

Les corsaires de la République (1797-1800) d'après les archives du Tribunal de Commerce de Paimpol

On a beaucoup écrit sur les corsaires et la guerre de course, des ouvrages plus ou moins sérieux, plus ou moins romancés. Sur cette historiographie on aura tout intérêt à se reporter à l'article de fond de Jean Meyer intitulé «La course: romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie» (1) ou encore à celui donné par Patrick Villiers dans le numéro spécial consacré à la mer de la revue «L'histoire» (2).

Lorsque l'on examine la bibliographie de ce sujet, deux remarques s'imposent: c'est essentiellement la période de l'apogée de la guerre de course, c'est-à-dire les deux dernières décades du XVII^e siècle et les deux premières du XVIII^e qui ont été étudiées, et en Bretagne l'activité du port de Saint-Malo, l'ouvrage le plus représentatif pour cette période et cette région étant celui d'Anne Morel sur «La guerre de course à Saint-Malo, 1681-1715» (3).

Ces affirmations relatives à la tranche chronologique et aux ports étudiés sont toutefois à nuancer. En effet, Patrick Villiers vient de faire paraître en 1980 un ouvrage intitulé «Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique, 1778-1783»; de son côté Anne Pérotin-Dumon a entrepris une étude sur les corsaires et l'indépendance de l'Amérique centrale, c'est-à-dire sur les corsaires français dans la mer des Antilles pendant la Révolution et l'Empire, dont elle a donné un avant-goût parfumé et haut en couleur dans un récent article de la même revue «L'histoire» (4). En ce qui concerne la Bretagne, il faut citer pour le XVIII^e

(1) *Annales de Bretagne*, t. LXXVIII, juin 1971, p. 307-344.

(2) *L'histoire*, n° 36, juillet-août 1981, p. 26-34.

(3) *M.S.H.A.B.*, t. XXXVII, 1957, p. 5-103 et t. XXXVIII, 1958, p. 29-169.

(4) «Les Corsaires de la Liberté» dans *L'histoire*, n° 43, mars 1982, p. 24-28.

siècle, l'article de Thomas-Lacroix : « La guerre de course dans les ports des Amirautés de Vannes et de Lorient, 1744-1783 » (5) ; quant à Saint-Malo, le XVIII^e siècle a été étudié par Janine Lemay : « La guerre de course sous Louis XV » et Jean-Noël Le Coz « La guerre de course à Saint-Malo sous Louis XVI » (6) et un récent doctorat d'université d'Annick Martin-Deidier : « La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814 », qui a d'ailleurs reçu en 1977 le prix de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo (7), est une synthèse des ouvrages déjà cités et couvre, comme son titre l'indique, la période du Consulat et de l'Empire, période plus spécialement étudiée par Louis Benaerts dans son article : « Saint-Malo pendant le Consulat et l'Empire : les corsaires » (8) et surtout par l'abbé François Robidou dans son ouvrage « Les derniers corsaires malouins. La Course sous la République et l'Empire » publié en 1920. Enfin, pour être complet, il faut ajouter à cette liste la toute récente étude générale de René Guillemin : « Corsaires de la République et de l'Empire ».

Cette fixation sur Saint-Malo qui apparaît assez nette s'explique aisément car c'est avec Dieppe, La Rochelle, Nantes et surtout Dunkerque, un des principaux ports pour l'armement en course, sinon le principal. Cependant, l'importance de Saint-Malo ne doit pas faire oublier l'activité des autres ports de Bretagne ou de Normandie. Des « coups de projecteur » doivent être placés sur ceux-ci qui permettent des comparaisons et des compléments. Il existe pour cela des sources non seulement aux Archives Nationales et aux Archives des régions et arrondissements maritimes, mais également dans les dépôts d'Archives départementales et qui, à ma connaissance, n'ont pas été exploitées, je veux parler des archives des tribunaux de commerce de Paimpol et de Morlaix pour la côte nord de la Bretagne, celles du tribunal de commerce de Saint-Malo ayant par contre été utilisées par les auteurs déjà cités.

I. Le tribunal de commerce de Paimpol : Présentation des sources et du cadre chronologique étudié

L'institution des tribunaux de commerce a été créée par la loi du 16-24 août 1790 : la Révolution remplaçait ainsi les anciens consulats

(5) *M.S.H.A.B.*, t. XXVI, 1946, p. 159-215.

(6) Thèses consultables sous forme de photocopies à l'Association des Descendants de Corsaires à Saint-Malo.

(7) Cf. *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Saint-Malo*, 1977, p. 34-35.

(8) *Annales de Bretagne*, t. XIV, 1898-1899, p. 367-403.

et amirautés. Dans les Côtes-du-Nord, trois tribunaux de commerce furent établis: Saint-Brieuc, Quintin et Paimpol, ce dernier créé par décret du 27 septembre 1791.

Du tribunal de commerce de Paimpol, il reste, pour la période révolutionnaire, les documents suivants aux Archives départementales des Côtes-du-Nord:

— deux registres d'audiences: 14 février 1782 — 6 mai 1801 (9), avec une lacune pour les mois d'avril à mi-décembre 1798 comblée par:

— les plunitifs d'audiences: 23 thermidor an V (10 août 1797) — 16 thermidor an XII (4 août 1804) (10).

— les registres de dépôts, dont l'intérêt particulier est de nous renseigner sur les armements: 24 mars 1792 — 11 pluviôse an X (31 janvier 1802) (11).

— enfin, les dossiers de pièces relatives à l'instruction des procès de prises, au nombre de 55, et couvrant la période allant du 27 brumaire an V (17 novembre 1796) au 1^{er} germinal an VIII (22 mars 1800) (12).

Ces documents sont complétés par ceux du tribunal de commerce de Saint-Brieuc, qui, même s'il ne traita qu'exceptionnellement ces affaires (13), prononça des jugements pour quatre prises entre ventôse et messidor de l'an VII (février-juillet 1799) qui normalement auraient dû être jugées à Paimpol: dans un cas il y a eu déport des juges du tribunal de commerce de Paimpol qui étaient intéressés à l'armement, par des commerçants de Landerneau, du corsaire *La Vigilante* (14); dans les trois autres cas, les bateaux pris sont venus s'échouer à cause de la tempête, l'un sur la pointe du Bay, entre la pointe de Saint-Cast et le port du Guildo, l'autre en un endroit non déterminé de la côte, le troisième ayant pu trouver refuge dans le port de Binic, tous après avoir vainement tenté de rallier Bréhat (15).

(9) 217 L 2 et 3.

(10) 217 L 4 et 5.

(11) 217 L 12-17.

(12) 217 L 18-72.

(13) Cf. Louis Benaerts, *article cité*, p. 378-379: de 1803 à 1813, sur 164 prises effectuées par des corsaires malouins, une seule fut conduite à Saint-Brieuc.

(14) 217 L 5: 6 et 11 pluviôse an VII; 219 L 2: jugement du 4 prairial an VII et 219 L 8.

(15) 219 L 2: jugements des 2, 4, 7 ventôse, 23 germinal, 9 prairial et 12 messidor an VII.

Au total, par le biais de ces sources, on a ainsi connaissance de 78 prises effectuées entre le 26 octobre 1796 et le 10 janvier 1800, cette période étant en gros celle du Directoire.

Pourquoi ces prises correspondent-elles à trois années seulement alors que les sources couvrent la période 1792-1800? Pour ce qui est du terme final, l'explication est simple: les tribunaux de commerce furent dessaisis des jugements au profit du Conseil des prises rétabli le 6 germinal an VIII (27 mars 1800). On a toutefois connaissance de sept autres prises postérieures à cette date par le biais de dépôts relatifs à leurs liquidations en 1801. Il est plus malaisé d'expliquer pourquoi les prises jugées par le tribunal de commerce de Paimpol ne commencent qu'en octobre 1796. La France est en effet en guerre avec l'Angleterre depuis le 1^{er} février 1793 mais il semblerait que c'est le décret du 23 thermidor an III (12 août 1795) qui a vraiment donné, dans la conduite de la guerre sur mer, la priorité à la course (16). De plus, une constatation parallèle peut être faite dans le fond du tribunal de commerce de Morlaix où s'il existe des dossiers relatifs aux prises dès 1791 ils ne deviennent conséquents que pour les ans V à VIII.

Que nous enseignent ces jugements relatifs à 78 prises dont la seule connaissance que l'on ait jusqu'à maintenant est la simple énumération des procès de l'an VIII donnée par René Durand dans *Le département des Côtes-du-Nord sous le Consulat et l'Empire* (17)? Ce sont ces enseignements que je vais maintenant m'attacher à dégager en envisageant le problème sous deux angles: l'aspect juridique et l'aspect maritime, aussi bien militaire que commercial.

II. Aspects juridiques

Le tribunal de commerce de Paimpol est présidé durant cette période par Pierre-François Corouge, assisté de Vincent Nicol, Jean-Marie Riollay, Pierre Sérél et Nicolas Chéronnet, juges (18).

Ce sont tous, comme l'exige la loi, des commerçants patentés qui sont souvent consignataires de prises ou même directement intéressés dans l'armement des corsaires. Dans ces cas, ils ne siègent pas et sont remplacés par leurs suppléants. En pluviôse an VII se présente le cas extrême où Corouge et Nicol étant parties prenantes dans l'armement de *la Vigilante* le déport est effectué au profit du tribunal de Saint-

(16) Cf. R. Guillemin, *ouvrage cité*, p. 28-29.

(17) Tome I, p. 273-274.

(18) 217 L 2: procès-verbal d'installation du 19 floréal an IV. A noter que Nicolas Chéronnet «disparaît» après le 30 messidor an V.

Briec (14). En l'an V déjà, les deux mêmes personnages ainsi que Sérél avaient donné leur déport pour cause de parenté aux degrés prohibés par la loi dans l'affaire de la *Levette* dont l'armateur, Corouge l'aîné, venait de mourir : cette fois-là le jugement avait été rendu par les suppléants (19).

On peut bien sûr se poser des questions sur l'honnêteté de ces marchands et la valeur de leurs jugements. Sur les 74 jugements qu'ils prononcèrent quatre seulement furent de mauvaise prise (dans un cas d'ailleurs l'armateur reconnaissait lui-même être dans son tort et demandait que fût fixé le montant des dommages), dans un cinquième cas, si la cargaison fut confisquée, la main-levée du navire fut ordonnée. Il est malaisé, fause de comparaison et pour un non-juriste, de se prononcer sur le fond : il semble simplement que la loi est appliquée très strictement et que la moindre faille, le moindre manquement aux règlements souvent complexes est exploité pour juger la prise bonne. En contrepartie, il faut dire que le formalisme le plus strict est respecté pour l'instruction des affaires. Les verdicts sont souvent précédés de jugements préparatoires demandant des compléments dans l'instruction. Au début de la période étudiée, le juge de paix du canton de Paimpol se fait plusieurs fois et vertement rappeler à l'ordre parce qu'il n'a pas bien respecté les règles de la procédure. Par ailleurs, il n'est pas rare de relever dans les jugements de très longs exposés juridiques : il existe le cas d'un développement de seize pages sur la façon et les motifs pour bien juger des prises (20). Dans le cas des navires neutres repris sur l'ennemi, on voit les juges se poser des questions : ils ne s'aventurent pas à prendre position ; l'ordonnance de 1681 prévoit le cas des navires français repris sur l'ennemi : la prise est bonne lorsque le navire est resté entre les mains de l'ennemi plus de 24 heures mais rien n'est prévu pour les neutres. Les juges considèrent alors que « si la législation est incomplète sur cette position du droit de recousse, les tribunaux doivent faire connaître au Directoire Exécutif quels peuvent être les cas non prévus sur les lois existantes ; que, dans cette position, le tribunal de commerce de Paimpol est réduit à surseoir (...) et il invite le Ministre de la Justice à faire connaître au Directoire Exécutif que les lois sont muettes sur la question de recousse des navires appartenant aux sujets des puissances neutres afin qu'il soit à même de juger s'il convient qu'il fasse au Corps Législatif la demande d'une loi interprétative de l'article huit, titre neuf, livre trois de l'ordonnance de 1681 en ce qui concerne les vaisseaux des puissances alliées neutres » (21). Le Ministre de la

(19) 217 L 2 : jugement du 30 messidor an V.

(20) 217 L 2 : jugement du 27 thermidor an V.

(21) 217 L 3 : jugement du 27 germinal an VII.

Justice répondit que « dans la recousse d'un navire neutre, il n'y a qu'un seul point à vérifier: il consiste à savoir si, d'après les lois et usages de la mer, le navire neutre eût été légitimement confisqué par les tribunaux anglais»: si oui, le droit de reprise peut s'exercer; sinon, il ne peut y avoir reprise (22).

Cette digression sur le cas des navires neutres peut paraître longue et inutile, mais en fait, il faut savoir que c'est sans doute le plus épineux: il convient en effet de ne pas léser le commerce des nations neutres et alliées mais, d'un autre côté, il est nécessaire de se méfier des tentatives de l'ennemi de camoufler son commerce sous pavillon neutre. Différents subterfuges sont ainsi employés pour essayer de dissimuler sa véritable nationalité: ainsi il est notoire qu'on fabrique à Guernesey de faux documents américains (23).

Il existe une possibilité d'appel auprès du tribunal civil du département, et elle est souvent employée par les neutres, semble-t-il: on n'a pas d'indications systématiques sur ces appels mais cinq cas ont pu être relevés.

Les tribunaux de commerce sont tenus de prononcer leur jugement sur la validité de la prise dans la décade qui suit la réception des pièces d'instruction: on peut constater que ces délais sont en gros respectés, avec une légère tendance à davantage de lenteur toutefois à la fin de la période étudiée.

Les juges ont à leur disposition tout un arsenal de lois, décrets et règlements dans le détail desquels il semble inutile d'entrer. Les principaux textes auxquels il est le plus souvent fait référence sont les suivants: tout d'abord l'ordonnance de 1681, le règlement du 26 juillet 1778 et la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) dite «Loi sur l'administration des prises faites par les ennemis de la France», auxquelles il faut ajouter la loi du 16 août 1692 et les règlements du 19 janvier 1778 et du 16 avril 1792 relatifs à la procédure des jugements de prises, les lois du 14 février et 1^{er} octobre 1793 au sujet de l'interrogatoire des prisonniers, les lois des 13 janvier et 6 février 1793 qui attribuent aux équipages des bâtiments de l'État la totalité des prises par eux faites sur les ennemis de la République. S'agissant des neutres, il faut signaler la loi du 29 nivôse an VI (18 janvier 1798) qui prescrit que la qualité de neutre est déterminée par la cargaison: tout navire transportant des marchandises provenant d'Angleterre ou de ses colonies devant être déclaré de bonne prise; cette disposition fut abrogée deux ans plus tard par la loi du 23 frimaire an VIII (14 décembre 1799),

(22) 217 L 3: jugement du 19 prairial an VII, f^o 36 v^o.

(23) 217 L 2: jugement du 10 ventôse an VI.

les consuls désirant faire cesser les abus que cette loi avait servi à justifier. Enfin toujours dans le cas particulier des navires neutres il est souvent fait référence aux différents traités de paix, le plus souvent cité étant le traité d'amitié et de commerce entre la France et les Etats-Unis du 6 février 1778.

III. Aspects maritimes

Dans l'énoncé des jugements sont en règle généralement indiqués, avec certaines exceptions toutefois, le port où est conduite la prise, pour les corsaires et les prises, le nom des armateurs, du capitaine, le port d'attache, ainsi que la date, le lieu, les circonstances de la prise, le chargement du navire pris, sa provenance et sa destination. On a parfois aussi des renseignements sur l'origine du capitaine du corsaire, du capitaine conducteur, ou de celui de la prise ainsi que de certains membres de son équipage faits prisonniers, sur le tonnage des prises également. Ces indications sont souvent reprises du procès-verbal établi par le juge de paix au moment de l'arrivée du navire capturé que l'on retrouve dans les dossiers de procédure. Quant au tonnage des corsaires, il figure dans la commission de conduite de prise conservée parfois dans les mêmes dossiers.

On constate que sont ainsi fournis des renseignements qui permettent d'étudier et d'éclairer bien des aspects de la guerre de course à cette époque.

1. Ports où les prises sont conduites.

En principe les corsaires sont tenus de conduire leur prise dans le port le plus proche. La position assez avancée de Paimpol et de Perros-Guirec au centre de la côte nord de la Bretagne explique que nombre de prises y sont conduites. Voici d'ailleurs les chiffres : Paimpol : 39 prises ; Perros-Guirec : 30 ; Tréguier : 2 ; Port-Blanc : 2 ; Lan-nion : 1 ; Trébeurden : 1 (24).

Paimpol et Perros-Guirec sont donc à peu près à égalité mais on peut observer un renversement de tendance entre les deux ports après le 31 décembre 1797. En effet, avant cette date, 23 prises sont conduites à Paimpol et 3 à Perros tandis qu'après cette date, 16 le sont à Paimpol et 27 à Perros. A quoi tient ce renversement ?

(24) A titre de comparaison, voici les indications données par L. Benaerts, *article cité*, p. 378, pour les ports où furent conduites les 164 prises des corsaires malouins de 1803 à 1813 : Morlaix : 38 prises ; Bréhat et Paimpol : 32 ; Saint-Malo : 24 ; Brest : 19 ; Perros-Guirec : 15 ; Lorient : 9 ; Cherbourg : 5 ; etc.

A mon sens, au fait que Perros-Guirec se trouvant à égale distance de Morlaix et de Paimpol, le jugement des prises qui arrivaient dans ce port pouvait aussi bien se faire à Morlaix qu'à Paimpol (25). Avant la fin 1797 on allait plutôt à Morlaix et ensuite, pour une raison qu'il n'a pas été possible de déceler, plutôt à Paimpol (26).

Dans le choix du port le lieu d'origine du capitaine du corsaire ou du capitaine conducteur peut avoir son importance: ainsi on peut se demander si c'est tout à fait par hasard que la *Laura* prise par le *Franklin* de Brest, dont le capitaine était Yves Le Biller, de Bréhat, fut conduite à Paimpol (27) et que la *Young Mary* capturée par l'*Audacieux* de Saint-Malo fut amenée à Paimpol par le capitaine conducteur Jacques Le Bolloche de cette même ville (28); et l'on pourrait fournir d'autres exemples similaires (29).

2. Nationalité des navires pris.

Sur 78 navires pris, 55 (c'est-à-dire 70%) sont anglais, 12 se déclarent américains, 5 sont Danois, 3 proviennent de villes hanséatiques (Hambourg, Papenburg, Dantzig), 1 est prussien (Emden), 1 suédois et 1 espagnol.

3. Époque des prises.

Si l'on examine l'étalement sur les trois années des prises effectuées on remarque une répartition égale avec un fléchissement toutefois en 1798: 18 prises contre 29 en 1797 et 27 en 1799.

Dans son étude consacrée aux corsaires malouins de la Révolution et de l'Empire, l'abbé Robidou avait constaté que la campagne d'hiver était de beaucoup la plus importante, les corsaires mettant à profit les longues nuits, les brumes, le mauvais temps. Cela se confirme car c'est d'octobre à mars que la plupart des prises sont effectuées: 60 sur 78, c'est-à-dire les 3/4 (30) et, quand des indications d'heure sont données

(25) Cf. 217 L 2, jugement du 23 prairial an V.

(26) Ce phénomène demanderait à être vérifié par l'examen des archives du tribunal de commerce de Morlaix. Mais si l'hypothèse avancée s'avérait juste une réponse partielle serait peut-être apportée à la question déjà posée de savoir pourquoi les prises ne commencent qu'en octobre 1796.

(27) 217 L 2, jugement du 27 brumaire an V et 217 L 18.

(28) 217 L 2, jugement du 23 prairial an V.

(29) 217 L 2: jugement du 2 messidor an V: cas du *Thomas and Nancy*, capturé par la *Surprise* de Saint-Malo, conduit à Paimpol par Arthur Le Roux, de Bréhat; jugement du 16 fructidor an V: cas de la *Résolution* conduite par le même capitaine conducteur dans le même port.

(30) Voici le détail: janvier: 10; février: 8; mars: 10; avril: 1; mai: 3; juin: 5; juillet: 7; août: 1; septembre: 1; octobre: 15; novembre: 5; décembre: 12.

on s'aperçoit que c'est effectivement au petit matin ou tard le soir, ou même la nuit, que les arraisonnements ont lieu.

4. *Circonstances de la prise*

Les passionnés de combats navals seront déçus : il en est peu à signaler ; au total cinq cas seulement. Encore ne s'agit-il en deux occasions que d'un échange de plusieurs coups de pierriers et de fusils ; en une autre le combat n'a duré qu'un quart d'heure et dans un quatrième cas trois quarts d'heure. Le navire qui a offert la résistance la plus opiniâtre est en fait la *Caroline*, un navire américain armé de six canons qui s'est défendu pendant deux heures. Le capitaine du corsaire raconte qu'« après deux heures d'action d'artillerie et de mousqueterie, se voyant désemparé de l'obus de fort calibre sur lequel il fondait ses plus grandes espérances, il se décida à aborder le navire qu'il enleva de vive force à trois heures du matin dudit jour 7 ventôse » (31). Mais tous les équipages des navires marchands ne se montrent pas aussi courageux : ainsi, celui de l'*Ann of Gweek*, pris par le *Dragon* de Granville, s'est enfui « à force de rames pour atteindre un navire qui s'offrait au vent à lui » (32) ; de même l'équipage du *Héros*, sur le point d'être rejoint par le *Vengeur* de Saint-Malo, s'est réfugié, exception faite du capitaine, sur l'île de Guernesey toute proche (33).

Il arrive qu'un navire corsaire arrête plusieurs bateaux le même jour : on peut penser qu'il a alors rencontré un petit convoi : ainsi la *Rancune* de la Hougue arrêta trois navires anglais au travers de Start Point le 18 frimaire an VII (8 décembre 1798) (34) et l'*Heureuse Espérance* de Saint-Malo captura trois autres bâtiments anglais le 2 brumaire an VIII (24 octobre 1799) (35).

Quand le capitaine du corsaire estime la prise bonne, il fait passer une partie de son équipage sur le navire capturé : il nomme comme capitaine conducteur un officier, en général son second ou un lieutenant, accompagné d'un nombre d'hommes variant entre deux et six, suivant le nombre d'ennemis laissés à bord pour l'interrogatoire auquel le juge de paix devra procéder, le reste de l'équipage de la prise passant sur le corsaire. Par le biais de ces interrogatoires, on apprend que ces prisonniers ont très rarement à se plaindre du traitement du capitaine conducteur et de ses hommes. Quand il y a des plaintes, et elles sont

(31) 217 L 3 : jugement du 16 germinal an VII et 217 L 55.

(32) 217 L 2 : jugement du 11 messidor an V.

(33) 217 L 2 : jugement du 21 vendémiaire an VI.

(34) 217 L 2 : jugements des 2, 3 et 4 pluviôse an VII.

(35) 217 L 3 : jugement du 19 brumaire an VIII.

fort rares, il s'agit de vols d'argent et d'effets. On connaît très peu de choses sur le sort de ces prisonniers une fois débarqués: on apprend incidemment une fois qu'ils ont été envoyés à Valenciennes (36).

5. Lieux de prise.

Si l'on voulait représenter la zone où sont effectuées les prises, on pourrait dessiner dans la Manche un arc de cercle large à la base et s'amincissant vers le sommet partant de l'Ouest de Guernesey et remontant vers Start Point pour finir vers le Cap Lizard, Land's End et les îles Sorlingues. C'est donc essentiellement au large des îles anglo-normandes et des côtes du Devon et de Cornouailles que croisent nos corsaires et cela n'est pas tellement étonnant pour plusieurs raisons: Paimpol et Perros-Guirec sont effectivement avec Morlaix les ports les plus proches de ces zones; les îles anglo-normandes sont connues pour être des repaires de corsaires et on veut entraver leurs relations avec l'Angleterre; et puis ces îles sont toutes proches des ports de Saint-Malo, Granville ou Cherbourg. Au large des côtes du Devon et de Cornouailles, on surveille l'entrée de la Manche et l'on attend les éventuels navires marchands anglais ou neutres revenant des colonies; on gêne les relations entre la côte anglaise et les îles anglo-normandes ainsi qu'entre les différents ports anglais: en particulier entre Londres et Liverpool ou Bristol. Plus à l'ouest il arrive que les corsaires s'aventurent entre les côtes de Cornouailles et d'Irlande jusqu'au Cap Clear et plus à l'est du côté de l'Île de Wight et de Portsmouth.

Suivent, pour expliciter mon propos, les données chiffrées que j'ai pu établir:

O. Guernesey	28	} Îles Anglo-normandes: 30 = 42%
O. Jersey	1	
O. Aurigny	1	
S. Cap Lizard	15	
S. Start Point	5	
S. Land's End	2	} Côtes du Devon et de Cornouailles: 26 = 37%
Lyme Bay	2	
Torbay	1	
S. Plymouth	1	
Côtes d'Angleterre sans précisions	5	
Côtes d'Irlande	3	
Portsmouth	1	
Île de Wight	1	
A l'entrée de la Manche	1	
N. Bréhat	3	
Perros-Guirec	1	
Total	71	

(36) 217 L 2: jugement du 4 pluviôse an VII.

Les navires capturés sur les côtes de France sont des corsaires anglais: ainsi le 9 thermidor an V, l'*Entreprise* de Jersey, est arrêté par le *Bon Ordre* de Cherbourg, dans le nord de Bréhat (37); en frimaire de l'an VI la *Delphine* de Saint-Malo, au mouillage à l'entrée de la baie de Paimpol près des Mets de Goélo, s'aperçoit vers les onze heures du soir qu'un lougre de Jersey manœuvre pour l'aborder, lui donne chasse et l'arrête une demi-heure plus tard (38). Il faut également citer le cas de l'*Unité* qui vient littéralement se jeter dans la gueule du loup à la fin de frimaire de l'an VII (c'est-à-dire vers le 20 décembre, et la saison peut expliquer l'erreur de navigation) qui, s'étant méprise dans sa route et ayant cru entrer à Guernesey, s'est présentée sous pavillon anglais dans la rade de Perros-Guirec où elle fut amarinée par les canonniers des forts nationaux (39).

6. Nature des échanges ainsi gênés.

Pour les navires au long cours, qui représentent sans doute les proies les plus alléchantes, ce sont essentiellement les relations avec les États-Unis et les colonies anglaises de la mer des Antilles qui sont touchées. Ainsi sont arrêtés deux navires venant de la Jamaïque et de la Virginie et se rendant à Cowes dans l'île de Wight, deux autres partis de Baltimore à destination l'un de Brême, l'autre de Londres, deux encore effectuant le voyage New-York-Hambourg, divers bâtiments effectuant les trajets suivants: Norfolk-Londres, Boston-Londres, Charleston-Londres, Savannah-Londres. Le chargement de ces vaisseaux est composé de sucre, riz, café, rhum, tabac, coton, bois de campêche, et d'acajou, merrains pour futailles, peaux, épices (clous de girofle) et colorants (indigo, rocou et garance), plus rarement de térébenthine, de goudron, de potasse, d'huile de baleine ou de cornes de bœufs. Le commerce avec Gibraltar, l'Espagne, le Portugal et les îles portugaises de l'Atlantique ou même la côte d'Afrique est également touché: ainsi est arrêté un brigantin venant de Gibraltar et se rendant à Londres chargé entre autres marchandises de vin du Maroc, deux navires venant des Açores chargés de caisses d'oranges, un autre partant de Jersey pour Lisbonne, un de Guernesey pour Madère chargé d'eau de vie et de merrains pour futailles, un autre encore d'Emden, en Prusse, chargé de fromages, toiles, papiers et cuivres pour Lisbonne également, et un brigantin danois transportant de la filasse de Copenhague à Figueira. Quelques-uns de ces navires venant du nord de l'Europe ont été arrêtés l'un en provenance de Riga, ayant à son

(37) 217 L 2: jugement du 6 fructidor an V.

(38) 217 L 2: jugement du 25 frimaire an VI.

(39) 217 L 2: jugement du 19 nivôse an VII.

bord des graines de lin, du goudron et du suif, l'autre de Dantzig et transportant de grandes pièces de bois pour la mâture et le bordage des navires; un navire danois venu d'Altona avait déchargé à Bordeaux une cargaison de charbon et avait fait escale sur la côte charentaise pour prendre du cognac à destination de Hambourg. Signalons enfin, parmi ces voyageurs lointains, les navires se rendant à Terre-Neuve: ainsi au début de nivôse de l'an VI est arrêté l'*Actif*, brick de Jersey revenant de Terre-Neuve, chargé de « 7400 quintaux morues sèches, 280 morues vertes, 845 galons d'huile de morue, deux barils de saumons et quatre barils de harengs, le tout provenant de sa pêche » (40); peu de temps après, le 16 nivôse, la goélette le *Dauphin*, se rendant à Dartmouth, est arrêtée alors qu'elle revient de Saint-Jean de Terre-Neuve chargée « d'huile et morue » (41); enfin, en brumaire de l'an VIII la *Marie*, sloop de Guernesey, est arrêtée alors qu'elle avait pris charge pour Saint-Jean de Terre-Neuve (42).

Ensuite ce sont, comme je l'ai expliqué plus tôt, les relations entre les îles anglo-normandes et plus particulièrement Guernesey et les ports de l'Angleterre et d'Irlande qui sont touchés: relations avec Plymouth (6 cas), Bristol (5), Falmouth (4), Cork en Irlande (3), Swansea (1). Deux particularités de ce commerce: la contrebande et l'approvisionnement de la garnison de Jersey. Plusieurs contrebandiers ou « smogleurs » sont arrêtés qui, ayant pris un chargement en eau de vie, gin, genièvre ou rhum à Guernesey, avaient l'intention de le débarquer à Plymouth ou Falmouth, ou encore Polperro, petit port situé entre ces deux villes, ou même à Norfara en Irlande. Pour ce qui est de l'approvisionnement de la garnison anglaise de Jersey sont arraisonnés deux vaisseaux chargés de bœufs et vaches (dans un cas leur nombre est précisé: 28) et un troisième se rendant à Plymouth pour y chercher des bœufs.

Quant au trafic entre les ports anglais et entre l'Angleterre et l'Irlande on peut, pour être succinct, citer les trajets Londres-Bristol et Liverpool, Londres-Weymouth et Plymouth, Londres-Dublin, Liverpool-Cork, Portsmouth-Waterford.

7. Dimensions des navires en présence.

Une remarque préliminaire s'impose: les indications sur les types de navires et les tonnages sont souvent épisodiques, surtout pour les corsaires, ce qui rend assez délicate l'exploitation des données et aléatoires les résultats présentés.

(40) 217 L 2: jugement du 22 nivôse an VI.

(41) 217 L 2: jugement du 7 pluviôse an VI.

(42) 217 L 3: jugement du 19 brumaire an VIII.

a. Les navires marchands :

Les tonnages des navires arrêtés sont faibles : sur 29 navires dont le tonnage est indiqué (43), 15 font moins de 100 tonneaux, seulement quatre dépassent les 200 tonneaux et un seul les 300 tonneaux, la *Minerve*, de Dantzig, qui fait 340 tonneaux (44).

Complétant les indications sur le tonnage, celles sur les types de navires sont intéressantes : j'en ai relevé 47 qui se répartissent ainsi : 26 sloops, 3 lougres, 4 goélettes et dans tous les cas ces navires, lorsque leur tonnage est simultanément donné, font moins de 100 tonneaux, 14 bricks ou brigantins, qui font entre 100 et 200 tonneaux.

Ces dernières indications renforcent l'impression fournie par celles de tonnage, à savoir que plus de la moitié des bâtiments arrêtés font moins de 100 tonneaux. Pour la plupart, l'équipage est très réduit : entre trois et cinq hommes sur les sloops et les lougres, entre huit et quinze sur les bricks. La *Minerve*, de 340 tonneaux, n'est servie que par dix hommes d'équipage. Le *Harriot* qui fait 281 tonneaux et est équipé de six canons a un équipage de 17 hommes (45) et le *Rodolphe-Frédéric*, navire marchand américain à l'occasion corsaire, qui fait 270 tonneaux et possède douze canons, a 23 hommes à bord, ce qui semble être le record (46).

b. Les navires corsaires :

Sur un total de 40 navires corsaires on a des indications de tonnage pour 22 d'entre eux. Force est de constater que leur tonnage est faible puisque deux seulement font plus de 100 tonneaux et un seul plus de 200 (47). Quand le type est précisé, et ce n'est le cas que cinq fois pour des bateaux qui font entre 18 et 53 tonneaux, on parle de lougres ou de cotres.

Ces données sont à rapprocher de la classification de Jean Meyer qui distingue trois types de corsaires suivant leur tonnage : moins de 100 tonneaux, de 200 à 400 tonneaux, plus de 400 tonneaux (48). Les nôtres appartiennent à la plus petite catégorie, ce que permet de confir-

(43) Répartition des navires par catégories de tonnage : — de 20 tx : 4 ; 20-50 tx : 7 ; 75-100 tx : 4 ; 100-125 tx : 4 ; 150-200 : 4 ; 200-250 : 3 ; 250-300 : 3 ; + de 300 : 1.

(44) 217 L 3 : jugement du 7 pluviôse an VIII.

(45) 217 L 2 : jugement du 16 pluviôse an VI et 217 L 40.

(46) 217 L 3 : jugement du 1^{er} germinal an VIII.

(47) Voici le détail : — de 20 tx : 6 ; 20-50 tx : 7 ; 50-75 tx : 6 ; 75-100 tx : 1 ; 100-125 tx : 1 ; + de 200 tx : 1.

(48) Jean Meyer, article cité, dans *Annales de Bretagne*, t. LXXVIII, juin 1971, p. 320-321.

mer une comparaison avec les tableaux établis par Anne Morel (49).

Pour tirer des conclusions sur la nature de ces armements en course, le mieux est de laisser de nouveau la parole à Jean Meyer : « Les navires de très petites dimensions, admettons de moins de 100 tx, nécessitent des investissements minimes. 40 à 50 tx, autant de matelots, un rayon d'action restreint, un armement nécessairement réduit : c'est l'arme des surprises, des coups de mains à la faveur du brouillard et de la nuit, des côtes et des mers incertaines, à faibles profondeurs » (48).

8. Ports d'attache des corsaires (50).

Le principal port pour l'armement des corsaires, et ce n'est évidemment pas une surprise, est Saint-Malo : sur un total de 78 prises : 41, c'est-à-dire plus de la moitié, ont été faites par 17 navires malouins différents. Parmi ceux-ci, les plus actifs ont été la *Surprise*, le *Quinola*, le *Courageux*, l'*Heureuse Espérance*, et les armateurs les plus entreprenants, que l'on retrouve d'ailleurs ensuite, furent Duchesne, Pintedevin, Guillard, Gaultier, Thomas et Lemême (51).

Ensuite, viennent les ports de la côte normande qui avec dix navires font au total dix-neuf prises : Granville : trois navires, sept prises ; Cherbourg : quatre navires, six prises ; La Hougue : deux navires, cinq prises ; Le Havre : un navire, une prise.

Les armateurs de Paimpol et Lannion, associés dans un cas à un armateur de Granville, et dans l'autre à des armateurs de Landerneau, voient cinq de leurs navires ramener douze prises. Il est à signaler qu'entre mars 1797 et janvier 1798 les commerçants de Paimpol ont armé huit corsaires qui leur ont coûté entre 10 et 13 000 livres pour six d'entre-eux, dont l'*Hirondelle* qui fait 18,5 tonneaux, 368 livres pour le *Hazard* dont on sait qu'il fait huit tonneaux, et 22 000 livres pour le dernier (52). Le 7 novembre 1798, on parle du réarmement de l'*Ajax*, et le 18 décembre, Nicol aîné dépose le compte de la *Vigilante*, mis en mer pour la seconde course, dont les armateurs sont quatre personnes

(49) Anne Morel, article cité dans *M.S.H.A.B.*, t. XXXVIII, 1958, p. 29-169.

(50) Voir tableau des prises ci-après.

(51) Cf. Louis Benaerts, article cité dans *Annales de Bretagne*, t. XIV, 1898-1899, p. 386-401.

(52) 217 L 12.

de Landerneau: il en coûte 40 000 francs (52). Enfin, le 19 janvier 1800, les citoyens Guillaume Bécot père et fils, négociants à Paimpol, déposent au greffe le compte de « construction, armement, équipement et mise hors » du corsaire l'*Heureuse Société* dont le montant s'élève à 75 000 francs (53).

En possession de quelques chiffres sur le coût de l'armement des corsaires, on est tenté de savoir quelle est la rentabilité de l'armement en course. En fait, on possède très peu de données. On sait simplement que la vente de la *Mary*, goélette américaine prise par l'*Hirondelle* de Saint-Malo rapporte 23 716 francs (54); la vente du sloop la *Princesse Royale* ne donne que 2 167 francs (55) et celle du sloop le *Pally* encore moins: 2 023 francs (56). Ces chiffres sont à mettre en relation avec la somme de 224 865 francs à laquelle est estimé le chargement de cognac transporté par la *Johanna*, navire danois, qui échappa aux armateurs de la *Vigilante* puisque la prise fut déclarée nulle (57). Il faut également penser aux pertes, aux bateaux pris par l'ennemi: ainsi sur les huit corsaires cités plus haut, armés par des négociants de Paimpol, trois seulement font des prises: on n'a aucune nouvelle des autres, et l'on peut penser qu'ils ont été capturés à moins qu'ils n'aient conduit leurs prises dans d'autres ports. En tout état de cause, il est assez étonnant que ces armements s'arrêtent assez brusquement en 1798.

Cette étude effectuée à partir des archives du tribunal de commerce de Paimpol apporte une confirmation: on arma un assez grand nombre de corsaires sous le Directoire et en particulier durant les années 1797-1799 (58), des navires au tonnage certes assez réduit. Les motivations de ces armements sont bien sûr plus commerciales que patriotiques: l'*Heureux Spéculateur*, l'*Heureuse Société*, l'*Heureuse Espérance* sont autant de noms de navires qui traduisent bien cet attrait du gain, mais le *Hazard* pourrait être un nom aussi significatif car les risques sont indéniables et les investissements donc hasardeux.

(53) 217 L 17.

(54) 217 L 57.

(55) 217 L 63.

(56) 217 L 69.

(57) 219 L 2: jugement du 23 germinal an VII.

(58) Pierre de la Haye et Yves Briand signalent dans leur *Histoire de Lannion*, p. 223: « le 21 juillet 1797, le corsaire « Achéron », armé par notre concitoyen le Coz-Kéristiou, aux ordres du capitaine du Taillis, capture la « Minerve » de Chichester, conduite à Morlaix par l'officier de prise J.-M. Auffret ».

Enfin, on constate que si Saint-Malo prédomine parmi les ports de la Manche on a bien procédé à des armements de corsaires dans d'autres ports de la côte nord de la Bretagne, à Paimpol et Lannion en particulier, sans oublier bien sûr Morlaix et Roscoff (58). Une étude exhaustive de l'activité de ces ports durant la période de la Révolution et de l'Empire serait sans doute intéressante à faire (59).

Alain DROGUET.

(59) Mgr Kerlévéo avait semble-t-il envisagé un moment une étude spéciale sur les corsaires paimpolais et bréhatins sous la Révolution et l'Empire : cf. *Paimpol et son terroir*, p. 11-12, note 14. Des éléments de cette étude que l'on pourrait entreprendre sur l'activité des corsaires des ports, autres que Saint-Malo, de la côte nord de la Bretagne se trouvent déjà dans l'introduction très fournie d'H. Bourde de la Rogerie à l'*Inventaire des fonds des amirautes de Morlaix et de Quimper et du Tribunal de commerce de Morlaix*, série B des Archives du Finistère, t. III, p. LXXXIII, CXIV-CXVII ainsi que dans le corps même de l'inventaire très détaillé, p. 237-259.

TABLEAU DES PRISES

Nom du Corsaire	Port d'attache	Date de la prise	Date du jugement	Armateurs	Capitaine	Tonnage
La Jeune Emilie	Saint-Malo	10 pluviôse an V	24 pluviôse an V	Dupuy, Fromy et fils	Jean Bédel	—
Le Jean Bart	»	4 germinal an V	10 germinal an V	Fontan jeune	François Le Conte	—
L'Audacieux	»	—	23 prairial an V	Duchesne et Pintedevin	La Vergne	30 t.
Le Vengeur	»	13 vendémiaire an VI	21 vendémiaire an VI	Clairante, Minet et Cie	Aimable Clairante	12 t.
Le Milan	»	19 ventôse an VI	5 germinal an VI	Gaultier jeune et fils, Guillaume et L.H. Gaultier	Jean Michel	—
Le Cézard	»	24 ventôse an V	germinal an VI	Dupuy et Fromy	—	—
La Zélee	»	16 nivôse an VI	7 pluviôse an VI	Guillard et L. Gaultier	Gonidec jeune	50 t.
La Sophie	»	27 ventôse an VII	12 germinal an VI	Bertrand Lemême	Rogery	30 t.
L'Hirondelle	»	28 prairial an V	3 prairial an VII	Bertrand Lemême et Fortun aîné	Postal	98 t.
La Surprise	»	—	2 messidor an V	—	Jean-Mathurin Gonidec	8 t.
»	»	—	30 messidor an V	Guillard fils et J. Le Moine	»	»
»	»	—	8 thermidor an V	»	»	»
»	»	9 fructidor an V	16 fructidor an V	»	»	»
Le Courageux	»	14 nivôse an VI	27 vendémiaire an VI	Duchesne et Pintedevin	Mequet	53 t.
»	»	14 nivôse an VI	28 vendémiaire an VI	»	»	»
»	»	18 brumaire an VI	8 pluviôse an VI	»	François Blanchard	»
»	»	4 nivôse an VI	9 ventôse an VI	»	»	»
»	»	6 pluviôse an VI	10 ventôse an VI	»	»	»
»	»	6 ventôse an VII	16 germinal an VII	»	Arthur Le Roux	»

Nom du Corsaire	Port d'attache	Date de la prise	Date du jugement	Armateurs	Capitaine	Tonnage
La Delphine	»	8 frimaire an VI	25 frimaire an VI	Amiel et Le Moine	Boishamon	40 t.
»	»	—	22 nivôse an VI	»	»	»
Le Quimola	»	20 nivôse an VI	2 pluviôse an VI	Duchesne et Pintedevin	Michel Pagelet	72 t.
»	»	9 ventôse an VI	5 germinal an VI	»	»	»
»	»	18 pluviôse an VI	12 germinal an VI	»	»	»
Le Petit Quimola	»	19 nivôse an VI	29 nivôse an VI	—	Jean-Baptiste Pieret	»
Le Grand Quimola	»	8 pluviôse an VII	15 pluviôse an VII	Duchesne et Pintedevin	Thomas Le Blanc	72 t.
»	»	9 ventôse an VII	15 germinal an VII	»	»	»
»	»	20 nivôse an VIII	8 pluviôse an VIII	»	»	»
»	»	14 nivôse an VII	3 ventôse an VIII	»	»	»
Le Hazard	»	2 brumaire an VIII	28 germinal an VII	Erussard et Maucron	Jean-Marie Dutemple	68 t.
»	»	»	25 prairial an VII	»	»	»
»	»	»	19 brumaire an VIII	Thomas aîné et Fontan	»	»
L'Heureuse Espérance	»	»	19 brumaire an VIII	Thomas jeune	»	»
»	»	»	19 brumaire an VIII	»	»	»
»	»	»	2 nivôse an VIII	»	»	»
La Laure	»	28 brumaire an VII	25 frimaire an VII	Thomas aîné et Martin	François Gallais	—
»	»	16 ventôse an VII	7 germinal an VII	»	René Rosse, fils	—
»	»	—	4 prairial an VII	»	René Rosse, fils	—
»	»	—	19 prairial an VII	»	François Gallais	—
»	»	11 frimaire an VIII	26 nivôse an VIII	»	»	—
»	»	11 frimaire an VIII	1 ^{er} germinal an VIII	»	»	—
»	»	9 thermidor an V	6 fructidor an V	—	Tobi François Nosten	—
Le Bon Ordre	Cherbourg	19 nivôse an VI	3 ventôse an VI	Maucron	Alexandre Blacker	61 t.
L'Heureux Spéculateur	»	22 ventôse an VII	6 germinal an VII	Guillaume Mosqueton, aîné	Louis Renaudeau	»
»	»	21 ventôse an VII	8 germinal an VII	—	»	»

Nom du Corsaire	Port d'attache	Date de la prise	Date du jugement	Armateurs	Capitaine	Tonnage
Le Souffleur	Cherbourg	9 ventôse an VI	mi-germinal an VI	—	Frederic-Joseph Quonium	36 t.
L'Egyptien	»	12 frimaire an VIII	5 pluviôse an VIII	Mosqueron et Harel	Mosqueron	74 t.
La Rancune	La Hougue	22 ventôse an VI	mi-germinal an VI	—	François Adam	—
»	»	18 frimaire an VII	2 pluviôse an VII	—	Jean Poupeville	—
»	»	»	3 pluviôse an VII	—	»	—
»	»	»	4 pluviôse an VII	—	»	—
Le Moissonneur	»	2 brumaire an VIII	19 brumaire an VIII	—	Jean Poupeville	—
Le Boulonnais	Le Havre	12 floréal an V	7 prairial an V	—	Pierre Carry	112 t.
Le Dragon	Granville	16 prairial an V	23 prairial an V	Jean Gourdan	Jean Eude	17 t.
»	»	1 ^{er} messidor an V	11 messidor an V	»	»	»
»	»	26 messidor an V	5 thermidor an V	»	»	»
»	»	27 messidor an V	27 thermidor an V	»	»	»
Le Comus	»	21 vendémiaire an VIII	4 nivôse an VIII	Simor aîné	Adam	—
»	»	2 brumaire an VII	9 nivôse an VIII	»	»	—
L'heureux Spéculateur	»	30 brumaire an VIII	7 pluviôse an VIII	»	»	—
Le Hazard	Lannion	10 messidor an V	27 messidor an V	»	»	8 t.
»	»	23 messidor an V	5 thermidor an V	»	»	»
L'Hirondelle	Paimpol	26 juillet 1797	19 thermidor an V	»	»	18,5 t.
L'Ajax	»	6 vendémiaire an VI	16 vendémiaire an VI	»	»	—
»	»	—	27 vendémiaire an VI	Nicol aîné et Deslandes, et Després, de Granville	J. Le Chèvre	—
»	»	17 vendémiaire an VI	13 nivôse an VI	»	Jean-Baptiste La Chèvre	—
»	»	»	»	»	»	—

Nom du Corsaire	Port d'attache	Date de la prise	Date du jugement	Armateurs	Capitaine	Tonnage
Le Phégeton	Lannion	16 vendémiaire an VI	12 brumaire an VI	Le Coz-Keristiou	André Le Moussu	28 t.
La Vigilante	Paimpol et Landerneau	26 pluviôse an VI	13 germinal an VI	Etienne Radiguet et Cie	—	—
»	»	22 pluviôse an VII	4 ventôse an VII	»	Joseph Grouet	—
»	»	20 vendémiaire an VII	23 germinal an VII	»	»	—
»	»	21 pluviôse an VII	28 germinal an VII	»	»	—
Le Franklin	Brest	26 octobre 1796	12 messidor an VII	»	»	—
Le Jasoï	Nantes	22 frimaire an VI	27 brumaire an V	—	Yves Le Biller	—
La Charente	Navire de l'Etat	2 nivôse an V	16 pluviôse an VI	François Van Neunen	Le Huédé	—
La Colombe	»	17 germinal an V	26 nivôse an V	—	Brouillac	—
La Granville	Corvette de la République	10 prairial an V	26 germinal an V	—	—	—
			29 prairial an VII	—	—	—