The American Society of
Le Souvenir Français Inc.
Bulletin mensuel - Vol. VI, No. 9
Septembre 2026

Une chronique d'America250

Bataille de la baie de Chesapeake
5 septembre 1781

Stèle en l'honneur des
Marins et soldats français embarqués
Morts pour l'indépendance américaine
1778-1783

Illustration de couverture :
La bataille de Chesapeake, le 5 septembre 1781, par Patrick O'Brien (Américain, 1960-),

https://warfarehistorynetwork.com/article/grand-clash-on-the-chesapeake/

Editorial

Nous poursuivons notre série « America250 » en ce mois de septembre avec la victoire navale décisive de Chesapeake (également connue sous le nom de « bataille des Caps » ou « bataille des Caps de Virginie »), qui a ouvert la voie au siège victorieux de Yorktown. En cette année marquant également le 400e anniversaire de la création de la Marine nationale française par le cardinal de Richelieu, il s'agit là d'un hommage tout à fait approprié à tous les marins et soldats qui se sont battus en mer.

Nous rendrons hommage aux capitaines des 24 navires de la Marine française, ainsi qu'à leurs équipages. Parmi eux, 221 ont trouvé la mort en une seule journée, le 5 septembre, tandis qu'au total, 515 marins (et soldats embarqués) ont péri au cours de toute la campagne de Yorktown. Nous venons de finaliser la liste de ces marins et soldats, avec leurs noms, leurs dates de naissance, leur ville de naissance, leur province d'origine et les circonstances de leur décès, tels qu'ils ont été transcrits sur les rôles d'équipage de l'époque.

Un bon nombre d'entre eux sont morts de leurs blessures dans les jours qui ont suivi, leurs corps ayant été immergés dans les profondeurs de l'océan, tandis que quelques autres ont succombé à leurs blessures quelques semaines plus tard dans des hôpitaux de Hampton, Yorktown et Williamsburg, en Virginie. Ils reposent dans des fosses communes dont l'emplacement n'est malheureusement plus connu avec précision. Comme tous les soldats morts loin de chez eux, ils ne doivent pas être oubliés. La liste complète peut être consultée sur notre site internet.

L'inauguration, au Yorktown Riverwalk, de notre mémorial en granit — co-parrainé par les Sons of the Revolution — à la mémoire des 3 520 marins et soldats embarqués français qui ont combattu en mer et donné leur vie pour l'indépendance américaine entre 1778 et 1783, aura lieu le 18 octobre, et vous êtes tous cordialement invités à y assister.

La **deuxième partie** de ce bulletin s'inscrit dans notre tradition d'hommage à un volontaire américain qui, à l'inverse, a combattu et est mort pour la France 137 ans plus tard : le premier lieutenant **Wallace Charles Winter, Jr.,** de Chicago (Illinois), un joueur de football américain de l'université de Yale qui a été abattu en combat aérien et déclaré « Mort pour la France » le 8 mars 1918 à Nauroy (51-Marne), près de Châlons.

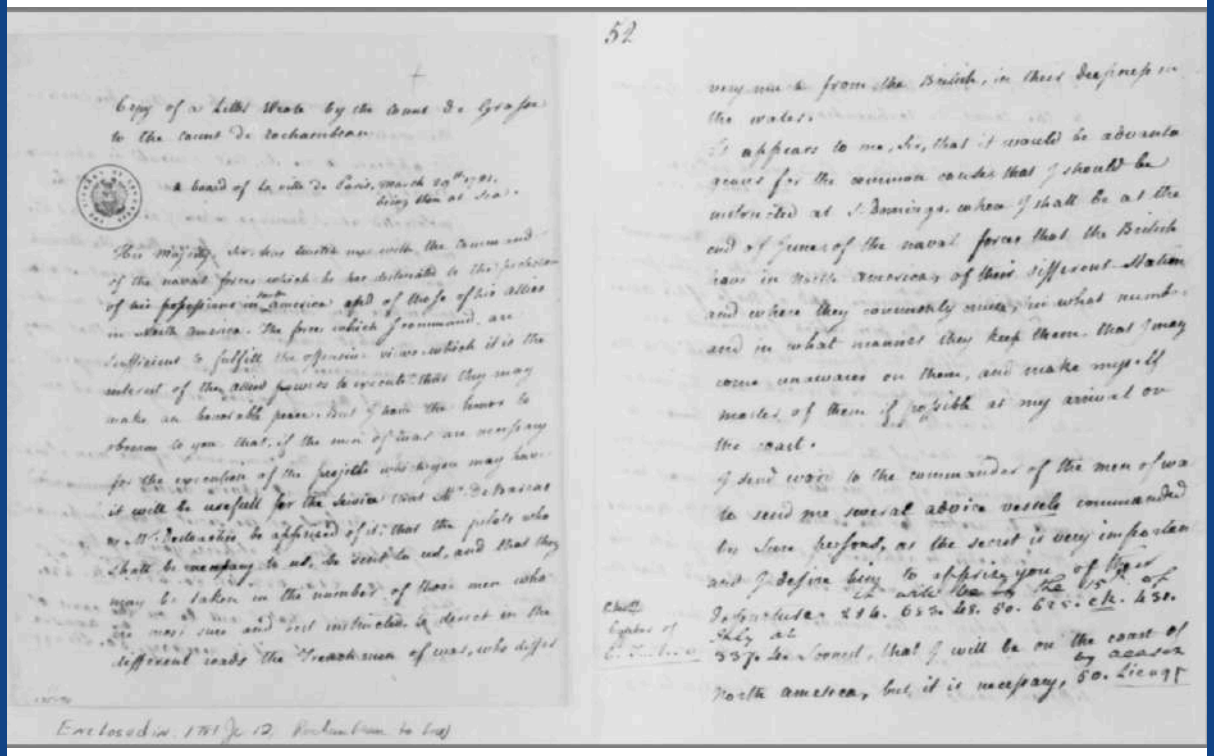
Faites défiler le bulletin un peu plus bas et vous arriverez à la **troisième partie,** qui répertorie plusieurs actualités et dates à retenir pour l'automne prochain.

Nous remercions tous les lecteurs qui ont pris le temps de nous écrire cet été. Votre soutien et votre intérêt restent, comme toujours, une source d'encouragement pour poursuivre ce travail de mémoire au nom de tous ceux qui se sont battus pour notre liberté.

Au nom du Conseil d'administration,
Thierry Chaunu

Président, The American Society of Le Souvenir Français, Inc.
Délégué général du Souvenir Français pour les États-Unis.

Pourquoi la baie de Chesapeake?



Copy of a Letter by the Comte De Grasse to the Count De Rochambeau

A board of le ville de Paris, march 29th 1781. being then at Sea.

The Majesty, the two Letters you with the Return and of the naval forces which he has destined to the protection of his possessions in America, and of those of his allies in North America. The force which I command, are sufficient to fulfill the operation which it is the interest of the allied powers to execute: that they may make an honorable peace. But I have the honor to observe to you that, if the men of war are necessary for the execution of the projects which you may have it will be useful for the service that M. de Barras may be informed of it: that the pilots who shall be necessary to us, be sent to us, and that they shall be exempt to us, be sent to us, and that they may be taken in the number of those men who are the most sure and best instructed to desert in the different roads the Transports of war, who depart

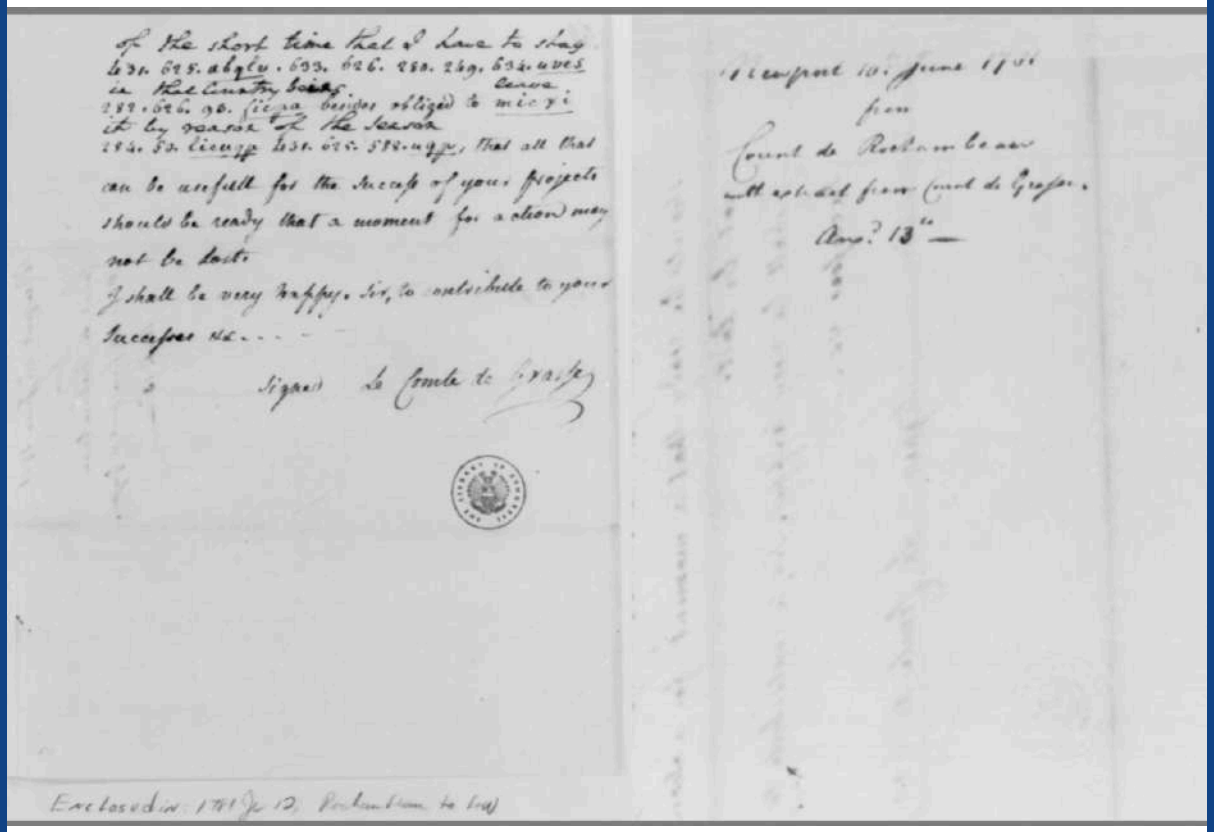
Enclosed in 1781 Jr 12. Rochambeau to Luzy

52

very near from the British, in their passages in the waters.

It appears to me, Sir, that it would be adverse reasons for the common cause that I should be interested at St Domingo, when I shall be at the end of June of the naval forces that the British have in North America of their different Stations and where they commonly winter, in what number and in what manner they keep them. that I may come unawares on them, and make myself master of them if possible at my arrival on the coast.

I send word to the commander of the men of war to send me several advice vessels commanded by some persons, as the secret is very important and I desire him to apprize you of it. I write him by the Ch. de Clocheterie 24 G. 64 m. 48. 80. 64 m. ch. 430. Chatellux Eighties of July at 33 J. 30 m. Consul, that I will be on the coast of North america, but it is necessary, by ocasion 80. Licuqs



Ci-dessus :

En haut : « Bataille navale au large de la baie de Chesapeake, le 3 septembre 1781 », par Théodore Gudin (Français, 1802-1880), 1848 © Musée national des châteaux de Versailles et du Trianon

En bas: Lettre de François Joseph Paul, comte de Grasse, à Jean B. Donatien de Vimeur, comte de Rochambeau, 29 mars 1781 (copie) – George Washington Papers, série 4, Correspondance générale, extraite de la Bibliothèque du Congrès, https://www.loc.gov/item/mgw427566/

Deux commandants, deux stratégies concurrentes

En mai 1781, Washington et le commandant français Rochambeau se rencontrèrent à Wethersfield, dans le Connecticut, afin de planifier la campagne de cet été-là. Washington souhaitait attaquer New York, le principal bastion britannique. Rochambeau privilégiait en privé une cible totalement différente — la baie de Chesapeake, en Virginie — mais s'est publiquement rangé à la décision de Washington afin de préserver la cohésion de l'alliance. Il a toutefois pris une précaution cruciale dans leur accord : ils viseraient New York à moins que les circonstances ne les poussent vers le sud.

Une correspondance transatlantique

Cette partie de l'histoire se déroule à travers trois lettres, chacune mettant plusieurs semaines à traverser l'océan.

Ayant pris la mer depuis la France à la tête d'une importante flotte, l'amiral français écrivit à l'avance que ses forces étaient prêtes à soutenir une offensive alliée de grande envergure, ajoutant simplement que le temps pressait et que le secret était essentiel. Cette lettre n'arriva à Newport que le 10 juin — plus de deux mois plus tard…

Lettre n° 1 (image ci-dessus) — De M. Le Comte de Grasse À M. Le Comte de Rochambeau

A bord de la Ville-de-Paris, en mer, le 2 mars 1781.

"Sa Majesté, Monsieur, m'a confié le commandement des forces navales qu'elle a destinées à protéger ses possessions dans l'Amérique méridionale et celles de ses alliés dans l'Amérique septentrionale.Les forces que je commande, Monsieur, sont

suffisantespour remplir les vues offensives qu'il est de l'intérêt des puissances alliées d'exécuter pour parvenir à une paix honorable. Mais je dois avoir l'honneur de ous observer, Monsieur, que si les vaisseaux sont nécessaires à l'exécution des projets que vous pourrez former, il sera utile au service que MM. de Barras ou Destouches en soient instruits pour diriger dans les différentes passes les vaisseaux français, qui diffèrent beaucoup, par leur tirant d'eau, de ceux des Anglais.

Il me semble, Monsieur, qu'il serait avantageux à la cause commune que je fusse instruit à Saint-Domingue, où je serai à la fin de juin, non seulement des forces navales que les Anglais ont à l'Amérique septentrionale, mais encore des différentes stations et croisières qu'ils occupent, en quel nombre et de quelle manière ils les gardent afin de les surprendre et de pouvoir les enlever, s'il est possible, lors de mon atterrage sur la côte. Je mande aux commandants des vaisseaux de me dépêcher plusieurs avisos commandés par des gens sûrs, le secret étant de la plus grande importance, et de vous instruire de leur départ.

C'est vers la fin de juillet au plus tôt que je pourrai, Monsieur, être sur les côtes de l'Amérique septentrionale; mais il est nécessaire, attendu le peu de temps que j'ai à rester dans le pays, forcé d'ailleurs à l'abandonner à cause de la saison, que tout ce qui pourra être utile pour la réussite de vos projets ne retarde pas un moment celui d'agir.

Je serai infiniment flatté, Monsieur, de contribuer à vos succès; je ferai des vœux et j'agirai pour leur réussite comme bon Français et comme quelqu'un qui cherche à mériter votre estime et vous marquer les sentiments respectueux avec lesquels j'ai l'honneur d'être, etc."

Lettre n° 2 — Rochambeau à de Grasse, 28 mai 1781.

Sans attendre la réponse de Washington, Rochambeau envoya sa propre lettre vers le sud, exposant les deux options mais orientant clairement de Grasse vers la Virginie, en soulignant que les vents et l'état des défenses de la Virginie l'inciteraient probablement à privilégier la baie de Chesapeake. Il demanda à de Grasse d'envoyer un navire de reconnaissance en avant-garde dès qu'il aurait pris sa décision.

« Il y a deux points pour agir offensivement sur l'ennemi Chesapeak et New-York.

Les vents du sud-ouest et l'état de détresse de la Virginie vous feront probablementpréférer la baie de Chesapeak, et ce sera là où nous pensons que vous pouvez rendre les plus grands services, d'autant qu'il ne vous faut que deux jours pour venir de là à New-York. Dans tous les cas il est essentiel de nous envoyer, fort à l'avance, une frégate pour prévenir M. le comte de Barras du lieu où vous devez atterrir ainsi que le général Washington, pour que le premier puisse vous joindre et le second puisse faire concourir les forces de terre avec vous. »

Lettre n° 3 — Réponse de De Grasse, 28 juillet 1781. Ce fut la lettre décisive.

De Grasse confirma qu'il amenait environ 3 000 hommes et une immense flotte — entre 25 et 29 navires de guerre — mettant le cap directement sur la baie de Chesapeake, ce qui, comme il le fit remarquer, correspondait à ce que Rochambeau, Washington et d'autres lui avaient tous conseillé. Cependant, il fixa une date butoir stricte : il ne pourrait rester que jusqu'à la mi-octobre.

De M. Le Comte de Grasse À M. Le Comte de Rochambeau

«Du Cap, le 28 juillet 1781.

J'ai reçu, Monsieur le Comte, à mon arrivée au Cap le 16 juillet, les dépêches que vous avez eu la bonté de m'adresser dans cette partie, et qui m'ont été remises par M. de Raynaud. J'ai vu avec bien du chagrin la détresse où se trouve ce continent et la nécessité du prompt secours que vous sollicitez. J'en ai conféré avec M. de Lillancourt, qui a pris le commandementde ce gouvernement le jour même de mon arrivée, et je l'ai engagé à me donner sur la garnison de Saint-Domingue en général les détachementsdes régiments de Gâtinais, d'Agénois et de Tpuraine faisant ensemble3,ooo hommes, i oo

hommes d'artillerie, i oo dragons, dix canons de campagne, quelques canons dë'siège et mortiers. Le tout sera embarqué sur vingt-cinq à vingt-neufvaisseaux de guerre qui partiront de cette colonie le i3 août, pour se rendre en toute diligence dans la baie de Chesapeak, lieu qui me parait indiqué par vous, Monsieur le Comte, et par MM. Washington, de la Luzerne et de Barras comme le plus sûr à opérer le bien que vous vous proposez. »

Le revirement de Washington

Il fallut quelque temps pour convaincre Washington. Même après avoir pris connaissance de la proposition de Rochambeau à de Grasse, il souleva des objections dans une lettre du 13 juin, insistant sur le fait que New York restait leur meilleure option et s'interrogeant sur les raisons pour lesquelles Rochambeau avait détourné de Grasse de cet objectif sans son accord :

« Votre Excellence se souviendra sans doute que New York était considérée par nous comme le seul objectif réalisable dans les circonstances actuelles ; mais si nous parvenions à assurer une supériorité navale, nous pourrions peut-être en trouver d'autres plus réalisables et tout aussi recommandables. Si la frégate n'avait pas pris la mer, je souhaiterais que vous expliquiez cette affaire au comte de Grasse, car, si je vous comprends bien, vous avez, dans votre communication à son intention, limité nos intentions à New York uniquement. Et plutôt que de lui conseiller de se rendre immédiatement à Chesapeake, ne vaudrait-il pas mieux le laisser juger, à partir des informations qu'il pourrait recevoir de temps à autre sur la situation de la flotte ennemie sur cette côte, quel serait le secteur le plus avantageux pour lui d'y faire son apparition ? »

Mais deux facteurs ont permis de sortir de l'impasse :

Premièrement, une prise de conscience qui a donné à réfléchir en juillet. À cette date, les deux armées alliées, américaine et française, s'étaient rejointes au nord de New York (emplacement du futur musée Odell Rochambeau ; voir les annonces dans la partie III de ce bulletin).

Lorsque Washington et Rochambeau eurent enfin inspecté de près les défenses de New York (du 21 au 23 juillet), il apparut clairement que les fortifications britanniques étaient trop solides pour être percées avec les troupes et l'artillerie disponibles.

Deuxièmement, une flotte soumise à une échéance. Lorsque la lettre de de Grasse datée du 28 juillet parvint à Washington et à Rochambeau le 14 août, la logique était claire : une immense flotte française avait été affectée à la Virginie, n'était disponible que pour quelques semaines et n'avait aucune intention de faire voile vers New York.

Washington prit sa décision dès le lendemain, le 15 août, et dès le 19 août, les armées alliées marchaient secrètement vers le sud — 420 miles — en direction de Yorktown.

Amiral de Grasse

à bord de la *Ville-de-Paris*

Ci-dessus :

À gauche : François Joseph Paul, comte de Grasse, lieutenant général des forces navales (1723-1788), par Jean-Baptiste Mauzaisse — http://fr.muzeo.com/reproduction-oeuvre/françois-joseph-paul-comte-de-grasse-lieutenant-général-des-armées-navales-1723, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=35118176

À droite : Portrait de de Grasse, estampe anglaise datant d'environ 1782, par Miller — nmm.ac.uk, domaine public https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10553472

• **François Joseph Paul, comte de Grasse** (13 septembre 1722 – 11 janvier 1788) était un officier de marine français originaire de Bar-sur-Loup, en Provence, benjamin du marquis de Grasse, dont on se souvient surtout pour son rôle décisif dans l'accession des États-Unis à l'indépendance.

• Sa formation militaire débuta remarquablement tôt : en 1734, alors qu'il n'avait que 11 ou 12 ans, il devint page du grand maître de l'Ordre des Chevaliers Hospitaliers, António Manoel de Vilhena. Grâce à cette relation, il rejoignit la marine de l'Ordre de Saint-Jean, servant comme enseigne à bord de ses galères lors d'engagements contre la marine ottomane et les corsaires barbaresques en Méditerranée — un apprentissage formateur au combat naval bien avant qu'il n'ait jamais revêtu l'uniforme français. Il entra officiellement dans la Marine française en 1740, à l'âge de 17 ans, et sa carrière le conduisit par la suite en Inde, où il prit part aux combats de la guerre de Sept Ans et fut affecté par intermittence à Calcutta tout au long des années 1760 et jusqu'en 1781. Après la défaite de la France dans cette guerre, il fit partie des officiers qui contribuèrent à la reconstruction et à la modernisation de la flotte française dans le cadre du traité de Paris (1763).

• La participation de De Grasse à la guerre d'Indépendance américaine débuta en 1778, lorsqu'en tant que commandant de division, il servit sous les ordres de d'Orvilliers lors de la première bataille d'Ouessant, qui ne déboucha pas sur un résultat décisif. L'année suivante, il rejoignit la flotte de d'Estaing aux Antilles en tant que commandant d'escadre, contribuant à la prise de la

Grenade et combattant lors de la bataille de la Martinique sous les ordres de Guichen contre l'amiral Rodney.

• La succession ininterrompue de ses succès sur le théâtre des opérations des Caraïbes lui valut d'être promu lieutenant-général de la Marine — grade équivalent à celui de vice-amiral — en mars 1781, année où il battit l'amiral Samuel Hood et s'empara de Tobago.

• Sa plus grande réussite eut lieu plus tard cette même année, lorsqu'il répondit à l'appel lancé par George Washington et Rochambeau pour obtenir un soutien naval, en quittant Saint-Domingue avec 3 000 soldats afin de renforcer l'effort de guerre américain. Après avoir débarqué ces renforts en Virginie, il infligea une défaite décisive à la flotte britannique lors de la bataille de la Chesapeake en septembre 1781. En éloignant les forces navales britanniques et en bloquant la côte, il coupa tout espoir de secours ou d'évacuation pour l'armée de Cornwallis, ce qui conduisit directement à la capitulation britannique à Yorktown — la bataille qui scella définitivement l'indépendance américaine, et l'exploit pour lequel De Grasse reste le plus célèbre.
• Sa carrière s'est achevée dans une semi-disgrâce à la suite de sa défaite et de sa capture lors de la bataille des Saintes en 1782, et il est décédé dans son château de Tilly, près de Paris, en 1788. Sa tombe se trouve à l'église Saint-Roch, au 284 rue Saint-Honoré.
• Il était Commandeur de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis et membre de la Société des Cincinnati.

Une formidable force navale :
La flotte de De Grasse, composée de 24 navires de ligne, de quatre frégates et de deux cotres, (petit voilier à un seul mât, portant grand-voile, foc et trinquette)
quitta Cap-Français, l'actuel Cap-Haïtien, en Haïti, le 5 août.
Leur équipage habituel variait d'environ 600 à près de 900 hommes par navire de ligne.
• En outre, ils transportaient 2 814 soldats d'infanterie de ligne issus de 17 régiments différents, servant en tant que marines. Rochambeau avait demandé des renforts et de Grasse avait embarqué les régiments d'infanterie du Gâtinois, des régiments d'infanterie d'Agen et de Touraine, un détachement du régiment d'artillerie de Metz, ainsi que les Volontaires de Saint-Simon, forts d'une centaine de hussards, soit au total 3 289 officiers, sous-officiers et soldats sous le commandement de Claude Anne de Rouvroy, marquis de Saint-Simon Montbléru.

Dans la soirée du 29 août, les vigies repérèrent le cap Henry. Vers midi le lendemain, la flotte française jeta l'ancre dans la baie de Lynnhaven.

La joie de Washington
le 3 septembre 1781
à l'annonce de l'arrivée de de Grasse

Ci-dessus :
George Washington salue Rochambeau à son arrivée à Chester, au bord du fleuve Delaware. Le tableau représente le général Washington agitant son chapeau, en compagnie de trois soldats français du régiment des Soissonais, ainsi que d'un officier d'état-major américain et d'un officier d'état-major français. Le général Washington et l'officier d'état-major américain portent une cocarde noire à centre blanc en l'honneur de leurs alliés français, tandis que l'officier d'état-major français porte une cocarde blanche à centre noir en l'honneur des Américains.
Par H. Charles McBarron, Jr. - United States Army. Prints & Posters - The American Soldier: Set 5 - U.S. Center of Military History, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57581779

• Bien que l'amiral britannique Hood ait quitté les Antilles plusieurs jours après la flotte de de Grasse, il emprunta une route directe vers la baie de Chesapeake et croisa la flotte française sans la repérer. Contrairement à la plupart des navires français, les navires britanniques étaient recouverts de feuilles de cuivre et étaient plus rapides. Une autre raison tient au fait que de Grasse avait emprunté une route plus dangereuse, plus proche du continent, tandis que la flotte britannique se trouvait à plusieurs milles plus à l'est. Hood arriva dans la baie le 25 août. Ne trouvant aucun navire français aux caps de la baie de Chesapeake, Hood remonta alors la baie du Delaware, en aval de Philadelphie, au cas où la flotte de de Grasse s'y serait rendue à la place. Ne trouvant aucun navire français dans le Delaware, Hood se dirigea ensuite vers New York… permettant ainsi à de Grasse de débarquer des soldats français à Lynnhaven Roads.

• Le 3 septembre 1781, au lendemain du défilé de l'armée française devant le Congrès à Philadelphie, Washington chevauchait vers le sud le long du Delaware lorsqu'un courrier l'intercepta à quelques miles au-delà de Chester, en Pennsylvanie. Il attendait avec impatience des nouvelles du sud — et les voici : la flotte de l'amiral de Grasse avait atteint la baie de Chesapeake, et les troupes de marines français avaient déjà débarqué pour renforcer Lafayette contre Cornwallis.

• Washington repartit au galop vers Chester, où l'embarcation de Rochambeau était attendue d'un moment à l'autre. Alors que la délégation française approchait du débarcadère, ses membres furent stupéfaits par ce qu'ils virent : le commandant en chef, d'ordinaire si posé, mesurant six pieds deux, se tenait sur la rive, agitant son chapeau d'une main et un mouchoir blanc de l'autre, « sautillant comme un écolier ».

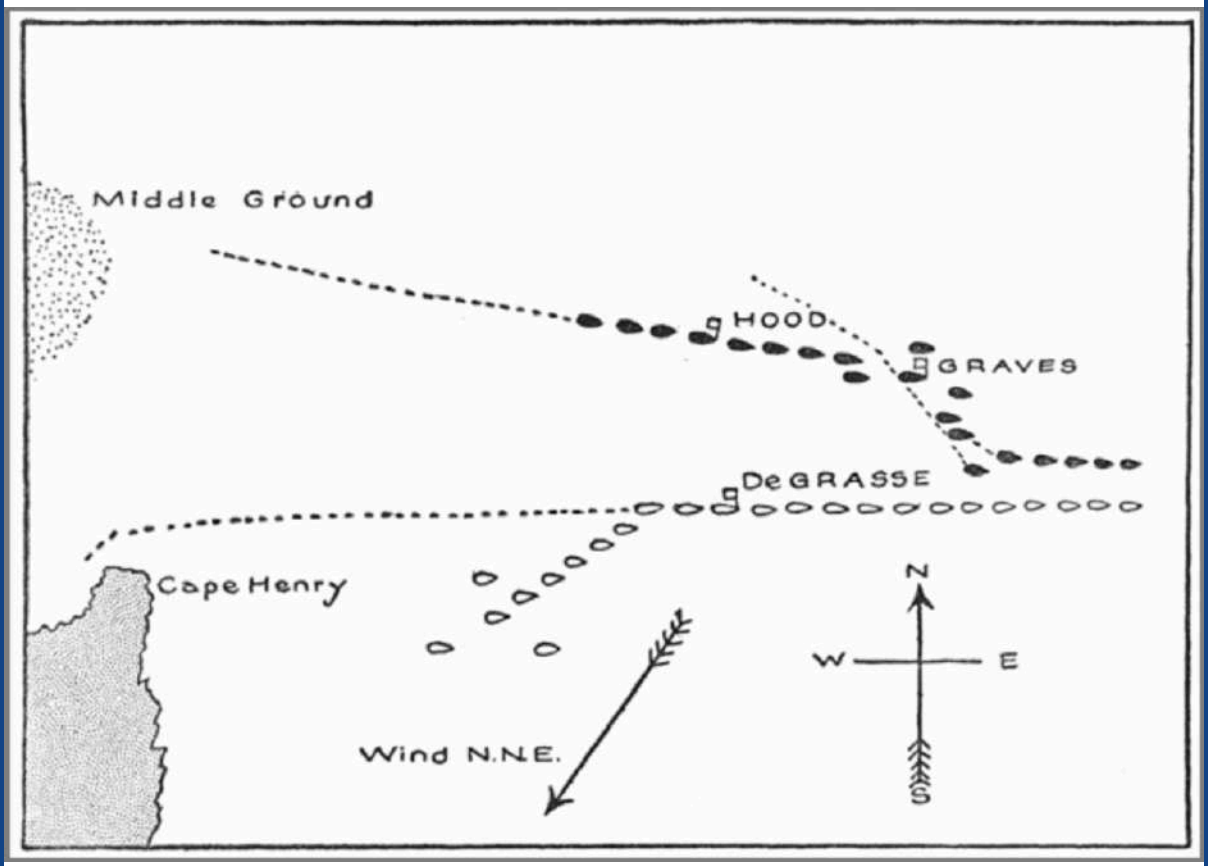
• Un témoignage rapporte même que Washington, en embrassant Rochambeau, s'écria : « Il est là ! Il est arrivé ! »
(Magazine American Heritage, « 28 septembre 1781 : Le début de la fin »)

Les officiers français présents trouvèrent cette scène inoubliable, précisément parce qu'elle ne correspondait pas du tout à son caractère.
• Le duc de Lauzun se souvenait : «*Je n'ai jamais vu un homme ému par une joie plus grande ou plus sincère que celle du général Washington à cet instant.*»
• Le comte de Deux-Ponts écrivit : « *Les officiers français étaient autant surpris que touchés par la joie très vraie et très pure du général Washington… Un enfant dont tous les souhaits auraient été exaucés n'aurait pas éprouvé une émotion plus vive.* »
• Le baron de Closen (aide de camp de Rochambeau), quant à lui, nota :
« *Nous avons vu au loin le général Washington agiter son chapeau et un mouchoir blanc, et manifester des signes de grande joie. À peine Rochambeau avait-il débarqué que Washington, d'ordinaire si calme et si posé, se jeta dans ses bras…* »
(Archives nationales, Founders Online (Documents de George Washington, septembre 1781), qui cite le journal de Jonathan Trumbull et le récit de Rochambeau lui-même)

Les deux généraux avaient de bonnes raisons d'être ravis, tout comme les jeunes officiers, impatients de se mesurer à l'ennemi et avides de gloire. Cependant, la lourde tâche incombait pour l'instant à de Grasse,

qui allait bientôt devoir établir la suprématie navale locale afin d'assurer le succès du siège imminent de lord Cornwallis.

Appareillage en hâte!



Ci-dessus :

En haut : Plaque commémorative, « Bataille des caps », Cape Henry, Virginie

Photo : Musée naval de Hampton Roads, domaine public, Vue vers le nord en direction de la plaque commémorative,https://npgallery.nps.gov/AssetDetail/538170cd-155d-451f-6715-be50b64cc041

En bas : Composition des flottes : les navires britanniques sont en noir, les navires français en blanc. Au milieu, à gauche, se trouvent les bancs de sable que Graves a contournés en virant de bord. Par William Oliver Stevens et Allan Westcott – *A History of Sea Power*, édition du Projet Gutenberg, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5525770

Lorsque l'amiral Hood arriva à New York, il fut rejoint par cinq navires de ligne commandés par l'amiral Thomas Graves. En tant qu'officier le plus haut gradé, Graves prit le commandement de l'ensemble de la flotte. Peu après, les Britanniques apprirent que huit navires de ligne menés par l'amiral Jacques-Melchior Saint-Laurent, comte de Barras, avaient quitté Newport. Supposant à juste titre que cette escadre se dirigeait vers la baie de Chesapeake, Graves mit le cap avec ses 19 navires de ligne à temps pour l'intercepter. En atteignant l'entrée de la baie de Chesapeake, Graves constata que de Barras n'était pas encore arrivé, mais il fut accueilli par un spectacle surprenant : les mâts de la grande flotte de de Grasse ancrée juste à l'intérieur du cap Henry !

Danger ! Danger ! Danger !

Alors que les régiments de Saint-Simon débarquaient près de Jamestown le 5 septembre, la vigie de la frégate l'*Aigrette* aperçut l'armada du vice-amiral Thomas Graves qui s'approchait de la baie de Chesapeake.
Les Français furent pris complètement au dépourvu.
De Grasse ne pouvait rien faire tant que le vent et la marée lui étaient défavorables. Lorsqu'il coupa les câbles vers midi, il manquait à ses équipages quelque 90 officiers et environ 1 500 marins qui n'étaient pas encore revenus à bord de leurs navires !

L'action rapide de Grasse fut une brillante démonstration de maîtrise navale appelée « tiding » (ou utilisation d'une marée au vent). Il s'agissait néanmoins d'une décision audacieuse.
Voici comment les navires français ont réussi cette manœuvre à haut risque :

Le dilemme : piégés par le vent

Pour sortir de la baie et affronter les Britanniques, les navires français devaient naviguer contre le vent qui soufflait. Au XVIIIe siècle, les navires de guerre à voiles carrées ne pouvaient pas naviguer directement face au vent ; tenter de le faire revenait à rester bloqués ou à avancer au pas.
Pour aggraver les choses, l'embouchure de la baie de Chesapeake est étroite et parsemée de bancs de sable dangereux et peu profonds. Les navires français devaient sortir un par un par un goulot d'étranglement, ce qui faisait d'eux des cibles faciles pour les Britanniques qui les attendaient.

Profiter de la marée et des courants:

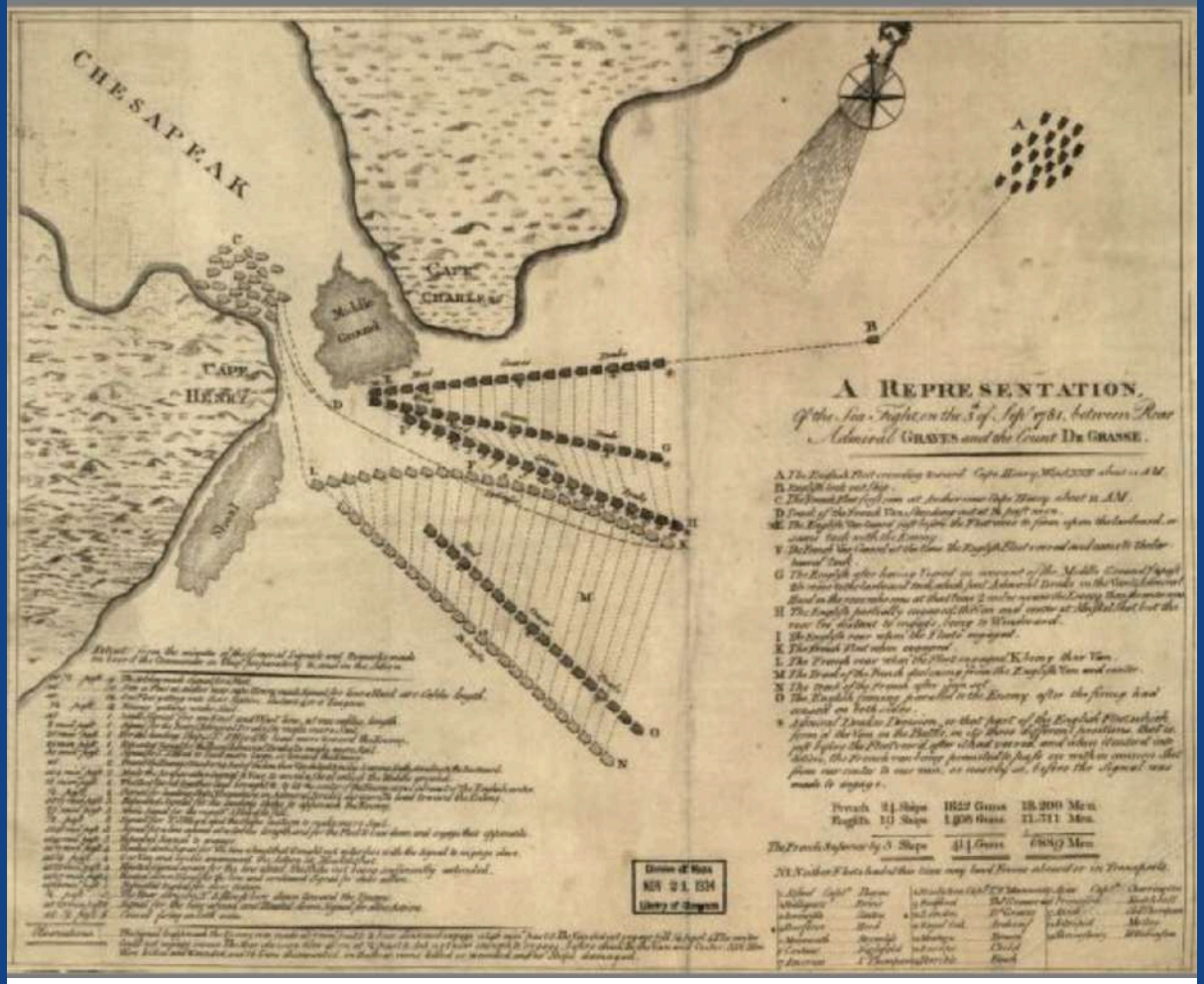
L'amiral de Grasse remarqua que, tandis que le vent soufflait vers la baie, la marée descendante s'écoulait vers l'océan.
Il ordonna à ses capitaines d'effectuer une manœuvre difficile :
Les navires français ont abaissé leurs voiles juste assez pour capter un tout petit peu de vent permettant de gouverner, mais ont laissé la force puissante et invisible de la marée descendante les entraîner littéralement vers l'arrière et sur le côté, vers le large.
Le résultat : En utilisant la marée comme un « tapis roulant » sous-marin, ils ont réussi à s'échapper de l'étroite baie bien plus rapidement que ne s'y attendaient les Britanniques.

Le pari audacieux : couper les cordages
Même avec la marée, le temps pressait. Remonter à la main une ancre en fer massive et lourde à l'aide d'une manivelle en bois (cabestan) pouvait prendre une heure, voire plus, par navire. Les Français n'avaient pas une heure devant eux.
Pour gagner chaque seconde précieuse, de Grasse ordonna à sa flotte de couper ses câbles. Au lieu de perdre du temps à remonter les ancres, les marins se contentèrent de trancher les énormes cordages d'ancrage et laissèrent leurs (très) précieuses ancres gisant au fond de la baie.

La déviation inattendue
Comme les Français quittaient la baie dans la précipitation, ils n'eurent pas le temps de former une ligne de bataille ordonnée. Ils sortirent en formation désordonnée et désorganisée.
Le commandant britannique, l'amiral Graves, avait là une occasion en or de tendre une embuscade aux navires français un par un à mesure qu'ils sortaient au compte-gouttes. Cependant, Graves était un fervent adepte des règles traditionnelles de la marine britannique. Au lieu d'attaquer la ligne française désordonnée, il a hésité et a passé de précieuses heures à essayer d'aligner ses propres navires en une ligne parfaitement droite et formelle.

Au moment où les Britanniques furent prêts à combattre, la marée avait permis à suffisamment de navires français de se faufiler vers le large pour former un véritable mur défensif, préparant le terrain pour la bataille qui a changé le cours de l'histoire.

La Bataille proprement dite



Ci-dessus :
Cette carte, qui date des années 1780, représente les flottes française et britannique lors de la bataille de Chesapeake, qui s'est déroulée au large des caps de Virginie le 5 septembre 1781, pendant la Révolution américaine. Bibliothèque du Congrès, Washington, D.C. (référence numérique g3884y.ar146100) Division de la géographie et des cartes de la Bibliothèque du Congrès, Washington, D.C. 20540-4650, États-Unis, DCU
https://www.loc.gov/item/74692129/

La victoire de l'amiral François Joseph Paul de Grasse lors de la bataille de Chesapeake ne résulte pas d'une stratégie offensive complexe. Son génie résidait plutôt dans la rapidité, dans sa capacité à tirer parti de l'avantage géographique et dans une retraite tactique qui a déjoué son homologue britannique, l'amiral Thomas Graves.

Comment De Grasse a remporté la victoire :
Comme nous venons de le voir, en privilégiant la vitesse au détriment de la formation, il a privé les Britanniques de la possibilité de bloquer l'entrée de la baie, forçant ainsi la bataille à se dérouler en pleine mer. Tandis que la flotte française peinait à quitter son mouillage, Graves perdait un temps précieux à aligner ses navires. Grâce aux manœuvres de Graves, de Grasse disposait désormais de 24 navires et 1 794 canons dans sa ligne de bataille, contre 19 navires britanniques équipés de 1 410 canons lorsque la bataille débuta à 15 h 46 précises.

Le sacrifice de l'avant-garde (l'extension « Retraite combative »)
Comme les navires français quittaient la baie en file indienne et de manière désorganisée, les premiers navires français à atteindre l'océan (l'avant-garde,

menée par Louis-Guillaume de Bougainville) se retrouvèrent largement en infériorité numérique.
Au lieu d'ordonner à son avant-garde de s'arrêter et d'attendre le reste de la flotte — ce qui aurait provoqué un énorme embouteillage à l'embouchure de la baie —, de Grasse leur ordonna de naviguer à contre-vent et d'encaisser le plus gros de l'attaque britannique. Cette manœuvre audacieuse permit aux sections centrale et arrière de la flotte française de gagner le temps précieux dont elles avaient besoin pour sortir de la baie et former un mur défensif.

Exploiter la traditionnelle « ligne de bataille » britannique
De Grasse comprenait parfaitement la psychologie de son ennemi. La doctrine navale britannique du XVIIIe siècle exigeait qu'une flotte forme une ligne parfaitement droite et parallèle à celle de l'ennemi avant d'ouvrir le feu. Comme la ligne française était étirée et désorganisée, les Britanniques passèrent des heures à virer de bord et à manœuvrer pour s'aligner parfaitement. De Grasse mit à profit chaque minute d'hésitation britannique pour resserrer sa propre ligne. Lorsque les Britanniques ouvrirent enfin le feu, les Français étaient fin prêts.

Concentrer les tirs sur le gréement britannique
Une fois que les deux flottes naviguèrent parallèlement l'une à l'autre et eurent ouvert le feu, de Grasse ordonna l'application d'une doctrine tactique française spécifique : viser haut.
Les artilleurs français visèrent les mâts, les voiles et le gréement des navires britanniques. De Grasse ne cherchait pas à couler les Britanniques ; il voulait les immobiliser. En déchiquetant leurs voiles et en brisant leurs mâts, il priva les navires britanniques de leur capacité à manœuvrer, neutralisant ainsi efficacement leur puissance offensive tout en préservant relativement intacts les navires français.

Lorsque Graves ordonna la cessation des tirs à 18 h 30, ses navires de 74 canons, le Shrewsbury et l'Ajax, étaient pratiquement hors d'état de naviguer ; le Terrible dut être incendié en mer. Sa flotte avait subi 336 pertes. Du côté français, on déplorait environ 230 pertes, mais les navires de 74 canons Diadème et Pluton ainsi que les navires de 64 canons Réfléchi et Caton avaient besoin de réparations importantes.

Leurrer les Britanniques

Ci-dessus :

Des navires de ligne français et britanniques s'affrontent lors de l'une des plus importantes batailles navales de l'histoire : la bataille de Chesapeake. Peinture de Patrick O'Brien, 15 septembre 1781.https://www.legendsofamerica.com/fort-monroe-virginia/

La manœuvre de diversion de cinq jours :

La manœuvre tactique la plus décisive eut lieu après la principale bataille au coucher du soleil, le 5 septembre.

Au cours des quatre jours suivants, les deux flottes dérivèrent vers le sud, se surveillant mutuellement sans toutefois s'affronter. De Grasse attira délibérément la flotte britannique de plus en plus loin de la baie de Chesapeake. Il servit de diversion, maintenant les Britanniques occupés en haute mer.

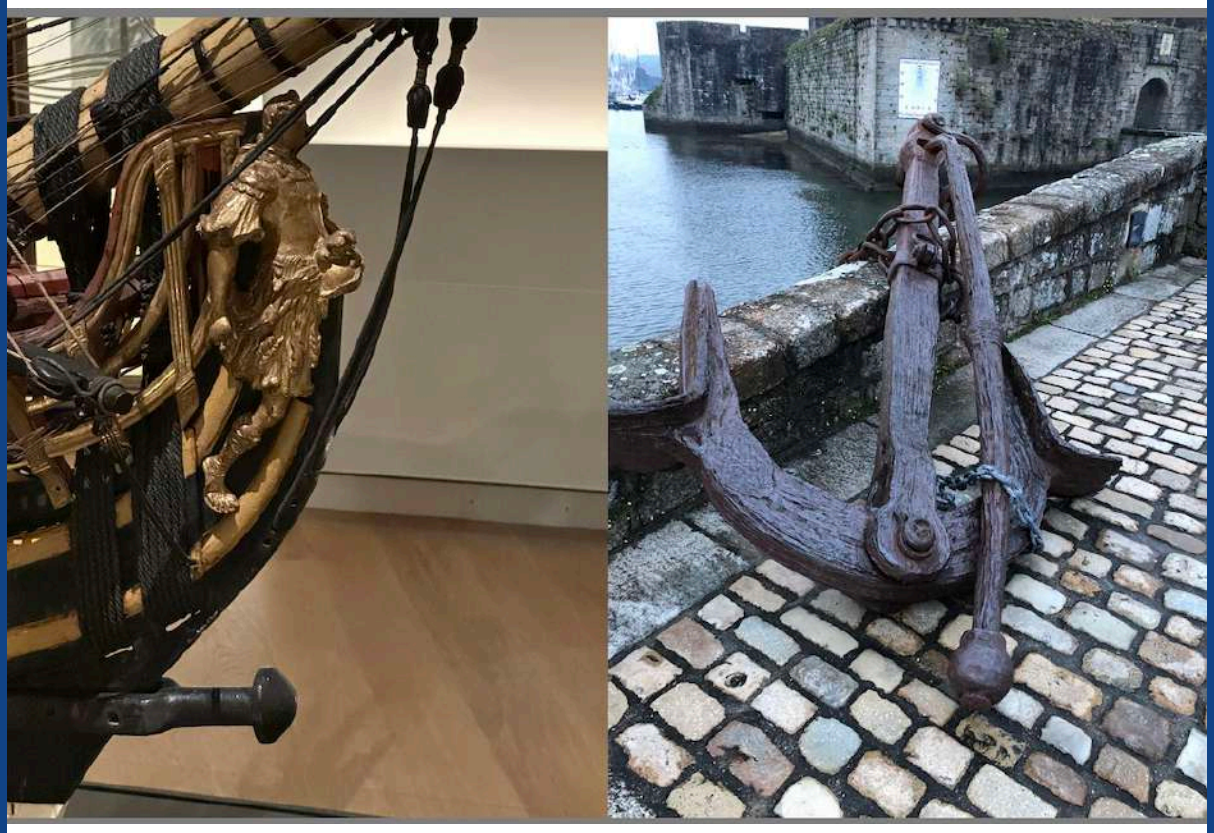
Tandis que les Britanniques s'affairaient à poursuivre De Grasse le long de la côte, cela permit à la flotte de **l'amiral Jacques-Melchior Saint-Laurent, comte de Barras**, venue de Newport avec son artillerie de siège, de pénétrer dans la baie de Chesapeake.

Une fois que De Grasse eut estimé que la deuxième flotte était en sécurité à l'intérieur de la baie, il fit brusquement faire demi-tour à ses navires et retourna à toute vitesse vers Yorktown. Lorsque de Grasse revint dans la baie de Lynnhaven le 11 septembre, il vit les navires de Barras au mouillage.

Lorsque la flotte britannique le suivit, elle découvrit que la baie était complètement bloquée par une force combinée des navires de guerre français. En infériorité numérique et surpassés en manœuvres, les Britanniques abandonnèrent et mirent le cap sur New York, laissant le général Cornwallis totalement condamné.

La bataille des Caps avait atteint son objectif ; avec 36 navires de ligne sous son commandement, de Grasse avait établi une supériorité navale incontestable autour de Yorktown. La voie de retraite de lord Cornwallis était coupée.

À propos des ancres



Ci-dessus :
À gauche : Détail d'une figure de proue et d'une ancre, Musée de la Marine, Paris,
À droite : Ancre du XVIIIe siècle, Concarneau, France
Photos : TC © ASSFI 2024 et 2018

Lorsque les capitaines français coupèrent leurs amarres dans la précipitation pour rejoindre la bataille, ils respectèrent le protocole naval en place en fixant des bouées flottantes afin de marquer l'emplacement des ancres en vue de leur récupération ultérieure.

Le lendemain, cependant, l'amiral britannique Thomas Graves envoya la frégate HMS *Medea* pour contrecarrer ce plan : son équipage coupa les bouées et nota les relèvements au compas, dans l'intention de récupérer lui-même ces précieuses ancres tout en empêchant les Français de retrouver leur matériel.

Une semaine plus tard, deux autres navires britanniques, l'*Iris* et le *Richmond*, revinrent pour achever la tâche, mais ils arrivèrent trop tard : la flotte de l'amiral de Grasse avait déjà repris le contrôle de la baie, piégeant les deux navires et les forçant à se rendre après un bref engagement.
Finalement, malgré la perte de leurs repères de surface, les Français récupérèrent la plupart de leurs ancres à l'aide de crochets de remorquage et grâce aux coordonnées qu'ils avaient eux-mêmes notées, une fois qu'ils eurent pris le contrôle total de la baie.

Les ancres qui n'ont jamais été récupérées gisent toujours quelque part dans les sables mouvants de la baie de Chesapeake, constituant aujourd'hui des cibles alléchantes mais pratiquement inaccessibles pour les archéologues maritimes, compte tenu des eaux boueuses et très fréquentées à l'embouchure de la baie.

Ordre de Bataille

Ci-dessus :

Bataille de Chesapeake, par V. Zveg (employé de la Marine américaine) - Commandement de l'histoire et du patrimoine navals de la Marine américaine : N° de photo : NH 73927-KN domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1177171

La flotte française répartie en escadres:

L'Avant-garde (Pavillon blanc et bleu) : Louis-Antoine de Bougainville à bord de l'Auguste

- Auguste 80 Cpt. Pierre-Joseph de Castellan
- Pluton 74 Cpt. Albert de Rions
- Bourgogne 74 Cpt. Charles de Charritte
- Marseillois 74 Cpt. Henri-Cesar de Castellane-Majastre
- Diademe 74 Cpt. Louis Augustin de Monteclerc
- Reflechi 64 Cpt. Armand-Francois Cillart de Suville
- Caton 64 Cpt. Georges-Francois de Framond
- Saint-Esprit 80 Cpt. Joseph-Bernard de Chabert-Cogolin

Le Corps de bataille (Pavillon blanc) : sous les ordres directs de l'amiral de Grasse à bord de la « Ville-de-Paris »

- Cesar 74 Brigadier Charles Regis de Coriolis d'Dspinouse
- Destin 74 Cpt. Francois-Louis du Maitz de Goimpy
- Ville-de-Paris 104 Cpt. Antoine Cresp de Saint-Cesaire
- Victoire 74 Cpt. Albert de Saint-Hippolyte
- Sceptre 74 Cpt. Louis de Rigaud de Vaudreuil
- Northumberland 74 Cpt. Bon Chretien de Bricqueville
- Palmier 74 Cpt. Jean-Francois d'Arros d'Argelos
- Solitaire 64 Cpt. Louis-Toussaint Champion de Cice
- Citoyen 74 Cpt. Alexandre de Thy

L'Arrière-garde (Pavillon bleu): de Monteil à bord du Languedoc

- Scipion 74 Cpt. Antoine Pierre de Clavel
- Magnanime 74 Cpt. Jean Antoine Le Begue de Germiny
- Hercule 74 Cpt. Jean-Baptiste Turpin du Breuil
- Languedoc 80 Cpt. Louis Guillaume de Parscau du Plessix
- Zele 74 Cpt. Charles-Rene de Gras-Preville
- Hector 74 Cpt. Laurens-Emmanuel de Renaud d'Alleins
- Souverain 74 Cpt. Jean-Baptiste de Glandeves du Castellet

Louis-Antoine de Bougainville

Auguste, armé de 80 canons

Ci-dessus :
À gauche : Louis-Antoine de Bougainville était le commandant en second de de Grasse. Son navire amiral, l'« Auguste », armé de 80 canons, se trouvait au cœur de la bataille. C'était l'officier le plus brillant et le plus combatif de la flotte française. Illustration de Joseph Decreux.
À droite : Portrait de Bougainville à l' Hôtel de la Marine (Paris). Photo: TC © ASSFI 2021

Louis-Guillaume (souvent désigné dans les ouvrages historiques sous le nom de Louis-Antoine) **comte de Bougainville** (12 novembre 1729 – 31 août 1811) était un officier français, commandant de marine et explorateur né à Paris. Il suivit d'abord une formation de mathématicien et publia, alors qu'il avait une vingtaine d'années, un traité reconnu sur le calcul intégral, avant de se tourner vers une carrière militaire. Il s'engagea dans l'armée française en 1750 et servit comme aide de camp du général Chevert. Pendant la guerre de Sept Ans, il servit au Canada sous les ordres du marquis de Montcalm, participant à la prise du fort Oswego et à la bataille du fort William Henry, et fut blessé en défendant le fort Carillon. Il resta en Amérique du Nord jusqu'à la chute de Québec et à la dernière défense française de Montréal, après quoi les conditions de capitulation l'empêchèrent de poursuivre les combats contre les Britanniques.

• Il se tourna alors vers l'exploration : il dirigea une expédition visant à coloniser les îles Malouines en 1763-1764, avant que l'Espagne ne prenne le contrôle de la colonie, et devint en 1766 le premier Français à faire le tour du monde, à la tête de la « *Boudeuse* » et de l'« *Étoile* », lors d'un voyage qui le conduisit à Tahiti, aux îles Salomon (où l'île de Bougainville porte aujourd'hui son nom) et au-delà. Son récit de voyage, très lu, notamment sa description

idéalisée de la société tahitienne, contribua à populariser le concept du « bon sauvage » et influença les penseurs des Lumières, notamment Rousseau et Diderot.
• Bougainville reprit le commandement d'un navire de guerre pendant la guerre d'Indépendance américaine : à partir de 1777, il commanda le *Bien-Aimé*, un navire de 74 canons, et joua un rôle clé dans la victoire française lors de la bataille de Chesapeake en 1781, à la tête de l'Auguste, un navire de 80 canons.
• Alors que Bougainville était célébré comme un héros de l'indépendance américaine pour son courage à Chesapeake, sa carrière navale prit un tournant dramatique à peine un an plus tard. Lors de la bataille des Saintes en 1782, la flotte française subit une défaite catastrophique face aux Britanniques. Il parvint néanmoins à rallier huit navires de sa division et à les ramener sains et saufs à Saint-Eustache après la défaite de de Grasse. Pourtant, Bougainville fut accusé de ne pas avoir suivi les ordres de l'amiral de Grasse au cours de cette bataille et fut traduit en cour martiale. Bien qu'il eût été officiellement réprimandé, son immense popularité le sauva, et il fut par la suite honoré par Napoléon Bonaparte.
• Il était membre de la Société des Cincinnati.
• Après la guerre, Bougainville se consacra à des activités scientifiques et universitaires, entrant à l'Académie de Marine puis, en 1787, à l'Académie des sciences. Il atteignit le grade de vice-amiral en 1791, survécut au Règne de la Terreur en se retirant dans son domaine normand, puis contribua à la fondation du Bureau des Longitudes. Napoléon le nomma sénateur en 1799. Il mourut à Paris en 1811 et eut l'honneur d'être inhumé au Panthéon.

Héritage :
• Louis-Antoine de Bougainville a laissé une empreinte considérable dans les domaines de la géographie et de la toponymie : la plus grande île orientale de la Papouasie-Nouvelle-Guinée porte son nom, tout comme le détroit qui la sépare de l'île Choiseul, un autre détroit des Nouvelles-Hébrides entre Mallicollo et Espiritu Santo, ainsi que deux sites des îles Malouines : Port Louis et l'île Lively (connue en espagnol sous le nom d'« Isla Bougainville »).
• L'arbuste à fleurs *Bougainvillier* porte également son nom en son honneur.
• Il a reçu d'autres distinctions plus tard dans sa vie : il a été nommé Grand Officier de la Légion d'honneur en 1804 et a reçu le titre de comte de Bougainville de la part de Napoléon en 1808.
• Treize navires de la Marine nationale française ont depuis porté son nom.

Le rôle décisif de Bougainville

à bord de l'Auguste

Ci-dessus :
Auguste est représenté en train de combattre lors de la bataille de Chesapeake (détail visible ici). Par Théodore Gudin - Château de Versailles, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=44797813

Les actions de Bougainville au cours de la bataille peuvent être divisées en trois phases décisives :

À la tête de la sortie précipitée de la baie
Lorsque l'amiral de Grasse ordonna à la flotte de sortir précipitamment de la baie de Chesapeake pour affronter les Britanniques qui approchaient, il fit fi de la formation navale traditionnelle, ordonnant aux navires les plus rapides de partir les premiers.

Le navire amiral de Bougainville, l'Auguste, armé de 80 canons, fut l'un des tout premiers navires de guerre à sortir de la baie et à rejoindre le large. L'escadre avançant à une telle vitesse qu'un immense écart se forma entre la division de tête de Bougainville et le reste de la flotte française, plus lente, qui suivait derrière.

Encaisser le « broyeur à viande »
La flotte française étant étirée en une ligne désorganisée, la Royal Navy britannique concentra la quasi-totalité de sa puissance de feu sur l'escadre d'avant-garde de Bougainville.
Pendant les premières heures de la bataille, Bougainville se retrouva largement en infériorité numérique et coupé du gros de la flotte française. Au lieu de céder à la panique ou de battre en retraite, il maintint ses navires en place, encaissa les tirs incessants des canons britanniques et riposta farouchement par des bordées. En refusant de céder du terrain, il fit gagner au

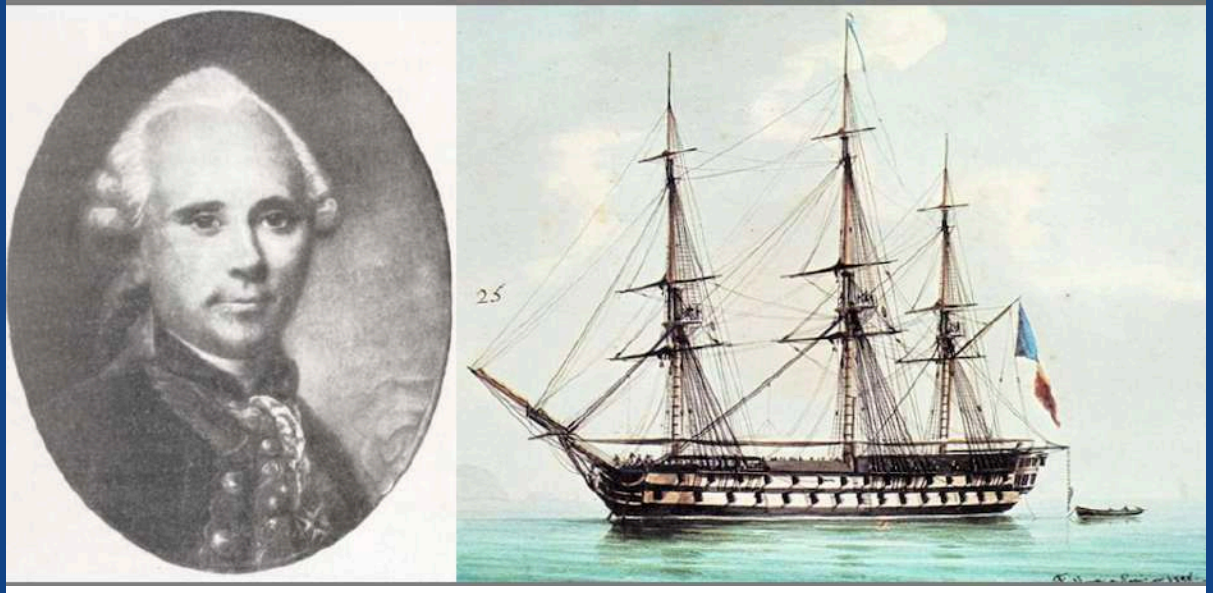
reste de la flotte française le temps précieux dont elle avait besoin pour sortir du goulot d'étranglement de la baie, se réorganiser et rejoindre le combat.

Mettre la flotte britannique hors de combat
Bougainville ne se contenta pas de défendre ; il lança une contre-attaque dévastatrice.
Depuis l'*Auguste*, d'où il commandait, il prit pour cible avec acharnement les navires de tête britanniques. Il s'engagea dans un combat rapproché avec le navire amiral de l'amiral britannique Francis Samuel Drake, le HMS *Princessa*, et le pilonna si violemment qu'il le laissa gravement endommagé. Alors que Drake manœuvrait pour échapper aux tirs de Bougainville, le navire britannique derrière lui, le HMS *Terrible*, se retrouva exposé aux canons français. Les artilleurs de Bougainville malmenèrent tellement le *Terrible* que les Britanniques furent contraints de l'incendier et de le couler intentionnellement quelques jours après la bataille, car il était totalement irréparable.

L'***Auguste*** était un navire de ligne français de 80 canons, mis en chantier en 1777 et en service actif de 1779 jusqu'à sa perte en 1795. Il servit à la fois pendant la Guerre d'Indépendance américaine et les guerres de la Révolution française, se distinguant notamment lors de la Bataille du 13 Prairial an II avant de connaître une fin tragique.
Peu après sa mise en service, il patrouilla dans la Manche sous les ordres du capitaine de Rochechouart au milieu de l'année 1779. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, sous les ordres du capitaine Pierre-Joseph de Castellan, il servit de navire amiral de l'escadre bleue et blanche commandée par le chef d'escadre Bougainville, participant aux batailles de Sainte-Lucie, de Fort-Royal et de la baie de Chesapeake en 1781, puis à la bataille des Saintes en avril 1782.
En 1793, en pleine Révolution française, il fut rebaptisé *Jacobin* et rejoignit l'escadre de Brest, se retrouvant pris dans les mutineries de Quiberon en septembre de la même année. L'année suivante, il prit part à la Bataille du 13 Prairial an II, suivant le navire amiral Montagne mais ne parvenant pas à empêcher le HMS *Queen Charlotte* de percer la ligne française. Rebaptisé *Neuf Thermidor* en décembre 1794, il fit naufrage, entraînant la perte de la majeure partie de son équipage, lors d'une tempête au large de Brest le 29 janvier 1795, alors qu'il participait à la Croisière du Grand Hiver, une tentative infructueuse de la Marine républicaine française de défier la Marine royale britannique dans l'Atlantique (décembre 1794-février 1795).

François Hector d'Albert
Comte de Rioms

Pluton, armé de 74 canons



Ci-dessus :

À gauche : « Le contre-amiral comte d'Albert de Rioms — au marquis de Colbert-Cannet », auteur inconnu – Ludovic de Contenson, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique (1778–1783)*, p. 196 [1], domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90100302

À droite : Illustration de Pluton (1778) par François Geoffroi Roux — Frédéric Roux — Aquarelles C. Tirée de *L'Album de l'amiral Willaumez*, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90892355

François Hector d'Albert, comte de Rioms (19 février 1728 – 2 octobre 1802) était un officier de la Marine française issu d'une famille de généraux de l'armée, originaire d'Avignon.

• Il était considéré comme l'un des capitaines de marine français les plus compétents de son époque ; il a notamment commandé le *Sagittaire* sous les ordres du vice-amiral comte d'Estaing.

• Il entra dans la Marine en tant que garde-marine en 1743 et passa le début de sa carrière à escorter des convois et à croiser en Méditerranée, où il fut fait prisonnier à deux reprises par les Britanniques : à Louisbourg en 1755 et lors de la bataille de Carthagène en 1758. Il gravit progressivement les échelons, devenant lieutenant en 1756 puis capitaine en 1772.

• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda plusieurs navires, dont le *Sagittaire*, combattant lors de la bataille de Grenade et du siège de Savannah, et capturant le HMS *Experiment* en 1779. Il commanda ensuite le *Marseillais*, puis le *Pluton*, participant aux combats de la bataille de Chesapeake, de la bataille de Saint-Kitts et de la bataille des Saintes. Il fut promu chef d'escadre en 1784 et prit le commandement de la marine à Toulon l'année suivante.

• Il était membre de la Société des Cincinnati.

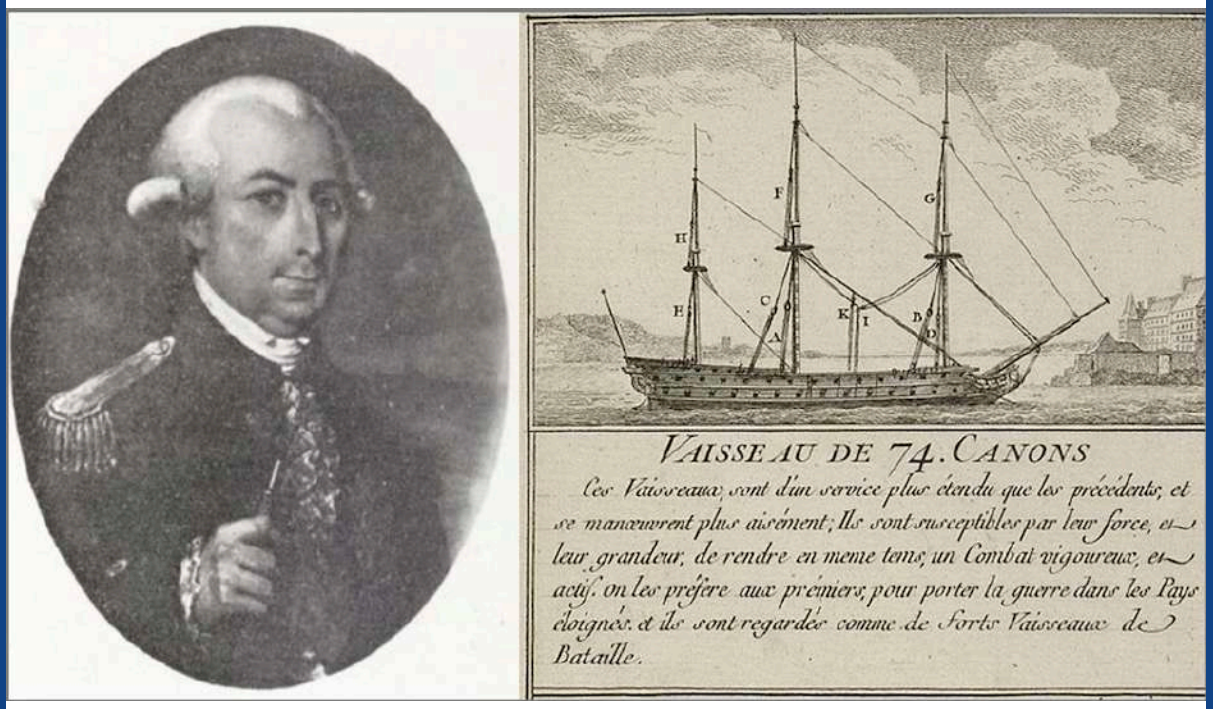
• La suite de sa carrière fut marquée par les conflits : en tant que commandant des forces navales de Toulon à partir de 1788, le traitement sévère qu'il infligea aux ouvriers de l'arsenal dans un contexte de difficultés économiques provoqua une émeute au cours de laquelle il fut capturé en 1789, ce qui poussa l'Assemblée nationale à ordonner sa libération. Il ne s'en sortit pas mieux lorsqu'il tenta par la suite de rétablir la discipline à Brest.

• Promu contre-amiral en 1792, il abandonna son poste pour émigrer et rejoindre l'Armée des Princes, ne revenant en France qu'en 1801, où il prit sa retraite l'année suivante.

Le ***Pluton*** était un navire de ligne de classe *Scipion* armé de 74 canons, mis à l'eau à Rochefort en 1778, surtout connu pour son parcours de combat actif pendant la guerre d'Indépendance américaine — il prit part aux deux batailles de la Martinique (1780 et 1781), à la bataille de Chesapeake (1781), la bataille de Saint-Kitts (1782) et la bataille des Saintes (1782), sous le commandement de François Hector d'Albert de Rions pendant la plupart de ces engagements — avant de prendre part plus tard à l'expédition française en Irlande en 1796, d'être rebaptisé *Dugommier* en 1797, puis finalement démoli en 1805 après avoir peu servi par la suite.

Charles de Charritte

Bourgogne, armé de 74 canons



Ci-dessus :
À gauche : Portrait de Charles de Charritte, par un artiste inconnu — Ludovic de Contenson, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique (1778–1783)*, p. 154, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90087375
À droite : gravure représentant un navire armé de 74 canons (détail) par Nicolas Ozanne (1728-1811) — Gallica.fr, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=26954161

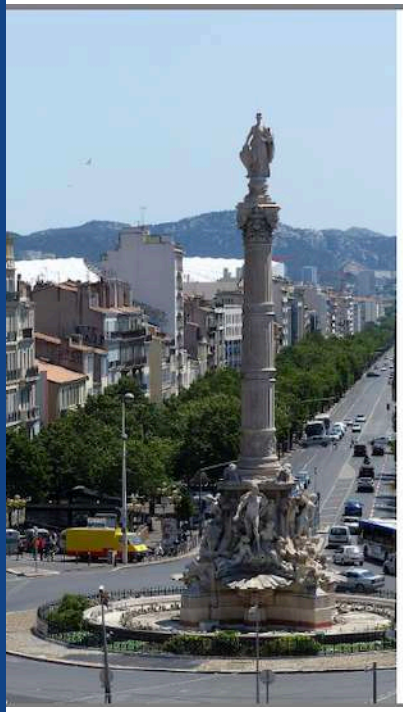
Charles de Charritte (1er novembre 1733 – 20 octobre 1815) était un officier de la Marine française né à Pau dans une famille de parlementaires. Il entra dans la Marine en tant que garde-marine en 1749 et gravit progressivement les échelons, devenant lieutenant en 1763 puis capitaine en 1777 ; à cette date, son parcours comptait déjà 17 campagnes en mer et deux commandements.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda l'Auguste en tant que capitaine de pavillon de Rochechouart en 1779, puis le Bourgogne, navire de 74 canons, en 1781 au sein de la flotte de de Grasse. Il participa à la bataille de Chesapeake et à la bataille des Saintes, et reçut en signe d'honneur une épée des États de Bourgogne pour avoir sauvé le Bourgogne, qu'ils avaient financé. Il a ensuite pris la direction du port de Rochefort et a été promu chef d'escadre en 1786.

• Charritte a été admis au sein de la Société des Cincinnati
• Charritte se retira en grande partie de la vie publique pendant la Révolution française, se retirant en Touraine, bien que le Directoire l'ait ensuite appelé à siéger au Conseil de la Marine en 1799. Il atteignit le grade de contre-amiral en 1792 et, sous la Restauration des Bourbons, il reçut la Grand-Croix de l'Ordre de Saint-Louis et fut promu vice-amiral en 1814, peu avant sa mort à Rennes en 1815.

Le ***Bourgogne*** était un navire de ligne français de 74 canons financé par un « don des vaisseaux » des États de Bourgogne ; mis en service en 1772, il servit d'abord dans l'escadre de Méditerranée avant de capturer la frégate HMS *Montreal* aux côtés de la *Victoire* au large de Gibraltar en 1779 ; pendant la guerre d'Indépendance américaine, sous le commandement de Charles de Charritte, il combattit lors de la bataille de Chesapeake et contribua à la capture du HMS *Richmond* dans la baie de Chesapeake le 11 septembre 1781. Lors de la bataille des Saintes, il entra en collision avec le *Duc de Bourgogne*, avant de faire finalement naufrage au large de Curaçao le 4 février 1783, entraînant la perte de 80 de ses 840 membres d'équipage, un incident pour lequel son capitaine fut traduit en cour martiale et suspendu pendant trois mois.

Henri-César de Castellane-Majastre

Marseillais, armé de 74 canons



Ci-dessus :
À gauche : La place Castellane et sa fontaine. Henri-César fit don du terrain en 1774 pour la construction d'une fontaine et d'un obélisque. Par Hombrey – Création personnelle, CC BY-SA 4.0,https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=40415317
À droite : Maquette du Vengeur du Peuple (anciennement Marseillais). Photo de Rama, Wikimedia Commons, Cc-by-sa-2.0-fr, CC BY-SA 2.0 fr, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=193198833

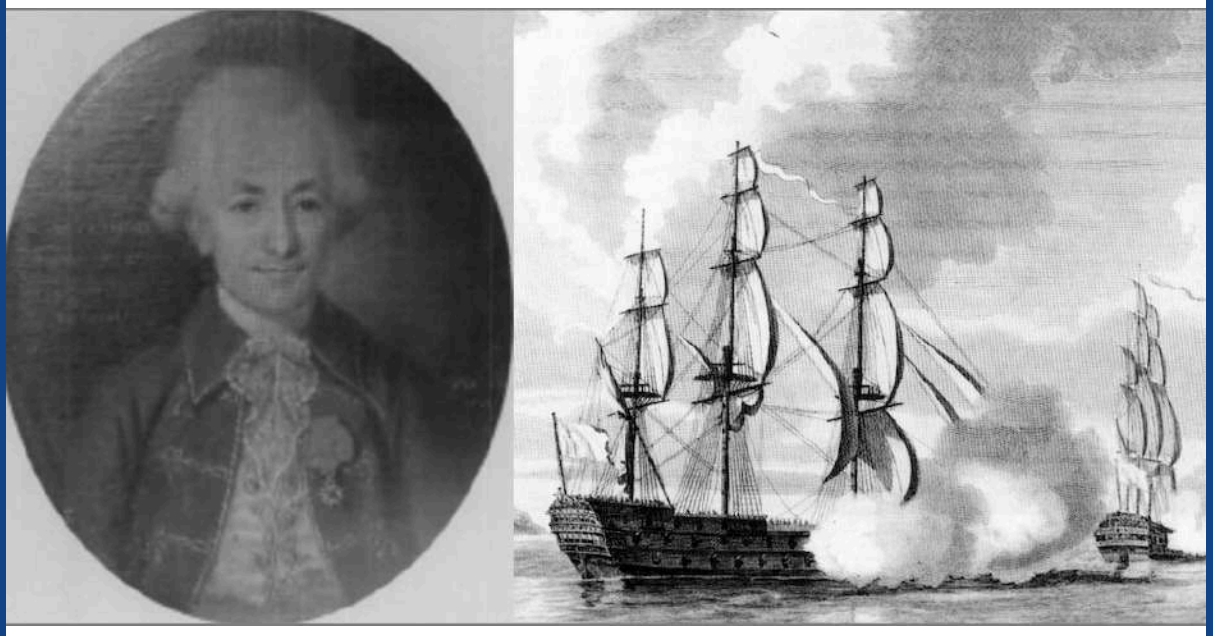
Henri-César de Castellane-Majastre (28 mars 1733 – 4 mai 1789) était un aristocrate français issu de la maison de Castellane, né à Marseille, en Provence. Il fit carrière dans la Marine française, passant du grade de garde de la Marine en 1749 à celui de lieutenant en 1762, puis de capitaine en 1775.

• Il est surtout connu pour son engagement lors de la Guerre d'Indépendance américaine, où il commanda la frégate *Flore* puis le *Marseillais*, un navire de 74 canons. Il prit part à des combats majeurs, notamment l'invasion de Tobago, la bataille de Chesapeake, le siège de Yorktown et la bataille de Saint-Kitts. Ses états de service en temps de guerre lui valurent d'être admis à la Société des Cincinnati en 1782, et il fut promu chef d'escadre en 1784.
• Il a siégé en tant que représentant de la noblesse aux États provinciaux qui se sont tenus à Aix en 1788. On sait peu de choses sur les dernières années de sa vie. Des documents d'archives confirment qu'il est décédé à Riez, en Provence, le 5 mai 1789, ce qui n'a toutefois pas empêché certains auteurs de situer son décès en 1810 alors qu'il se trouvait à l'étranger, alimentant ainsi la légende de son émigration.
• La place Castellane à Marseille porte son nom en son honneur.

Le ***Marseillais*** (à l'origine Marseillois, rebaptisé plus tard Vengeur du Peuple) était un navire de ligne français de 74 canons financé par une donation « don des vaisseaux » de la Chambre de commerce de Marseille et mis à l'eau en 1766 ; il participa activement à la guerre d'Indépendance américaine sous les ordres de l'amiral Charles Henri Hector, comte d'Estaing : il affronta le HMS *Preston* lors d'un combat singulier en août 1778, prit part à la bataille de Saint-Kitts, échangea les premiers coups de feu de la journée avec le HMS *Intrepid* lors de la bataille de la Chesapeake le 5 septembre 1781 alors qu'il était en tête de la flotte, puis apporta son soutien au navire amiral *Ville-de-Paris* lors de la bataille des Saintes. Rebaptisé *Vengeur du Peuple* en 1794, il connut une fin tragique lors de la Bataille du 13 Prairial an II, engagé dans un duel acharné à courte distance avec le HMS *Brunswick* avant d'être réduit à l'état d'épave par le HMS *Ramillies* ; environ 250 membres de son équipage furent tués au combat et une centaine d'autres se noyèrent lors du naufrage, bien que la plupart aient été sauvés par des embarcations britanniques. Son naufrage fut par la suite mythifié par les membres de la Convention française : les allégations faisant état de cris de défi « Vive la République » et d'un refus de se rendre devinrent une légende célèbre (quoique largement embellie) de l'héroïsme républicain.

Georges-François Godefroy
Comte de Framond

Caton, armé de 64 canons



Ci-dessus :

À gauche : Portrait de Georges-François Godefroy, comte de Framond, chevalier de Saint-Louis et capitaine de navire, en 1763. Peintre anonyme (signature effacée). Huile sur toile. Artiste inconnu – Archives départementales de la Lozère, France, domaine public
https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=128698271

À droite : Caton (visible à gauche) lors de la bataille du détroit de Mona, par Serres, Dominic (artiste) ; Skelton, W (graveur) ; Fittler, Jame (éditeur) - Collection Beverly Robinson, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=15123891

Georges-François Godefroy de Framond de La Framondie, comte de Framond (4 février 1733 – 28 septembre 1785), était un officier de la Marine française et un aristocrate originaire de Grèzes, en Lozère, issu d'une famille comptant deux autres frères ayant servi dans la Marine. Il s'engagea comme garde-marine en 1748, fut promu lieutenant en 1757 et commanda le xebec *Caméléon* lors de l'expédition de Larache en 1765. Il fut fait chevalier de l'ordre de Saint-Louis en 1770 et commanda par la suite plusieurs navires en Méditerranée, notamment les frégates *Mignonne* et *Sultane*, transportant souvent des dépêches diplomatiques.

• Promu capitaine en 1778, Framond commanda le *Caton*, navire de 64 canons, pendant la Guerre d'Indépendance américaine ; il combattit lors de la bataille de la Martinique en 1780 et vint en renfort à l'escadre de Grasse lors de la bataille de Fort-Royal en 1781. Il fut blessé lors de la bataille de la baie de Chesapeake plus tard cette même année et fut promu chef de division en 1782.

• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

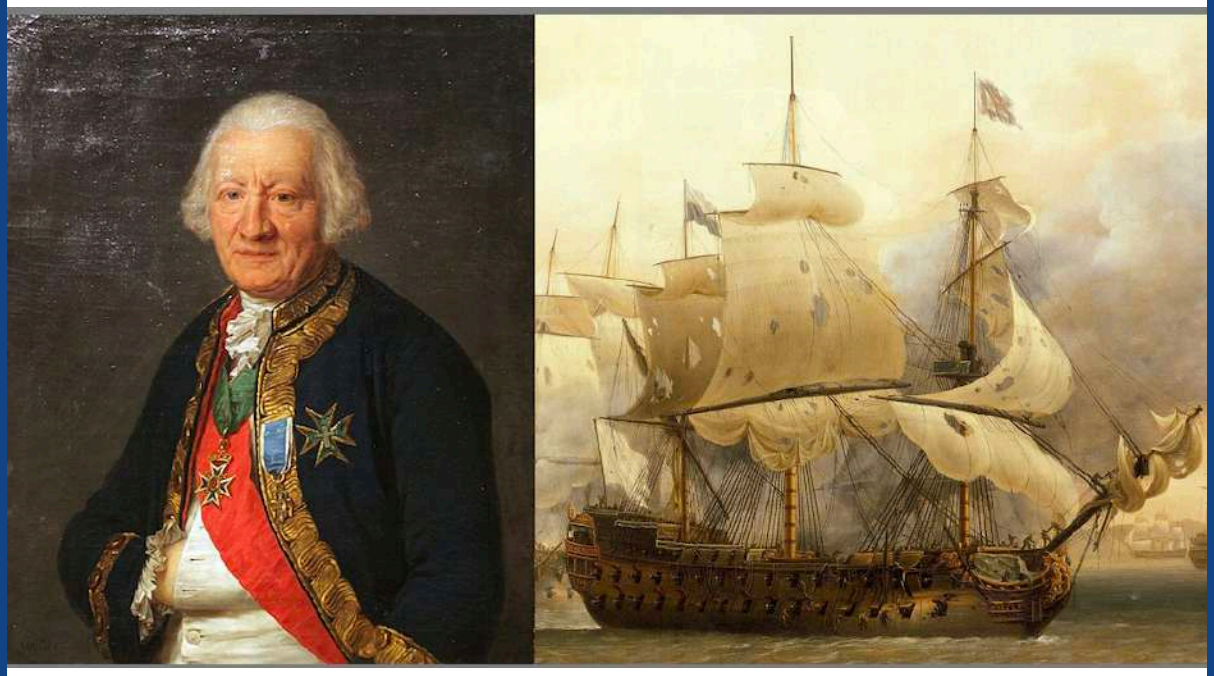
• Deux frères servirent dans la Marine : Charles Auguste Framond de Grèzes (1737–1790), qui devint officier en second du *César* au sein de l'escadre du comte d'Estaing ; il combattit à Rhode Island en 1778, ainsi qu'à la Grenade et à Savannah en 1779 (il fut également membre de la Société des Cincinnati de France) ; et Étienne Aimé, capitaine de vaisseau en 1792 et chevalier de Saint-Louis (1782).

• Sa carrière s'acheva dans le déshonneur : en avril 1782, alors que le *Caton* était immobilisé par le calme plat avant la bataille des Saintes, Framond jeta l'ancre à Basse-Terre sans autorisation, manquant ainsi complètement la bataille. Quelques jours plus tard, le *Caton* fut capturé lors de la bataille du passage de Mona. Passé en cour martiale en 1783, il fut reconnu coupable, déchu de son grade et condamné à la prison à vie au château de Ham. Il fut libéré en février 1785 et contraint de s'installer à Saint-Jean-Pied-de-Port, mais mourut quelques mois plus tard, en octobre de la même année.

Le Caton était un navire de ligne français de 64 canons mis à l'eau en 1777 qui servit sous les ordres de Guichen puis de De Grasse, combattant lors de la bataille de la Martinique (1780), venant en renfort de l'escadre de De Grasse lors de la bataille de Fort-Royal (1781) et prenant part à la bataille de Chesapeake (1781) ; après sa capture lors de la bataille du passage de Mona, il fut remis en service sous le nom de HMS *Caton*, survécut à un ouragan qui aurait dû le couler, avant de terminer sa carrière comme navire-hôpital pénitentiaire à Plymouth, d'être affecté au service portuaire en 1798, puis finalement vendu et retiré du service en 1815.

Joseph-Bernard de Chabert-Cogolin

Saint-Esprit, armé de 80 canons



Ci-dessus :

À gauche : Chabert Cogolin-IMG 8590, par Antoine Vestier - Rama, CC BY-SA 2.0 fr, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=41913832

À droite : Le Saint-Esprit lors de la bataille de Saint-Kitts, le 26 janvier 1782, par Nicholas Pocock (1740-1821) - nmm.ac.uk, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=65224013

Joseph-Bernard, marquis de Chabert-Cogolin (28 février 1724 – 2 décembre 1805) était un officier de la Marine française né à Toulon dans une famille de marins. Il s'engagea comme garde-marine en 1741 et participa très tôt à la bataille de Toulon, à des missions en Martinique et à la capture d'une corvette britannique au large de l'Acadie, avant d'être fait prisonnier en 1747.

• Au-delà des combats, il s'illustra en tant que scientifique et hydrographe : il cartographia les côtes de l'Amérique du Nord au début des années 1750, publia un compte rendu de l'expédition, observa une éclipse solaire à Carthagène et testa par la suite des chronomètres de marine lors de croisières en Méditerranée — travaux qui firent de lui un membre respecté de l'Académie de Marine et, à terme, un contributeur à l'histoire de la longitude.

• Sa carrière navale a progressé parallèlement à ses travaux scientifiques : promu lieutenant en 1756 puis capitaine en 1771, il a commandé plusieurs navires, dont l'*Atalante*, à bord duquel il a été grièvement blessé par des tirs de pirates en 1776.

• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda le *Vaillant* puis le *Saint-Esprit*, un navire armé de 80 canons, et prit part à la bataille de Sainte-Lucie, à la bataille de Grenade, au siège de Savannah, à la bataille de Fort-Royal et à la bataille de Chesapeake, où il fut à nouveau blessé. Il participa également à l'invasion de Tobago et à la prise de Saint-Kitts, et fut promu chef d'escadre en 1782.

• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

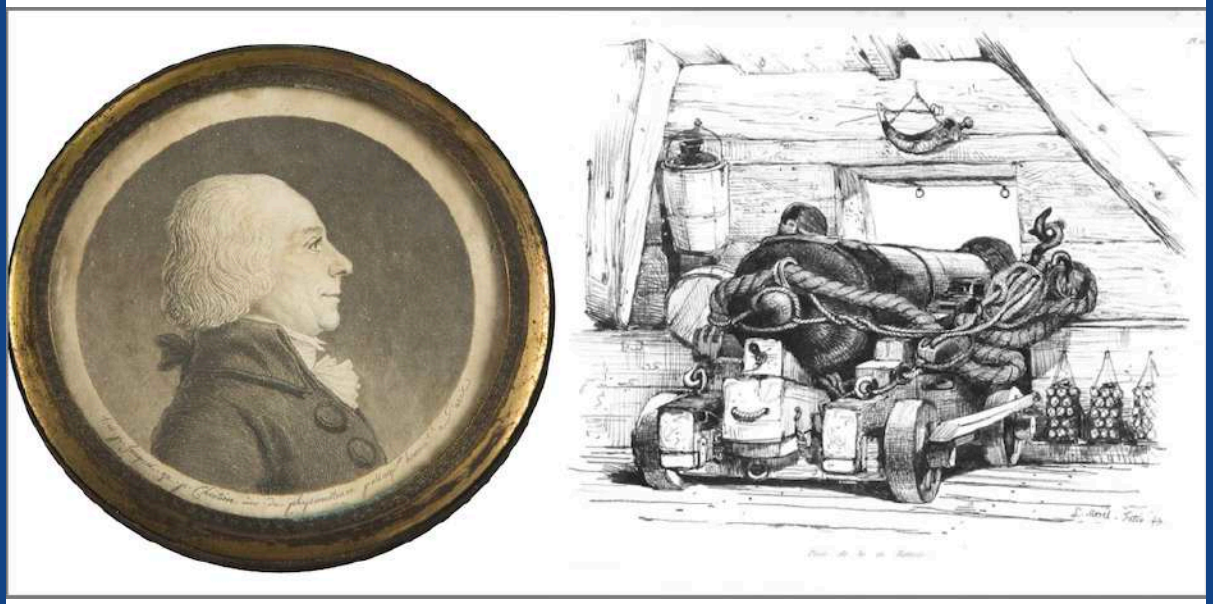
• Chabert poursuivit ses activités scientifiques après la guerre, publiant des ouvrages sur les chronomètres et étant élu à l'Académie royale des sciences de Suède. Promu vice-amiral en 1792, il s'enfuit de France en tant qu'émigré pendant la Révolution, séjournant à Londres avant de perdre la vue vers 1800. Il revint en France en 1802 et fut nommé au Bureau des Longitudes, après

avoir également été décoré du grade de commandeur des ordres de Saint-Louis et de Saint-Lazare. Il mourut en 1805.

Le ***Saint-Esprit*** était un navire de ligne français de 80 canons mis à l'eau en 1765 qui combattit lors de la bataille d'Ouessant sous les ordres de La Motte-Picquet en 1778, prit part à l'Armada de 1779, combattit lors de la bataille de Fort-Royal sous les ordres de Chabert-Cogolin en 1781 et à Chesapeake ; rebaptisé *Scipion* en avril 1794, il fut totalement démâté lors de la bataille du 13 prairial an II sous les ordres d'Huguet, puis fit naufrage le 30 janvier 1795 au cours de la Croisière du Grand Hiver ; la plupart de son équipage fut secouru par le navire de troisième rang de 74 canons *Trente-et-un Mai.*

François-Louis-Edme-Gabriel
Comte du Maitz de Goimpy

Destin, armé de 74 canons



Ci-dessus :
À gauche : «Physionotrace » du comte du Maitz (un ingénieux dispositif de dessin mécanique, précurseur de la photographie) par Fouquet-Chrétien (inventeur du physionotrace), vers 1800 - Œuvre personnelle, domaine public,https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=37005288
À droite : un canon de 36 livres prêt à tirer. Gravure d'Antoine Léon Morel-Fatio, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3441626

François-Louis-Édme-Gabriel, comte du Maitz de Goimpy Feuquières (10 avril 1729 - 28 décembre 1807), était un officier de la Marine française né à Saint-Léger-des-Aubées (Orléanais), qui s'engagea comme garde-marine en 1746, avant d'être promu lieutenant en 1757 puis capitaine en 1772.
• Il a servi pendant la guerre d'Indépendance américaine, participant à la bataille de la Martinique en 1780 et commandant le *Destin*, un navire de 74 canons, lors de la bataille de Chesapeake en 1781. Parallèlement à son service actif, il était également chargé de cours à l'Académie de Marine.
• Il a continué à gravir les échelons après la guerre, étant promu brigadier en 1782 puis chef d'escadre en 1784.

Le ***Destin*** était un navire de ligne français dont la quille fut posée en avril 1770, bien que sa construction se soit prolongée au-delà de 1774 avant qu'il ne soit officiellement mis à l'eau le 21 octobre 1777. Il a patrouillé en Méditerranée orientale en 1778 avant d'être

affecté aux escadrons américains en 1780, puis a participé à la bataille de Chesapeake (1781) et à la bataille des Saintes (1782) ; après que Flotte eut pris le commandement à la place de Goimpy en août 1782 et pris la mer pour renforcer la flotte de Córdova à Cadix, il fut mis en réserve à Toulon en 1783, puis finalement saisi par les insurgés royalistes lors du siège de Toulon avant d'être remis aux Britanniques, qui le sabordèrent lorsqu'ils évacuèrent la ville en décembre 1793.

Un mot sur les navires de 74 canons et leurs canons de 36 livres :
Le canon long de 36 livres était l'arme navale la plus redoutable de l'ère française de la voile, tirant un projectile d'environ 17,6 kg — bien plus lourd que tout ce dont disposait l'armée de terre — et était réservé aux ponts inférieurs des plus grands navires de guerre : un navire de ligne de 74 canons en transportait 28, un navire de 80 canons 30, et les puissants navires de 110 et 120 canons, 32 chacun, faisant de ces ponts la puissance de frappe la plus dévastatrice sur mer, puisque les canons plus lourds de 48 livres s'avéraient trop encombrants pour une utilisation à bord et étaient principalement cantonnés aux batteries côtières. Le fonctionnement de l'un de ces canons était un processus exigeant et minutieusement coordonné, nécessitant un équipage discipliné de 14 hommes : les artilleurs chargeaient une cartouche de poudre, la tassaient, inséraient le boulet et la bourre, tassaient à nouveau, mettaient le canon en position de tir à l'aide de cordages, amorçaient le trou d'allumage, visaient sous la direction du chef d'artillerie, puis tiraient enfin à l'aide d'un mèche (ou, plus tard, d'un mécanisme à silex), avant de nettoyer le canon à l'aide d'un écouvillon pour le préparer à la prochaine bordée dévastatrice.
Il fallait compter entre une minute et demie et trois minutes pour recharger et tirer à nouveau, mais ce processus pouvait être sérieusement perturbé lors d'un véritable combat naval, avec des éclats de bois (et des débris humains) volant dans tous les sens…

Antoine Cresp de Saint-Césaire

Ville-de-Paris, armé de 104 canons

Ci-dessus :
À gauche : Antoine Cresp de Saint-Cézaire, par un artiste inconnu (école française) - domaine public,https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=89992830
À droite : « Ville de Paris » à Rochefort, 1764, auteur inconnu – Europeana, domaine public,

https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=20944788

Antoine Cresp de Saint-Césaire (19 octobre 1731 – 12 avril 1782) était un officier de la Marine française né à Saint-Cézaire-sur-Siagne (Provence) et neveu du célèbre amiral de Grasse. Il fut promu capitaine et fait chevalier de l'Ordre de Saint-Louis ; il évoluait dans les cercles mondains les plus en vue : il était un ami proche de Mirabeau et fut son témoin de mariage.

• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Saint-Césaire servit comme capitaine de pavillon de de Grasse à bord du navire amiral de 110 canons Ville-de-Paris lors de la bataille de Chesapeake en septembre 1781. L'année suivante, il prit le commandement du *Northumberland*, un navire de 74 canons, et fut tué au combat lors de la bataille des Saintes, le 12 avril 1782.

• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

• Sa ville natale a par la suite rendu hommage à sa mémoire : le 3 juillet 1976, une plaque commémorative a été dévoilée à la mairie de Saint-Cézaire-sur-Siagne. La cérémonie a réuni l'amiral Frederick C. Turner, commandant de la sixième flotte des États-Unis ; le contre-amiral Fernand Victor Robin, commandant de l'escadre méditerranéenne de la Marine nationale française ; et Marcel Andreis, maire de la ville.

*La **Ville-de-Paris*** était un navire de ligne français mis à l'eau en 1764 et armé de 90 canons — nombre porté à 104 à la suite d'une remise en état en 1779 —. Financé dans le cadre du programme du « don des vaisseaux », il servit de navire amiral à l'amiral François Joseph Paul de Grasse pendant la guerre d'Indépendance américaine jusqu'à sa dernière bataille, la bataille des Saintes en 1782, où il fut capturé par la Royal Navy ; alors qu'il était transporté vers l'Angleterre en tant que prise de guerre, il fut finalement perdu avec la majeure partie de son équipage lorsqu'il coula lors de l'ouragan de l'Atlantique central de 1782.

Louis-Philippe de Rigaud
Marquis de Vaudreuil

Sceptre, armé de 74 canons

Ci-dessus :

À gauche : portrait de Vaudreuil réalisé en 1750 par Claude Arnulphy, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5188723

À droite : Portrait de profil du marquis de Vaudreuil (1724-1802). Officier de marine pendant la guerre d'indépendance américaine. Œuvre d'un artiste inconnu. — Domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=12343580

Louis-Philippe de Rigaud, marquis de Vaudreuil (28 octobre 1724 - 14 octobre 1802), né à Rochefort (province d'Aunis), joua un rôle important dans les campagnes navales françaises pendant la guerre d'indépendance américaine. Lorsque la France entra en guerre en 1778, il servait sous les ordres du lieutenant-général d'Orvilliers et commandait le *Fendant* lors de la bataille d'Ouessant en juillet de cette année-là.

• Il mena ensuite une expédition visant à reprendre les positions françaises au Sénégal avant de rejoindre la flotte d'Estaing dans les Caraïbes en 1779, où il se distingua lors de la bataille de Grenade et obtint le grade de chef d'escadre la même année. En 1780, toujours à bord du *Fendant*, il prit part à plusieurs engagements contre la flotte de Rodney sous les ordres de Guichen, notamment lors de la bataille de la Martinique.

• Sa deuxième campagne américaine débuta en décembre 1781, lorsqu'un convoi qu'il escortait aux côtés de Guichen subit de lourdes pertes lors d'une interception britannique près d'Ouessant. Il atteignit la Martinique au début de l'année 1782 à bord du *Triomphant*, se plaçant sous les ordres de de Grasse et prenant le commandement de l'avant-garde. Lors de la bataille décisive des Saintes, on lui attribua le mérite d'avoir sauvé la majeure partie de la flotte française ; lorsque de Grasse fut capturé à bord du *Ville-de-Paris*, Vaudreuil prit le commandement de la marine française dans les eaux américaines. Il fut promu lieutenant-général en août de la même année.

• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

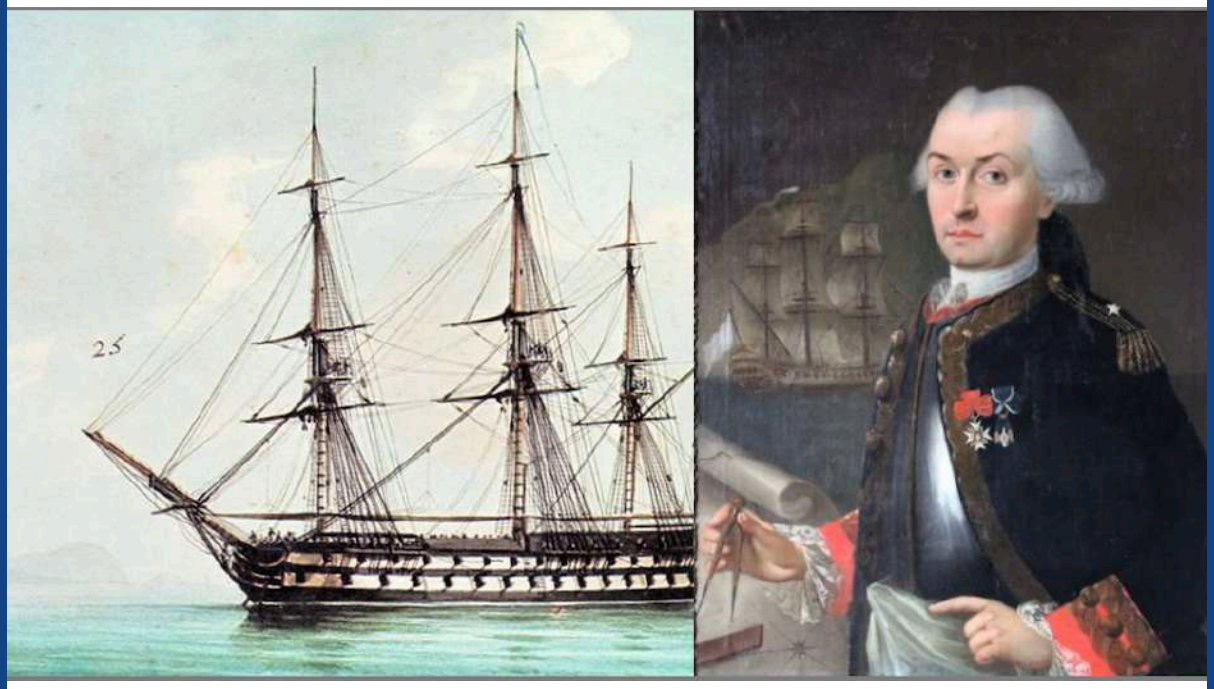
• Plus tard en 1782, depuis sa base de Boston, il ordonna à La Pérouse de frapper les positions britanniques via la baie d'Hudson, une mission qui fut

couronnée de succès.
• À la fin de la guerre, en 1783, il fut chargé de ramener en France l'armée victorieuse de Rochambeau, et se vit accorder une pension l'année suivante en reconnaissance de ses services.

Sceptre était un navire de ligne français de 74 canons construit sous l'Ancien Régime qui combattit sous les ordres de l'amiral de Grasse lors de la bataille de Chesapeake et, sous le commandement de Louis de Rigaud de Vaudreuil, contre le HMS *Formidable* lors de la bataille des Saintes en 1782, avant de se joindre aux raids de La Pérouse contre les comptoirs de traite des fourrures anglais lors de l'expédition de la baie d'Hudson et d'être désarmé à Brest en 1783 ; rebaptisé *Convention* en 1792, il engagea ensuite le combat contre les HMS *Caesar* et *Bellerophon* lors de la Bataille du 13 Prairial an II (1794), prit part à la Croisière du Grand Hiver, à l'Expédition d'Irlande, et à l'expédition de Bruix de 1799 ; il fut finalement rebaptisé *Marengo* en 1800 avant d'être condamné en 1802, utilisé comme prison flottante à Brest, puis démoli en 1811.

Comte Antoine Pierre De Clavel

Scipion, armé de 74 canons



Ci-dessus :
À gauche : Le Pluton, navire jumeau du Scipion, par François Geoffroi Roux - Frédéric Roux - Aquarelles C. Tiré de *L'Album de l'amiral Willaumez*, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90892355
À droite : Portrait du comte Antoine Pierre De Clavel, dit « l'Aîné », par un auteur inconnu - domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=89975375

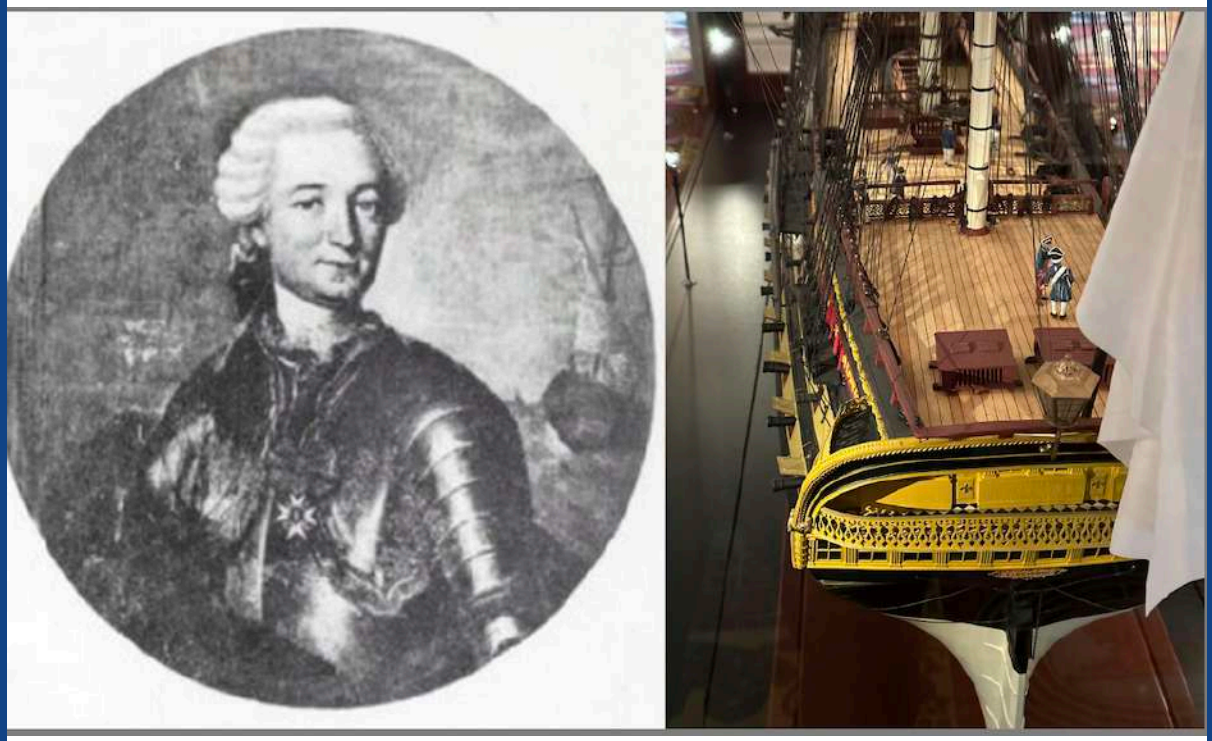
Antoine Pierre de Clavel (1734-1797) était un officier de la Marine française né à Toulon dans une famille de capitaines de marine ; il avait un frère qui servait également dans la Marine. Il entra dans la Marine en tant que garde-marine en 1750, fut promu lieutenant en 1763 et atteignit le grade de capitaine en 1777.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda le *Scipion* tant lors de la bataille de Chesapeake en septembre 1781 que lors de la bataille des Saintes en avril 1782. Il prit sa retraite de la Marine le 21 novembre 1785.

• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

Le ***Scipion*** était un navire de ligne français de la classe *Scipion*, armé de 74 canons, achevé en 1779. Il servit pendant la guerre d'indépendance américaine, naviguant à l'arrière de l'escadre française commandée par Antoine Pierre de Clavel lors de la bataille de Chesapeake, avant de connaître une fin dramatique lors de l'action du 18 octobre 1782, lorsque, sous le commandement du capitaine Nicolas Henri de Grimouard, il combattit vaillamment deux navires de ligne britanniques plus imposants, réussissant habilement à endommager le HMS *London* et à se soustraire au combat, avant de s'échouer et d'être détruit le lendemain après avoir été pris en chasse.

Louis Guillaume de Parscau du Plessix

Languedoc, armé de 90 canons



Ci-dessus :
À gauche : Louis Guillaume de Parscau du Plessix : « Le commandant d'escadron, le chevalier de Parscau du Plessix, au comte de Parscau ». Auteur inconnu - Ludovic de Contenson, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique (1778-1783), domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90408004
À droite : Maquette du Languedoc, au musée maritime « Ships of the Sea », à Savannah, Géorgie. Photo : TC © ASSFI 2023

Louis Guillaume de Parscau du Plessix (5 juillet 1725 – 8 mai 1786) était un officier de la Marine française né à Saint-Malo, en Bretagne, dans une famille de marins. Il entra au service en tant que garde-marine en 1743 et combattit pendant la guerre de Sept Ans à bord du *Brillant* sous les ordres de Conflans, avant d'être promu lieutenant en 1756. Il eut un fils, Hervé Louis Joseph Marie de Parscau du Plessix, en 1762.
• Promu capitaine en 1772, il commanda le *Roland* — l'un des six navires maintenus en état d'alerte permanent par le ministre de la Marine Sartine — puis servit comme capitaine de pavillon auprès d'Orvilliers à bord du Bretagne, un navire de 110 canons, en 1779.

• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda l'*Intrépide*, un navire de 74 canons, et prit part à la bataille de la Martinique et au siège de Pensacola, jusqu'à ce que le navire explose lors d'un incendie accidentel en 1781 — un incident pour lequel de Grasse l'absolut de toute responsabilité et lui obtint un nouveau commandement.
• Parscau prit ensuite le commandement du Languedoc, navire de ligne de 80 canons, en tant que capitaine d'étendard de Monteil lors de la bataille de Chesapeake, puis ramena le Duc de Lauzun porteur des nouvelles de l'issue de la bataille de Yorktown en France.
• Il fut promu brigadier en 1782, prenant le commandement du *Guerrier* sous les ordres de Córdova, et atteignit le grade de chef d'escadre en 1784.
• Ses états de service lui valurent d'être admis au sein de la Société des Cincinnati.

Le ***Languedoc*** était un navire de ligne français de 80 canons, offert à Louis XV par les États du Languedoc dans le cadre du programme du « don des vaisseaux » et conçu par Joseph Coulomb ; cependant, en raison de retards au chantier naval de Toulon, sa construction prit des années ; renforcé à 90 canons, il devint le navire amiral de l'amiral d'Estaing pour sa mission en Amérique en 1778 ; il survécut à une tempête dévastatrice qui détruisit son gréement et le laissa à la merci du HMS *Renown*, avant que l'arrivée opportune de Suffren ne vienne à son secours, puis participa à la bataille de Sainte-Lucie et à la prise de Grenade. Il servit ensuite au sein de la flotte de de Grasse lors de la bataille de Chesapeake en 1781 et, sous les ordres du capitaine Arros d'Argelos, suivit le navire amiral *Ville-de-Paris* lors de la bataille des Saintes en 1782 ; cependant, il battit en retraite lorsque la ligne française fut percée, laissant de Grasse se faire capturer — une enquête blanchit par la suite Argelos de toute responsabilité. Remis en état par l'ingénieur Jacques-Noël Sané, il servit pendant les guerres de la Révolution française sous les ordres de Latouche-Tréville au large de l'Italie, survécut à l'occupation de Toulon par les Anglais et fut successivement rebaptisé *Antifédéraliste* puis *Victoire* au cours des bouleversements politiques de la Révolution ; il affronta ensuite l'escadre de Nelson au large de l'Italie et servit au large du Canada, avant d'être jugé trop vétuste pour l'expédition en Irlande et finalement condamné à Brest en 1798.

Charles-René de Gras-Préville

Zélé, armé de 74 canons

Ci-dessus :

À gauche : Portrait de Charles-René de Gras-Préville, dit Chevalier de Gras-Préville, brigadier dans les forces navales., Par Pce13 - Ludovic de Contenson, *La Société des Cincinnati de France et la guerre d'Amérique (1778-1783), Paris, Auguste Picard, 1934, p. 184., CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=126651704

À droite : Maquette du Protecteur, navire jumeau du Zélé. Photo de Med, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5183352

Charles-René de Gras-Préville (30 avril 1732 – 11 décembre 1793) était un officier de la Marine française né à Tarascon (Provence) dans une famille aristocratique, et l'oncle de René Louis Dominique de Gras-Préville. Il entra dans la Marine en tant que garde de l'Étendard en 1746, fut promu enseigne en 1754 puis lieutenant en 1762, avant d'être promu capitaine en 1777 malgré une expérience de commandement relativement limitée.

• Pendant la guerre d'indépendance américaine, il commanda la frégate *Engageante*, capturant le corsaire britannique Rose en 1778, puis défendant un convoi en provenance de la Martinique, ce qui lui valut une pension. Promu à la tête du *Triomphant*, navire de 80 canons, en 1779, il servit comme capitaine de pavillon lors de la bataille de la Martinique en 1780. En 1781, il prit le commandement du *Zélé*, navire de 74 canons, sous les ordres de Grasse, et participa à l'invasion de Tobago et à la bataille de Chesapeake ; le navire fut ensuite endommagé lors d'une collision avec le navire-amiral *Ville-de-Paris* en avril 1782.

• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

• Gras-Préville prit sa retraite de la Marine en 1786. Pendant la Révolution française, il rejoignit l'armée royaliste et combattit lors du siège de Lyon en 1793, mais fut capturé par les forces républicaines et exécuté par un peloton d'exécution le 11 décembre de la même année.

Le ***Zélé*** était un navire de ligne français de 74 canons financé par une donation « don des vaisseaux » du Régisseur général des finances, et il a servi activement tout au long de la guerre d'Indépendance américaine — combattant en avant-garde lors de la bataille de Grenade en 1779, participant au blocus de Bruyères-Chalabre pendant le siège de Savannah, puis servant dans la flotte de de Grasse lors de l'invasion de Tobago et de la bataille de Chesapeake en 1781 sous les ordres de Charles-René de Gras-Préville ; son moment le plus décisif eut toutefois lieu dans la nuit du 11 au 12 avril 1782, lorsqu'une

collision avec le navire amiral *Ville-de-Paris* la laissa gravement endommagée et l'obligea à être remorquée jusqu'en Martinique pour y être réparée, un incident qui contribua à déclencher la désorganisation menant à la défaite française lors de la bataille des Saintes plus tard dans la journée. Elle fut finalement démolie en mai 1806.

Autres commandants français
L'Avant-garde (Pavillon blanc et bleu)

Ci-dessus :
Peinture à l'huile représentant la bataille de Chesapeake. Ces navires sont des navires de ligne armés de 74 canons. Par O'Brien Studios, artiste (américain, né en 1960)
https://www.patrickobrienstudio.com/

Pierre-Joseph de Castellan (21 juin 1733 - 12 avril 1812) était un officier de la Marine nationale française né à Saint-Martin-sur-Oust, dans le Morbihan (Bretagne), qui a servi pendant la guerre d'Indépendance américaine. Il s'engagea dans la Marine en tant que garde-marine le 10 avril 1748, puis gravit les échelons au cours des décennies suivantes, devenant lieutenant en 1762, puis capitaine en 1779.

• C'est en tant que commandant du navire de 80 canons *Auguste* qu'il s'illustra le plus, participant à deux engagements majeurs : la bataille de Chesapeake en septembre 1781 et la bataille des Saintes en avril 1782. Lors de ces deux batailles, il servit de capitaine de pavillon à Louis-Antoine de Bougainville, un

rôle de confiance qui le plaçait à bord du navire transportant le commandant en chef.
• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.
• Castellan prit sa retraite de la Marine le 25 mars 1785, après avoir atteint le grade de brigadier.

Louis Augustin de Monteclerc (14 septembre 1727 – 25 mars 1784) était un officier de la Marine nationale originaire de La Rongère, dans le Maine, qui a servi pendant la guerre d'Indépendance américaine. Il s'engagea dans la Marine en tant que garde-marine en 1743 et fut promu lieutenant en 1757, servant sous les ordres de Conflans pendant la guerre de Sept Ans à bord de l'*Éveillé*.
• Promu capitaine en 1772, il commanda le *Bizarre* — l'un des six navires que le ministre de la Marine Sartine maintenait en état d'alerte permanent — puis dirigea une division qui fit 400 prisonniers lors d'une chasse aux corsaires en 1779.
• La même année, il fut nommé sous-directeur, puis directeur, des chantiers navals de Brest, tout en commandant l'Hector. Promu brigadier en 1781, il prit le commandement du *Diadème*, un navire de 74 canons, sous les ordres de de Grasse ; il fut blessé lors de la bataille de la Chesapeake et combattit à la bataille des Saintes l'année suivante.
• En plus d'être chevalier de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis, il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.
• À la suite de la bataille des Saintes, Monteclerc fut acquitté lors de l'enquête qui suivit sur la conduite de la bataille. Il servit brièvement sous les ordres de Vaudreuil avant de prendre sa retraite en 1783, et mourut l'année suivante à Quimper, en Bretagne.

Le ***Diadème*** était le navire de tête de la classe Diadème, des navires de ligne français armés de 74 canons ; il s'illustra notamment en capturant le HMS *Greenwich* aux côtés de l'É*veillé* au large de Saint-Domingue en 1757 ; pendant la guerre d'Indépendance américaine, il servit sous les ordres de de Grasse et combattit lors de la bataille de la Chesapeake sous le commandement de Louis-Augustin de Monteclerc, avant de jouer un rôle coûteux lors de la bataille des Saintes en 1782, où l'écart entre lui et le *Glorieux*, privé de mât, permit au HMS *Formidable* de percer la ligne française, laissant le *Diadème* gravement endommagé et contraint de se retirer.
Rebaptisé *Brutus* en 1792, il fut réduit à une frégate de 42 canons en 1794 et participa ensuite à la Bataille du 13 Prairial an II, remorquant notamment l'*Indomptable* endommagé, avant d'être finalement démoli en 1797.

Armand-François Marie Cillart de Suville (1er février 1730 – 30 juin 1801) était un officier de la Marine française né à Séglien (Bretagne) dans une famille de militaires ; son père était capitaine de dragons et deux de ses frères servirent également dans la Marine. Il s'engagea comme garde-marine en 1746 et servit pendant la guerre de Sept Ans à bord du Robuste, participant notamment à une expédition à Terre-Neuve sous les ordres de Ternay. Il fut promu lieutenant en 1771, puis capitaine en 1777.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda le *Réfléchi*, fut blessé lors de la bataille de Grenade en 1779 et combattit lors de la bataille de la Martinique plus tard dans l'année sous les ordres de Lamotte-Picquet. Il prit également part à la bataille de Chesapeake en 1781.
• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.
• Promu brigadier en 1782, il commanda l'*Actif* lors de la bataille du cap Spartel la même année. Sa carrière continua de progresser au cours des

années suivantes : il devint chef d'escadre en 1786 et atteignit le grade de contre-amiral en 1792. Il mourut à Jersey en 1801.

Le ***Réfléchi*** (également appelé ***Réfléchy***) était un navire de ligne français de la classe *Solitaire* armé de 64 canons qui, sous les ordres du capitaine Cillart de Suville au sein de l'escadre blanche de la flotte de l'amiral d'Orvilliers, contribua à sauver un convoi des mains des Britanniques lors de la bataille de la Martinique en décembre 1779, aux côtés de l'*Annibal* et du *Vengeur* ; il combattit ensuite l'escadre de Hyde Parker au large de Saint-Domingue lors de l'action du 20 mars 1780 aux côtés du *Diadème*, de l'*Amphion* et de l'*Annibal*, puis participa à la bataille de Chesapeake. Après une affectation au poste de la Martinique sous les ordres du capitaine Du Bois en 1783, il fut désarmé à Brest en novembre 1788 et finalement démoli vers 1793, après avoir été rebaptisé *Turot*.

Autres Commandants du Corps de bataille (Pavillon blanc)

Ci-dessus :

« Carte de la région de Virginie où l'armée conjointe de la France et des États-Unis d'Amérique a capturé l'armée britannique commandée par Lord Cornwallis le 19 octobre 1781. Comprend le plan de l'attaque contre Yorktown et Gloucester. Levée et dessinée sur le terrain sur ordre des officiers généraux des armées française et américaine », Esnauts & Rapilly (Paris). Bibliothèque nationale de France, https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8492773g.r=yorktown?rk=128756;0#

Charles Régis de Coriolis d'Espinouse (26 mars 1725 – 1793) était un officier de la Marine nationale française originaire d'Aix-en-Provence qui a servi pendant la guerre d'indépendance américaine.

• Il s'engagea comme garde-marine en 1741 et fut promu lieutenant en 1756. Au début de sa carrière, il commanda des navires de petite taille, tels que le xébéc Requin et la corvette Flèche, lors de missions en Corse et aux alentours de Toulon.

• Promu capitaine en 1771, il commanda une série de navires de plus en plus puissants tout au long des années 1770, notamment la frégate *Aurore* en Méditerranée, ainsi que les navires de 64 canons *Caton* et *Destin* au sein de grandes escadres françaises. En 1781, il prit le commandement du *César*, un navire de 74 canons, qu'il mena lors de la bataille de Chesapeake.
• Il fut promu chef d'escadre en janvier 1782 et participa ensuite à la bataille de Saint-Kitts ainsi qu'à l'invasion de l'île qui s'ensuivit. Plus tard dans l'année, il fut transféré à bord du *Duc de Bourgogne*, navire de 80 canons, qu'il commanda lors de la bataille des Saintes en avril 1782.
• Il fut promu commandeur de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem en 1783 (il avait été fait chevalier en 1737) et devint membre de la Société des Cincinnati. La date et le lieu exacts de son décès, survenu en 1793, sont inconnus.

Le ***César*** était un navire de ligne français de 74 canons mis à l'eau à Toulon en 1768 ; il servit tout au long de la Guerre d'indépendance américaine — naviguant avec la flotte de d'Estaing à partir de 1778, affrontant le HMS Iris (au cours de quoi le capitaine Raimondis perdit un bras), et participant aux batailles de Sainte-Lucie et de Grenade avant de retourner en France pour y être remis en état. En 1781-1782, sous les ordres de Charles Régis de Coriolis d'Espinouse au sein de la flotte de Grasse, il combattit lors de la bataille de Fort-Royal, assura la couverture de l'invasion de Tobago, prit part à la bataille décisive de la baie de Chesapeake et combattit lors de la bataille de Saint-Kitts, avant de connaître une fin catastrophique lors de la bataille des Saintes, le 12 avril 1782, où il fut démâté et capturé par le HMS *Centaur* ; cette nuit-là, un incendie accidentel déclenché par l'équipage de prise britannique se propagea jusqu'à sa soute à munitions et provoqua une explosion massive, tuant environ 400 marins français et 50 membres d'équipage britanniques — dont son propre capitaine, Bernard de Marigny —, ce qui constitua l'une des pertes les plus meurtrières subies par la Marine française pendant la guerre.

Joseph François Auguste Jules d'Albert de Saint-Hippolyte (4 mai 1726 - 9 mars 1799) était un officier de la Marine française né à Aix-en-Provence qui servit pendant la guerre d'Indépendance américaine, ce qui lui valut d'être admis au sein de la Société des Cincinnati. Il s'engagea comme garde-marine en 1741, fut promu lieutenant en 1756 et atteignit le grade de capitaine en 1771.
• Il commanda plusieurs navires tout au long des années 1770, notamment la frégate Sultane à Toulon et le Victoire, un navire de 74 canons, qu'il mena lors de la bataille de la Martinique en 1780 et qui permit la capture du HMS Montreal en 1779. Il commandait également le Victoire lors de la bataille de Chesapeake en septembre 1781.
• Plus tard dans l'année, il commanda une division de quatre navires escortant un important convoi de retour vers la France aux côtés du Saint-Esprit de Chabert-Cogolin. Il fut promu chef d'escadre le 12 janvier 1782.
• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

Le ***Victoire*** était un navire de ligne français de la classe Bien-Aimé, armé de 74 canons, qui quitta Toulon pour la Méditerranée en 1778 sous les ordres du capitaine d'Albert Saint-Hippolyte ; il captura le HMS Industry et le Levant, armé de 10 canons, la même année ; en 1779, il s'associa au Bourgogne pour capturer le HMS Montreal au large de Gibraltar et affronta le HMS Thetis le lendemain. Il participa ensuite à la bataille de la Martinique et à la bataille de la Chesapeake, avant d'être désarmé à Brest en 1782 et démoli en 1792.

Bon Chrétien de Bricqueville, seigneur de Roncey et de Neuville-au-Plain (20 octobre 1726 - 2 janvier 1803) était un officier de marine français né à

Bretteville-en-Saire, en Normandie. Il s'engagea très jeune dans la Marine, devenant garde de la Marine à dix-sept ans en 1743, puis gravit progressivement les échelons en tant qu'« officier bleu » : enseigne en 1748, lieutenant en 1756, capitaine d'artillerie en 1762 et capitaine de frégate en 1767.
• Il fut fait chevalier de Saint-Louis en 1763 et reçut son brevet de capitaine de vaisseau en 1772, année où il fut également nommé major de marine.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda le Solitaire, navire de 64 canons, lors de la bataille d'Ouessant en juillet 1778. Il a ensuite pris la mer avec la flotte de Grasse depuis Brest en 1781, commandant le *Northumberland*, navire de 74 canons, lors de la bataille de Fort-Royal contre la flotte britannique de l'amiral Hood, et a combattu lors de la bataille de Chesapeake en septembre de la même année. Il a pris le commandement de L'*Aigrette* en 1782.
Bricqueville fut promu chef d'escadre en 1784, à la suite de la paix de Paris.
• Il fut également membre de l'Académie de marine et membre fondateur de la Société des Cincinnati de France. Il mourut à Valognes, en Normandie, le 2 janvier 1803, à l'âge de 76 ans.

Le ***Northumberland*** était un navire de ligne français de la classe *Annibal*, armé de 74 canons, qui combattit lors de la bataille de Chesapeake en 1781 sous les ordres de Bon Chrétien de Bricqueville, puis lors de la bataille des Saintes l'année suivante sous le commandement du capitaine Cresp de Saint-Césaire, qui fut tué au combat — le navire lui-même fut sauvé grâce à l'officier suédois Henrik Johan Nauckhoff, qui servait alors dans la marine française pour acquérir de l'expérience au combat.
Il captura ensuite le sloop HMS *Allegiance* en 1782, mais fut lui-même capturé par les Britanniques lors de la Bataille du 13 Prairial an II (1794) sous les ordres du capitaine François-Pierre Étienne ; remis en service dans la Royal Navy sous le nom de HMS *Northumberland*, il fut démoli l'année suivante, en décembre 1795.

Jean-François d'Arros d'Argelos (20 août 1730 – 9 septembre 1791) était un officier de la Marine nationale française né à Arthès (Languedoc) dans une famille de capitaines de marine ; l'île d'Arros porte son nom en son honneur. Il s'engagea comme garde-marine en 1744 et fut promu lieutenant en 1756 ; il passa les débuts de sa carrière à commander une série de navires entre la France, les Antilles et le Brésil, notamment le fluyt Balance, qui fit naufrage près de Madère en 1768.
• Promu capitaine en 1772, il commanda l'*Indien*, navire de 64 canons, dans l'océan Indien avant de prendre le commandement de l'*Auguste*, navire de 80 canons, à Brest en 1780, en tant que capitaine de pavillon sous les ordres du chef d'escadre Rochechouart.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il commanda le *Palmier*, navire de 74 canons, lors de la bataille de Chesapeake en 1781, ce qui lui valut d'être promu brigadier l'année suivante.
• Lors de la bataille des Saintes en avril 1782, à la tête du Languedoc de 80 canons, il fit partie des officiers de Grasse tenus pour responsables de la défaite française lors de l'enquête qui suivit, bien qu'il ait finalement été acquitté de toutes les charges retenues contre lui. Il continua néanmoins à gravir les échelons, atteignant le grade de chef d'escadre en 1784, et fut également membre de l'Académie de Marine.
• Il fut nommé membre de la Société des Cincinnati.

Le ***Palmier*** était un navire de ligne français de 74 canons mis à l'eau en 1752 qui combattit lors de la bataille d'Ouessant en 1778 sous les ordres d'Henry-César Boscal de

Réals au sein de l'avant-garde de d'Orvilliers ; envoyé aux Antilles en 1780 avec la flotte de Guichen, il prit part à la bataille de la Martinique et à deux autres affrontements indécis contre Rodney, avant de servir de navire amiral à François-Aymar de Monteil lors du siège de Pensacola en 1781. Il rejoignit ensuite la flotte de Grasse, participant à la bataille de Chesapeake, à la bataille de Saint-Kitts et à la bataille des Saintes au sein de l'arrière-garde, avant d'être retiré du service actif plus tard dans l'année — pour finalement être perdu lors du voyage de retour de la flotte, lorsqu'il coula dans une violente tempête au large des Bermudes le 24 octobre 1782.

Louis-Toussaint Champion de Cicé, comte de Coueguel (5 août 1732 – 28 janvier 1792) était un officier de la Marine française né à Rennes (Bretagne) dans une famille aristocratique issue de la tradition militaire des dragons.
Il était issu d'une famille notable : parmi ses frères figuraient un futur évêque et Jérôme Champion de Cicé, qui occupa le poste de ministre de la Justice et contribua à la rédaction de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.
• Il entra dans la Marine en tant que garde-marine en 1746, fut promu lieutenant en 1757 puis capitaine en 1772, et épousa Jeanne-Geneviève-Henriette de Fusée de Voisenon en 1767.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il servit comme second sur le *Zodiaque* en 1778, puis prit le commandement du *Solitaire*, un navire de 64 canons, en 1780 sous les ordres de Guichen. Il combattit lors de la bataille de Fort Royal en 1781, puis servit sous les ordres de de Grasse lors de la bataille de Chesapeake et du siège de Yorktown qui s'ensuivit, ce qui lui valut d'être admis au sein de la Société des Cincinnati pour ses états de service.
• Il continua ensuite à gravir les échelons, étant promu brigadier en 1782 puis chef d'escadre en 1784.
• Il fut fait chevalier de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis et devint membre de la Société des Cincinnati.
• Il mourut à Paris à l'âge de 60 ans.

Le ***Solitaire*** était un navire de ligne français de 64 canons, navire de tête de sa classe, construit par Antoine Groignard et mis à l'eau en 1774 ; il servit de navire amiral sous les ordres du chef d'escadre Chartres en 1776, prit part à la bataille d'Ouessant en 1778 sous les ordres du capitaine Briqueville, et mena une expédition anti-corsaire sous les ordres de Louis Augustin de Monteclerc en 1779, qui ramena 400 prisonniers. Il prit ensuite part à la bataille de Fort-Royal en 1781 sous les ordres de Cicé-Champion, avant d'être capturé par la Royal Navy le 6 décembre 1782, lorsque l'escadre du capitaine de Borda rencontra une force britannique commandée par le contre-amiral Richard Hughes près de la Martinique — le Solitaire engagea le combat avec le HMS Ruby pour gagner du temps pour le reste de l'escadre française avant d'être contraint de se rendre, au cours d'une action qui vit également la capture du brick Speedy et la mort de son capitaine. Le Solitaire fut réincorporé dans la Royal Navy sous le nom de HMS Solitaire, puis vendu et retiré du service en 1790.

Alexandre Hugues de Thy de Milly (1729 - 1789) était un officier de la Marine française issu d'une famille aristocratique, né à Thoiras (Languedoc). Il entra dans la Marine comme garde-marine en 1751, fut promu enseigne en 1755 puis lieutenant en 1764, et passa une grande partie de sa carrière à servir en Méditerranée orientale. Il fut fait chevalier de l'Ordre de Saint-Louis.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il fut promu capitaine en 1779 et commanda le *Citoyen*, un navire de 74 canons, au sein de l'escadre de de Grasse ; il combattit — et fut blessé — lors de la bataille des Saintes. Il fut par la suite acquitté lors de l'enquête qui suivit la bataille.

• Il poursuivit ensuite sa carrière, commanda la *Junon* et fut promu chef de division en 1786. L'année suivante, il formula de vives objections au traité Pierre de Buor de La Charoulière sur les tactiques navales.
• Il était chevalier de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis et fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

Le ***Citoyen*** était un navire de ligne français de 74 canons, navire de tête de sa classe, conçu par Joseph-Louis Ollivier et financé par une donation « don des vaisseaux » des banquiers et trésoriers généraux de l'armée ; commandé à l'origine sous le nom de Cimeterre en 1757, il fut rebaptisé Citoyen en 1762 et finalement mis à l'eau en 1764 après une tentative avortée qui l'avait laissé coincé sur la rampe de mise à l'eau pendant 17 jours. Il combattit lors de la bataille de la Martinique en 1780 sous les ordres du capitaine Poute de Nieuil, puis, en 1781, sous les ordres d'Alexandre de Thy au sein de l'escadre de de Grasse, il prit part à la bataille de Fort-Royal, captura le HMS Cormorant au large de Charleston aux côtés du Glorieux, et combattit lors de la bataille de la baie de Chesapeake ; l'année suivante, il participa également à la bataille de Saint-Kitts et à la bataille des Saintes. Il fut désarmé à son retour en France en 1783 et démoli en 1791.

Autres commandants de L'Arrière-garde (Pavillon bleu):

Ci-dessus :
Il existe plusieurs vidéos sur YouTube, dont certaines ont été créées par l'IA (mais les uniformes datent du XIXe siècle). Celle-ci plaira aux enfants !
Cliquez sur l'illustration ci-dessus pour visionner cette courte animation.

Jean Antoine Le Bègue de Germiny (1er décembre 1727 – 13 mai 1808) était un officier de la Marine française né à Nancy, en Lorraine, fils de Léopold Le Bègue de Germiny, conseiller d'État du duc de Lorraine, et d'Agnès Gabrielle von Hunolstein, comtesse du Saint-Empire.
• Jeune homme, il fut admis comme chevalier de Malte et servit comme page auprès du grand-duc de Toscane, François III, avant de quitter Florence pour embrasser une carrière navale à Toulon, où il chercha à s'engager aux côtés de Pierre André de Suffren, alors lui-même garde-marine. Après avoir rencontré de grandes difficultés pour obtenir une place, il entra officiellement dans la Marine et fut nommé enseigne le 23 mai 1754.

• Il embarqua à bord de l'Espérance, qui fut capturé par trois navires anglais alors qu'il revenait de Louisbourg, au Canada, après avoir été malmené par les tempêtes ; Germiny fut fait prisonnier et blessé — c'était la quatrième fois qu'il était blessé au service. Il fut promu lieutenant à son retour en France en 1761 (certaines sources indiquent le 21 décembre 1757), puis reprit la mer à bord de l'Entreprenant, qui prit feu à Louisbourg, le blessant une nouvelle fois.
• Il épousa Marie-Josèphe de Parceveaux, fille d'un capitaine, et fut nommé chevalier de l'ordre de Saint-Louis. Il fut promu capitaine le 4 avril 1777, puis nommé directeur de l'artillerie l'année suivante.
• Pendant la guerre d'Indépendance américaine, il proposa en 1779 de mener des raids contre les comptoirs commerciaux britanniques sur la côte sénégalaise, bien que ses principaux exploits aient eu lieu en mer : le 1er mars 1781, il prit le commandement du Magnanime, un navire de 74 canons, qu'il commanda lors de la bataille de Chesapeake en septembre de la même année, et combattit — où il fut blessé — lors de la bataille des Saintes l'année suivante.
• Il continua ensuite à gravir les échelons, étant promu brigadier en 1782, puis chef d'escadre des armées navales le 2 novembre 1786.
• Il était également membre de l'Académie de Marine et fut admis au sein de la Société des Cincinnati.
• Une dépêche ministérielle datée du 8 janvier 1792 l'informa qu'il avait cessé son service actif à compter du 15 septembre 1791, tout en conservant sa solde de 6 000 francs.
• Pendant la Révolution, il fut emprisonné en tant que suspect et en tant que père d'un émigré. Il mourut à Landernau, en Bretagne, en 1808.

Le ***Magnanime*** était un navire de ligne français de 74 canons, navire de tête de sa classe, qui servit pendant la guerre d'Indépendance américaine au sein de l'escadre de De Grasse sous les ordres du capitaine Jean Antoine Le Bègue de Germiny, participant aux batailles de Chesapeake, de Sainte-Lucie et des Saintes ; il fut ensuite commandé par Antoine-Stanislas de Curières de Castelnau, chevalier de Saint-Cosme Sainte-Eulalie, vers 1782-1783, puis finalement démoli à Brest en 1793.

Jean-Baptiste Turpin du Breuil (21 septembre 1734 – 18 avril 1783) était un officier de la Marine française issu d'une famille aristocratique de Saint-Martin-lès-Melle (province du Poitou), apparenté par alliance à l'amiral Jean-Baptiste Mac Némara (de famille d'origine irlandaise), sous les ordres duquel il commença à naviguer à l'âge de 14 ans seulement. Il entra officiellement dans la Marine en tant que garde-marine en 1751, prenant le commandement du chebec *Caméléon* (petit bâtiment à trois-mats utilisé en Méditerranée) lors de voyages vers Saint-Domingue et la Louisiane en 1753, avant d'être promu lieutenant en 1764.
• Il commanda ensuite la corvette *Écureuil* lors de missions dans les Caraïbes, où il épousa Marie-Élisabeth Germain du Paty à Saint-Pierre, en Martinique.
• Promu capitaine en 1777, il commanda le *Fier*, un navire de 60 canons, l'année suivante, et prit part de manière accessoire à la bataille d'Ouessant, son navire, d'allure insuffisante, étant resté en dehors de la ligne de bataille principale. Il commanda ensuite le *Fier* lors de la prise de la Grenade en 1779, et résista à une violente tempête qui causa d'importants dégâts la même année.
• Au cours des dernières campagnes de la guerre d'Indépendance américaine, il commanda l'*Hercule*, navire de 74 canons, sous les ordres de de Grasse, combattant lors de la bataille de Chesapeake en 1781 et participant au siège de Yorktown qui s'ensuivit.

• En 1782, il fut chargé de la formation des élèves-officiers en tant que commandant des Gardes-Marine à Rochefort. Il mourut l'année suivante aux Saintes.
• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.

L'***Hercule*** était un navire de ligne français de classe Scipion armé de 74 canons, construit à Rochefort, qui, sous les ordres du capitaine Jean-Baptiste Turpin du Breuil au sein de l'escadre bleue de la flotte de de Grasse, combattit lors de la bataille de Chesapeake en 1781 et prit part au siège de Yorktown qui s'ensuivit ; il combattit ensuite lors de la bataille des Saintes sous les ordres du capitaine Jean Isaac Chadeau de la Clocheterie. Il fut rasé (élimination d'un pont) en 1794, rebaptisé *Hydre* en mai 1795, puis finalement démoli en 1799.

Laurens-Emmanuel de Renaud d'Alleins (né le 12 juillet 1739), orthographié ainsi dans les documents généalogiques, mais parfois orthographié ailleurs Laurent d'Aleins, était un officier de la Marine française né à Aleins (près de Salon-de-Provence), issu d'une famille noble. Il entra dans la Marine en tant que garde-marine en 1750, fut promu lieutenant en 1764 et atteignit le grade de capitaine en 1777.
• Pendant la guerre d'indépendance américaine, il commanda le Hector, navire de 74 canons, lors de la bataille de Fort Royal en avril 1781 et de la bataille de Chesapeake en septembre de la même année, avant de prendre le commandement du *Neptune*, navire de 74 canons, lors de la bataille des Saintes en avril 1782.
• Il servit ensuite comme capitaine de pavillon d'Albert de Rions à bord du *Patriote* lors de la célèbre revue navale en présence du roi Louis XVI à Cherbourg le 24 juin 1786, année où il fut promu chef de division.
• Il fut nommé membre de la Société des Cincinnati.

Hector était un navire de ligne français mis à l'eau en 1755 et mis en service sous les ordres du capitaine Vilarzel d'Hélie, dont la campagne à Louisbourg en 1757 ramena tragiquement à Brest une épidémie de typhus qui fit 10 000 victimes ; remis en service pour la guerre d'Indépendance américaine, il captura les HMS *Thunder* et *Senegal* en août 1778 alors qu'il servait sous les ordres de d'Estaing, puis participa à la bataille de Grenade, au siège de Savannah et à la bataille de Chesapeake en 1781. Lors de la bataille des Saintes en 1782, elle affronta les HMS *Canada* et *Alcide* avant d'être capturée ; son capitaine, Lavicomté, fut tué au combat ; remis en service dans la Royal Navy sous le nom de HMS *Hector*, il fut endommagé lors de l'engagement du 5 septembre 1782 et, encore affaibli par l'ouragan de l'Atlantique central survenu plus tard dans le mois, coula finalement le 4 octobre 1782, bien que le corsaire Hawke ait réussi à sauver 200 membres de son équipage.

Jean-Baptiste de Glandevès du Castellet, surnommé « Le Commandeur » (7 novembre 1728 – 1803) était un officier de la Marine française originaire de Castellet-Saint-Cassien (Provence), fils de Charles François de Glandevès du Castellet et de Marie Hiéronyme de Bruny, issu d'une grande famille d'officiers de marine.
• Il fut admis, alors qu'il était encore mineur, à l'âge de 5 ans, comme page de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem le 10 décembre 1733 ; il fut fait chevalier en 1781.
• Il s'engagea dans la Marine en tant que garde-marine en 1741, participant très tôt aux combats lors de la bataille du cap Sicié, puis prit part à l'expédition du duc d'Anville en 1746.

• Promu lieutenant en 1756, il combattit lors de la bataille de Minorque cette même année et fut blessé à la bataille de Lagos en 1759, pendant la guerre de Sept Ans. • Il fut promu capitaine en 1772 et commanda plusieurs navires, dont la frégate *Atalante* et le Lion de 64 canons, avant de prendre le commandement du Souverain de 74 canons.
• À bord du *Souverain*, il prit part à la guerre d'indépendance américaine lors de la bataille de la Martinique, de la bataille de Chesapeake et de la bataille des Saintes, ce qui lui valut d'être promu brigadier en 1782, puis chef d'escadre en 1784.
• Il fut admis au sein de la Société des Cincinnati.
• Il commanda la marine à Toulon de 1790 à 1791, où il fut agressé par une foule lors des troubles révolutionnaires, mais fut néanmoins promu contre-amiral en 1792. Commandeur de l'Ordre de Saint-Louis et chevalier de l'Ordre de Malte, il fut évoqué avec affection par le comte de Ségur dans ses mémoires, qui le loua comme un officier très respecté, réputé pour son talent, sa bravoure, son intelligence et son caractère doux et bienveillant.
• Nous ne connaissons ni la date ni le lieu exacts de son décès, survenu en 1803.

Le ***Souverain*** était un navire de ligne français de 74 canons, navire de tête de sa classe, qui combattit lors de la bataille de Chesapeake en 1781 et fut rebaptisé *Peuple Souverain* en 1792 ; il prit ensuite part à la bataille du Nil en 1798, où un tir du HMS *Orion* coupa son câble et le fit dériver hors de sa position avant qu'il ne soit capturé par les Britanniques. Remis en service dans la Royal Navy sous le nom de HMS *Guerrier*, il fut jugé trop endommagé pour servir en mer et fut utilisé à la place comme navire de garde jusqu'à sa démolition en 1810.

Enfin, et ce n'est pas le moindre…

Pierre René Marie de Vaugiraud
Comte de Rosnay

Chef d'état-major de l'amiral de Grasse

La *Ville-de-Paris*, armé de 104 canons

Ci-dessus :
À gauche : Pierre-René-Marie de Vaugiraud, comte de Rosnay (1741-1819), vice-amiral, héros de la guerre d'indépendance américaine, par un auteur inconnu — Domaine public,https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=20265869
À droite : Le Monument à l'Alliance et à la Victoire à Yorktown (« Il est résolu que… le Congrès… fera ériger à York, en Virginie, une colonne de marbre, ornée des emblèmes de l'alliance entre les États-Unis et Sa Majesté très chrétienne ; et sur laquelle sera gravé un récit succinct de la reddition du comte Cornwallis à Son Excellence le général George Washington… à Son Excellence le comte de Rochambeau… et à Son Excellence le comte de Grasse… ». Journaux du Congrès, 29 octobre 1781) représente la Ville de Paris. Photos : TC © ASSFI 2022

Pierre René Marie de Vaugiraud de Rosnay (27 décembre 1741 – 13 mars 1819) est né aux Sables-d'Olonne (province du Poitou) ; officier de la Marine française, administrateur colonial et royaliste convaincu, il était issu d'une famille aristocratique dont le frère fut évêque d'Angers. Il s'engagea dans la Marine en tant que garde-marine en 1755 et connut ses premières actions militaires pendant la guerre de Sept Ans, participant à la capture du HMS Greenwich en 1756 et combattant lors de la bataille de la baie de Quiberon en 1759, avant d'être promu lieutenant en 1773.
• Il servit lors de la bataille d'Ouessant en 1778, puis devint second major de l'escadre d'Orvilliers à bord du Bretagne. Promu capitaine en 1780 (avec effet en 1781), il occupa le poste de major-général de l'escadre de de Grasse à bord du navire amiral *Ville-de-Paris* pendant la guerre d'Indépendance américaine, combattant lors de la bataille de Fort-Royal et de l'invasion de Tobago en 1781. En juillet de cette même année, il sauva des vies en parvenant à éloigner de la flotte l'Intrépide en feu et à l'échouer avant qu'elle n'explose. Il combattit ensuite lors de la bataille de Chesapeake, du siège de Yorktown et de la bataille de Saint-Kitts, et fut blessé lors de la bataille des Saintes en 1782 — des états de service qui lui valurent d'être admis au sein de la Société des Cincinnati.

• Après la guerre, il commanda les frégates la *Railleuse* et la *Gracieuse* à la fin des années 1780. Lorsque la Révolution française éclata, Vaugiraud quitta la France en 1791 et devint un émigré ; il rejoignit l'armée contre-révolutionnaire du Condé et combattit lors de la bataille de Quiberon en 1795 avant de se retirer en Angleterre.
• À la suite de la Restauration des Bourbons, il fut promu vice-amiral en 1814 et nommé gouverneur de la Martinique, dans les Antilles. Il y réprima les partisans bonapartistes pendant les Cent-Jours, mais son style d'administration autoritaire finit par entraîner son rappel à Paris, où il mourut en 1819.
• Une rue de sa ville natale, Les Sables-d'Olonne (dans l'actuel département de la Vendée), a été baptisée en son honneur en 2008.

Les 3 520 marins français
(et soldats embarqués)
qui ont donné leur vie pour l'indépendance américaine
1778-1783

Ci-dessus :

Plaque commémorative française, à Yorktown, située près du mémorial français, à la redoute Ram des Fusiliers (au bord de la rivière, en face du musée de la Révolution américaine), à Yorktown, en Virginie

GPS: **37.240875, -76.521614**

Photo : avec l'aimable autorisation du général de brigade Alain Abad, Armée de terre française

---

Le célèbre ouvrage de Warrington Dawson, « Les 2 112 Français morts aux États-Unis de 1777 à 1783 », a été rédigé en 1936. Depuis lors, un nombre considérable de noms s'y est ajouté !

• La plaque de bronze située près du monument français de Yorktown, installée par notre association il y a plus de 40 ans, détaille la liste des victimes de la Marine française par navire et indique un total de 3 520 marins pour toute la durée de la guerre, tandis que le monument en pierre lui-même (inauguré en 1989) ne mentionne que les noms de ceux qui ont participé à la campagne de Yorktown. Au fil des ans, d'autres noms ont été découverts, tous vérifiés à partir de documents originaux, à mesure qu'ils devenaient accessibles dans les archives françaises.

• Notre travail de recensement de tous les soldats et marins français connus morts pendant la Guerre d'Indépendance est presque achevé. Nous avons compilé cette liste sur Excel, ce qui permet de trier les données par nom, province, navire ou régiment, date de décès et circonstances du décès, à partir de nombreuses sources précédemment disponibles au format PDF.

• Le total s'élève à ce jour à 7 076 morts (dans les 13 colonies et les eaux côtières, ainsi que dans les théâtres d'opérations des Caraïbes et de l'Atlantique), sur un total de 54 872 combattants français ayant pris part à la guerre d'indépendance américaine de 1778 à 1783 (à l'échelle mondiale, y compris l'Inde et l'océan Indien).

• Parmi ceux-ci, on recense 520 fiches de marins (et de soldats embarqués) répertoriés comme étant décédés entre le 5 septembre 1781 (date de la bataille de Chesapeake) et le 1er janvier 1782, « en mer » ou dans des hôpitaux, des suites de leurs blessures. La dernière mention relative à la campagne de Yorktown qui indique spécifiquement qu'un marin est décédé des suites de blessures reçues au combat concerne « Raybtel Philippe, canonnier, Saint-Esprit, mort de ses blessures le 4 octobre 1781 au large de Yorktown, en Virginie » (Philippe Raybtel, canonnier, Saint-Esprit, mort de ses blessures le 4 octobre 1781 au large de Yorktown, en Virginie »)
La date butoir du 1er janvier est quelque peu arbitraire, car plusieurs registres postérieurs à cette dernière mention ne précisent pas la cause du décès.

La liste complète est disponible sur notre **website**.

Quelques statistiques :

Le chiffre clé : 221 des 520 décès (42 %) ont eu lieu le 5 septembre 1781 même — le jour de la bataille. Les autres sont morts au cours des mois suivants des suites de leurs blessures, de maladies ou par noyade, le nombre de décès diminuant fortement après octobre.
Le plus jeune et le plus âgé (parmi les 53 fiches comportant une date de naissance exploitable) :Province de naissance (parmi ceux dont l'origine est connue — 161 sont classés « province indéterminée ») : Ainsi, les Bretons et les Normands représentent à eux deux près de la moitié des personnes dont le lieu de naissance est connu — ce qui n'est pas surprenant compte tenu des zones de recrutement naval en France.
Le plus jeune : Pierre Camus, originaire de Saint-Étienne, âgé de seulement 18 ans à sa mort le 30 octobre 1781.
À noter séparément : 15 des victimes sont simplement répertoriées comme « Mousse » (mousse de navire) sans date de naissance enregistrée — il s'agissait très certainement de jeunes adolescents, et 8 d'entre eux sont morts lors de la bataille elle-même, le 5 septembre.
Le plus âgé : Pierre Bretel, gabier ou timonier originaire de Sassetot-le-Mauconduit, âgé de 51 ans à sa mort le 17 novembre 1781 — un âge avancé

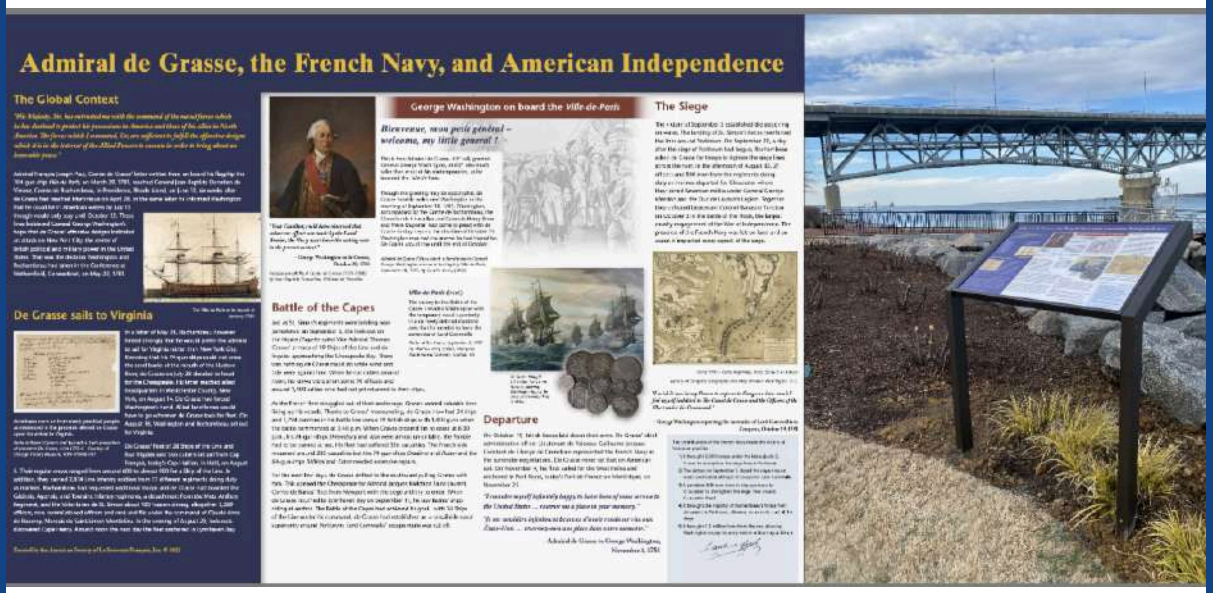
pour un marin de cette époque.
Âge moyen parmi les cas connus : environ 28 ans.
Province de naissance (pour les personnes dont l'origine est connue — 161 sont classées dans la catégorie « province indéterminée ») :
Bretagne : 143 (de loin le groupe le plus important)
Normandie : 90
Provence : 14, Languedoc : 11, Aunis : 9, Bourgogne : 9 — puis une longue liste de provinces avec seulement 1 à 7 soldats chacune, plus une poignée de soldats nés à l'étranger (Suède, Malte, Allemagne, Suisse).
Frères potentiels : Les candidats les plus probables sont Jean et Joseph Jaubert, tous deux originaires du même village (Goux, en Franche-Comté), tous deux membres de l'unité du Beaujolais embarquée à bord du Citoyen, et tous deux décédés exactement le même jour, le 2 octobre 1781 — cette coïncidence est difficile à expliquer autrement. Deux autres paires plausibles : Yves et Guénolé Hamon, tous deux nés à Saint-Brieuc, en Bretagne ; et Antoine et Jean-Pierre Rousse, tous deux nés à Marseille (bien que sur des navires différents). Au-delà de cela, 18 noms de famille apparaissent plus d'une fois (Martin apparaît 8 fois !), mais la plupart semblent être des coïncidences — les noms assez similaires étaient extrêmement courants dans un petit nombre de régions françaises.

Les navires les plus durement touchés dans l'ensemble : Le *Saint-Esprit* (45 morts au total), Le *Citoyen* (37), *La Ville-de-Paris* (32) — bien que le jour même de la bataille, L'*Auguste* (24), Le *Diadème* (23) et Le *Languedoc* (22) aient enregistré le plus grand nombre de pertes.

La cause du décès est dans la grande majorité des cas liée au combat, mais on note un petit groupe de 9 personnes décédées « de maladie » et de 8 qui se sont noyées (« noyé »).

À tous, nous rendons hommage !

Épilogue


Admiral de Grasse, the French Navy, and American Independence
The Global Context
De Grasse sails to Virginia
George Washington on board the Ville de Paris
Bienvenue, mon petit général – welcome, my little general !
Battle of the Capes
Departure
The Siege

FROM THE PAINTING "WASHINGTON VISITS THE FRENCH FLEET," BY PERCY MORAN

Ci-dessus :

En haut : Le destroyer lance-missiles de classe Arleigh Burke USS Mitscher (DDG 57) réserve un accueil chaleureux à la réplique de la galère française « Hermione » à proximité du site de la bataille des Caps de Virginie en 2015. Photo de la Marine américaine / Spécialiste en communication de masse de 1re classe Michael Sandberg, Marine des États-Unis, référence ID 150602-N-OA702-012, domaine public, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=40734739

Milieu : Ce panneau explicatif, signé par l'American Society of Le Souvenir Français, a été inauguré le 18 octobre 2022 en préesence du contre-amiral Frédéric de Rupilly . Il se trouve au Riverwalk, 323 Water Street, Yorktown VA 23690 GPS: **37.238921, -76.508253**

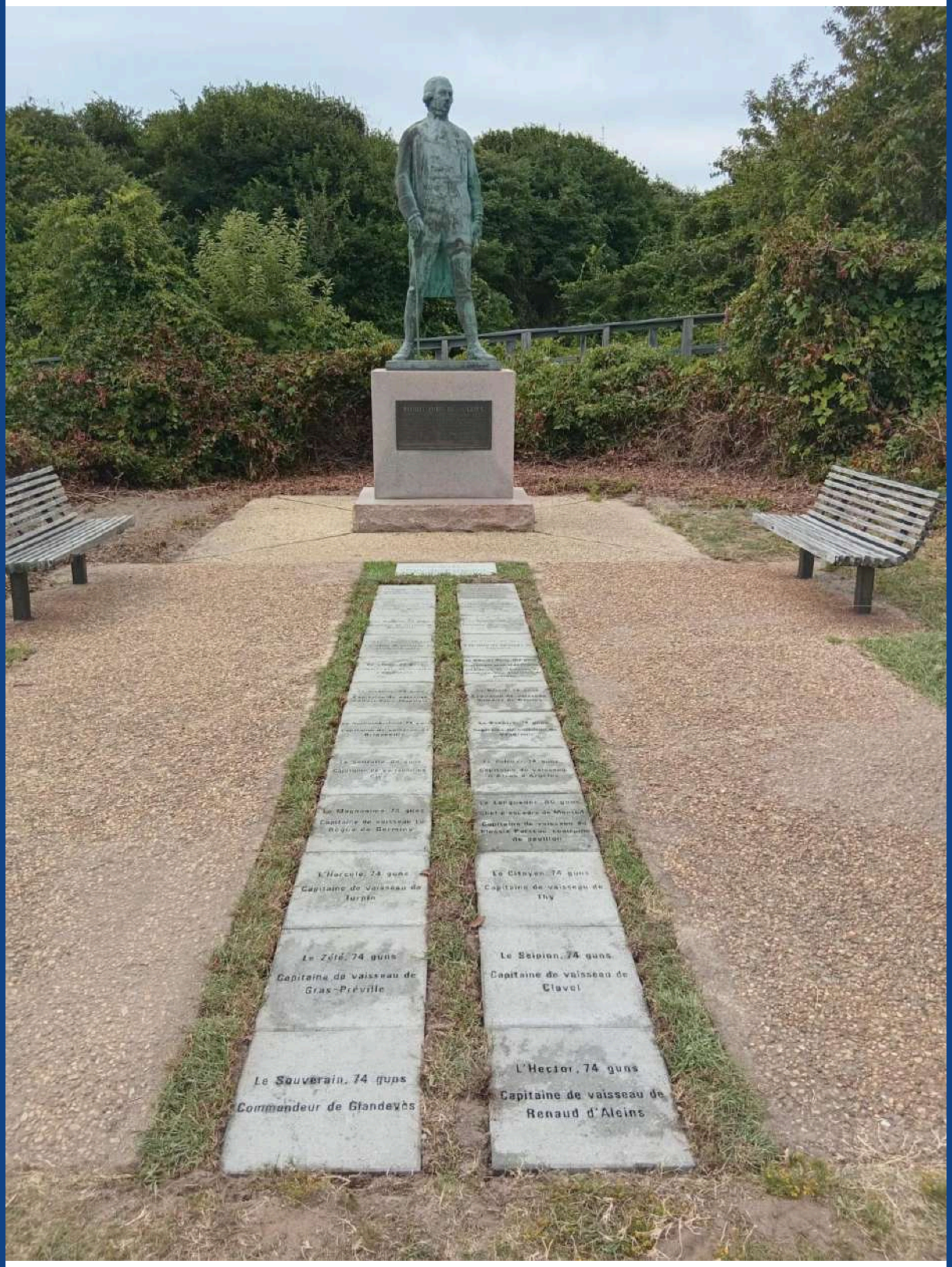
Photo: TC © ASSFI 2022

En bas : L'amiral de Grasse (à gauche) serre la main du général George Washington à bord de son navire amiral, le *Ville-de-Paris*, le 18 septembre 1781, peinture de Charles Cerny (1956).
https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-02000/NH-2278.html

---

« Bienvenue, mon petit général — welcome, my little general ! »

C'est ainsi que l'amiral de Grasse, qui mesurait 1m93, accueillit le général George Washington, lui-même mesurant 1m88 et donc bien plus grand que la plupart de ses contemporains, alors qu'il montait à bord de la *Ville-de-Paris*. Bien que cette salutation soit peut-être apocryphe, de Grasse accueillit chaleureusement Washington dans la matinée du 18 septembre 1781. Washington, accompagné du comte de Rochambeau, du chevalier de Chastellux et des généraux Henry Knox et Presle Duportail, était venu supplier de Grasse de rester au-delà de la date butoir du 15 octobre. Washington obtint la réponse qu'il espérait. De Grasse resterait jusqu'à la fin du mois d'octobre, assurant ainsi l'issue victorieuse du siège de lord Cornwallis.



Ci-dessus :

En haut : La statue de De Grasse, un cadeau de la France, a été érigée au parc historique de Cape Henry en 1976. Un mémorial en granit rend hommage à ceux qui ont combattu lors de la bataille.

Photo : (Photos de la Marine américaine prises par Joseph T. Miller, spécialiste en communication de masse de 2e classe) - 14 septembre 2024, https://www.militarynews.com

En bas : Un « Chemin de mémoire », sur lequel figurent les noms des commandants de la Marine Royale, a tout juste été installé devant la statue de De Grasse afin de commémorer le 245e anniversaire de la bataille de Chesapeake.

Photo : avec l'aimable autorisation du capitaine de corvette Julien Dechanet, Marine nationale

---

Le 19 octobre, les forces britanniques déposèrent les armes. Le lieutenant de vaisseau Guillaume Jacques Constant de Liberge de Granchain, chef

d'administration de De Grasse, représenta la Marine française lors des négociations de capitulation. De Grasse ne mit jamais les pieds sur le sol américain. Le 4 novembre, sa flotte mit le cap sur les Antilles et jeta l'ancre à Port-Royal, l'actuelle Fort-de-France en Martinique, le 25 novembre.

• 50e anniversaire de sa statue à Cap Henry, Virginia Beach:
Il existe une statue en bronze de De Grasse, mais elle n'est pas facilement accessible au grand public, car elle se trouve sur une base militaire.
Elle est située au 600 Atlantic Ave, Virginia Beach VA 23459 (à l'intérieur de la réserve militaire de Fort Story à Virginia Beach, en Virginie. Parking : à l'angle d'Atlantic Avenue et de New Guinea Road).
GPS: 36.928190,-76.009419

• Inscription:

« Cette statue, offerte par la France, est érigée ici, surplombant les eaux où l'amiral comte de Grasse a engagé avec succès le combat contre la flotte britannique le 5 septembre 1781. La « bataille des Caps » a empêché des renforts cruciaux d'atteindre Cornwallis, précipitant ainsi sa reddition.
Dédiée en souvenir reconnaissant de la contribution décisive de l'amiral de Grasse à la victoire de l'indépendance américaine. »

• Inscription sur la stèle :

"…Si seulement j'avais le pouvoir d'exprimer au Congrès à quel point je me sens redevable envers le comte de Grasse et sa flotte… »
— G. Washington, 19 octobre 1781"

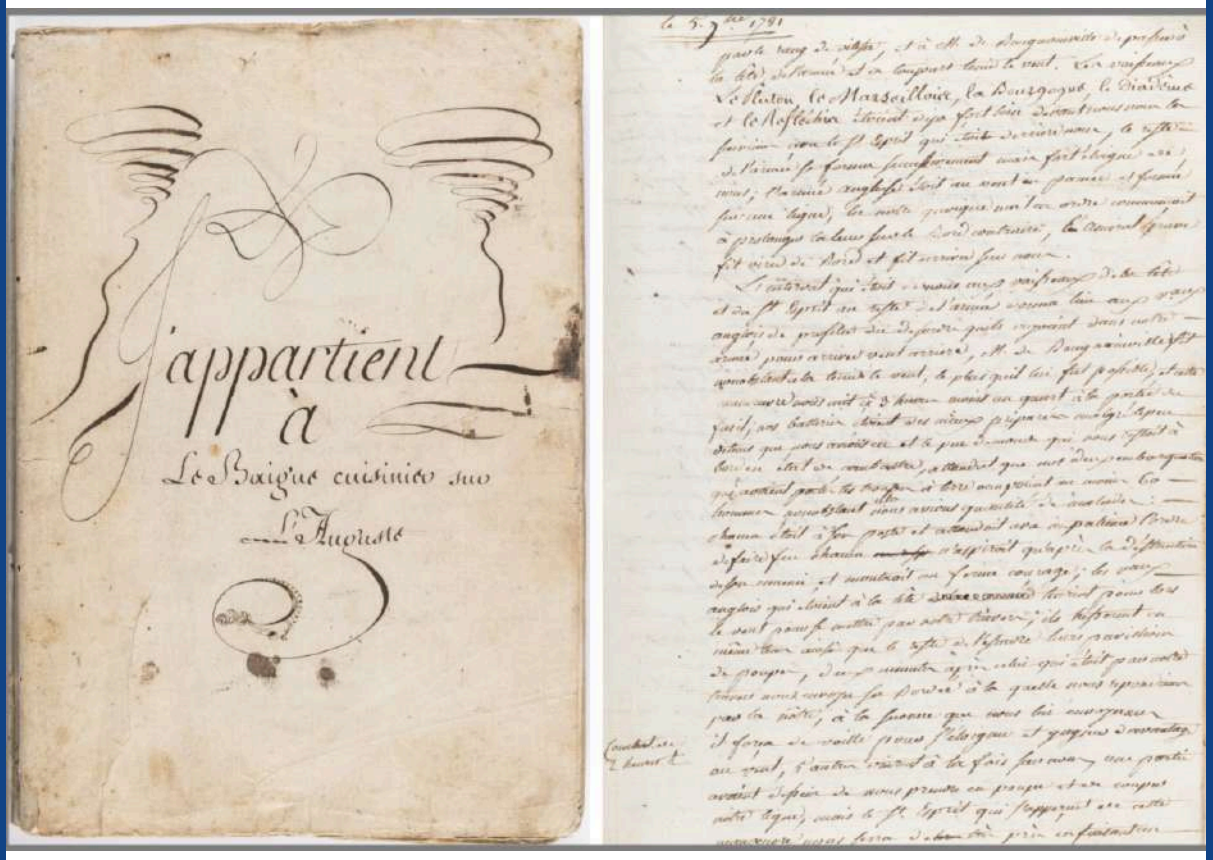
« …Je me considère infiniment heureux d'avoir pu rendre quelque service aux États-Unis… réservez-moi une place dans votre mémoire… »
— de Grasse, 3 novembre 1781 ».

• La phrase complète figurant dans le rapport du général Washington au Congrès est la suivante :
«J'aimerais pouvoir exprimer au Congrès à quel point je me sens redevable envers le comte de Grasse et les officiers de la flotte sous son commandement pour l'aide et le soutien remarquables qu'ils nous ont apportés ; entre eux et l'armée, il a régné une heureuse convergence de sentiments et de points de vue, et nous avons bénéficié de toute la coopération possible de leur part. »

• Statue à Washington, D.C. :
Une autre statue de l'amiral de Grasse se trouve sur la place Lafayette à Washington, D.C., face à la Maison Blanche. Elle est toutefois située au pied de la statue de Lafayette (intitulée « Lafayette et ses compatriotes »), bien qu'il n'ait jamais été sous le commandement de ce dernier.

Il mériterait une statue à part entière à Washington, aux côtés de celles de Rochambeau et de Lafayette !

Découvertes récentes:
Une histoire en devenir



Ci-dessus :
Manuscrit du journal de Le Baigue, photos : The American Revolution Institute
https://www.americanrevolutioninstitute.org/new-french-view-of-the-chesapeake/

Un journal manuscrit inédit de 185 pages, rédigé par un cuisinier nommé Le Baigue à bord du navire amiral de Bougainville, l'*Auguste*, révèle des détails intimes de la bataille de Chesapeake vus sous l'angle de la classe ouvrière. Ce journal raconte que le navire amiral s'est échoué sur un banc de sable avant d'être libéré par la marée montante, décrit en détail la formation chaotique de la ligne de bataille française, basée sur la vitesse plutôt que sur l'ordre numérique, et dépeint la sombre réalité des combats intenses menés à l'avant-garde.
Lire l'article complet sur: **American Revolution Institute**

Par ailleurs, la numérisation des registres ces dernières années dans de nombreux dépôts d'archives épars en France et Outre-Mer a permis de retrouver nombre de marins et soldats français ayant combattu. Jusque-là consignées sur des documents divers et variés, ces différentes sources ont permis à notre association de constituer un tableur excel recueillant *toutes* les informations disponibles, permettant des recherches approfondies et des statistiques auparavant impossibles à établir sur tous ces soldats et marins français tués pendant la guerre d'indépendance américaine. Par example, le tri par province d'origine, par date de décès, par régiment ou vaisseau, etc...
Selon la devise du Souvenir Français:

"À nous le Souvenir, à eux l'immortalité!"

Deuxième Partie

Hommage aux Volontaires Américains

qui ont rejoint le Lafayette Flying Corps :

Chaque mois, nous rendons hommage à un volontaire américain qui s'est battu pour la France, la liberté et la démocratie. Ce mois-ci, nous honorons:

Lieutenant Winter Wallace Charles, Jr.
"Mort Pour la France"
8 mars 1918
à Nauroy (51 - Marne, France)

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom WINTER

Prénoms Wallace

Grade 2e classe 2 Groupe Aviation

Corps En substance au 13e Groupe d'aviation Regiment de Marche de la Légion étrangère

N° Matricule. 46454 au Corps. — Cl. E. F. 1917
Sur 12286 au Recrutement Paris Central

Mort pour la France le 8 mars 1918

à Region de Nauroy (Marne)

Genre de mort disparu au combat

Né le 4 mai 1896

à Saint Cloud Département Etats Unis

Arr^t municipal (p^r Paris et Lyon). à défaut rue et N°.

Cette partie n'est pas à remplir par le Corps.

Jugement rendu le 12 Mai 1922

par le Tribunal de la Seine

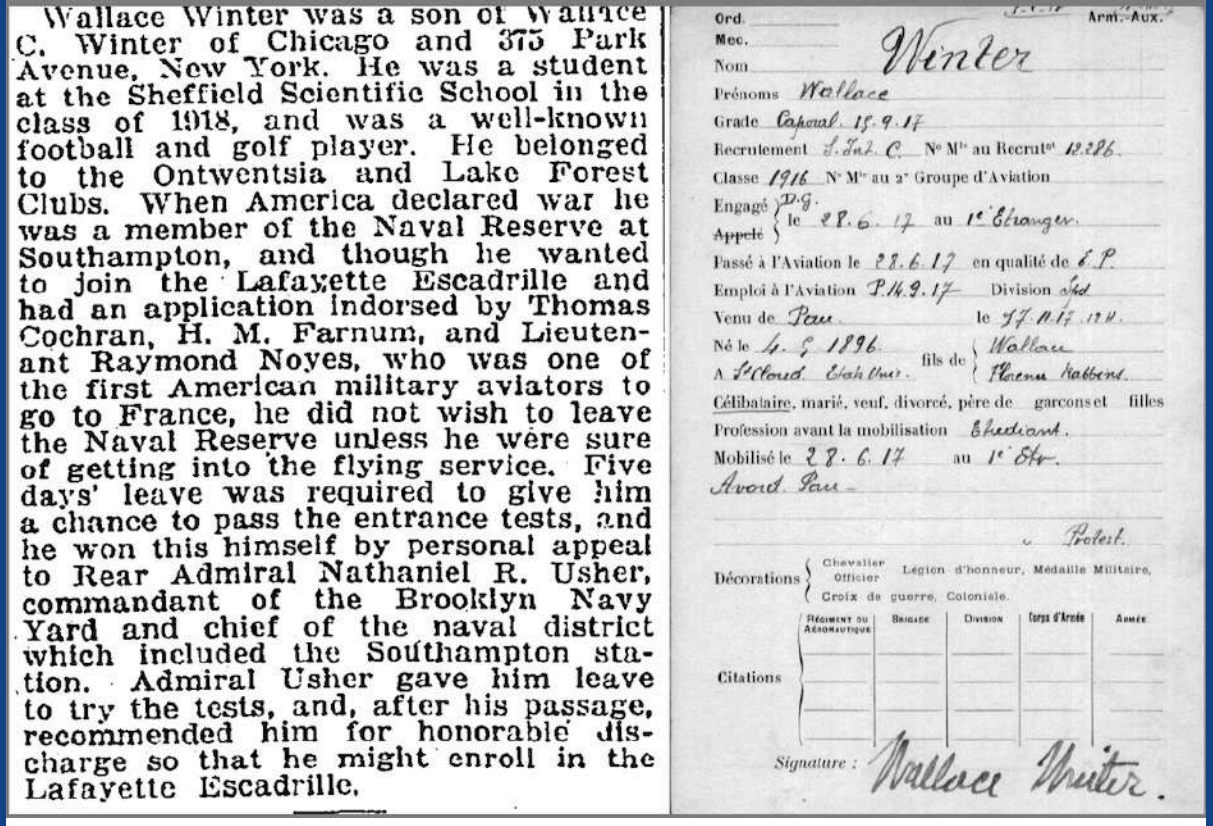
acte ou jugement transcrit le 1er Juillet 1922

à Paris (1er arr.)

domicile légal Chicago Etats Unis

N° du registre d'état civil

269-705-1922. [26434]



Wallace Winter was a son of Wallace C. Winter of Chicago and 375 Park Avenue, New York. He was a student at the Sheffield Scientific School in the class of 1918, and was a well-known football and golf player. He belonged to the Ontwentsia and Lake Forest Clubs. When America declared war he was a member of the Naval Reserve at Southampton, and though he wanted to join the Lafayette Escadrille and had an application indorsed by Thomas Cochran, H. M. Farnum, and Lieutenant Raymond Noyes, who was one of the first American military aviators to go to France, he did not wish to leave the Naval Reserve unless he were sure of getting into the flying service. Five days' leave was required to give him a chance to pass the entrance tests, and he won this himself by personal appeal to Rear Admiral Nathaniel R. Usher, commandant of the Brooklyn Navy Yard and chief of the naval district which included the Southampton station. Admiral Usher gave him leave to try the tests, and, after his passage, recommended him for honorable discharge so that he might enroll in the Lafayette Escadrille.

Ord. Arm.-Aux.
Mec.
Nom Winter
Prénoms Wallace
Grade Caporal 15.9.17
Recrutement S. Inf. C. N° M[le] au Recrut[t] 12.286.
Classe 1916 N° M[le] au 2e Groupe d'Aviation
Engagé / Appelé (P.G.) le 28.6.17 au 1e Etranger.
Passé à l'Aviation le 28.6.17 en qualité de E.P.
Emploi à l'Aviation P.14.9.17 Division Sud
Venu de Pau le 27.11.17 11 H.
Né le 4.5.1896 fils de Wallace
A St Cloud (Etats Unis) Florence Stebbins.
Célibataire, marié, veuf, divorcé, père de garçons et filles
Profession avant la mobilisation Etudiant.
Mobilisé le 28.6.17 au 1e Etr.
Avord Pau -
Protest.
Décorations (Chevalier / Officier) Légion d'honneur, Médaille Militaire, Croix de guerre, Coloniale.
Citations — Régiment ou Aéronautique | Brigade | Division | Corps d'Armée | Armée
Signature : Wallace Winter.

Ci-dessus :

En haut à gauche : Photo de Wallace Charles Winter, Jr., ajoutée par Grand Army of the Republic le 8 janvier 2017, https://www.findagrave.com/memorial//wallace_charles-winter/photo

En bas à droite: Livret militaire, Ministère de la Défense, domaine public: https://www.memoiredeshommes.defense.gouv.fr:443/ark:40699/m00523a0454ee72f.moteur=arko_default_66fa612acbc0d

En bas à gauche : Première page du New York Times du 12 mars 1918, https://timesmachine.nytimes.com/timesmachine/1918/03/12/98259941.pdf?pdf_redirect=true&ip=0

En bas à gauche: Livret militaire, Ministère de la Défense, domaine public: https://www.memoiredeshommes.defense.gouv.fr:443/ark:40699/m00523ad2aab1b6f.moteur=arko_default_66fa612acbc0d

---

Wallace Charles Winter, Jr.

Né le 4 mai 1896 à Saint-Cloud (États-Unis)
Décédé à l'âge de 21 ans, 10 mois et 4 jours
Grade : soldat de deuxième classe, puis caporal dans l'armée française, puis 1st Lieutenant dans l'armée américaine
Unité : Régiment de marche de la Légion étrangère (RMLE)
Promotion de 1917 (EV)
Bureau de recrutement : Bureau central de la Seine (75)
Numéro de matricule : 12286
Déclaré : Mort pour la France le 8 mars 1918 à Nauroy (51 - Marne, France)
Lieu d'enregistrement du décès : 1er arrondissement de Paris (75 - Paris (anciennement Seine), France)
Inhumation : Crypte du mémorial de l'Escadrille Lafayette, à Marnes-la-Coquette, en banlieue parisienne

Wallace C. Winter Jr. était le fils de Wallace Charles Winter Sr., ancien plaqueur de Yale, sélectionné dans l'équipe All-American de football américain

universitaire en 1891 et entraîneur principal de football américain à l'université du Minnesota en 1893. À l'instar de son père, le jeune Winter a joué au football américain à Yale, où il occupait le poste d'arrière, mais il a quitté l'université avant la fin de ses études pour s'engager comme aviateur en France pendant la Première Guerre mondiale. Son service fut éprouvant : porté disparu à un moment donné, il survécut à cette épreuve et reçut la Croix de Guerre en février 1917 pour ses actions. Il fut tué au combat en mars 1918 alors qu'il effectuait une mission derrière les lignes ennemies, mourant jeune au service d'une noble cause loin de chez lui.

« À Pau, Winter s'est distingué par la finesse et l'audace de son pilotage, et a reçu les félicitations spéciales du commandant pour avoir posé en toute sécurité un appareil qui avait été gravement endommagé lors d'une collision aérienne. Comme très peu d'autres, Winter était un homme qui semblait avoir un don instinctif pour le vol ; dans la classe acrobatique, ses performances étaient celles d'un pilote chevronné ; il semblait maîtriser parfaitement les évolutions de son appareil dans les vrilles et les renversements, et lorsqu'il effectuait des virages verticaux, la manœuvre la plus difficile qui soit pour un jeune pilote, il ne glissait jamais sur l'aile ni ne piquait vers le sol.
Winter partit pour le front en décembre 1917, rejoignant l'Escadrille n° 94, puis fut muté en janvier à la n° 156. Cette dernière était l'une des rares escadrilles à avoir reçu les petits monoplans Morane. Au sein de la N. 156, Winter était accompagné de Putnam et Shaffer ; bien que leurs appareils aient rapidement été jugés dangereux et que personne n'ait reçu l'ordre de les piloter, les quatre Américains survolaient sans cesse les lignes ennemies lors de patrouilles volontaires. Winter était aux côtés de Putnam lorsque celui-ci abattit son deuxième « Boche », et il fut décoré de la Croix de Guerre pour sa participation à ce combat. Bien que le secteur fût à cette époque très calme, il était constamment dans les airs, traquant l'ennemi loin derrière ses propres lignes, et ses camarades français ne tardèrent pas à reconnaître en lui un esprit indomptable, tourné vers l'offensive et l'action. S'il avait vécu, il serait devenu un aviateur célèbre ; cela ne fait aucun doute.
Le 8 mars 1918, à la veille de son transfert en tant que premier lieutenant dans l'armée américaine, Winter effectua son dernier vol. C'est tout à fait caractéristique de cet homme que, à ce moment-là, il ne fût même pas affecté à l'escadrille, mais qu'il y attendît simplement l'ordre de se présenter au quartier général américain, car il n'était pas du genre à chercher des excuses pour éviter de voler. Le commandant, par courtoisie envers un homme qu'il appréciait, accéda à sa demande d'un avion. Dans la brume du petit matin, cinq petits Morane, vifs et gracieux comme des libellules, s'élevèrent de leur aérodrome près de Châlons et se dirigèrent vers les lignes. Un pilote français qui faisait partie de la patrouille est le seul à avoir assisté à la chute. Peu après avoir atteint les lignes, il aperçut deux biplaces allemands bien en dessous de lui et attaqua aussitôt, piquant à toute vitesse. Lorsqu'il fut à proximité des « Boches », il constata que son canon était enrayé et dévia pour éviter les tirs ennemis tout en débloquant sa mitrailleuse. Jetant un coup d'œil par-dessus son épaule à cet instant, il vit un autre Morane plonger droit sur l'avion allemand par derrière ; soudain, alors que la distance entre eux n'était plus que de quelques mètres, les ailes du Morane semblèrent se replier et l'appareil piqua vers le sol pour disparaître, ses haubans sans doute sectionnés par des balles allemandes. C'était Winter.
Tout le long du front, d'aérodrome en aérodrome, partout où étaient stationnés des pilotes américains, la nouvelle se répandit que Winter était mort, et ses amis, attristés par cette perte, ajoutèrent un nouveau et lourd épisode à leur compte rendu contre l'ennemi. »
Source – Livre Google « The Lafayette Flying Corps, Volume 1 » par James Norman Hall, Charles Nordhoff, Edgar G. Hamilton, éditeur Houghton Mifflin, 1920.

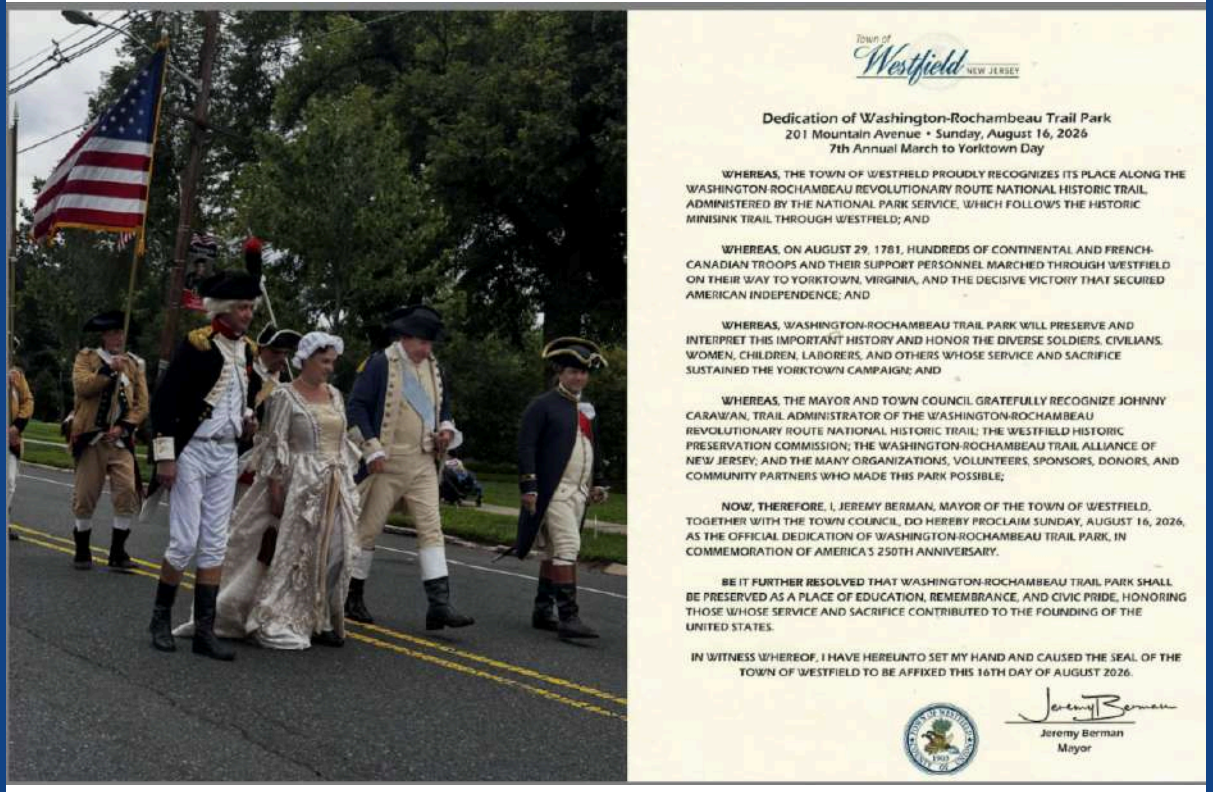
Troisième Partie

NOUVELLES, ANNONCES ET DATES À RETENIR

Parc de la route Washington-Rochambeau
inauguré le 16 août 2026
Westfield, NJ

Washington-Rochambeau
Revolutionary Route
National Historic Trail
Washington-Rochambeau
Trail Park
Town of Westfield

March to Yorktown Day
WESTFIELD
Sunday, August 16th 12-4



Town of Westfield NEW JERSEY

Dedication of Washington-Rochambeau Trail Park
201 Mountain Avenue • Sunday, August 16, 2026
7th Annual March to Yorktown Day

WHEREAS, THE TOWN OF WESTFIELD PROUDLY RECOGNIZES ITS PLACE ALONG THE WASHINGTON-ROCHAMBEAU REVOLUTIONARY ROUTE NATIONAL HISTORIC TRAIL, ADMINISTERED BY THE NATIONAL PARK SERVICE, WHICH FOLLOWS THE HISTORIC MINISINK TRAIL THROUGH WESTFIELD; AND

WHEREAS, ON AUGUST 29, 1781, HUNDREDS OF CONTINENTAL AND FRENCH-CANADIAN TROOPS AND THEIR SUPPORT PERSONNEL MARCHED THROUGH WESTFIELD ON THEIR WAY TO YORKTOWN, VIRGINIA, AND THE DECISIVE VICTORY THAT SECURED AMERICAN INDEPENDENCE; AND

WHEREAS, WASHINGTON-ROCHAMBEAU TRAIL PARK WILL PRESERVE AND INTERPRET THIS IMPORTANT HISTORY AND HONOR THE DIVERSE SOLDIERS, CIVILIANS, WOMEN, CHILDREN, LABORERS, AND OTHERS WHOSE SERVICE AND SACRIFICE SUSTAINED THE YORKTOWN CAMPAIGN; AND

WHEREAS, THE MAYOR AND TOWN COUNCIL GRATEFULLY RECOGNIZE JOHNNY CARAWAN, TRAIL ADMINISTRATOR OF THE WASHINGTON-ROCHAMBEAU REVOLUTIONARY ROUTE NATIONAL HISTORIC TRAIL; THE WESTFIELD HISTORIC PRESERVATION COMMISSION; THE WASHINGTON-ROCHAMBEAU TRAIL ALLIANCE OF NEW JERSEY; AND THE MANY ORGANIZATIONS, VOLUNTEERS, SPONSORS, DONORS, AND COMMUNITY PARTNERS WHO MADE THIS PARK POSSIBLE;

NOW, THEREFORE, I, JEREMY BERMAN, MAYOR OF THE TOWN OF WESTFIELD, TOGETHER WITH THE TOWN COUNCIL, DO HEREBY PROCLAIM SUNDAY, AUGUST 16, 2026, AS THE OFFICIAL DEDICATION OF WASHINGTON-ROCHAMBEAU TRAIL PARK, IN COMMEMORATION OF AMERICA'S 250TH ANNIVERSARY.

BE IT FURTHER RESOLVED THAT WASHINGTON-ROCHAMBEAU TRAIL PARK SHALL BE PRESERVED AS A PLACE OF EDUCATION, REMEMBRANCE, AND CIVIC PRIDE, HONORING THOSE WHOSE SERVICE AND SACRIFICE CONTRIBUTED TO THE FOUNDING OF THE UNITED STATES.

IN WITNESS WHEREOF, I HAVE HEREUNTO SET MY HAND AND CAUSED THE SEAL OF THE TOWN OF WESTFIELD TO BE AFFIXED THIS 16TH DAY OF AUGUST 2026.

Jeremy Berman
Mayor

Félicitations à la ville de Westfield, dans le New Jersey, ainsi qu'à Julie Didell, vice-présidente nationale de l'Association nationale de la Route révolutionnaire Washington-Rochambeau (W3r-US), pour l'inauguration du premier et unique parc du pays dédié à cette route, le « Washington-Rochambeau Trail Park » ! Parmi les personnalités présentes lors de l'inauguration : Thomas H. Kean, Jr., représentant des États-Unis au Congrès américain pour la 7e circonscription du New Jersey ; Jon M. Bramnick, sénateur de l'Assemblée législative du New Jersey ; Jeremy Berman, maire de la ville de Westfield, dans le New Jersey ; Jennifer Jaruzelski, de la Commission de préservation historique de Westfield ; Shelley Brindle, maire de Westfield ; ainsi que Dawn Salemme Mackey et Sam Davis, de la Société historique de Westfield. L'historien Robert A. Selig, titulaire d'un doctorat, a éclairé les participants de tous âges grâce à ses analyses sur la marche des Alliés vers la victoire, de Newport (Rhode Island) à Yorktown (Virginie).
Le président de notre société a également eu l'honneur d'assister à l'événement et de prononcer quelques mots sur la contribution cruciale de l'armée et de la marine françaises à la cause de l'indépendance américaine.

Actualités de nos membres
Tim et Monika Stoy
Célébrations annuelles de la libération de la Provence
Association de la 3e division d'infanterie
Août 2026

3D INFANTRY DIVISION

82e ANNIVERSAIRE
DE LA LIBÉRATION
de Saint-Paul-Trois-Châteaux
27 AOÛT
cérémonie
& défilé
MONUMENT AUX MORTS
ROND-POINT 3E D.I. AMÉRICAINE
PLACE DE LA LIBÉRATION
Rock of the Marne
SAINT-PAUL
WWW.VILLE-SAINTPAULTROISCHATEAUX.FR

POW-MIA

Dans le sens des aiguilles d'une montre, à travers la Provence :
Au cimetière américain du Rhône, à Draguignan, nous avons rendu un hommage solennel aux soldats tombés au combat et portés disparus lors de

l'opération Dragoon. Affiche commémorative à Saint-Paul-Trois-Châteaux. 82e anniversaire de la libération de Gardanne par la 3e division d'infanterie américaine. Cérémonies du 15 août à Saint-Tropez.
Le 20 août, au cimetière américain d'Épinal, la ville de Lure a parrainé un soldat de la 3e division d'infanterie américain tombé au combat lors de la libération de leur ville, le 17 août 1944. 82 ans plus tard, il a désormais une famille française qui lui rendra régulièrement visite. Nous sommes reconnaissants envers la ville de Lure et le général Maxime Do Tran qui ont participé à cet événement historique, comprenant notamment une cérémonie en hommage aux prisonniers de guerre et aux disparus au combat. Je vous encourage à parrainer un soldat au cimetière. Si cela vous intéresse, écrivez-moi.
Les 7 dernières photos en bas de page : à Montboucher-sur-Jabron, le 23 août.
Le roc de la Marne !

Dates à retenir!

Célébrations à Yorktown
18-19 octobre 2026

Inauguration
de notre mémorial dédié aux marins français
Riverwalk, Yorktown, Virginie

18 octobre 2026

En 2022, nous avons installé un panneau explicatif dédié à l'amiral de Grasse, retraçant le rôle crucial joué par la Marine française entre 1778 et 1783. Des milliers de touristes ont pu l'admirer sur la Riverwalk, à quelques pas des quatre sculptures représentant le général Washington, Rochambeau, La Fayette et l'amiral de Grasse.

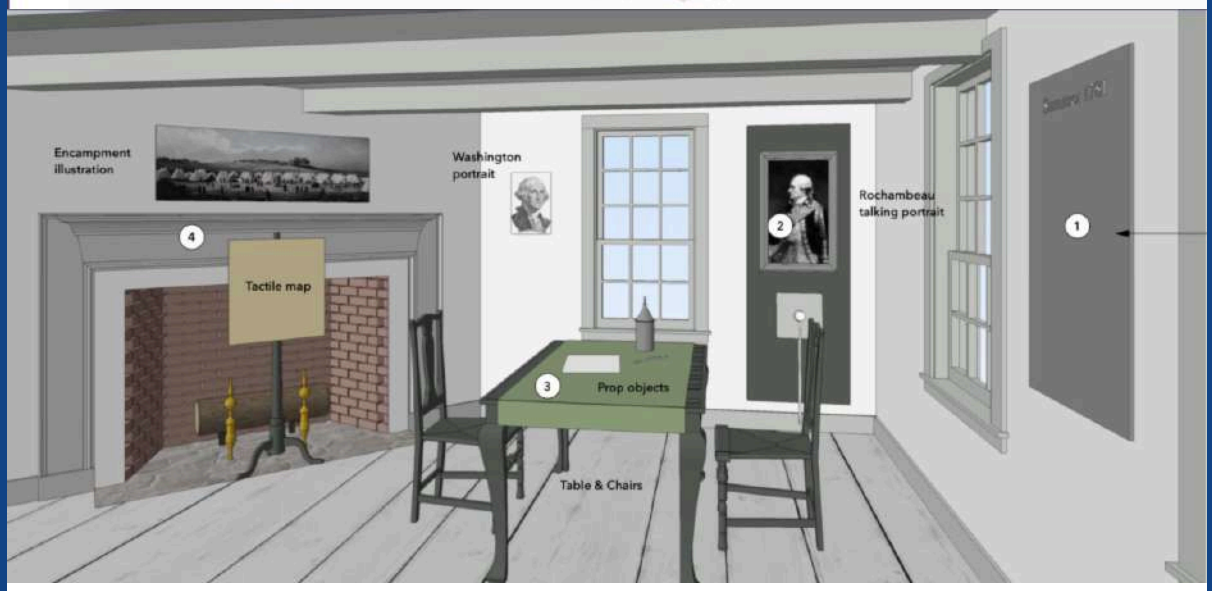
Nous avons reçu l'autorisation des autorités de Yorktown pour installer un mémorial en granit « En l'honneur des 3 520 marins et soldats français qui ont combattu en mer et sont morts pour l'indépendance des États-Unis entre 1778 et 1783 ».
Ils n'ont pas de tombe, car ils reposent au fond de l'océan.

Nous sommes profondément reconnaissants du soutien apporté par la Virginia Society et les Sons of the Revolution. L'inauguration est prévue le 18 octobre 2026, à la veille du 245e anniversaire de la victoire franco-américaine commune.

Les détails seront communiqués dans notre prochain bulletin en septembre.

Inauguration
de notre mémorial dédié à quatre soldats du Régiment Royal-Deux-Ponts
à Odell House – Musée du QG de Rochambeau
425 Ridge Road, Hartsdale, NY

(initialement prévue le 10 octobre – reportée au printemps 2027)



La maison Odell date de 1732 et servit de quartier général au général comte de Rochambeau, allié français du général George Washington, pendant la Guerre d'Indépendance. C'est là, en 1781, que Rochambeau et Washington élaborèrent le plan visant à faire marcher les armées continentale et française vers le sud, de New York à la Virginie, pour affronter les Britanniques. Quelques semaines plus tard à peine, les deux hommes menaient leurs forces à la victoire contre les troupes britanniques à Yorktown, mettant ainsi fin à la guerre et garantissant l'indépendance américaine.
La restauration de la maison est en cours depuis 2021 grâce à l'énergie inépuisable de la présidente Susan Seal et du conseil d'administration de l'association « Friends of Odell House Rochambeau Headquarters ». Elle est presque achevée, en partie grâce à un financement de plus de 2 millions de dollars accordé par le Département des parcs, des loisirs et de la préservation historique de l'État de New York, et soutenue par une subvention de 500 000 dollars octroyée par la présidente de la majorité Stewart-Cousins. Le musée abritera les nombreuses reliques et objets historiques que les « Friends » sont en train de cataloguer méticuleusement en vue d'expositions thématiques.

La cérémonie d'inauguration de notre mémorial en granit, sur lequel figurent les noms des quatre soldats du Régiment Royal-Deux-Ponts inhumés dans les environs, est reportée au printemps 2027, lorsque l'aménagement paysager et l'aménagement intérieur du musée seront terminés et prêts pour l'inauguration officielle.

Nous ne manquerons pas de l'annoncer à l'avance !

Nouvelle inauguration

du
Mémorial Lapérouse
et dévoilement de la plaque commémorative de notre Société
Maui, Hawaï

Reporté à fin automne 2026 (date à confirmer)

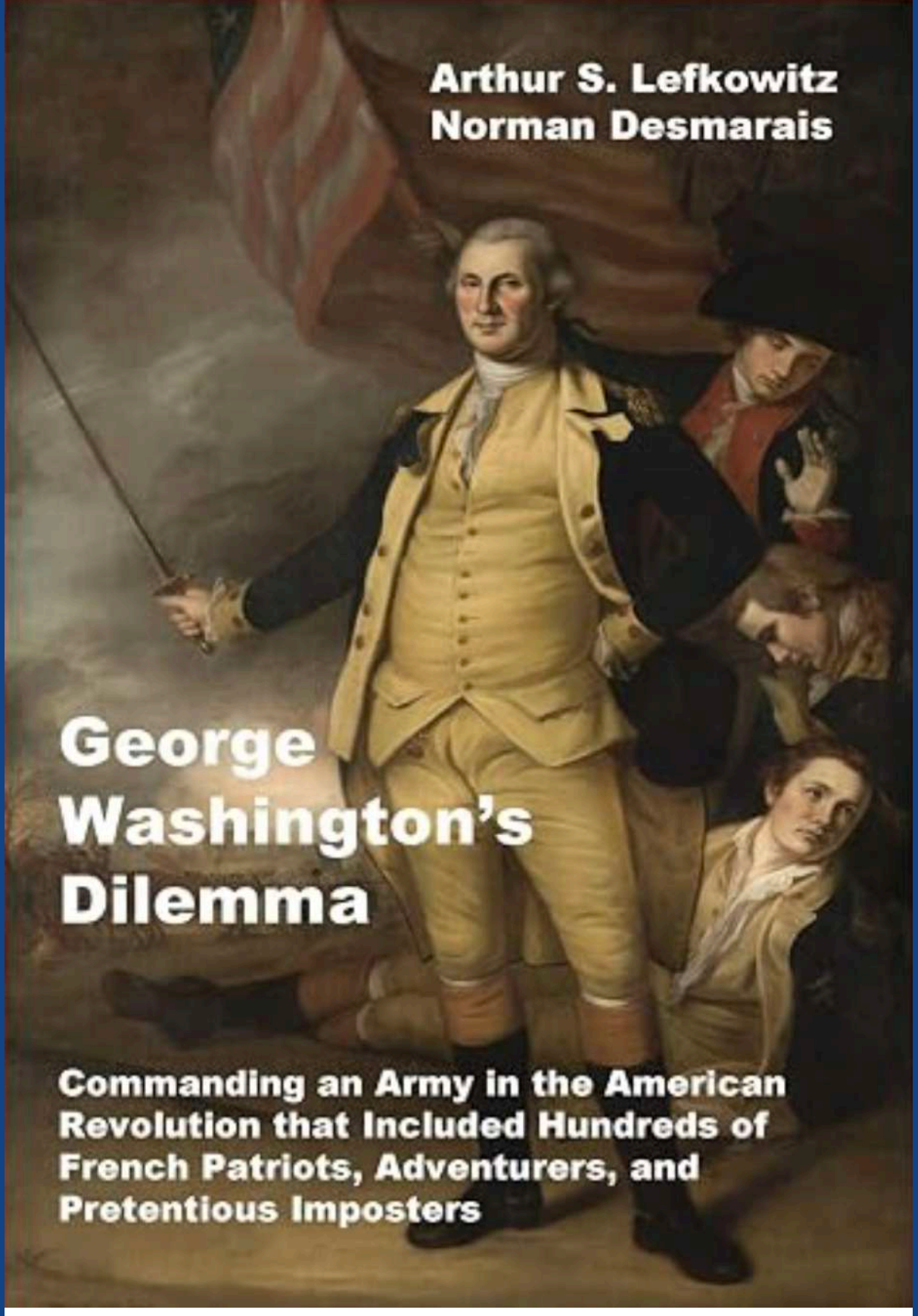
La restauration de ce monument en pierre de lave et l'installation du panneau explicatif n'auraient pas été possibles sans le soutien constant de Marc Onetto, délégué régional de la côte Ouest. Notre panneau explicatif, rédigé en trois langues (anglais, hawaïen et français) et conçu dans le style hawaïen, a été installé en octobre dernier et a déjà attiré de nombreux touristes.

Nous espérions inaugurer officiellement le site d'ici la fin du mois de mai 2026. En raison d'autres obligations pressantes de l'ambassadeur de France, la cérémonie a toutefois été reportée.
Nous annoncerons la date exacte de la cérémonie d'inauguration dans un prochain Bulletin !

Lectures pour la Rentrée!

Prof. Norman Desmarais
et Arthur S. Lefkowitz:

"George Washington's Dilemna"



Le professeur **Norman Desmarais**, délégué régional de notre société pour la Nouvelle-Angleterre, déclare : « Je suis heureux d'annoncer la publication de mon 51e ouvrage, *George Washington's Dilemma*, coécrit avec Arthur S. Lefkowitz. Il s'agit du tout premier récit consacré aux 200 volontaires français qui ont rejoint l'Armée continentale. Ils se sont portés volontaires avant même que la France n'entre en guerre aux côtés des États-Unis. Le Congrès continental les a nommés officiers et leur a demandé de se présenter au général Washington pour recevoir leurs affectations. Washington a dû déterminer lesquels de ces volontaires possédaient une expérience militaire valable, tandis que d'autres

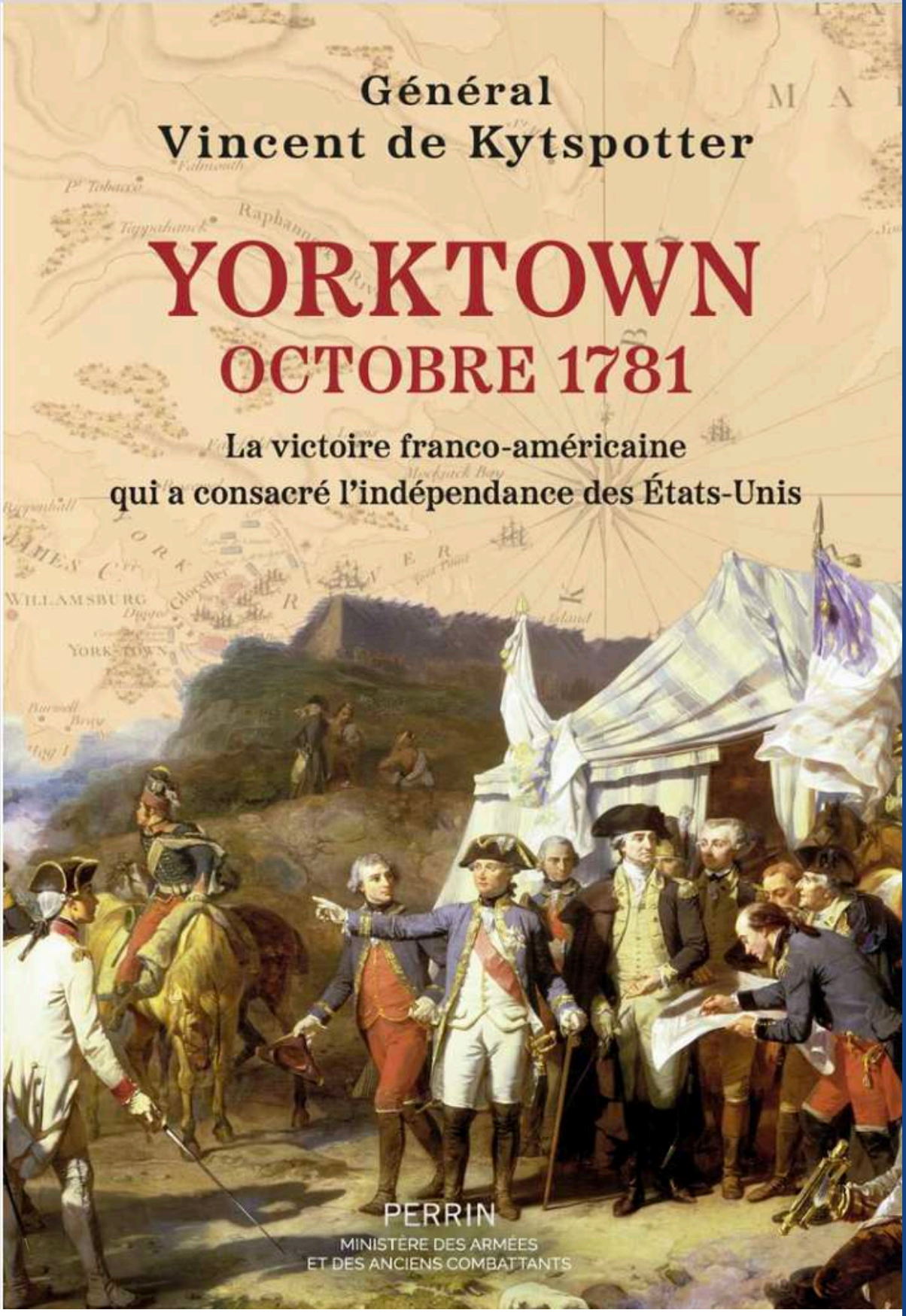
n’étaient que des imposteurs qui avaient réussi à s’introduire dans l’armée des Patriotes en bluffant. »

« … une équipe d’historiens spécialisés dans la Guerre d’Indépendance, d’un genre unique, a réussi à mettre en lumière l’histoire des volontaires français qui ont contribué à la victoire de l’indépendance américaine. Il s’agit d’Arthur Lefkowitz, réputé pour ses recherches minutieuses, et de Norman Desmarais, qui parle couramment le français et a beaucoup écrit sur la participation française à la Révolution américaine. Leurs recherches ont donné naissance à cet ouvrage novateur. Il révèle que les Européens qui ont combattu aux côtés des patriotes étaient soit des personnes ayant fait leurs études en France, soit des officiers de l’armée française, soit des personnes influencées par les Français pour rejoindre la cause des rebelles. Il dresse la liste de 200 hommes venus de France en tant que volontaires au début de la guerre et qui ont été nommés officiers dans l’Armée continentale. Certains d’entre eux ont été d’un grand secours pour le général Washington, tandis que d’autres étaient des imposteurs venus en Amérique pour s’enrichir. L’ouvrage se concentre sur certains des volontaires français les plus intéressants et les plus importants. *George Washington’s Dilemma* est une étude pionnière sur un aspect jusqu’alors ignoré mais fascinant de la Révolution américaine. »

Disponible sur Amazon.com

Général de Division (2s)
Vincent de Kytspotter

Yorktown, October 1781
La victoire franco-américaine
qui a consacré l'indépendance
des Etats-Unis
aux Editions Perrin



La bataille de Yorktown

La victoire oubliée qui a offert l'indépendance aux États-Unis.
Yorktown, le 19 octobre 1781, est la dernière grande bataille de la guerre d'Indépendance américaine qui, *in fine*, a conduit la Couronne britannique à renoncer à ses treize colonies américaines.
Elle est l'apothéose du formidable élan politique et militaire de la France pour laver l'humiliation de sa défaite lors de la guerre de Sept Ans (1756-1763), mais également pour

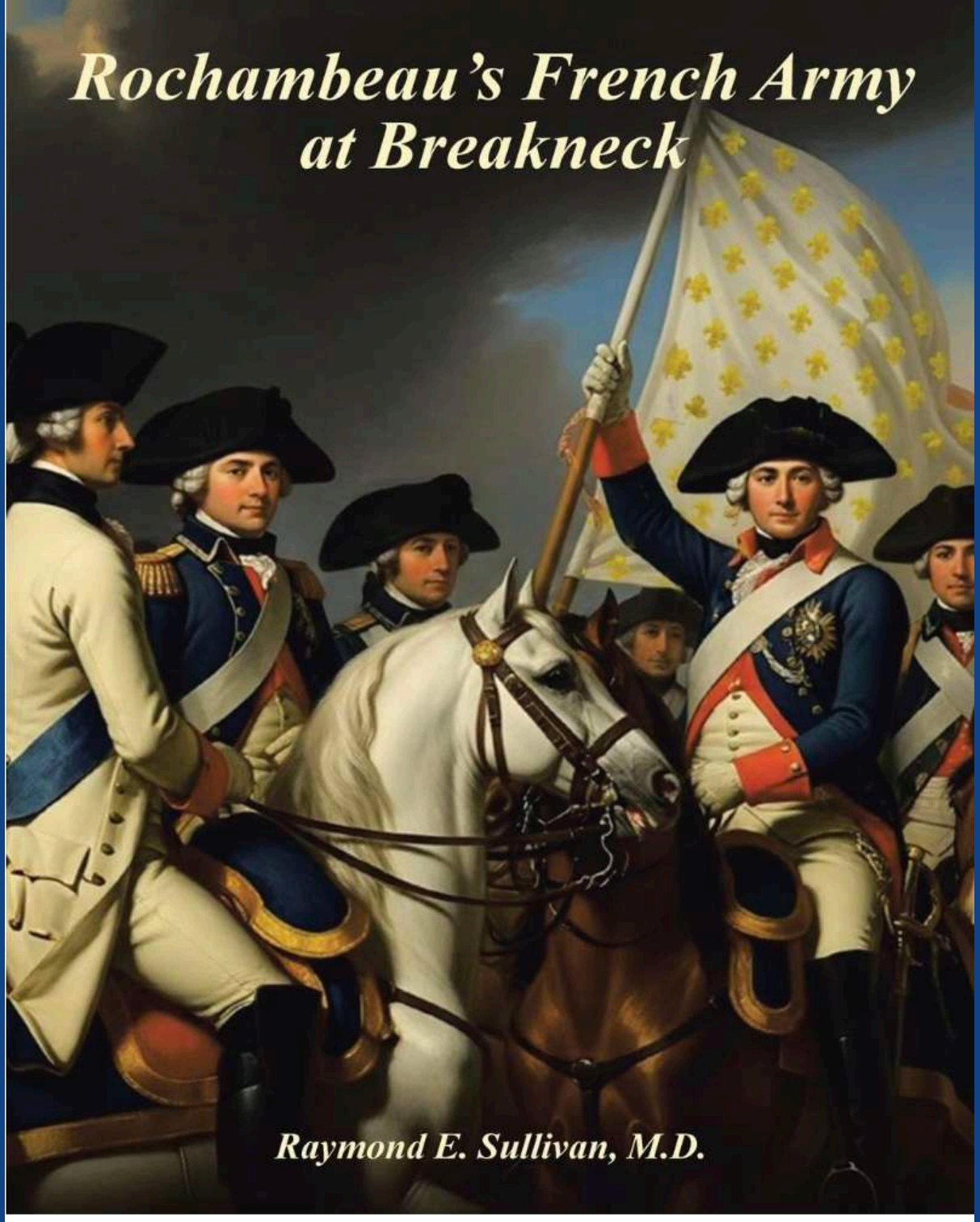
reprendre sa place centrale sur l'échiquier des grandes puissances européennes. Cette victoire emblématique et historique contre la meilleure armée du monde a été obtenue grâce à l'engagement résolu et déterminant du corps expéditionnaire français sous les ordres d'officiers généraux exceptionnels et visionnaires : le général comte de Rochambeau pour la force terrestre, et l'amiral comte de Grasse pour la marine royale.

Le siège de Yorktown est aussi l'exemple même de la parfaite interopérabilité et coordination entre l'armée continentale des États-Unis et la force auxiliaire française, placées sous le commandement unique du général Washington. Cette campagne militaire inédite, conduite entre 1780 et 1782 en Amérique septentrionale, a été un formidable laboratoire d'idées et de tests au combat des nouveaux systèmes d'armes français, qui feront la gloire des armées napoléoniennes, comme le système d'artillerie Gribeauval ou encore le fusil Charleville. Le corps des officiers d'état-major du Royaume, de la République puis de l'Empire trouve sa naissance sur les champs de batailles américains. Les capitaines de Rochambeau seront les généraux et maréchaux de Napoléon ! C'est aussi la dernière épopée militaire victorieuse de l'Ancien Régime que la Révolution française, les guerres de la République, puis les hauts faits d'armes de l'Empire, contribueront à faire oublier. Enfin, la victoire de Yorktown conduit non seulement à l'indépendance des États-Unis dont nous fêtons les 250 ans, mais elle vient aussi profondément bouleverser l'équilibre des puissances pour les siècles qui suivent, contribuant ainsi à l'avènement d'un nouveau monde.

En français, 24 euros, disponible sur Amazon et FNAC

Dr. Raymond E. Sullivan, M.D.
Middlebury Historical Society, CT
(Préface par Thierry Chaunu)

Rochambeau's French Army at Breakneck

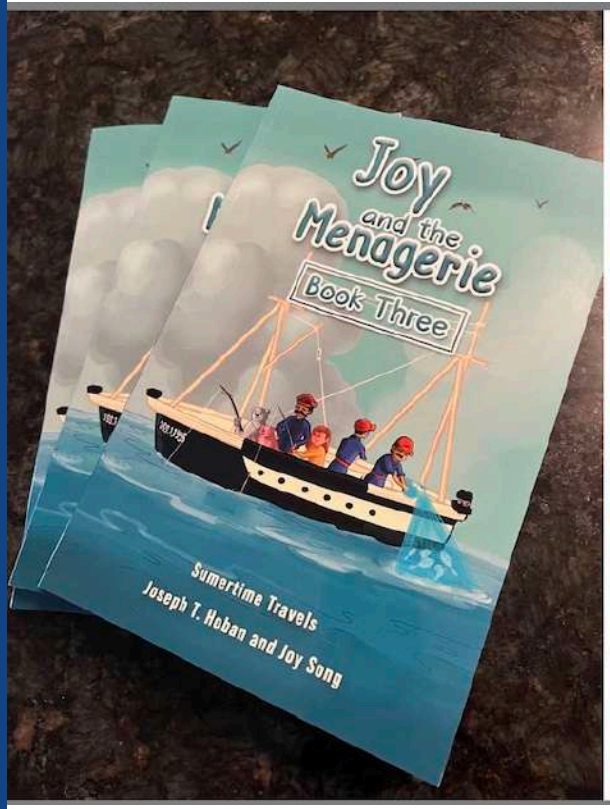


« Après la victoire américaine à Saratoga en 1777, la France entra officiellement dans la guerre d'Indépendance sous le commandement du général Rochambeau. En 1780, plus de 5 000 soldats français débarquèrent dans le Rhode Island, puis traversèrent le Connecticut pour rejoindre l'armée du général Washington, en route vers la victoire décisive de Yorktown. Cet ouvrage raconte l'histoire poignante de ce périple – en mettant l'accent sur leur campement à Breakneck Hill – et rend hommage au sacrifice des milliers de soldats français dont le courage a contribué à assurer l'indépendance des États-Unis. »
Disponible sur Barnes & Noble et Amazon

Et à l'approche des fêtes de fin d'année...

Annonce de
Joy Song, membre de notre Société

Parution de son nouveau livre pour enfants :
« Joy et la ménagerie, tome 3 »



Dans un esprit de pérennisation de l'amitié franco-américaine, « Joy and the Menagerie, tome 3 : Summertime Travels » met en scène la famille Menagerie en train de préparer ses prochaines vacances dans un chalet loué à Sturgeon Bay, dans le Wisconsin. L'officier Gérard Bear, de la Police nationale française, accompagné d'Albert Royale, ancien membre de l'Orchestre symphonique de Londres, et de l'officier Edward Bear, retraité du NYPD (tous trois sur la photo), se rassemblent autour de l'ordinateur portable familial pour faire des recherches sur l'histoire de la région. Ils apprennent que les premiers Européens à s'être installés dans la région étaient français, ce qui se confirme le lendemain, lorsque Gérard rencontre son employeur au consulat de France à Chicago. Gérard apprend que deux explorateurs fluviaux, Jean Nicolet et le père Marquette, ont atteint cette région en descendant le lac Michigan depuis le territoire français du Québec. L'employeur de Gérard lui prête une brochure rare provenant de la bibliothèque du consulat pour qu'il l'emporte en vacances, ainsi que des suggestions de lieux d'intérêt que la famille pourrait visiter pendant son séjour dans le Wisconsin.
Le parcours professionnel de Gérard au consulat de France se poursuit dans le tome 4, lorsqu'il accepte une offre pour se rendre à New York dans le cadre de la protection de son employeur.
Les tomes 1 à 3 sont disponibles à la vente sur Amazon. La sortie du tome 4 est prévue pour le début ou le milieu de l'année 2027.

Un superbe cadeau pour vos enfants ou petits-enfants à l'approche des fêtes de fin d'année !

Si vous ne l'avez pas encore fait...
Renouvelez dès maintenant votre adhésion pour l'année 2026 !

Que vous renouveliez votre adhésion, que vous nous rejoigniez pour la première fois ou après une absence, nous vous adressons nos chaleureuses salutations de bienvenue.

Votre contribution est essentielle à nos activités !

- 25 $ pour les vétérans et les étudiants
- 50 $ pour une adhésion individuelle (80 $ pour un couple)
- 100 $ pour une adhésion de soutien
- 150 $ pour une adhésion de bienfaiteur
- Don de 250 $ pour le fonds spécial « America250 » (installation d'une plaque de bronze à Gwynn Island, Virginie)
- Don de 500 $ pour notre mémorial en granit à Riverwalk, Yorktown, Virginie, en hommage aux 3 250 marins français morts en mer pour l'indépendance des États-Unis (1778-1783)
- Tout montant est le bienvenu pour la sculpture du Petit Prince et d'Antoine de Saint-Exupéry à Miami (avec un don de 1 000 $, votre nom figurera sur la plaque des Donateurs à l'intérieur du musée).
- Nous sommes une organisation à but non lucratif 501(c)3 reconnue par l'IRS. Les dons sont déductibles des impôts fédéraux.

Nous remercions chaleureusement toutes les personnes qui ont répondu à notre récent appel.

La liste de nos activités, réalisations et projets est longue et peut être consultée sur notre site web : **www.SouvenirFrancaisUSA.org et dans nos bulletins mensuels accessibles sur notre site web.**

Aidez-nous à promouvoir les liens historiques entre la France et les États-Unis. Nous vous remercions de votre adhésion et de tout don que vous pourriez faire pour nous aider à promouvoir nos missions et nos valeurs!

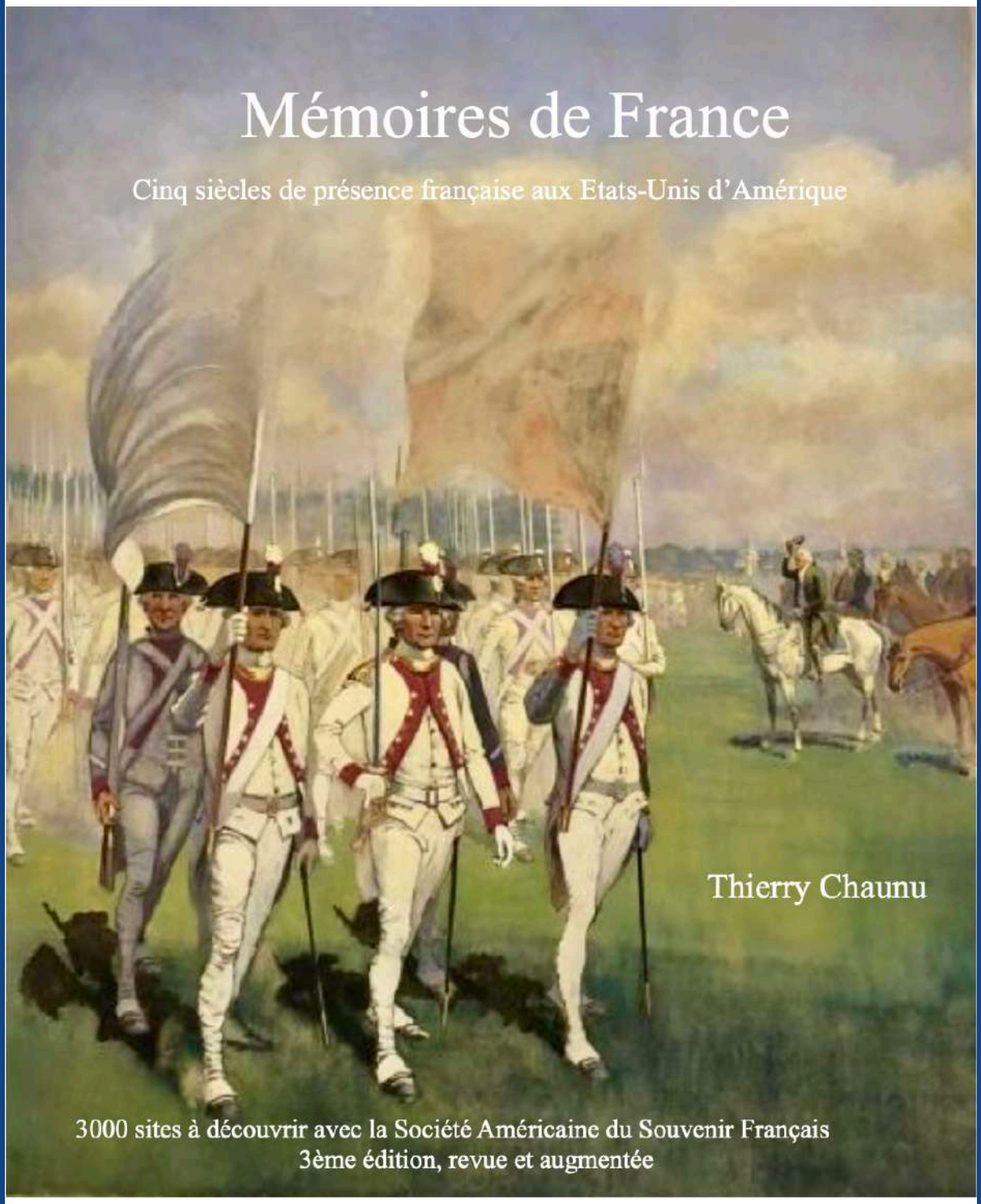
Vous pouvez envoyer votre cotisation ou votre don via PayPal :

https://souvenirfrancaisusa.org/donate/

(100 % sécurisé - pas besoin de compte PayPal - principales cartes de crédit acceptées - Cotisation à titre individuel uniquement pour les versements provenant de l'étranger.)

Vous recevrez une carte de membre électronique et un reçu de don, et en prime un accès gratuit à un PDF de notre encyclopédie des sites français aux U.S.A.! (d'une valeur de 19,50 euros!)

REJOIGNEZ-NOUS ET RECEVEZ CE CADEAU!



La 3e édition de « Memories of France » (révisée et augmentée), désormais disponible sur Amazon, recense 3 000 sites témoignant de la présence française dans les 50 États américains et à travers cinq siècles d'histoire américaine, contre 2 000 dans l'édition précédente.

Rejoignez-nous et recevez un lien spécial pour accéder gratuitement à une version PDF exclusive !

NOS MISSIONS:

• Honorer et préserver la mémoire des soldats, marins et aviateurs français qui ont donné leur vie pour la liberté et qui sont enterrés aux États-Unis,

• Promouvoir la valorisation de la culture et du patrimoine militaire français aux États-Unis et des idéaux qui unissent nos deux nations, et transmettre la torche du Souvenir aux générations

suivantes.

• Renforcer les liens historiques d'amitié depuis 1778 entre les peuples américain et français, et à cette fin: ériger ou entretenir des mémoriaux et monuments et encourager la recherche historique, les présentations publiques et les publications dans les médias.

• Le Souvenir Français, association nationale placée sous le haut patronage du Président de la République, est né en 1872 en Alsace-Lorraine occupée, et a été fondé en 1887 à Paris par le Professeur Xavier Niessen. L'association compte plus de 100 000 membres en France et dans plus de 45 pays.

• Aux États-Unis, l'American Society of Le Souvenir Francais (Souvenir Français- USA) a été représenté depuis la première guerre mondiale par un Délégué Général, parmi lesquels ont figuré le docteur Jules Pierre, M. Bruno Kaiser, le Colonel Roger Cestac, Christian Bickert, Mathieu Petitjean, et Jean Lachaud. L'association est présidée depuis le mois de novembre 2020 par le CC(H) Thierry Chaunu.

Conseil d'Administration
2025 - 2028

Françoise Cestac, Présidente d'Honneur • Gabriel Chalom • Thierry Chaunu, Président • Yves de Ternay, Secrétaire Général • Patrick du Tertre, 1er Vice-président • Francis Dubois • Alain Dupuis, 2nd Vice-président • Daniel Falgerho • Dr. Patti Maclay, M.D. • Domitille Marchal-Lemoine • Mathias Maisonnier, Trésorier • Clément Mbom, 3e Vice-président • Jean-Hugues Monier, Commissaire aux Comptes • Patrick Pagni • Harriet Saxon

Nous avons le plaisir d'annoncer que W. Robert Kelly, Jr. est notre nouveau Délégué régional pour la Virginie à compter du 1er juin 2026.

Délégués Régionaux:
Jacques Besnainou, Great Lakes and Midwest • Bruno Cateni, South • Prof. Norman Desmarais, New England • W. Robert Kelly, Jr., Virginia • Alain Leca, Washington D.C. • Marc Onetto, West Coast •
Brigitte Van den Hove – Smith, Southeast

NOS BULLETINS MENSUELS

NOTRE OBJECTIF : mettre en lumière un épisode ou un personnage historique, célèbre ou moins célèbre, de la longue histoire commune entre la France et les Etats-Unis, avec des illustrations et des anecdotes.

Vous pouvez accéder à l'ensemble de nos Bulletins mensuels.
(en anglais et en français) en visitant notre site: www.SouvenirFrancaisUSA.org

N'hésitez pas à cliquez sur les photos de nos Bulletins
pour accéder aux sources et aux références.
Veuillez excuser d'éventuelles fautes de grammaire ou d'orthographe,
la traduction étant semi-automatique
et le temps imparti pour la relecture étant très limité.

The American Society of Le Souvenir Français, Inc. est une association reconnue "non-profit" par l'Administration Fiscale Fédérale Américaine. Les donations sont déductibles des impôts fédéraux.

Copyright © 2026 The American Society of Le Souvenir Français, Inc.
Tous droits réservés

Merci de nous contacter si vous souhaitez recevoir ce bulletin dans sa version originale en anglais.

Contact: Thierry Chaunu, President
Email: tchaunu@SouvenirFrancaisUSA.org

© 2026 The American Society of Le Souvenir Français Inc. | 500 East 77th Street #2017 | NY, NY 10162 US

Unsubscribe | Update Profile | Constant Contact Data Notice

Constant Contact

Try email marketing for free today!