

Vers la bataille de la Chesapeake

Capitaine de corvette Jean-Christophe Chaumery¹

¹ avec l'aimable participation du contre-amiral Rémi Monaque

« La fortune sourit à l'audace »¹

Traumatisme national aux conséquences géopolitiques majeures, la guerre de Sept ans voit la défaite de Louis XV face à George III, la perte du Canada et l'abandon du rêve de Duplex de bâtir un empire français des Indes. Au large de Quiberon, la Royale est humiliée à la bataille des Cardinaux le 20 novembre 1759 et ne peut renverser la partie jusqu'à la signature du traité de paix en 1763. Mais elle redresse immédiatement la tête sous l'impulsion de ministres de la Marine tels que Choiseul et Sartine, convaincus que le fait maritime est la nouvelle voie de la puissance basée sur l'économie. Louis XVI, féru de science et d'exploration, soutient cette vision moderne de la politique et œuvre patiemment à la reconstruction de la Marine à laquelle son grand-père ne croyait pas. La tâche est immense car il faut moderniser la flotte, repenser l'administration des arsenaux, armer des équipages, redresser le corps des officiers, entraîner les escadres, constituer des alliances et enfin établir une nouvelle stratégie navale visant non pas à se venger de l'Angleterre mais à grandir tandis que l'Amérique se soulève.

La renaissance de la flotte

Sans s'obstiner dans une stratégie directe d'invasion de l'Angleterre, la France s'appuie sur son reliquat colonial et des alliances pour se fixer intelligemment des buts de guerre plus compatibles avec ses moyens. Optant pour une stratégie indirecte afin de forcer Londres au partage des mers et du commerce, Versailles opère un redressement naval considérable et une révision en profondeur de son appareil militaro-industriel. L'administration des arsenaux, la contractualisation des marchés et la logistique d'approvisionnement des chantiers navals sont remaniées afin de gagner en efficacité et mettre à l'eau davantage de vaisseaux neufs ou refondus. Malgré un équilibre budgétaire précaire et des arbitrages financiers houleux, Choiseul et Sartine font renaître une marine, chargée - une fois n'est pas coutume - d'exécuter l'essentiel de la stratégie du royaume.

Malgré l'incontestable volonté politique sous un régime monarchique, il ne faut pas moins de quinze ans pour aligner des vaisseaux aptes au combat et un ordre de bataille suffisant pour affronter, avec le concours de l'*armada* espagnole, la première marine mondiale. Les vaisseaux de 74 canons, les FREMM de Louis XVI en somme, remplacent les vaisseaux de 64 décevants aux Cardinaux, et font la fierté des marins comme de leurs architectes. Toutefois, ils ne sont pas tous équipés de carènes doublées de cuivre. Cette évolution technique, qui sur la longue durée fournit un avantage de vitesse considérable, confère une protection accrue contre le taret, mollusque qui dégrade les coques et oblige à des entretiens majeurs, très pénalisants outremer.

1 Virgile, *L'Énéide* livre X

La fidélisation des marins

Sartine s'attelle au recrutement et à la fidélisation des marins. Il remédie aux promotions tardives, qui ne laissent que peu de temps pour commander et vieillissent inmanquablement les postes de responsabilité. Après soixante ans de gel des avancements, au déclenchement de la guerre en 1778, le corps des officiers généraux est inévitablement sclérosé. Il compte parmi ses rangs des officiers aux excellents états de service mais âgés de plus de 70 ans pour nombre d'entre eux et inaptes à reprendre la mer. Le temps d'une guerre, Sartine puis Castries parviennent à dégeler la politique d'avancement et à insuffler une énergie nouvelle dans le corps des officiers généraux. Grâce à cela, Suffren ne reste chef d'escadre qu'un an et devient en 1783 le plus jeune lieutenant général de son époque, à seulement 54 ans. Le ministre résout également les graves arriérés de paiement de solde qui affectent le moral des équipages comme des fournisseurs de la flotte, pénalisant l'effort de modernisation. Sartine fait construire des casernes à terre pour héberger les marins de retour de mission, au lieu de les laisser croupir à bord dans des conditions d'hygiène déplorables. Cela constitue une véritable révolution, hautement bénéfique pour le moral des marins.

L'entraînement des escadres

Après vingt ans d'interruption, les escadres d'évolution sont réactivées pour entraîner les équipages et les officiers les plus prometteurs à la manœuvre en flotte constituée. Le maintien de la ligne au gré des évolutions des vaisseaux comme des vents est la condition essentielle pour la mise en œuvre de l'artillerie navale. Au sein de ces escadres, de Grasse et Suffren s'illustrent et se préparent aux combats futurs. Les amiraux en profitent pour juger leurs officiers et sélectionner les commandants. Pour fluidifier la conduite des flottes, le code de transmission est repensé par le Chevalier du Pavillon. Au lieu de l'ancien code trop complexe, combinant plus de quarante pavillons aux significations différentes selon les mâts auxquels ils sont hissés, le chevalier innove. Il développe un code numérique agile, réduit à vingt pavillons assortis de flammes, et évite les confusions en leur conservant la même signification quel que soit le mât de hissage.

La guerre reste une épreuve

Malgré cette remontée en puissance remarquable, plusieurs facteurs annoncent que la tâche sera rude pour les marins français. La flotte reste hétérogène, alignant de vieilles coques quadragénaires comme la fine fleur des mers, le *Ville de Paris*. Aussi perfectionnés soient-ils, les vaisseaux n'ont pas bénéficié d'une innovation comparable à leurs adversaires anglais, dont les carènes sont très majoritairement doublées de cuivre. La vitesse et d'endurance vont donc faire défaut aux navires français, et cela ne peut que

peser au combat sur des théâtres d'opération éloignés. La pénurie de matériaux et le maillage restreint des points d'appui vont obérer la capacité d'action de l'autre côté des océans. De plus, les treize colonies restent partagées quant à l'allégeance à George III et frileuses envers les meurtrissures qui découleront d'une guerre d'indépendance. Les côtes américaines demeurent jalousement gardées par la *Royal Navy*, solidement implantée et apte à soutenir les tunique rouges face aux rebelles.

Mais il faut compter sur les ressorts humains pour prendre le dessus à la guerre. Même si un reliquat d'indiscipline et des tensions corporatistes perdurent, le moral s'est considérablement amélioré. Les officiers sont formés, les escadres entraînées et surtout les marins remobilisés par la fierté de servir sur une flotte renaissante. Washington est convaincu que sa guerre dépend de la maîtrise des mers, et la Royale est prête à se battre. L'incident de la *Belle-Poule* face à l'escadre de l'amiral Keppel en Manche le 17 juin 1778 met le feu aux poudres et marque le commencement officiel des hostilités.

La stratégie navale de Versailles

Les armées navales ont pour tâche principale de protéger le commerce avec les Antilles afin d'alimenter une métropole sous perfusion coloniale. Le soutien aux rebelles américains doit être savamment dosé pour ne pas attiser les braises libertaires en France au temps des Lumières. Des campagnes sur les côtes américaines sont prévues pour prêter main-forte aux Américains et nuire aux Britanniques, mais leur faible autonomie logistique les condamne au coup d'éclat décisif. Faute de profondeur sur le théâtre d'opérations, les efforts des marins français pour conquérir la maîtrise des mers sont vains s'ils ne sont immédiatement exploités par une action terrestre. Pour contrer sa suprématie navale, il faut acculer Londres à un grand écart stratégique entre ses possessions américaines et indiennes. Versailles l'exploite habilement en portant des coups répétés avec plus ou moins de succès. Ils auront finalement raison de l'édifice de puissance londonien grâce à la vaillance des marins et des soldats du roi, lors de l'estocade finale portée à la Chesapeake le 5 septembre 1781.

L'entrée en premier du comte d'Estaing

Ancien officier de l'armée de terre, l'amiral d'Estaing appareille de Toulon le 13 avril 1778 avec douze vaisseaux et cinq frégates, cumulant 846 canons. Méconnaissant les mers et peu à l'écoute de ses subordonnés, il choisit une route déventée. Sa traversée de trois mois le prive de l'effet de surprise escompté pour défaire Howe, alors que Byron est immédiatement envoyé par Londres en renfort. Incapable de franchir les bancs de Sandy Hook faute de pilotes, d'Estaing enrage devant Howe retranché au mouillage dans la baie de New York. Il doit se déporter vers Rhode Island pour y soutenir l'action de troupes américaines mais l'action pêche faute de coordination. L'arrivée de Byron

rend l'avantage numérique aux Anglais et force le Français à se diriger vers les Antilles après une escale logistique à Boston. Cette première phase de la campagne, décevante, n'en a pas moins affecté la liberté d'action britannique et permis à Washington de progresser à terre pour libérer Philadelphie. Aux Antilles, d'Estaing affronte Barrington mais ne parvient pas le 13 décembre à l'empêcher de saisir Sainte Lucie, possession stratégique qui offre dorénavant aux Anglais une vigie au cœur du dispositif français. En réaction, il conquiert la Grenade le 6 juillet 1779 face à Byron qui se replie grâce à la vitesse de ses carènes cuivrées. L'amiral est rappelé en métropole par Versailles, et sa flotte répartie entre de Grasse et La Motte-Picquet. Il tente un ultime coup d'éclat rédempteur en répondant à l'appel au secours opportun des rebelles américains, mais connaît un nouvel échec sanglant en assiégeant Savannah. Toutefois, cette nouvelle occasion manquée provoque un redéploiement de troupes anglaises, qui ouvre la voie de Rhode Island à l'arrivée prochaine de Rochambeau.

La flotte en vie du comte d'Orvilliers

D'Orvilliers exerce une pression directe sur les îles britanniques, provoquant une défense côtière accrue. L'amiral tient tête à Keppel lors de la bataille d'Ouessant le 27 juillet 1778 et inflige à la *Royal Navy* un traumatisme tel que l'Anglais est contraint de s'expliquer face à un tribunal. L'alliance franco-espagnole actée par le Traité d'Aranjuez le 12 avril 1779 se concrétise par la constitution d'une *armada* conjointe, destinée à faire peser une menace d'invasion sur Londres. Mais la coordination des deux flottes est insatisfaisante. Les Espagnols accusent des retards de levée d'équipages et l'escadre française s'use inutilement dans le golfe de Gascogne pendant près de deux mois. À bout de souffle et handicapée par une redoutable épidémie, l'armée navale enfin regroupée parvient en Manche mais n'y mène aucun combat. D'Orvilliers n'a pas une vision claire de sa mission, dont les directives opaques dissimulent le refus d'invasion pour n'exercer qu'une manœuvre d'intoxication britannique. Malgré 5000 morts et 8000 malades sans avoir tiré le moindre coup de canon, l'armada franco-espagnole remplit son rôle stratégique de « flotte en vie » (dont la simple existence provoque un effet) au cours de trois mois de mer et fixe la *Home Fleet* sur les côtes anglaises et non américaines.

L'audace de Guichen

Guichen appareille de Brest le 3 février 1780 en direction des Antilles où sévit Rodney. Chargé de protéger des convois alimentant la métropole, Guichen affronte à trois reprises son rival et démontre à la *Royal Navy* la vigueur retrouvée de la Marine française. A la bataille de la Dominique le 17 avril, les marins français malmènent leurs ennemis avec 1132 canons, soit 604 de moins que l'ennemi. Ébranlée par cet affront, la flotte de Rodney peine à se ressaisir. Deux combats rapprochés sont à nouveau

remportés les 15 et 19 mai malgré des pertes comparables. Victorieux, Guichen reste conscient de ne pas avoir poussé suffisamment l'avantage tactique qu'il avait conquis de haute lutte, en ne pourchassant pas la flotte anglaise pour la terrasser dans sa retraite. Mais il peut s'enorgueillir d'avoir infligé une sérieuse leçon à son ennemi, même si son départ cède à l'Anglais la supériorité numérique sur le théâtre d'opérations qu'il n'a pas su acquérir au combat. Le valeureux Guichen, auteur de trois brillants combats où il a tenu en échec le meilleur amiral anglais de l'époque, a en outre réussi à faire traverser l'Atlantique dans les deux sens à plusieurs importants convois marchands.

Le corps expéditionnaire de Ternay et Rochambeau

Pour soutenir Washington et La Fayette, la flotte de l'amiral Ternay convoie les 6000 hommes de Rochambeau directement vers Rhode Island puis Newport. Après 70 jours de traversée, les Français y débarquent le 10 juillet 1780 et sécurisent la rade et ses approches pour parer la menace de Graves et Arbuthnot, qui réalisent leur jonction à New York. Ternay ne peut rivaliser et la maîtrise des mers lui échappe. Sachant ne pouvoir compter sur ce soutien naval indispensable, Rochambeau tempère les ardeurs de La Fayette. Il régénère ses troupes insuffisantes au lieu de les exposer inutilement contre les tuniques rouges. Il prépare les plans de guerre avec Washington contre les forces de Clinton et de Cornwallis. Les américains sont en difficulté et ont grandement besoin d'un renfort français, tant maritime que terrestre. Mais cette flotte en vie et cette armée en vie, retranchées à Newport, exercent un effet sur les forces britanniques, empêchées d'exploiter leur récente victoire de Charleston au Sud pour protéger New York. Malade, Ternay meurt et Destouches le remplace à la tête de la flotte. Après une expédition légère victorieuse de Tilly, Destouches appareille avec huit vaisseaux, et engage la première bataille de la Chesapeake le 16 mars 1781. Il prend l'avantage sur Arbuthnot qui parvient à le repousser, au prix de dégâts considérables. L'amiral anglais est hué à son retour à New York tandis que Destouches est acclamé par les Américains. Faute de victoire navale, les combats de La Fayette à Portsmouth ne peuvent être décisifs. Les abords de la Chesapeake restent sous domination anglaise.

La glorieuse diversion de Suffren

Suffren s'attaque aux intérêts anglais en Océan Indien, pour y accaparer de nombreux vaisseaux anglais et favoriser de Grasse aux Amériques. Parti de Brest le 22 mars 1781, il fait route au Sud en direction du Cap, colonie hollandaise à sécuriser en tant que clé de l'Océan Indien. Le 16 avril 1781, il est surpris par la présence de Johnstone au mouillage de La Praya, et engage le combat sans préavis face à l'Anglais médusé. La flotte française impréparée essuie des dégâts considérables. Mais elle en retire deux semaines d'avance sur les Anglais vers le Cap, sécurisant ainsi ce point d'appui essentiel. Suffren accomplit sa jonction avec la force du comte d'Orves à l'Île-de-France, mais

cette escadre s'est amollie dans l'oisiveté et le commerce. Son amiral malade ne la dirige plus véritablement. Le bailli lui succède à son décès et bouleverse les habitudes par une présence permanente sur les côtes indiennes de Coromandel, avec le soutien logistique du sultan de Mysore, allié antibritannique. L'amiral Hughes est surpris de la longévité française sur le théâtre d'opérations, où Suffren fait preuve d'une combattivité et de résultats qui forcent l'admiration anglaise. Les flottes se battent à Sadras, Provédien, Négapatam et Trincomalé avec vigueur, mais Suffren ne parvient pas à obtenir de résultat décisif. Innovant, opiniâtre et adulé par ses matelots, il pêche dans son rôle de chef en n'associant pas ses capitaines à son idée de manœuvre et en faisant preuve d'une extrême sévérité envers eux. Les combats sont violents mais brouillons car les tactiques innovantes de Suffren sont mal comprises par ses capitaines. Une partie des officiers fait délibérément preuve d'insubordination au combat et le bailli courroucé les fait rapatrier en deux purges successives. Enfin, il parvient à fédérer ses hommes face au péril affronté par les soldats du général Bussy à Gondelour face au général Stuart. La bataille navale de Gondelour gagnée avec 15 vaisseaux contre 18 consacre la gloire de Suffren.

La bataille de la Chesapeake

Appareillant de Brest le 22 mars 1781, suivi de Suffren, de Grasse mène l'impressionnante flotte de vingt vaisseaux avec consigne du roi d'agir sans cesse pour nuire aux Anglais et à leur commerce. Contrairement à ses prédécesseurs chargés de directives imprécises et confuses tout en étant contraignantes, il a entière liberté de manœuvre. Il a toute la confiance du gouvernement et a pour seule consigne de faire du mal à l'ennemi. Depuis le puissant trois-ponts de 104 canons *Ville de Paris*, de Grasse protège des convois et conquiert Tobago face à Hood et Rodney. Mais Washington est en fâcheuse posture malgré le soutien de Rochambeau qui ne suffit pour prendre l'imprenable bastion anglais de New York tenu par Clinton. Près de Yorktown, au fond de la baie de la Chesapeake, La Fayette est aux abois face à Cornwallis tandis que l'escadre de huit vaisseaux de Barras (succédant à Ternay après l'intérim de Destouches) est fixée à Newport. Alors que la mauvaise saison aux Antilles approche et que la situation franco-américaine est critique, de Grasse abat toutes ses cartes sans hésitation. Plutôt qu'attaquer New-York via ses hauts fonds qui ont pénalisé d'Estaing en 1778, il décide de porter un coup à la Chesapeake avec un effet de surprise décisif. Convaincu, Washington abandonne son objectif initial, n'y maintient qu'une force de diversion et marche porter un coup fatal à Cornwallis.

De Grasse berne les espions anglais tandis que le secret masque sa destination au sein même de sa flotte. Il rassemble 28 vaisseaux et 6000 soldats à Saint Domingue. Simulant un départ pour la Grenade, il repart discrètement au Nord le 16 juillet en empruntant le canal des Bahamas et longe la côte américaine hors des routes fréquentées. Trois navires anglais croisés en chemin sont capturés pour éviter qu'ils

ne révèlent la position des Français. Pendant ce temps, Washington et Rochambeau progressent vers le Sud. Chargé de convoyer l'artillerie lourde, Barras quitte Newport de nuit le 25 août et fait un large détour pour éviter Graves qui rôde. Pressentant un danger, Rodney dépêche Hood des Antilles vers la Chesapeake et New York. Il coupe au plus court avec ses vaisseaux rapides aux carènes cuivrées, et se rassure le 25 août devant la Chesapeake vide avant de rallier New York. Pour cause, il a dépassé de Grasse et Barras vient tout juste d'appareiller.

De Grasse atteint la Chesapeake le 29 août et entame l'opération amphibie tandis que Cornwallis se retranche à Yorktown. Informés du départ de Barras, Graves et Hood partent l'intercepter mais, plus au large, il leur échappe. Au matin du 5 septembre, de Grasse voit s'approcher 21 voiles ennemies. Au mouillage, alors que 2 000 de ses marins participant aux opérations de débarquement sont à terre et que les conditions météorologiques – vent contre courant – sont défavorables, il prend sa décision. Il va engager le combat au large avec 24 vaisseaux. L'audace, l'agilité et le sens marin de l'amiral renversent une situation hautement défavorable alors que les Anglais approchent en confiance.

De Grasse a pris la précaution de prendre un mouillage qui facilite l'appareillage de son escadre. Il réussit à prendre la mer en moins d'une heure et se faufile dans les bancs pour sortir alors que la marée s'inverse enfin. L'ingéniosité tactique de l'amiral fait établir la ligne de bataille non pas en ordre classique, mais en ligne de vitesse². Le premier navire prêt part au combat et les autres suivent dès que parés. L'entraînement de grande ampleur en flotte constituée paye car, malgré la précipitation, les vaisseaux s'adaptent pour faire face. Avec 2000 absents, les commandants ajustent le rôle du poste de combat. Chaque officier, marin et soldat disponible est aux pièces pour déployer toute la puissance des 1800 canons français, quitte à consentir une diminution du personnel affecté à la manœuvre des voiles. Il faut à tout prix battre les Anglais, surpris par cette sortie massive et franche. A 14h, les flottes ennemies sont en route parallèle cap à l'Est, les Anglais au Nord, les Français au Sud.

De Grasse responsabilise ses chefs de division Bougainville et Monteil au combat, tandis qu'il veille au coup d'après et à la cohérence de sa flotte. Conseillé par des pilotes américains et habile manœuvrier, il anticipe les sautes de vent du Nord-Est à l'Est-Nord-Est et fait évoluer son escadre vers le Sud-Est pour maintenir sa ligne. Subissant ce vent variable et s'entêtant à engager au contact, les Anglais se désaxent en convergeant vers l'ennemi. Leur cap trop Sud rend leurs canons non battants. La mécompréhension des ordres de Graves isole la division de Hood, trop loin pour nuire. À l'autre bout

2 Entretien du 31 mars 2023 avec le Professeur Jean-Marie Kowalski, co-auteur de CHALINE Olivier, KOWALSKI Jean-Marie (dir.), *L'amiral de Grasse et l'indépendance américaine. Tome 1 Commander en opérations*, Paris, Sorbonne Université Presses, 480 p (à paraître)

de la ligne, le combat naval est un déferlement de violence. Les canons propulsent des milliers de boulets qui ravagent les navires, y provoquant des éclats et des incendies meurtriers. Dans les batteries, les marins s'activent dans une fumée noire étouffante qui complique la visée mais n'entame pas leur combattivité. La bataille fait rage jusqu'à ce que les Anglais se replient au crépuscule. Ils déplorent 336 morts et blessés contre 209 parmi les Français. Graves rôde et hésite pendant cinq jours avant de faire route vers New York en sabordant un vaisseau trop gravement avarié.

Vainqueur avisé, de Grasse ne s'acharne pas sur l'ennemi en déroute mais retourne à la Chesapeake poursuivre sa mission. Le 11 septembre, il y découvre Barras qui a rallié la rade impunément la veille et débarque déjà les canons du siège de Yorktown. Les alliés sont maîtres de la mer avec 36 vaisseaux, et de la terre avec 17000 soldats franco-américains. Les 8000 hommes de Cornwallis subissent d'incessantes canonnades terrestres et navales jour et nuit jusqu'à leur reddition le 19 octobre. L'estocade de la Chesapeake abat l'ambition anglaise et aboutit le 3 septembre 1783 à la victoire française et à l'indépendance américaine.

L'accomplissement de la stratégie française grâce à la Royale

Après quinze ans de remontée en puissance, la Royale s'est illustrée tant au combat que pour la protection du commerce, et sur tous les théâtres d'opérations assignés par Versailles. Même si certaines campagnes ont eu une portée moins glorieuse que celles de Suffren et de Grasse, chacune a apporté sa contribution à la progression de la stratégie française vers la victoire finale, vingt ans après la défaite de 1763. L'efficacité des flottes françaises a été impactée par leur hétérogénéité, le manque d'innovation technique et un défaut d'entraînement qui pénalise la manœuvre et la tactique. Mais l'audace, l'agilité et la vaillance au combat ont permis de transcender des équipages unis autour de leurs chefs en des instants décisifs. Vaincu aux Saintes quelques mois après la Chesapeake, de Grasse n'en a pas moins porté le coup fatal à la posture britannique, qui bascule irrémédiablement sur la voie de l'indépendance américaine. Audacieux, pugnace et innovant, de Grasse entre dans l'Histoire à la tête des marins qui se sont illustrés par leur force morale.



L'armée navale du Comte de Grasse voguant vers la baie Chesapeake.
© *Les Grandes Batailles navales*, Jean-Yves Delitte, Glénat, 2021