. Avec notamment des articles de Jean Louis Debauwe sur John Paul Jones et de Jean Meyer sur la Bretagne et la guerre d'Indépendance américaine. Dans les années qui suivent, le Conservateur du Service historique de Lorient fit le point sur l'arsenal de Lorient en 1770 et 1789, et François Lebrun fit réaliser une maîtrise à Rennes 2 sur le port de Lorient pendant la guerre d'Indépendance américaine.
- ² Les colloques organisés, en 1988, à Vizille sur les origines de la Révolution (Presses universitaires de Grenoble 1990) et à Brest sur la Bretagne à l'Aube de la Révolution (Centre de Recherche Bretonne et celtique et Société archéologique du Finistère, 1989) m'avaient permis de faire le point sur les relations entre Lorient et la États-Unis de la guerre d'Indépendance américaine à la Révolution française.
- ³ <www.franklinpapers.org>. Toutes les correspondances signalées dans l'article, sans référence, appartiennent aux *papers* Benjamin Franklin.

En un an, Lorient s'impose comme une base logistique importante. Cette instrumentalisation précoce du port-arsenal de Lorient témoigne de leur analyse pertinente du profil particulier de Lorient.

UN PROFIL MIXTE. STATUT D'UN PORT ARSENAL ANNEXE DE BREST ET DE PORT DU COMMERCE DES INDES : LES AMÉRICAINS ET LORIENT EN 1777

Depuis 1770, les installations de la compagnie des Indes ont été reprises par la marine, mais les armements privés, qui ont pris le relais de la compagnie à monopole, continuent d'utiliser les équipements de la « cité marchande ». Certes Lorient n'est plus le seul port d'armement pour l'océan indien, mais il demeure celui des retours et des ventes. C'est ce profil mixte qui va constituer l'atout lorientais.

266 En 1775-1777, l'activité de l'arsenal reste modeste. En 1775-1776, le plan de charge se limite au lancement de *La Consolante*, en juin 1775, à la mise sur cale de *L'Iphigénie* par l'ingénieur Guignace et aux réparations de trois navires, *Le Bien Aimé*, *La Victoire* et *Le Triton*. Cette atonie donne d'ailleurs des idées au régisseur des poudres qui voudrait s'approprier les stocks inutilisés. Elle s'accompagne de licenciements. En 1777, aucun bâtiment neuf ne sort des cales. La décision du déclassement du port-arsenal de Lorient se traduit par la mutation de l'ingénieur de première classe Guignace. L'ordonnance du 27 septembre 1776 prévoit, en effet, la suppression du département maritime de Lorient au 1^{er} janvier 1777. Lorient, comme aux mauvais jours, redevient une annexe de Brest⁴. Il est alors un chantier naval en sous capacité d'utilisation.

En revanche, après quelques années difficiles ponctuées par la faillite Arnous frères en 1773, le port de commerce retrouve une nouvelle vigueur. L'ouverture au privé du commerce asiatique attire à Lorient de nouvelles maisons de commerce, associant le capital bancaire et celui de l'indiennage, constituant de véritables consortiums du type Bérard, Pourtales (indienneur suisse) et la banque Girardot ou Leray-Chaumont, Bernier, Gourlade, et la banque Grand⁵. Dans les années 1775-1777, le mouvement du port du Scorff est considérable. Ce sont plus 20 navires, soit 11 000 tonnes de jauge, qui viennent décharger aux pontons du Péristyle. Les départs sont de l'ordre de 30 bâtiments pour une jauge globale de 14 000 tonnes. En 1777, les départs sont plus modestes.

4 Geneviève Beauchesne, « Le port de Lorient après sa cession au roi, 1770-1789 », *Revue historique des armées*, 1980, n° 2, p. 33-62.

5 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient de la compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 180-190 ; « Les négociants lorientais, 1774-1790 », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin, *Négoce, ports et océans, XVI^e-XX^e siècles*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 95-111.

La correspondance américaine met en lumière deux grands noms de l'armement asiatique : Alexandre Gourolade et les frères Bérard. Le premier, représentatif de ces personnels de la compagnie qui ont fait fortune dans l'océan Indien, rentre en 1768 en Europe, notamment à Lorient où il affirme avoir ensuite armé 32 navires formant « un capital importations-exportations de 40 millions qui ont produit plus de 4 millions de droits »⁶. Dans les années 1775-1777, les Bérard sont plus en vue. Ils ont armé six navires pour l'océan indien, trois au titre de « Bérard et Pourtales » et trois sous la raison sociale « Bérard frères ». Ils ont prêté à la grosse, pour 1 580 000 livres en 1776, et eu recours à l'emprunt à la grosse pour une somme de 278 000 livres. Ils sont touchés par la faillite Girardot à hauteur de plus de 200 000 livres⁷. Alexandre Gourolade et les frères Bérard (Thomas Simon, Pierre, Jean Jacques) se retrouvent associés, au second semestre 1777, avec Pierre Victor Constant de Montigny de Montplaisir, négociant et subdélégué, sous la raison sociale « Gourolade, Bérard frères et Montplaisir ».

Lorient c'est d'abord une base commerciale et un entrepôt. C'est l'entrepôt d'approvisionnement des comptoirs français de l'Inde qui dispose, à ce titre, de stocks de munitions, de vivres et d'équipements, de soldats et de marins et la correspondance entre le secrétariat d'État de la Marine et l'ordonnateur de Lorient permet d'en prendre la mesure. Mais c'est aussi l'entrepôt du commerce désormais libre de l'océan Indien et les Bérard font remarquer que les Américains peuvent trouver à Lorient tous les articles des colonies. Les Américains veulent acquérir des munitions et des armes contre leurs marchandises et celles de leurs prises. Le 20 décembre 1776, les Bérard font savoir qu'ils sont prêts à acquérir les cargaisons de tabac américain en payant *cash or indrafts*⁸ sur Paris, Amsterdam ou Londres, et à des tarifs supérieurs à ceux des fermiers généraux. Dès janvier 1777, Jacques Donatien Leray-Chaumont, qui va héberger dans son Hôtel de Valentinois à Passy les représentants du Congrès, leur fait savoir qu'il peut leur procurer du salpêtre en provenance de l'Inde⁹. D'ailleurs en janvier, mais ce n'est sans doute qu'un projet, et en décembre, c'est avéré, *L'Amphitrite*, avec une cargaison de salpêtre financée par Beaumarchais quitte Lorient pour les États-Unis. Plusieurs navires de commerce, ou des corsaires avec leurs prises contenant notamment des marchandises antillaises, viennent chercher des acquéreurs afin de financer leur fret de retour. Le *Reprisal* et *La Caroline* en février, *L'Amphitrite* en décembre avec une cargaison d'Indigo (avec aussi du riz), peuvent compter sur la présence des Indienneurs. Les cargaisons des prises

6 Jean Meyer, *La Noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, Paris, EHESS, 1985, p. 418.

7 Christelle Le Goff, *Les Négociants lorientais et l'argent de 1774 à 1782*, mémoire de maîtrise, Université de Bretagne-Sud, 1997.

8 Lettre de Bérard frères et Cie à Benjamin Franklin datée du 20 décembre 1776.

9 Lettre de Jacques Donatien Leray-Chaumont du 9 janvier 1777.

du *Raleigh*, du capitaine Thompson, et de l'*Alfred*, du capitaine Hindman, à savoir du sucre, du rhum, du coton et du café, peuvent trouver preneurs sur le marché lorientais, d'autant que certaines maisons lorientaises ont des associés nantais, comme Puchelberg associé au nantais Schweighauser. Dessaudrais Sébire et Le Breton du Blessein forment un groupe malouin très présent sur la place de Lorient. Il fait savoir qu'il dispose de canons, d'ancre, de cordages, de voiles, d'uniformes et qu'il peut les fournir comme cargaisons de retour aux cinq ou six frégates américaines alors dans le port, en août.

L'arsenal, à l'activité très limitée, offre surtout des opportunités pour les radoub, les carénages, les réparations ou le changement de pièces de cordages¹⁰. Après les réparations de *L'Espérance* de Laurent Wieckes au printemps, en octobre et décembre, l'*Alfred* est radoubé et le *Raleigh* peut faire changer son mât principal et remplacer une partie des cordages.

Les relations entre les Américains et les acteurs du port de Lorient sont différentes selon qu'il s'agit des représentants de la Marine ou de ceux du négoce. Avec la Marine, donc l'État, c'est un peu compliqué, même si dès décembre 1776, Bérard n'hésitait pas à indiquer que les navires américains « *will be safe here from the government* ». C'est d'abord la complexité des procédures qui incommode le capitaine Wieckes¹¹. Thompson et Hindeman, qui ont une haute idée de l'honneur américain, sont souvent agacés par les attitudes des autorités françaises. Ils sont prudents. Ils ont laissé leurs prises sous Groix et sont venus ensuite voir les autorités, mais ils font remarquer que la population accueille favorablement ces nouveaux ennemis des Anglais. La correspondance entre Sartine et le commissaire général ordonnateur de Lorient, Prévost de la Croix, permet de confronter le discours officiel du secrétaire d'État et la réalité locale¹². Sartine rappelle à plusieurs reprises la position officielle du gouvernement, à savoir le respect des traités. Il précise qu'il ne peut être question de vendre dans un port français les prises des corsaires américains, que le carénage ou la réparation d'un corsaire américain n'est possible que si celui-ci est hors d'état de prendre la mer sans risque, qu'il doit fournir des passeports aux prisonniers anglais des corsaires pour qu'ils puissent regagner l'Angleterre, et qu'il ne peut être question d'autoriser les Américains à repartir avec des munitions ou à faire des croisières à proximité du littoral français. Le secrétaire d'État à la Marine est toujours pressé de voir ces hôtes un peu encombrants partir le plus

10 Dès le 10 octobre, le capitaine Thompson indique aux *American commissioners* quels sont ses besoins en terme de radoub et de réparations.

11 Lettre du 13 mars du capitaine Wieckes.

12 La correspondance ministérielle se trouve dans la série 1E4, volumes 77 à 80 pour l'année 1777, au Service historique de la Défense (désormais SHD), département Marine à Lorient. Les courriers sur la présence des navires américains sont confidentiels et uniquement destinés au commissaire ordonnateur.

vite possible¹³. Et il s'impatiente quand les travaux de carénage ou de réparations s'éternisent. Il manie la menace, celle de la séquestration des prises de Laurent Wieckes, si les navires ne quittent pas rapidement la rade¹⁴.

La mise en œuvre sur place de ces recommandations ou injonctions semble complexe. Les ventes ont bien lieu. Celles des prises de Laurent Wieckes¹⁵ ont été homologuées par l'Amirauté comme celles des prises du *Raleigh* et de l'*Alfred* en octobre novembre. Comment est-ce possible ? Le courrier de Prévost de la Croix est éclairant « Il a été dit publiquement qu'elles étaient parties [les cinq prises de Laurent Wieckes] et en effet elles ont disparu de la rade où elles mouillaient ». C'est la suite qui est instructive « Je n'ai pas été dans le cas de prendre une connaissance directe de ces ventes. Les devoirs de mon état ne m'y obligeant pas. Ainsi je suis resté censé les ignorer ainsi que les noms des acquéreurs »¹⁶. Il précise néanmoins que le maître d'œuvre est Bérard. Ce qui gêne Sartine c'est que la discrétion n'a pas empêché la nouvelle de se répandre et une plainte contre le non respect des traités d'arriver sur son bureau. Mais l'aide aux Américains emprunte d'autres voies qui entraînent des récriminations du ministère. Le capitaine Fautrel de l'*Amphitrite* est interrogé pour ne pas avoir respecté son plan de navigation¹⁷. Parti en théorie pour la baie de Chesapeake pour aller chercher du tabac, il a pris la destination de Charlestown et en a ramené une cargaison de riz et d'indigo qui a trouvé preneur à Lorient. Le subterfuge de la soumission déguisée est suspecté pour plusieurs navires et Sartine rappelle que les seules soumissions acceptables doivent avoir pour destination les colonies françaises avec retour obligatoire en France. Il demande à Prévost de la Croix qu'il faut exiger des capitaines qu'ils refusent les commissions proposées par le Congrès américain pour des ports américains. Il indique « que leur désobéissance sera très sévèrement punie et que dans le cas de prise, ils n'auront à espérer aucune protection »¹⁸.

On sait Sartine favorable au conflit, d'ailleurs le climat change à la fin d'année. La correspondance confidentielle « excédée » de Sartine à Prévost de la Croix cesse début décembre 1777. Quand le *Raleigh* et l'*Alfred* quittent Lorient, ils sont accompagnés par la frégate du roi, *La Silphide*. Le commandant de cette dernière indique aux capitaines américains qu'il les escorterait sur une certaine

13 SHD, Marine, Lorient, 1E4 77, le 8 mars 1777.

14 *Ibid.*, le 1^{er} mars 1777.

15 Le brigantin *Polly* et *Nancy*, 150 tx, avec une cargaison de Morue destinée à Cadix, le senault *Sivallon*, paquebot de poste Falmouth-Lisbonne, le brigantin *Hibernix*, 120 tx, allant de Dublin à Lisbonne avec du blé et de la farine, le brigantin *Générous Friendt*, 120 tx, avec de l'orge des Shetland pour Cadix, *le Betsy*, 200 tx, avec du vin et de l'eau de vie chargé à Bordeaux pour Londonderry. SHD, département Marine, Lorient, 1E4 77, le 22 février 1777.

16 SHD, Marine, Lorient, 1E4 77, le 5 mars 1777.

17 *Ibid.*, 1E4 80, le 25 novembre 1777.

18 *Ibid.*, du 2 décembre 1777.

distance et qu'il répondrait à leurs besoins¹⁹. Nous sommes le 29 décembre 1777, guère plus d'un mois avant la signature du traité d'alliance.

Les relations avec les négociants sont d'emblée plus simples qu'avec la Marine. En fait les intermédiaires américains délégués à Lorient par la place de Nantes ne sont pas à la hauteur. Aussi c'est Gourlade qui est chargé de la vente, entre février et avril, des cinq prises du capitaine Wieckes qui l'a fait savoir à Franklin. Le capitaine Thompson, en octobre, donne l'adresse de Gourlade pour recevoir à Lorient les instructions de Franklin. Le même Gourlade se charge de régler l'ensemble de l'opération de l'*Alfred* du capitaine Hindeman, tandis que Bérard s'occupe du *Raleigh*. Leur a priori sur la capacité du marché lorientais à offrir un bon prix pour les cargaisons antillaises de leurs prises n'a pas résisté à l'épreuve des faits.

270 Quel bilan tirer de cette première année d'avant-guerre ? Dès le 7 avril, Boux avait écrit aux représentants américains : « le port de Lorient vous offre de plus grandes facilités que tout autre »²⁰. Il fallait encore les convaincre. La lettre du capitaine Thomson, du 25 décembre 1777, est claire²¹. Il souligne que Lorient est un port sûr et facile d'accès, qu'il est fréquenté de plus en plus par les Américains et que les conditions pour réaliser les opérations et leurs affaires sont devenues satisfaisantes. Le 29 décembre, la première lettre de James Moylan, premier résident permanent du Congrès, se conclut ainsi : « je pensais qu'il était prudent de garder le silence sur ma mission dans cette place jusqu'au règlement de l'affaire des deux navires [les deux frégates le *Raleigh* et l'*Alfred*] »²².

Lorient avait finalement les qualités d'un port de second rang et les atouts d'un profil mixte. Dans cette phase initiale, Lorient est plus discret que Brest mais dispose des installations nécessaires pour des radoubes et des réparations. Le milieu négociant de ce port très spécialisé va immédiatement mesurer l'intérêt que constituent les opportunités de gérer ce nouveau marché des cargaisons et des coques des prises américaines. Il a saisi les potentialités de ce nouveau marché américain.

AVEC LA DÉCLARATION DE GUERRE, LORIENT DEVIENT UNE BASE LOGISTIQUE AMÉRICAINNE

Pour la communauté franco-américaine qui dispose de relais particulièrement puissants auprès du gouvernement, Lorient remplit une triple mission.

C'est d'abord une plate-forme de communication entre l'Amérique et la France : les Américains disposent à Lorient de résidents permanents et d'antennes

¹⁹ Lettre, du 29 décembre 1777, de Gourlade et De Montplaisir aux *American Commissionners*.

²⁰ Lettres de Boux, du 7 avril 1777.

²¹ Lettre du capitaine Thomas Thompson to the *honorable Commissionners*, du 25 décembre 1777.

²² Lettre de James Moylan to the *american commissionners*, du 29 décembre 1777.

de ceux de Nantes. La lecture de l'ensemble des correspondances démontre qu'il est difficile de séparer les Américains des négociants français engagés dans des relations suivies avec les États-Unis dans les différentes missions, même s'il existe néanmoins des spécificités. Parmi les Américains, quatre noms ressortent particulièrement. James Moylan, dont nous disposons des correspondances du 29 décembre 1777 au 21 mars 1783, est le premier résident à Lorient. Cet irlandais de Cork semble s'installer à Lorient où il convole en justes noces, le 13 avril 1779, avec Laurence Louise Fermier de la Prévostais, fille d'un négociant local, dont il aura deux enfants²³. Cet ancrage local se traduit aussi par son association commerciale avec Gourolade, dès décembre 1778, avec l'assentiment de sa tutelle. Il est rejoint d'une part par Jonathan Nesbitt, en septembre 1779, qui reste à Lorient jusqu'en décembre 1784, d'autre part par James Cuming, bientôt associé à William Macarty en 1781, ce dernier étant rejoint par sa femme. Le quatrième Américain est à Nantes mais avec un droit de regard ou d'intervention sur Lorient, Jonathan Williams qui avait succédé à Thomas Morris jugé incompetent. Du côté français deux noms déjà évoqués dominant, Gourolade et Bérard, auxquels il faut associer Puchelberg ainsi que Lavaysse et Gérard. Jacques Donatien Leray de Chaumont, proche de Benjamin Franklin, avec son fils proche de William Temple, est appelé par Moylan et Gourolade, dans un courrier à Benjamin Franklin, « *our mutual good friend* ». Effectivement, Leray Chaumont a joué la carte lorientaise, comme le souligne Jonathan Williams dans un courrier à William Temple en novembre 1779²⁴ : « Je pense que notre ami, Monsieur de Chaumont, préfère Lorient comme place maritime ». Il faut dire que 1779 est aussi l'année où l'escadre de John Paul Jones est armée à Lorient et largement financée par Leray. Le père et le fils étaient en juin à Lorient à la réception organisée à bord du *Bonhomme Richard* avant l'appareillage.

Or, il n'y a pas un réel partage des tâches entre cette petite communauté, sauf peut-être en ce qui concerne la transmission des courriers entre les autorités du Congrès et les représentants américains en France. En effet Lorient, c'est d'abord une poste de transit pour les courriers officiels destinés à Passy où séjournent les correspondants du Congrès en France. Les franco-américains lorientais indiquent l'arrivée des navires avec du courrier officiel pour Benjamin Franklin, voire, comme sur les navires *La Luzerne* et *L'Anne*, le journal des interventions au Congrès du 1^{er} janvier 1778 au 1^{er} janvier 1779, ou d'autres informations sur le déroulement du conflit sur le territoire américain. C'est ensuite un port de transit de passagers officiels. Plusieurs délégués américains sont arrivés à Lorient.

²³ Il meurt à Lorient, le 2 mai 1784, à l'âge de 33 ans.

²⁴ Lettre du 24 novembre.

Jonathan Nesbitt était accompagné de Gustavus Conynham chargé de trouver du matériel militaire en Europe. John Adams, futur ministre des États-Unis à Amsterdam, certes arrivé à Nantes, est à Lorient le 12 mai 1779²⁵, en pleine préparation de l'armement de l'escadre de John Paul Jones, où il a pu rencontrer le chevalier de la Luzerne qui y embarquait pour Boston comme ministre de Louis XVI auprès du Congrès. En mars 1781, le colonel Laurens est arrivé sur la frégate *L'Alliance* à Lorient, où il organise une opération de chargement d'une grosse cargaison d'armes, de munitions et d'équipement de troupes sur *Le Marquis de Lafayette* et sur *Le Mars*²⁶. Thomas Barclay, futur consul général des États-Unis en France, débarque à Lorient en novembre 1781²⁷, avec sa femme et ses trois enfants qui restent à Lorient tandis qu'il se rend à Paris où il effectue des séjours prolongés. C'est donc en toute logique qu'est mise en place, à partir de mai 1783, une liaison mensuelle, Lorient-New York, par paquebot chargée d'assurer l'acheminement des courriers et de paquets et le transport des passagers²⁸.

272

C'est une place financière et commerciale de règlements des liquidations de prises, des ventes de cargaisons et d'achats de matériels militaires. En effet, comme on l'a vu en 1777, Lorient fut une destination immédiate des corsaires américains avec leurs prises. Le chiffre des 43 prises comptabilisées²⁹ ne peut être corrigé véritablement par la correspondance américaine, néanmoins il est possible d'émettre l'hypothèse d'une sous-évaluation. Bérard, Gourlade et Puchelberg prennent en charge la liquidation des prises en assurant les liaisons avec les autorités de l'Amirauté. Les plus belles opérations furent réalisées en octobre 1782 avec cinq prises de navires anglais avec leur cargaison de sucre de la Jamaïque. Ils assurent le cautionnement pour certains capitaines qui sollicitent auprès des dirigeants américains des commissions en guerre. Bérard argue de ses relations avec Le Couteux de la Noraye ou Girardot et Haller pour soutenir

25 Lettre de John Adams, du 14 mai 1779.

26 Lettre de John Laurens, du 9 mars 1781 : 10 000 uniformes d'équipement de soldats, 2 000 barils de poudre, 15 000 petites armes, 200 tonnes de salpêtre, 28 canons de fer de 24 livres ainsi que des vieilles armes.

27 Lettre de William Temple, du 19 novembre 1781.

28 Par arrêt du Conseil de roi du 28 juin 1783, une régie transatlantique est créée. La Marine à Lorient fournit les navires et leurs équipages et les ateliers de l'arsenal assurent la mise en état et la maintenance de la flotte de paquebots. Le Couteux de la Noraye, à la tête d'un groupe bancaire parisien, prend en charge les dépenses de fonctionnement contre la perception de taxes sur les objets et les personnes transportées. Gérard Le Bouëdec, « Lorient et les États-Unis : les espoirs et les déceptions du milieu négociants lorientais (de la guerre d'indépendance américaine à 1790) », dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest/Quimper, CRBC-SAF, 1989, p. 42-50. René Estienne, « Les paquebots entre Lorient et New York (1783-1787) », *Cahiers d'histoire maritime du Morbihan*, n° 5, mars 1987.

29 Évelyne Driano, *Le Port de Lorient pendant la guerre d'indépendance américaine*, mémoire de maîtrise sous la direction de François Lebrun, Rennes 2, 1985.

la demande du capitaine Angus commandant du brick *Antonia* appartenant à La Case et Mallet de Philadelphie³⁰. Ils gèrent, comme Puchelberg, par procuration, les intérêts dans les prises des officiers et de la frégate *L'Alliance*³¹. James Moylan fait pour John Paul Jones l'escompte de lettres de change, des avances sur la liquidation des prises pour payer les équipages. La communauté franco-américaine gère l'accueil des effectifs de prisonniers anglais, qui sont généralement transférés sous la tutelle des officiers royaux vers Dinan pour être intégrés dans les échanges de prisonniers. Mais à côté de ces corsaires avec prises, le port de Lorient accueille des navires marchands qui viennent vendre leurs cargaisons pour financer l'acquisition de matériel militaire, comme le chargement de tabac de *La Bergère* de Virginie, dont il est précisé qu'il est pour le compte du Congrès. Deux types de marchandises dominent : d'une part des cargaisons du sud, à savoir de l'indigo et du riz de Charlestown, d'autre part, et dès 1778 et en 1779 et 1780, des cargaisons de tabac de Virginie. La correspondance de James Moylan, tout en soulignant une manutention portuaire efficace, souligne que les Fermiers généraux avaient reçu des directives pour réceptionner à Lorient les cargaisons de tabac³².

C'est enfin le lieu d'armement de l'escadre de John Paul Jones, en 1779³³, car Lorient, avec les flottes du commerce de l'Inde et les prises, dispose d'un tonnage marchand disponible. En fait, c'est cette réalité, rappelée par Sartine, qui va s'imposer après que Jones ait espéré constituer l'escadre qui lui avait été promise à Saint-Malo. Dès son arrivée à Lorient, James Moylan avait informé Franklin, le 7 janvier 1778, que *Le Duc de Duras*, un 900 tonneaux construit en 1766, racheté à la Compagnie des Indes par Bérard, était en vente. Finalement, après avoir hésité, c'est à Lorient que l'armement Jones Paul Jones est mis en route, au printemps 1779. Son navire amiral n'est autre que *Le Duc de Duras* rebaptisé *Le Bonhomme Richard*, après de gros aménagements effectués dans l'arsenal. Il est doté de 42 canons et monté par 249 hommes d'équipage dont le recrutement laisse à désirer si l'on prend en compte les 39 désertions enregistrées. Le reste de l'escadre est constitué par la *Pallas* (30 ou 32 canons selon les sources et 99 hommes) acheté à Nantes, le brick *La Vengeance*

30 Lettre de Thomas Simon Bérard à William Temple, du 31 décembre 1781.

31 Lettre de Puchelberg, du 28 juin 1780.

32 Lettre de James Moylan, du 5 mars 1779, à propos de la cargaison de *La Bergère* en provenance de Virginie.

33 Jean Louis Debaue : « Un Américain en Bretagne : séjours dans l'ouest de John Paul Jones (1778-1780) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 84, 1977, n° 2, p. 203-221 ; Jean Boudriot & David H. Roberts, *John Paul Jones and The Bonhomme Richard: a reconstruction of the ship and an account of the battle with H.M.S. Serapis*, Annapolis MD, Naval Institute Press, 1987.

(12 canons et 42 hommes), un cutter, *Le Cerf* (18 canons et 65 hommes) mis à la disposition depuis Cherbourg par la Marine, et la frégate l'*Alliance*, 36 canons, commandée par le capitaine Landais ancien officier français. Deux corsaires privés complètent cette escadre, *Le Monsieur* financé par la cour et *Le Grand-ville* construit à Lorient, lancé le 26 avril 1779 et financé par le milieu négociant lorientais avec comme principaux intéressés Lapotaire et Vallée.

Au-delà de « l'épopée » maintes fois racontée de John Paul Jones, que faut-il retenir et qui concerne Lorient ? Les tensions entre les protagonistes financeurs ou non sont vives. Le Ray Chaumont ne se prive pas, dans une lettre à Benjamin Franklin : « Monsieur Jones est peu propre à faire aimer les Français par les Américains ». Il n'a pas toujours lui-même joué l'apaisement, tout comme les autorités locales de la Marine qui tenaient aux officiers de l'escadre un discours disant que celle-ci n'était pas au service de l'État américain mais d'intérêts privés. Sartine s'en mêlait en enjoignant Jones Paul Jones de partir en croisière en attendant que *L'Alliance* arrive à Lorient. Il fait d'ailleurs cette première croisière à partir du 18 juin.

274

Le véritable appareillage de l'escadre a lieu le 14 août 1779. Son terrain d'action est la mer du Nord où elle s'attaque à la flotte anglaise de la Baltique escortée par deux frégates. *Le Bonhomme Richard* coule, mais Jones s'est emparé de *La Sérapis* et fait 600 prisonniers le 23 septembre 1779. Lorient est un miroir des réussites et difficultés de cette croisière. Trois prises réalisées début septembre parviennent à Lorient et c'est la première fois qu'elles sont validées non par le conseil des prises mais par Benjamin Franklin. L'armement du corsaire lorientais, *Le Grand-ville*, se solde par un échec et son désarmement est immédiat. Jones regagne Lorient sur *L'Alliance*, le 10 février 1780. Il est en tellement mauvais état qu'il doit rester en réparation de février à juin dans l'Arsenal sous la direction de l'ingénieur Ségondat³⁴. *Le Sérapis* est vendu au roi et Sartine avait prévenu l'Amirauté que ce serait la commission des ports et arsenaux qui s'en chargerait. Le conflit entre Jones et Landais qui avait éclaté pendant les combats resurgit à Lorient. Landais avec la complicité de Arthur Lee, envoyé du Congrès, s'empare de *L'Alliance*, alors prêt à reprendre la mer et force la sortie de la rade malgré le barrage établi par le commandant Thévenard. La Marine consent à mettre à la disposition de Jones une frégate de 20 canons, *L'Ariel*, qui peut appareiller le 23 septembre 1780. Avant de regagner les États-Unis, il s'est présenté chez le notaire lorientais Olivier pour donner les procurations nécessaires à la gestion de ses affaires à Benjamin Franklin et Édouard Bancroft d'une part, à Jonathan Williams et James Moylan d'autre part.

Quelle est alors la place de la Marine ?

34 Lettre du 21 février 1780.

Ce n'est pas la première ni la dernière fois que Lorient s'inscrit dans la dépendance brestoise.

La première implication est que son plan de constructions neuves reste quasi nul jusqu'en 1781. Ces ouvriers sont réquisitionnés par Brest, et ce sont les chantiers privés locaux qui apparaissent les plus sollicités.

La signature du traité franco-américain, en mars, et la déclaration de guerre, en juillet 1778, ne modifie guère fondamentalement le plan de charge de l'arsenal en matière de construction neuve, même si en février deux frégates sont programmées. L'arrivée tardive de l'ingénieur Ségondat du Vernet retarde la mise en chantier de *La Capricieuse* avec un lancement en décembre. *La Friponne* ne sort des cales que le 20 mars 1780. Les deux gabares, *La Loire* et *La Bretonne*, dont la construction avait été demandée par Sartine en août 1779, ne sont lancées qu'au dernier trimestre 1780³⁵. Quatre bâtiments construits et lancés en deux ans c'est bien maigre. En fait le chantier privé Arnoux Dessaulsays soumissionne pour plusieurs constructions qui échappent à l'arsenal. Après la faillite du chantier des frères Arnoux, l'un des frères, Nicolas Arnoux Dessaulsays, reprend le chantier du Blanc³⁶, en amont de l'arsenal, avec deux constructeurs, Caro et Quinard. Il assure pour le compte des États d'Artois et pour le service du roi, la construction d'une frégate de 1 200 tonneaux, *L'Artois*. Commencé au second semestre 1779, elle fait sa première course en mai 1780³⁷. C'est peut-être cette expérience comme la construction de navires pour le négoce privé, *Le Tigre*, un 700 tonneaux, et le corsaire *Le Grand-ville*, qui incita le roi à lui passer commande, cette même année 1780, de quatre avisos en lui fournissant les plans (*Le Facteur* et *Le Lévrier*, *Le Bienvenu*, *Le Téméraire*). Le roi en commande deux autre début 1781 et achète *Le Marquis de Castries*, un 350 tonneaux livré préalablement à un constructeur rochelais. Néanmoins, l'arsenal semble retrouver sa fonction de chantier de construction neuve dans le cadre d'un plan global de mobilisation des arsenaux pour accroître la taille de la flotte. Ainsi, l'arsenal reçoit la commande d'un vaisseau de 74 canons, *Le Puissant*, lancé en février 1782, et d'une frégate de 26 canons, *La Danaë*, mise à l'eau en

35 Geneviève Beauchesne, « L'arsenal de Lorient de 1770 à 1789 », *Revue historique des armées*, 1980, n° 2, p. 33-62.

36 Gérard Le Bouëdec, « Les négociants lorientais et les compagnies des Indes. Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750-1794) », dans Philippe Haudrière, *Les Flottes des compagnies des Indes (1600-1857)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996, p. 133-148.

37 Geneviève Beauchesne, « Les chantiers privés de construction navale sur le Scorff au temps de la compagnie des Indes et jusqu'à la Révolution », dans *Lorient arsenal XVII^e-XVIII^e siècle : exposition organisée au Palais des Congrès à Lorient du 3 au 28 juin 1983*, Lanester, Service historique de la Marine, Éditions Les Trois Rivières, 1983, p. 110-111.

mai 1782. 520 charpentiers s'affairent alors autour des cales sur un total de 989 ouvriers³⁸. L'avenir semblait assuré avec l'intention de mettre en chantier d'autres bâtiments. Mais seule la frégate *La Méduse* fut réalisée. Or, nous étions déjà en 1783. Le 74 canons *L'Audacieux* fut interrompu, et deux autres navires sur cale *La Borée* et *Le Fougueux* furent démontés pièces à pièces. Si Lorient n'est pas une priorité comme chantier de construction c'est aussi parce que ses autres missions mobilisent les installations et le peu de main d'œuvre qui n'a pas été transférée à Brest

Le port accueille aussi bien les prises effectuées par les corsaires américains (43), mais c'est un chiffre sans doute inférieur à la réalité, que celles effectuées par les corsaires français (43), car il ne faut pas oublier l'existence d'une course purement lorientaise, ou par les navires de la Marine (53). Il faut souligner que c'est durant la guerre d'Indépendance américaine que Lorient accueillit autant de prises.

276

Mais l'essentiel de l'activité du port arsenal militaire, c'est, d'une part, assurer l'adaptation technique des navires particuliers mobilisés ou réquisitionnés pour la guerre en navires de combats ou de transports, radouber ou réparer les navires pour qu'ils soient en état de reprendre la mer, d'autre part, jouer le rôle de pôle secondaire de concentration et d'armement des navires affrétés pour assurer le transport de troupes, de vivres et de matériels pour les divers fronts maritimes aux Antilles, aux Indes et en Amérique du nord, et qui gagnent ensuite le plus souvent Brest d'où partent flottes et convois.

Lorient assura la préparation, entre 1778 et 1780 et pas au-delà, de 18 armements de bâtiments de la Marine royale, transportant à Brest des munitions, des troupes, des vivres et des rechange de vaisseau, et deux cutters (*Le Cerfet* et *Le Facteur*) chargés de la protection des côtes lorientaises.

Armements effectué à Lorient de 1778-1780
(D'après les recensements d'É. Driano)

1778	Vaisseau <i>Le Flamand</i> Frégate <i>La Consolante</i> Frégate <i>La Surveillante</i> Flûte <i>La Bricole</i> Flûte <i>Isle de France</i>	
1779	Vaisseau <i>Le Sévère</i> Vaisseau <i>Le Maréchal de Broglie</i> ex <i>Ajax</i> Vaisseau <i>Le Terray</i> (ex- <i>L'Éléphant</i>) <i>L'Intrépide</i> <i>Le Palmier</i> <i>Le Sandwich</i>	Prise anglaise Prise anglaise

³⁸ SHD, Marine, Lorient, 2P 88.

1780	Vaisseau <i>L'Hector</i>	Escadre d'Estaing
	Vaisseau <i>Le Vaillant</i>	Escadre d'Estaing
	Frégate <i>Lively</i>	
	Corvette <i>Le Dauphin</i>	
	Frégate <i>La Capricieuse</i>	
	Frégate <i>La Friponne</i>	

En effet l'essentiel du plan de charge de l'arsenal est consacré à l'aménagement technique des navires marchands pour assurer les transports de troupes et de matériels. Jusqu'en 1780, soit pour trente bâtiments, les négociants armateurs restent dans une démarche de volontariat. Les contrats avec le roi prévoient la prise en charge des frais d'armement par le propriétaire, celle de la solde et des vivres de l'équipage par le roi. Le propriétaire reçoit une somme forfaitaire de 300 livres par tonneau.

1778	<i>Les Bons Amis</i> , Sabatier fils et Desprez	Île de France
	<i>Le Saint-François</i> , Chaurand (Nantes)	Saint Domingue
	<i>Le Saint Armand</i> , <i>id.</i>	<i>Id.</i>
	<i>La Henriette</i> , <i>id.</i>	<i>Id.</i>
	<i>Les Forges</i> , Aymé(Lorient)	Pondichéry
1779	<i>L'Hercule</i> , Sabatier fils et Desprez	Île de France
	<i>Le Gange</i> , Dessaudrais Sébire (Saint-Malo)	Île de France
	<i>Le Comte d'Estaing</i> , Bourdé Villeaubert(Saint Malo)	
	<i>Le Jean-Francois</i> , Panneton (Nantes)	
	<i>Le Sully</i> (Villeboinet et Paris)	
	<i>Le Juste</i> , <i>id.</i>	
	<i>La Philippine</i> , Rabaud et Solier, Marseille	
	<i>Le Restaurateur</i> , Viaud, Nantes	
	<i>La Marie-Anne</i>	
	<i>Le Chaumont</i> , Bernier	
	<i>L'Henriade</i> , Henry de la Blanchetais, Lorient	
	<i>La fille unique</i> , Harrington	
	<i>Le Comte de Narbonne</i> , Dubuat	
<i>La Duchesse de Chartres</i> , Giraudais Chenard et cie de Saint Malo		
1780	<i>Le Dauphin</i> , Grand Clos Meslé, Saint Malo	
	<i>Le Gaubert</i> , Lavaysse, Lorient	
	<i>Le Tigre</i> , Bérard	Direction Aix, puis convoi vers l'Amérique
	<i>L'Émilie</i> , Bérard	<i>Id.</i>
	<i>La Saint Anne</i> , Bernier	
	<i>L'Union</i> , Roussel	
	<i>Le Roze</i> , La Lande Robinot	
	<i>Combien</i> , Pasco et Dacosta de Bordeaux	
<i>Le Bison</i> Admyrault (La Rochelle)		
<i>Les 3 Amis</i> , <i>id.</i>		
<i>Le Maurepas</i> , <i>id.</i>		

(D'après les recensements d'É. Driano)

À partir de 1781, Castries décide de réquisitionner tous les navires de 300 tonneaux et plus pour les affréter d'autorité. Tous les navires doivent être prêts pour septembre. Le tarif forfaitaire est de 160 livres par tonneau sur la direction Amérique du Nord et 350 vers l'Inde, la Marine assurant la protection d'une escorte.

Lorient est particulièrement mobilisé pour la destination de l'Inde en 1781 :

- 12 bâtiments sont affectés au ravitaillement et à la fourniture de munitions pour l'île de France via l'île d'Aix.
- 23 navires sont affrétés pour Pondichéry via Brest.
- 21 navires vont assurer le transport de rechanges et de vivres pour la prolongation de la campagne de Thomas d'Orves et de Suffren dans l'océan indien. Il faut noter que les autorités dissimulent aux propriétaires bordelais et nantais qui sont venus charger à Lorient la destination du convoi.

278

Pour augmenter la capacité de transport, le roi a d'abord recours à l'affrètement de navires étrangers, notamment des neutres, en utilisant la méthode classique de la vente simulée. Bérard, à Lorient en tant que consul général de Suède en Bretagne, devient l'interlocuteur privilégié de l'État pour mobiliser du tonnage de neutre. C'est le sens de son traité de juillet 1781 où il s'engage à fournir l'équivalent de 6 000 tonneaux pour le chargement d'effets et de munitions navales pour l'île de France. Il réussit à mobiliser plus de 4 000 tonneaux grâce à huit navires impériaux³⁹ et huit navires suédois⁴⁰ dont il assure lui-même l'affrètement. Le roi a une autre alternative celle d'acquérir les navires marchands, or le marché lorientais est bien pourvu, d'ailleurs on note parmi les vendeurs les noms de Goullade et Bérard. Il en achète 4 en 1778, 5 en 1779 et 11 en 1781, dans une fourchette de prix qui oscille entre 25 et 400 000 livres (somme atteinte par *Le Marlborough*, *Les Deux Hélène*, et *Le Pérou*).

Au final cette présentation est moins celle d'un port-arsenal militaire classique que celle d'un port mixte instrumentalisé par un milieu d'affaires franco-américain qui va transformer cette guerre en une grande opération financière. Le port arsenal semble un outil au service des flottes corsaires ou de l'affrètement de navires marchands pour soutenir l'effort de guerre maritime avant tout assumé par la base de Brest. La liquidation des prises, les échanges avec les États-Unis, l'affrètement des navires marchands offrent des opportunités prometteuses au monde négociant qui prend alors une

39 *Le Toyne, la Constance, le Delphin, l'Amphion, le Neptune, la Villa Nova, l'Hippopotame, le Cargo* ; dans É. Driano, *Le Port de Lorient pendant la guerre d'indépendance américaine*, op. cit.

40 *Le Jeune Stanislas, la Constance, les Sept Etoiles, l'Astre et l'Europe, la Rose dorée, la Sirène impériale, la Conjoncture, les Deux Frères*, dans *ibid.*

autre dimension nationale et internationale et qui ouvre des perspectives de développement à la place marchande lorientaise. Le bilan en 1783-1784 est éloquent. L'autorité royale consent la création d'une Amirauté et d'un Consulat, en 1782, au détriment de Vannes, alors que c'était une revendication ancienne de l'élite négociante lorientaise. L'ouverture de ligne transatlantique en 1783, la création du port franc en 1784, sans oublier l'instauration d'une troisième compagnie des Indes en 1795, témoignent d'une survalorisation d'un site qui répondit certes aux sollicitations comme plate-forme logistique pendant la guerre, mais qui ne possédait pas les atouts d'une véritable place commerciale, finalement en trompe l'œil, d'où ses difficultés dans les années qui précèdent la Révolution.

Annexes

CHRONOLOGIE MARITIME
1763-1783

1763

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

1764

voyage de Byron (jusqu'en 1766)

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

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

Bellin publie son *Petit atlas maritime*

1765

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

1766

Choiseul Praslin, secrétaire d'Etat de la Marine

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

1767

Bougainville revient aux Malouines pour évacuer les colons français

1768

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

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

1769

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

1770

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

428

1771

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

1772

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

1773

16 décembre : *Boston Tea Party*

1774

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

1775

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

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

1776

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

1777

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

1778

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

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

1779

430

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

1780

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

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

1781

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

1782

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

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

1783

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

DÉPENSES NAVALES

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

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

433

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grande-Bretagne

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

434

France

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

Espagne

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

Équivalences monétaires

1 £ = 23 livres tournois

1 £ = 90 réaux

1 livre tournois = 4 réaux

EFFECTIFS

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

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

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

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

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

QUELQUES BÂTIMENTS CÉLÈBRES

LA BRETAGNE

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

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

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

LE VICTORY

Vaisseau de 100 canons, 3 ponts, 2142 tx.

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

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

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

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

– Largeur au maître gabarit 15,39 m

– Profondeur de la cale : 6,6 m

– 7 ancres

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

– Longueur de la grande vergue : 31,2

– 34 voiles

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

438

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

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

LA SANTÍSIMA TRINIDAD

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

– Longueur : 61,4 m.

– Quille : 52,72 m.

– Largeur : 16,59 m.

– Tonnage : 2475 tx.

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

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

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

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

L'HERMIONE

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

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

OUVRAGES GÉNÉRAUX

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

LES NAVIRES

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

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

GRANDE-BRETAGNE

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

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

FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESPAGNE

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

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

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

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

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

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

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

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

448

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES-UNIES

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

ÉTATS-UNIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PREMIÈRE PARTIE

LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE

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

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

QUATRIÈME PARTIE
LES ARSENAUX

452

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

CINQUIÈME PARTIE
ADMINISTRATEURS ET MANIEURS D'ARGENT

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

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

SIXIÈME PARTIE
LES MARINS FRANÇAIS

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

ANNEXES

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

