Les corsaires de la marine américaine pendant la guerre de l'Indépendance

Tri Tran

▶ **To cite this version:**

Tri Tran. Les corsaires de la marine américaine pendant la guerre de l'Indépendance. Alizés : Revue angliciste de La Réunion, 2000, Interviews, Miscellanies, South Africa, 19, pp.155-168. hal-02346467

HAL Id: hal-02346467
https://hal.univ-reunion.fr/hal-02346467

Submitted on 5 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les corsaires de la marine américaine pendant la guerre de l'Indépendance

Introduction

Alors qu'il existe de nombreuses études nord-américaines sur la période de l'Indépendance, le rôle de la marine pendant cette époque très riche de l'histoire américaine reste assez méconnu. Les quelques ouvrages existants sont peu accessibles, épuisés depuis longtemps. De plus ils sont très spécialisés dans les questions navales et stratégiques. L'auteur, spécialiste d'histoire maritime anglo-américaine, s'attachera donc à expliquer d'abord la spécificité des forces navales américaines au début de la guerre, puis la tactique employée par les marines en présence, le but étant de démontrer l'existence d'une marine soudée, dès le début des combats, en 1776.

État des forces navales des Etats-Unis

En 1775, la marine britannique était présente dans plusieurs ports de la côte est de l'Amérique du Nord, notamment à New York[1] et Boston. Sous l'égide de John Montagu, Premier Lord de l'Amirauté, la flotte anglaise s'était considérablement développée et comptait plusieurs dizaines de navires de ligne[2]. Ces derniers étaient des grands galions de guerre solides et puissamment armés, à plusieurs ponts, construits pour des batailles en file et en rangée. Ils avaient une vitesse et un armement identiques, leur permettant de respecter en même temps les ordres et les signaux de bataille, et de manœuvrer de façon à ce que la ligne n'ait

---

[1] Copies of letters to Henry Davies, victualling agent, New-York, 3 Aug. 1780-12 Jul. 1782, and to the Victualling Board, 5 Jul. 1780-8 May 1782, Papers of Admiral Marriot Arbuthnot (1779-82), the New-York Historical Society.

[2] Lists of ships and instructions; Disposition of ships of war in the West Indies and America for various services. Papers of William Petty, 2nd Earl of Shelburne, 1st Lord of the Treasury ("political correspondences and papers, 1753-94"), William L. Clements Library, University of Michigan.

aucune faille, par où les navires ennemis pourraient s'infiltrer et la disperser.

Les navires de ligne anglais avaient une puissance de feu colossale : chacun était armé d'une centaine de gros canons tirant des boulets explosifs et incendiaires, efficaces à environ 300 mètres. Cette flotte était commandée par des officiers expérimentés, tels les amiraux Graves et Howe.

Face à la puissance britannique, les États-Unis paraissaient bien démunis sur les mers. Les treize colonies américaines étaient originellement des petits États séparés, très jaloux de leur autonomie. Chaque État ayant une façade maritime, comme le Connecticut, la Pennsylvanie, ou la Caroline du Sud, s'était doté d'une petite flotte de bateaux de guerre (des frégates de charge équipées de quelques canons). Mais ces frégates étaient des bateaux d'un type relativement nouveau au XVIII^{ème} siècle : plus petites et plus rapides que les grands navires de ligne anglais, lourds et lents, elles pouvaient être très efficaces et très manœuvrantes. Ces frégates comportaient deux ponts et étaient armées d'une cinquantaine de canons. Cependant leurs carénages ne pouvaient supporter les projectiles anglais, ce qui interdisait le combat en ligne, conventionnel au XVIII^{ème} siècle. Enfin, la frégate ne comportait qu'une cinquantaine d'hommes d'équipage, alors qu'un navire de ligne anglais transportait près de 800 marins et officiers, dont les célèbres « *royal marines* », les unités d'élite de fantassins de marine. C'est pourquoi, en temps de guerre, les frégates ne pouvaient faire mieux que d'escorter les convois de navires marchands.

Lorsque le Congrès décida d'organiser ses forces navales, il fit appel à Esek Hopkins (1718-1802), un armateur qui avait aussi une expérience de la guerre de course, ayant commandé des navires corsaires (« *privateers* ») pendant la Guerre de Sept Ans (1756-63). Grâce à son frère aîné, nommé Président du comité naval du Congrès, Esek Hopkins devint le premier commandant en chef de la flotte américaine. En février 1776, il prit le commandement d'une petite escadre de six navires lui appartenant (le *Wasp*, le *Columbus*, l'*Andrew Doria*, le *Cabot*, le *Providence*, l'*Alfred*).

Outre cette escadre, le Congrès disposait de six autres escadres, constituées autour des frégates *Alliance* (commandée par Pierre Landais,

John Barry), *Confederacy* (Seth Harding), *Bonhomme Richard* (John Paul Jones), *Hancock* (John Manley), *Warren* (John B. Hopkins), et *Randolph* (Nicholas Biddle).

Les frégates américaines étaient donc plus aptes au harcèlement des convois de ravitaillement anglais, même si ces derniers étaient protégés par quelques navires de ligne[3]. Il consistait en des opérations ponctuelles, des raids contre des bases ennemies, comme les ports, les garnisons, les dépôts de munitions, les arsenaux.

La flotte américaine était certes moins nombreuse que la flotte anglaise, mais elle était néanmoins diversifiée : outre ses frégates de guerre et de charge, elle disposait de corvettes, de bricks, de brigantins. La corvette était un bâtiment plus petit que la frégate, très légère, avec un seul pont, et armée d'une quinzaine de canons. Malgré sa petite taille (30 mètres), elle avait une voilure identique à celle de la frégate, avec plusieurs étages de voiles. La corvette était très rapide, et on l'utilisait surtout pour la surveillance et la liaison. Le brick et le brigantin étaient des voiliers d'environ 25 mètres, à deux mâts, plus petits que la corvette, mais plus rapides et maniables. Ils furent souvent utilisés comme avisos de communication, comme par exemple les bricks *Defence* et *Oliver Cromwell* de Seth Harding, ou le brigantin *Lexington* de John Barry.

Au début de la guerre, la flotte américaine fut divisée en sept escadres, chacune comprenant une frégate de guerre, quelques frégates de charge, et plusieurs bricks et brigantins. Le Congrès américain disposait donc de moyens navals aptes à remplir des missions variées, telles la reconnaissance, le harcèlement, l'escorte, le raid, et même le support tactique de forces terrestres.

En examinant les opérations navales américaines[4], on voit que le comité naval des États-Unis définit quatre grandes zones de combat, maritimes et fluviales, en liaison avec les opérations terrestres en cours ou projetées :

---

[3] Comparisons of the navies of England, France, Spain and Holland in 1782. Papers of William Petty, 2nd Earl of Shelburne, 1st Lord of the Treasury. William L. Clements Library, University of Michigan.

[4] Contemporary record of naval actions, with lists of British, French and American ships and their commanders. John Gaselee, Memorandum book (1775-83), New-York Public Library.

- le front nord, au Québec (dont était chargé Benedict Arnold)
- la côte est (John Barry, Seth Harding, John B. Hopkins)
- la guerre de course en Atlantique et autour des Iles Britanniques (John Paul Jones, Richard Dale, Thomas Truxton, John Manley, Gustavus Conyngham)
- les Antilles, Floride, Nassau, Barbade (John Peck Rathburne, Esek Hopkins, Nicholas Biddle).

Les équipages de ces navires étaient pour la plupart formés de marins chevronnés, ayant une longue pratique de la navigation, acquise dans la marine marchande, ou ayant déjà combattu pendant la guerre de Sept Ans dans la flotte anglaise.

Mais certains de ces officiers étaient peu disciplinés, préférant suivre leur propre plan de bataille plutôt que les directives du Comité Naval, tels Esek Hopkins et John Burrough Hopkins. Ces derniers furent par la suite sévèrement sanctionnés par le Congrès américain. Ils croyaient en effet que la guerre serait courte et cherchèrent à gagner une gloire rapide et des avantages personnels. On sait qu'Esek Hopkins fut nommé commandant de la flotte grâce à son expérience navale, ses ressources d'armateur, et ses relations politiques au sein du Congrès. Mais il désobéit ensuite aux ordres qui lui demandaient de se diriger vers Chesapeake Bay et d'y attaquer l'escadre de Lord Dunmore[5]. Hopkins préféra voguer vers les Bahamas ; il avait l'intention de prendre Nassau par surprise. Il échoua ; à son retour, il fut censuré par le Congrès, relevé de son commandement en 1777, puis congédié.

Son fils aîné, John Burrough, participa lui aussi à l'expédition ratée de Nassau aux commandes du brick *Cabot*. Malgré tout, on l'intégra dans la liste officielle des capitaines de vaisseaux de la marine américaine. Il reçut ensuite le commandement de la nouvelle frégate *Warren*, et réussit à forcer audacieusement de nuit (mars 1778) un barrage anglais bloquant le fleuve Providence où son navire était stationné. Mais un an plus tard, il décida de son propre chef de quitter Boston avec sa frégate et deux autres navires (le *Queen of France* et le *Ranger*) pour aller patrouiller le long des côtes de Virginie pendant six mois, privant la flotte de trois précieux navires. Lui aussi fut désavoué à son retour.

---

[5] John Murray, quatrième Dunmore: il fut gouverneur de New-York et de Virginie en 1770. Il fut rappelé en Angleterre en 1776, et devint plus tard gouverneur des Bahamas (1787).

Il y eut aussi des désertions : en 1776, le général Benedict Arnold (1741-1801) commandait une unité navale au lac Champlain et avait réussi à contenir l'avancée des troupes anglaises stationnées au Canada. En 1780, alors qu'il commandait le fort de West Point, il entra en pourparlers avec le général anglais Clinton[6]. Il projetait d'abandonner le site aux Anglais en échange d'une grosse somme d'argent et d'un poste dans l'armée anglaise. C'est Washington qui découvrit l'affaire, ce qui provoqua la fuite d'Arnold à New York, d'où il embarqua pour Londres (décembre 1781).

La tactique navale américaine et ses résultats

La puissance navale anglaise conditionna les choix tactiques du Congrès. La flotte des insurgés, dénuée de navires de ligne, devait essentiellement se consacrer à des actions ponctuelles et soudaines, comme le harcèlement des convois anglais croisant dans les Antilles et en Atlantique, afin de nuire au maximum au commerce britannique et de perturber les approvisionnements de l'armée et de la flotte ennemies. Néanmoins des combats eurent lieu, mettant aux prises des frégates anglaises et américaines.

La guerre de course fut aussi l'œuvre d'une multitude de petits navires, appartenant à des armateurs privés, d'où leur nom de « *privateers* », et autorisés par le Congrès à attaquer les convois anglais. On note ici la différence des choix tactiques d'Hopkins et de Washington : alors que le premier chercha à faire une guerre conventionnelle, le deuxième choisit la tactique du harcèlement, très efficace à long terme et moins coûteuse en hommes et en matériel.

Les bateaux anglais de commerce souffrirent beaucoup des attaques des corsaires ; ainsi, quand les Britanniques capturaient des équipages de « *privateers* » battant pavillon américain, ils étaient très tentés de les considérer comme de vulgaires pirates et de les pendre immédiatement[7] alors que ces combattants revendiquaient leur apparte-

---

[6] Letters from naval officers. Papers (1730-1838) of General Sir Henry Clinton, commander-in-chief of the British army in North America (1778-82). William L. Clements Library, University of Michigan.

[7] En vertu d'une loi anglaise amendée, de 1745. Il faut savoir que la Grande-Bretagne tolérait tout à fait les corsaires agissant pour sa cause puisque le Parlement britannique avait voté l'année précédente (1744) une loi en ce sens.

nance à la marine des États-Unis, ce qui en faisait des prisonniers de guerre. Or, beaucoup de jeunes officiers servirent d'abord sur ces navires corsaires, n'ayant pas eu la chance d'être affectés sur les quelques bâtiments de guerre de la Marine Continentale.

Une présence navale fut assurée sur tous les grands fronts (le Québec, le littoral est, l'Atlantique, et les Antilles), car il fallait simultanément contrarier le commerce anglais aux Antilles, harceler les convois dans l'Atlantique et en Manche, retarder l'arrivée des renforts venus du Canada, et attaquer, saboter les navires anglais dans les ports[8].

– Les opérations au Québec

En 1775, Washington envoya les Généraux Arnold et Montgomery avec une division pour capturer Québec. Après beaucoup d'efforts, celle-ci atteignit le Saint-Laurent, en face de Québec, en plein hiver. L'attaque, conduite par Montgomery le 31 décembre 1775, lors d'une tempête de neige, fut désastreuse[9]. Montgomery fut tué et Arnold blessé. Pendant les six premiers mois de 1776, Arnold se maintint au Canada, puis battit en retraite jusqu'au lac Champlain.

En effet, au printemps de 1776, le capitaine anglais Charles Douglas (1725-89) était parvenu à remonter le Saint-Laurent jusqu'à Québec, avec sa frégate *Isis*, malgré le gel, pour soutenir la garnison assiégée[10]. Il se lança ensuite à la poursuite d'Arnold. Ainsi, avant même

---

[8] On peut citer l'anecdote sur David Bushnell (1742-1824). Sorti de Yale en 1775, il décida de se mettre au service de l'armée américaine; il construisit un petit sous-marin ayant la forme d'un œuf, qui pouvait se déplacer au moyen d'une hélice et d'un gouvernail actionnés manuellement. L'engin transportait une charge de 150 kilos de poudre qui pouvait être vissée à la coque du navire ennemi afin de le couler. En 1776, Bushnell lança son sous-marin dans le port de New York, contre le *HMS Eagle*, le navire de Lord Howe. Le pilote, Ezra Lee, sergent de l'armée américaine, parvint bien jusqu'au navire, mais ne put forer sa charge dans la carène car Bushnell avait oublié que les coques des navires anglais étaient toutes protégées par des plaques de cuivre, pour leur apporter plus de longévité et de vitesse. Malgré trois tentatives infructueuses de Lee, Bushnell poursuivit l'amélioration de son invention pendant toute la guerre.

[9] Note referring to naval forces at Quebec, 1775, with the transcript of a journal of the siege of Quebec, 1775-76. Papers of Capt. John Hamilton. The National Archives of Canada, Ottawa, Ontario.

[10] Correspondence (10 letters: 6 Feb. 1764-Sept. 1770) between Lt. Gal. Thomas Gage and Captains Joshua Loring and Alexander Grant [officers in command of the vessels on the Great Lakes]. William L. Clements Library, University of Michigan.

Saratoga (1777), les Anglais et les Américains se battirent au lac Champlain, à Valcour Island. Réfugié au fort Ticonderoga, Arnold y trouva une petite flottille de canots en cours de construction, sur ordre de Washington. Arnold devait harceler l'escadre d'un officier anglais nommé Pringle, bientôt rejoint par Douglas. Alors que Pringle disposait d'une corvette et de 24 canots, Arnold ne pouvait compter que sur une quinzaine de canots (des embarcations légères en bois, à rames, et avec des petits canons fixés à leurs proues). Le premier combat eut lieu le 11 octobre 1776 et fit plus d'une soixantaine de morts et de blessés dans les rangs américains. Arnold se dirigea vers le sud pendant la nuit suivante mais les Anglais le rattrapèrent le 13 octobre. Arnold décida alors d'accoster et de fuir dans les bois avec ses hommes, après avoir brûlé ses canots.

Ainsi, Arnold, en construisant ses canots de juin à octobre, puis en livrant deux batailles navales sur le lac Champlain les 11 et 13 octobre, retarda vraiment l'invasion anglaise par le Canada puisque les Britanniques décidèrent d'attendre le printemps 1777 pour continuer leur progression vers le sud.

– *Les opérations navales aux Antilles*

Colonies de la Couronne depuis 1773, les Antilles (Cuba, les Bahamas, la Jamaïque, la Barbade, la Grenade) constituaient à la fois le siège d'établissements et de comptoirs très prospères commerçant avec les colonies anglaises en Amérique du Nord et la Grande-Bretagne, mais aussi une zone d'accueil pour l'escadre anglaise en Jamaïque de Sir Peter Parker, qui dépendait de la flotte des Antilles de l'Amiral George Rodney. En 1775, elle ne constituait pas un danger immédiat pour les États-Unis qui devaient d'abord lutter chez eux contre les Anglais et contenir les renforts venus du Québec.

Ceci explique le limogeage d'Esek Hopkins en 1776 ; son échec à Nassau était prévisible : la présence navale anglaise y était trop importante. Il fallut attendre les années 1782-83 pour assister dans ces eaux à des combats navals équilibrés, entre les deux grandes puissances navales de l'époque, l'Angleterre et la France (alliée aux Espagnols)[11].

---

[11] Papers (1776-1800) of George Macartney [Governor of the Islands of Grenada, Tobago and the Grenadines], relating the war against France in the West Indies. William L. Clements Library, University of Michigan.

Après l'éviction des Hopkins dès 1776, de jeunes officiers se distinguèrent, comme Nicholas Biddle (1750-78). Entré dans la marine anglaise à treize ans, il la quitta en 1775 pour s'enrôler dans la marine de l'État de Pennsylvanie. Il était si brillant qu'on lui confia en décembre 1775 le brick *Andrew Doria* avec le grade de capitaine de vaisseau. Il participa à l'expédition de Nassau, puis reçut le commandement de la frégate *Randolph*. Il quitta Charleston le 12 février 1778 avec quatre navires de la marine de l'État de Caroline du Sud, et rencontra en mars près de la Barbade la frégate anglaise *Yarmouth*. Biddle fut blessé dans le premier quart d'heure du combat mais son navire tint bon. Il dirigeait ses hommes assis sur une chaise sur le pont de son bateau quand ce dernier explosa, victime de la puissance de feu de la frégate anglaise. Le cas de Biddle reste assez isolé, car en règle générale les officiers américains ne se risquaient pas à engager de combat direct conventionnel contre les Britanniques.

Malgré l'échec d'Hopkins à Nassau, d'autres raids furent organisés contre cette base anglaise : le 27 janvier 1778, le lieutenant John Peck Rathburne (1746-82) s'empara de la garnison et de l'arsenal, de nuit. Mais, alors qu'Hopkins avait échoué avec six navires, Rathburne réussit tout seul avec un petit bâtiment, le sloop *Providence*, et un commando d'une vingtaine d'hommes. Il fut particulièrement brillant, ne perdant aucun homme.

Le Congrès le récompensa en lui donnant le commandement de la frégate *Queen of France*. En juin 1779, il quitta donc Boston avec deux autres frégates, en direction de la Jamaïque, et y captura plusieurs navires de commerce anglais. Mais il fut pris en 1781, à la barre du navire corsaire *Wexford* et les Anglais l'envoyèrent en prison à Plymouth, où il mourut en captivité.

– *Les opérations en Atlantique*

Le Congrès affecta à ce théâtre d'opérations ses meilleurs officiers et la majorité de ses frégates (*Alliance*, *Confederacy*, *Warren*, *Randolph*, *Bonhomme Richard*). En effet, seules les frégates possédaient la vitesse et la puissance nécessaires pour harceler les gros navires de ligne transportant des troupes bien armées. Mais ces derniers étaient toujours accompagnés de navires d'escorte plus légers susceptibles de donner la chasse aux frégates américaines. Des « *privateers* » furent

également impliqués. Ils furent lancés contre les convois marchands, moins protégés, ce qui retardait l'acheminement de l'aide militaire anglaise.

Ainsi, un capitaine, John Barry, sillonna de mars 1776 à décembre 1777 le littoral est avec le brigantin *Lexington*. Il captura au large de Cap Charles, le 7 avril 1776, après une course poursuite d'une heure, le sloop *Edward*, un petit bateau d'escorte appartenant à l'escadre de la frégate *Liverpool*. L'*Edward* fut la première prise de la guerre, et fut emmené dans le port de Philadelphie, une base insurgée. Plus tard, en septembre 1782, Barry apprit qu'un grand convoi marchand de 88 navires se dirigeant vers Londres avait été dispersé par une tempête en Atlantique. Il obtint des informations sur la route prise par le convoi et se lança à la poursuite des bateaux rescapés. Il en captura quatre et les emmena en France, devant refaire ses provisions d'eau douce. Un autre officier, Seth Harding, fut lui aussi affecté à la guerre de course à bord de « *privateers* » et compta de nombreuses prises à son actif. Il fut aussi plusieurs fois capturé par les Anglais et échangé[12].

L'importance des bateaux corsaires est fort méconnue : à la différence des navires de guerre construits et armés pour le Congrès Continental, ils appartenaient à des particuliers (des marchands, des armateurs), certes patriotes mais aussi soucieux de s'enrichir. Ils étaient autorisés, par des lettres de marque du Congrès, à attaquer les navires marchands ennemis et à opérer des prises en toute légalité. En outre, ces équipages corsaires étaient, nous l'avons dit, le plus souvent encadrés par des officiers de marine. Le Congrès institutionnalisa cette pratique dès 1775 en confiant au capitaine de frégate John Manley (1734-94), un ancien officier de marine marchande, le soin de former la première escadre de « *privateers* ». Ceci officialisait l'emploi de corsaires par les États-Unis[13]. La guerre de course n'était alors, ni plus ni moins, que la meilleure façon d'anéantir le commerce anglais aux Antilles et dans les colonies nord-américaines.

---

[12] Order by Admiral Marriot Arbuthnot (July 1780) concerning prisoners of war. New York Historical Society; Letter (30 March 1779) from Vice Admiral John Byron, discussing an exchange of prisoners of war with the Americans at Martinique. W. R. Perkins Library.

[13] Un traité international mit fin à la guerre de course en 1856 et fut ratifié par toutes les grandes nations maritimes sauf les Etats-Unis, mais ils en supportèrent les conséquences: pendant la Guerre de Sécession, les États du Nord subirent par sa faute de lourdes pertes.

Le plus célèbre de ces officiers est sans conteste John Paul Jones (1747-92). Sa gloire est due sans doute à l'étendue de ses exploits mais aussi à sa maîtrise de la navigation. Il opéra en effet jusqu'en Europe, harcelant les navires marchands anglais autour des Iles Britanniques, n'hésitant pas à l'occasion à défier des navires de ligne ennemis. Il fut un excellent marin à la bravoure extrême. Sa vie est d'ailleurs émaillée de faits épiques révélant un officier d'exception. Jones reste un personnage incontournable de l'histoire américaine, mais aussi de la culture maritime française et même anglaise. Cette dernière, à travers des chansons maritimes, des ballades populaires, s'est ainsi appropriée un ancien adversaire dont elle a reconnu les mérites.

Jones était le fils d'un jardinier. Très tôt il se tourna vers la mer : à quatorze ans il embarquait sur des navires marchands anglais en partance pour l'Afrique, les Antilles, la Virginie. Il y gagna ses galons d'officier. En 1776, il s'enrôla dans la marine continentale et fut nommé lieutenant, puis capitaine. Avec le sloop *Ranger*, il traversa l'Atlantique pour retrouver en France Benjamin Franklin, qui lui ordonna de harceler les côtes anglaises.

Jones devait accomplir la majeure partie de sa carrière en Europe, bénéficiant du soutien logistique de l'ami européen. Les Français lui confièrent une petite escadre, comprenant un vieil « *indiaman* » de 900 tonneaux, baptisé *Bonhomme Richard* en l'honneur de Franklin, ainsi qu'une frégate et une corvette. Tous ces navires français battaient pavillon américain.

Le vaisseau de Jones était à l'origine un gros navire de charge, à deux ponts et avec d'épaisses parois. Il comptait 180 hommes d'équipage. Sa voilure fut ensuite augmentée et les arsenaux français l'équipèrent d'une quarantaine de grosses pièces, ce qui en faisait un bâtiment redoutable.

Jones accomplit un raid en Angleterre, à Whitehaven en avril 1778. Il ne fut pas très fructueux mais son impact émotionnel fut immense, tant en Grande-Bretagne, qui se voyait menacée chez elle, qu'en Amérique, où le Congrès salua l'audace de Jones. Un peu plus tard, Jones défit une petite escadre anglaise et captura près de 200 marins et officiers, qui furent échangés contre des prisonniers américains. Enfin, en septembre 1779, il livra une bataille navale désespérée à Flamborough Head, au nord de la Grande-Bretagne, contre un convoi de 44 navires,

escorté par deux frégates (HMS *Serapis* et HMS *Countess of Scarborough*). Après un combat acharné de deux heures, le *Serapis* se rendit à Jones, qui avait néanmoins subi de lourdes pertes (son propre bateau était très endommagé et coula deux jours plus tard). Plus de 130 hommes avaient été tués de chaque côté. Jones débarqua à Lorient, puis gagna Paris où il fut fêté en héros. Il revint ensuite en Amérique et le Congrès lui confia le commandement de la frégate *America*, alors en construction à Portsmouth (New Hampshire).

Mais en 1782, la paix signée, le navire fut donné à la France, le Congrès décidant de ne pas conserver de flotte de combat, selon l'article 6 de la Confédération. Jones revint en France, espérant obtenir un poste dans la Royale. Refusé, il se mit au service de la marine russe et la réorganisa. Mais, victime d'intrigues politiques, il dut revenir à Paris en 1790, où, pendant deux ans, il tenta en vain d'obtenir un poste dans la marine et la diplomatie. Il mourut en 1792, trop tard pour recevoir enfin de Washington une nomination à un poste consulaire en Algérie. Jones désira toujours commander une flotte et l'engager dans une bataille conventionnelle. Il n'eut jamais l'occasion de le faire, mais reste néanmoins un grand marin, tenace, qui refusa toujours la défaite.

Comparatif des tactiques navales anglaises et américaines

Il faut souligner le contraste frappant entre les stratégies employées de part et d'autre : les corsaires américains bénéficièrent des travaux de recherche de plusieurs spécialistes de la Marine française. Ils recensaient toutes les manœuvres et les stratégies possibles, lors d'un engagement naval. En 1697, le Père Paul Hoste, un mathématicien jésuite, publia *L'Art des armées navales*. Hoste avait servi douze années en mer sous les ordres de trois amiraux et il assista l'Amiral de Tourville aux batailles de Beachy Head (1690) et de Barfleur (1692). Il expliquait dans son livre comment une flotte en patrouille devait se disposer, et ce qu'elle devait faire pour se mettre rapidement en ordre de combat, en fonction de la position de la flotte ennemie.

Le XVIII^{e} siècle constitua donc une époque charnière où l'art de la manœuvre fit l'objet d'études précises, basées sur de nouvelles sciences, comme l'hydraulique et l'aérodynamique, surtout après les années 1720. Au XVIII^{e} siècle, les navires de guerre se mettaient toujours

en ligne les uns derrière les autres au moment de la bataille, afin de produire leur puissance de feu maximale quand ils présentaient leur flanc à la flotte adverse. Hoste insiste surtout sur la nécessité, pour une ligne de navires, à se tenir le plus près possible du lit du vent afin de garder une manœuvrabilité maximale et l'avantage offensif. Le vent restait un facteur prédominant.

Hoste énumère les avantages que procurent respectivement la position au vent, et celle sous le vent de l'ennemi. Les navires au vent seraient moins gênés par la fumée de leurs propres canons et pourraient voir rapidement les signaux de leur vaisseau amiral. Très manœuvrants, ils pourraient aussi passer à travers la ligne adverse et se retrouver derrière elle. Il leur était aussi plus facile d'aborder les vaisseaux ennemis. Les navires sous le vent de la ligne ennemie pourraient aisément capturer les navires désemparés qui se porteraient naturellement vers eux. Mieux protégés de la houle et des vagues (la flottaison étant alors plus élevée), ils pouvaient laisser leurs sabords inférieurs ouverts plus longtemps et disposer ainsi d'une puissance de feu supérieure. Quant aux navires endommagés, ils pouvaient faire retraite aisément et être remplacés par ceux qui étaient en deuxième ligne. Un amiral commandant une flotte sous le vent pouvait forcer une flotte hésitante au combat.

Les Français étaient également en avance dans le domaine des communications entre navires d'une même flotte. A l'époque, celles-ci se faisaient au moyen de drapeaux de forme et de couleur variés, hissés en bout de mât du vaisseau amiral. Ils signifiaient des ordres à l'intention de la flotte. En 1763, le chef d'escadre Sébastien Morogue (1705-81), avait publié son *Traité sur les évolutions et les signaux*. Il créa aussi l'Académie marine de Brest, où l'on étudiait les tactiques navales et les codes de communication. De même les ouvrages d'Henri Pitot (*Théorie de la manœuvre des vaisseaux réduite en pratique*), et de Pierre Bouguer (*De la manœuvre des vaisseaux ou traité de méchanique et de dynamique*), publiés respectivement en 1731 et 1757, inspirèrent les officiers américains. Ils détaillaient les meilleures méthodes de pointage des canons, et énuméraient les mérites de diverses manœuvres comme l'abordage. Il y est dit que cette tactique hardie a toujours une influence positive sur le moral de l'équipage et occasionne des pertes humaines modérées, par rapport à un combat à distance. Surtout elle permettait aux petits bateaux corsaires d'attaquer des navires de charge anglais plus gros qu'eux.

Or l'avance américaine contrastait avec la rigidité des instructions de combat anglaises (« *Fighting Instructions* »), datant du milieu du XVII^e^ siècle et inchangées depuis. Leur modernisation fut très tardive, ce qui explique en partie la défaite anglaise. Ces 21 instructions tactiques étaient très conservatrices, interdisant toute initiative individuelle. Imposant une discipline collective, elles stipulaient que toute la flotte devait agir comme un seul navire, ce qui engendrait en fait inévitablement beaucoup de lenteur dans la prise de décisions et leur exécution. Par exemple elles disaient qu'il ne fallait engager la bataille que lorsque la ligne de navires était bien formée, parallèle à la ligne ennemie. Elles donnaient lieu à des batailles peu variées et très conventionnelles, où chaque bateau ne combattait que le navire lui faisant face. Elles marquèrent profondément l'esprit des officiers anglais, peu enclins à innover et à prendre des risques, ce qui leur aurait attiré les foudres de l'Amirauté. Des officiers supérieurs furent en effet sanctionnés, jugés en cour martiale et même exécutés, pour n'avoir pas suivi à la lettre les Instructions de combat[14].

Conclusion

On peut dire que les Anglais perdirent la guerre navale en Amérique du fait d'une rigidité intellectuelle excessive. Ils manquèrent beaucoup d'occasions de victoires. Si leur évolution tactique avait été plus rapide, ils n'auraient pas été battus à Yorktown. Le rôle des corsaires mandatés par le Congrès et encadrés par les officiers de la marine continentale doit être souligné à nouveau. Malgré des moyens réduits, ils surent tenir en échec la première marine du monde, remportant quelques succès sur les frégates anglaises, et surtout, ils gênèrent considérablement le commerce et l'approvisionnement des armées anglaises en Amérique du Nord. Néanmoins la marine britannique tira beaucoup d'enseignements de la guerre de l'Indépendance, remportant dès la fin du XVIII^e^ siècle des victoires décisives (bataille du 1^er^ Juin 1794, bataille de Trafalgar) car elle amenda ses Instructions de combat dès 1783, sous l'impulsion de Lord Howe et du contre-amiral Kempenfelt.

Tri TRAN[15]

---

[14] Toutefois, un amiral anglais, John Byng (1704-57) fut fusillé sur son propre navire, pour n'avoir pas opposé une forte résistance aux Français à Minorque (1756). Il pensa bien faire en se cantonnant aux prudentes Instructions officielles de combat naval.

[15] Tri TRAN, Ferme St Antoine, Frizon, 88400 Nomexy, France. Laboratoire d'Histoire Maritime, Université Paris IV.

BIBLIOGRAPHIE

ANTIER, Jean-Jacques. *L'Amiral de Grasse. Héros de l'Indépendance américaine* (Rennes : Ouest France, 1991).

BOUGUER, Pierre. *Traité du navire : de sa construction et de ses mouvements* (Paris : Jombert, 1746).

----------. *De la manœuvre des vaisseaux ou traité de méchanique et de dynamique* (Paris : H.L. Guérin & L.F. Delatour, 1757).

BOURDÉ DE VILLEHUET, Jacques. *Le manœuvrier ou essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales* (Paris : H.L. Guérin & L.F. Delatour, 1757).

CLARK, William Bell. *Naval Documents of the American Revolution.* 3 vols. (Washington: USGPO, 1964-8).

CLERK, John of Edlin. *An Essay on Naval Tactics.* 2nd ed. (Edinburgh: Constable, 1804).

CORBETT, Julian S. *Fighting Instructions, 1530-1816.* 1st ed. (London: Navy Records Society, 1905).

HOSTE, (le Père) Paul. *L'art des armées navales.* 1re ed. (Lyon : Anisson & Posuel, 1697).

MAHAN, Alfred Thayer. *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence.* 1st ed. (London: Sampson Low, 1913).

PITOT, Henri. *Théorie de la manœuvre des vaisseaux réduite en pratique* (Paris : C. Jombert, 1731).