

# Un aspect des relations trans-Manche : les échanges de prisonniers de guerre depuis la Bretagne pendant la Seconde guerre de Cent Ans (1689-1815)

Développement d'un « nouveau nationalisme » et « nationalisation » des conflits, « totalisation » de la guerre : une partie de l'historiographie récente a, depuis une quinzaine d'années, fait de ce que l'on a pris coutume d'appeler la Seconde guerre de Cent Ans un tournant dans l'histoire de la guerre, notamment à compter du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Le sort apparemment réservé par les belligérants aux hommes – mais aussi, ponctuellement, aux femmes et aux enfants –, combattants ou simples civils, capturés au cours de cette période tendrait à accréditer cette thèse : l'on pense, par exemple, à l'adoption par la Convention du fameux décret de mai 1794 inspiré par Barrère prescrivant qu'aucun prisonnier « anglais » ne soit plus fait désormais. Pourtant, quelques semaines plus tard, quatre navires parlementaires quittent Saint-Malo avec, à leur bord, quelque 200 de ces prisonniers que l'on entend échanger contre autant de captifs français retenus outre-Manche.

C'est donc à une réflexion, dans la longue durée d'un XVIII<sup>e</sup> siècle courant de la guerre de la Ligue d'Augsbourg à la fin des guerres de l'Empire, sur cette question de la « totalisation » de la guerre que cette communication souhaiterait participer, en partant de l'exemple breton. En effet, dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le basculement

---

<sup>1</sup> Sur ces questions, voir les publications de DZIEMBOWSKI, Edmond, *Un nouveau patriotisme français, 1750-1770. La France face à la puissance anglaise à l'époque de la guerre de Sept Ans*, Oxford, Voltaire Foundation, 1998 ; BELL, David A., *The Cult of the Nation in France. Inventing Nationalism, 1680-1800*, Cambridge, Harvard University Press, 2001 ou, pour la Grande-Bretagne, COLLEY, Linda, *Britons. Forging the Nation, 1707-1837*, 2<sup>e</sup> éd, Londres, Pimlico, 2003. La question de la « totalisation » de la guerre a fait l'objet de débats illustrés par les travaux de BELL, David A., *La première guerre totale. L'Europe de Napoléon et la naissance de la guerre moderne*, Seyssel, Champ Vallon, 2010 ; de GUIOMAR, Jean-Yves, *L'invention de la guerre totale, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions du Félin, 2004 et de BROERS, Michael, « The Concept of « Total War » in the Revolutionary-Napoleonic Period », *War in History*, July 2008, p. 247-268.

géostratégique qui fait de l'Angleterre plus que des Habsbourg l'ennemi récurrent de la France confère à la Bretagne et à la Manche une place inédite dans l'effort de guerre du pays : sa position stratégique l'expose tout particulièrement aux coups de l'ennemi ; elle en fait aussi l'un des principaux lieux de concentration des prisonniers de guerre anglais ou britanniques, principalement capturés en mer, enfermés dans les châteaux de Dinan, Fougères, Brest, Saint-Malo ou encore Vitré, Pontivy et Josselin, mais présents aussi, selon les moments, à Quimper, Carhaix, Morlaix, Combourg ou Béchereil. Dans le même temps, des milliers de marins bretons connaissent l'expérience des « prisons d'Angleterre ». Ainsi, alors que les politiques mercantilistes de la France et de l'Angleterre entraînent, à coup de barrières douanières, une chute du commerce trans-Manche particulièrement sensible en Bretagne, alors que ces mêmes politiques provoquent des guerres de plus en plus coûteuses, par ailleurs dévastatrices pour le commerce, de nouveaux flux entre les deux rives se développent de manière régulière bien que non-continue : les flux générés par les prisonniers de guerre<sup>2</sup>.

C'est en Manche en effet que se joue souvent le destin de la plus grande partie des prisonniers que se font mutuellement France et Grande-Bretagne. Pour de nombreux marins et combattants, la Manche est tout d'abord l'espace de la capture, l'espace de la transition du statut d'homme libre à celui de prisonnier de guerre. Inutile d'insister ici sur l'importance de la guerre de course dans cet espace restreint, pourvoyeuse de milliers de captifs débarqués à Saint-Malo, Brest ou Morlaix principalement, mais aussi Nantes, Saint-Brieuc, Paimpol entre autres<sup>3</sup>. L'on ne saurait pourtant se limiter à la seule action des navires corsaires : la croisière du *Western Squadron* de la *Navy* le long des côtes bretonnes d'une part, l'action de la Marine royale, d'autre part, pourvoient aussi largement en prisonniers les deux camps. Ponctuellement enfin, raids et descentes sur les littoraux de la Manche, à commencer par ceux de Bretagne, permettent de capturer des soldats mais aussi des civils parfois :

<sup>2</sup> Sur les effets commerciaux et militaires du mercantilisme, LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1997, p. 200-202. Parmi les conséquences les plus nettes de cette politique, figure l'effondrement du commerce des créés du Léon en Angleterre au cours des années 1670 ; sur cette question, TANGUY, Jean, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Apogée, 1994, p. 101-103.

<sup>3</sup> Selon ROBIDOU, François, *Les derniers corsaires malouins. La course sous la République et l'Empire, 1793-1814*, Rennes, Oberthur, 1919, p. 138, les navires corsaires malouins capturent au moins 1 818 marins britanniques entre 1806 et 1813, 523 pour la seule année 1811. Parallèlement, 3 487 marins servant sur ces navires ont été pris par l'ennemi entre 1793 et 1802, 5 238 entre 1803 et 1813, le maximum étant atteint en 1807 avec 846 prisonniers. En ce qui concerne Brest, le chef-jardinier du jardin de la Marine note plusieurs fois dans sa correspondance l'arrivée de prisonniers et leur transfert dans d'autres villes bretonnes pendant la guerre d'Indépendance américaine, ROUSSEL, Claude-Youenn et GALLOZZI, Arièle, *Jardins botaniques de la Marine en France. Mémoires du chef-jardinier de Brest Antoine Laurent (1744-1820)*, Spézet, Coop Breizh, 2004, p. 91 (26 juillet 1778), 92 (10 septembre 1778), 94 (20 et 26 novembre 1778), 99 (27 avril 1779).

en novembre 1695 par exemple, les Anglo-Hollandais profitent de leur « bombarderie » contre Saint-Malo pour s'emparer de soixante-deux ouvriers travaillant au chantier du fort de La Conchée<sup>4</sup>. En juin 1758, les troupes britanniques du général Marlborough quittent Cancale avec des « otages » bretons qui ne sont libérés qu'après plusieurs semaines. Mais trois mois plus tard, ce même corps expéditionnaire, dont l'arrière-garde est défaite sur la plage de Saint-Cast, laisse aux mains des Français quelque 7 à 800 prisonniers sans doute<sup>5</sup>.

La Manche est aussi, pour ces prisonniers français et britanniques, l'espace de l'évasion. Certains exemples sont bien connus, tel celui de Duguay-Trouin, capturé par une escadre anglaise en 1694, ramené à Plymouth d'où, après quelques semaines, il réussit à s'évader avec un de ses officiers, son chirurgien, son maître d'équipage et son valet. Vingt-quatre heures plus tard, grâce à un vent favorable, « nous abordâmes la côte de Bretagne, à deux lieues de Tréguier » écrit-il dans ses mémoires<sup>6</sup>. En 1689, le chevalier de Forbin et Jean Bart, deux des principaux capitaines de la marine de Louis XIV, s'évadent eux aussi de Plymouth en volant une barque à un marin ivre :

« Le péril nous donnoit des forces : nous naviguâmes deux jours et demi dans la Manche par un fort beau temps, et couverts d'un brouillard qui favorisoit notre fuite. Pendant cette longue traite, Bart rama toujours avec une vigueur infatigable, sans se reposer, que pour manger un morceau à la hâte ; enfin, nous arrivâmes sur les côtes de Bretagne, après avoir fait soixante-quatre lieues dans moins de quarante-huit heures. Dès le grand matin, nous prîmes terre à six lieues de Saint-Malo, près d'un village qui s'appelle Harqui [Erquy]<sup>7</sup> ».

Et les archives regorgent de témoignages émanant de marins moins connus tel ce Laurent Le Breton, de Pordic, pris par un corsaire anglais entre Granville et

<sup>4</sup> CABANTOUS, Alain, « Gens de mer, guerre et prison : la captivité des gens de mer au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1981/2, p. 254 signale que onze trouvent la mort dans les prisons anglaises avant février 1694, soit un taux de perte de 17,7 % en l'espace de trois mois.

<sup>5</sup> LAGADEC, Yann et PERRÉON, Stéphane (en collab. avec David Hopkin), *La bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758). Entre histoire et mémoire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 254-257.

<sup>6</sup> DUGUAY-TROUIN, « Mémoires de Duguay-Trouin, lieutenant-général des Armées navales de France », dans Claude-Bernard PETITOT et Louis Jean Nicolas MONMERQUÉ (éd.), *Collection des mémoires relatifs à l'histoire de France depuis l'avènement de Henri IV jusqu'à la paix de Paris conclue en 1763*, 78 vol., 1820-1829, t. LXXV, Paris, Foucault, 1829, p. 305.

<sup>7</sup> FORBIN, Comte de, « Mémoires du comte de Forbin », dans Claude-Bernard PETITOT et Louis Jean Nicolas MONMERQUÉ (éd.), *Collection des mémoires...*, op. cit., t. LXXIV, 1829, p. 452. « En descendant, nous fûmes reconnus par une brigade de six hommes qui étoient commandés pour aller le long de la côte, et pour arrêter les religionnaires qui passaient en Angleterre [...]. Je trouvai, en arrivant à Saint-Malo, plusieurs marchands qui, informés de la situation où j'étois, vinrent me présenter leur bourse, et m'offrirent tout ce qui dépendoit d'eux. Je les remerciai de leur générosité ; et m'étant contenté de prendre vingt louis chez M. Dugué, commissaire des classes dans ce département, je pris la poste pour la cour ».

Le Légué, qui s'évade de Jersey en 1813 et regagne la Bretagne par Erquy après s'être emparé d'un canot<sup>8</sup>.

Espace de la capture, espace de l'évasion, la Manche est enfin et surtout l'espace des échanges de prisonniers entre France et Grande-Bretagne, y compris bien entendu en plein conflit. Que disent ces échanges des rapports entre belligérants, de la « nationalisation » des conflits, de la « totalisation » de la guerre ? C'est à ces questions que nous souhaiterions apporter quelques éléments de réponses, et contribuer ainsi au renouvellement en cours d'une historiographie trop longtemps marquée d'une anglophobie peu propice à la réflexion historique<sup>9</sup>.

## Les prisonniers échangés, entre grands traités diplomatiques franco-britanniques et petits accords entre voisins

La question des échanges de prisonniers doit bien évidemment être replacée dans le cadre plus global de l'affirmation d'un nouveau « droit de la guerre » aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : Grotius et Vattel, entre autres, font toute leur place dans leurs écrits aux cartels, ces accords internationaux d'échange des prisonniers de guerre, tels qu'ils se développent à compter du premier tiers du XVII<sup>e</sup> siècle, tout particulièrement au cours de la guerre de Trente Ans<sup>10</sup>. La longue période de conflits qui oppose

<sup>8</sup> Arch. dép. Côtes-d'Armor, 1 M 315. Nous n'avons pas retrouvé de témoignages britanniques évoquant des évasions depuis les côtes de Bretagne. En janvier 1745 cependant, François Peton, de Locmaria, déclare qu'il n'a pas trouvé sa chaloupe au lieu où il l'avait amarrée et qu'on lui a dit que des Anglais échappés des prisons de Quimper l'avaient enlevée pendant la nuit. Sur sa demande, il est autorisé par la justice à courir après les voleurs à main armée, Arch. dép. Finistère, B 4433, dépôts en matière criminelle et d'office, 17 janvier 1745.

<sup>9</sup> L'historiographie de cette question des échanges de prisonniers reste des plus limitées. Les recherches se sont concentrées en effet sur les conflits du XX<sup>e</sup> siècle, autrement dit sur la mise en œuvre des conventions de La Haye puis de Genève. Il n'existe guère d'études spécifiques pour la période antérieure, que ce soit de la part des historiens du droit, de ceux des relations internationales ou des spécialistes d'histoire militaire et maritime. Signalons l'article, bien isolé, de MILOT, Jean, « Echanges de prisonniers de guerre en Flandre au début du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Commission historique du département du Nord*, t. 43, 1987, p. 21-44.

<sup>10</sup> Il semble que les premiers cartels concernent l'Espagne et les Provinces-Unies en 1599, 1602, 1622 ou 1623 par exemple, TALLETT, Frank, *War and Society in Early Modern Europe, 1495-1715*, Londres, Routledge, 1992, p. 130-131. Le développement de ces accords sur l'échange des prisonniers tient à la prise de contrôle des prisonniers par les États : le recours à la rançon, exigée encore pour certains prisonniers au tout début du XVII<sup>e</sup> siècle, s'expliquait par le fait que l'on considérait le captif comme la propriété de celui qui l'avait capturé. Sur ce point, HOHRATH, Daniel, « "In Cartellen wird der Werth eines Gefangenen bestimmt" : Kriegsgefangenschaft als Teil der Kriegspraxis des Ancien Régime », in Rüdiger OVERMANS (dir.), *In der Hand des Feindes : Kriegsgefangenschaft von der Antike bis zum Zweiten Weltkrieg*, Cologne, Böhlau, 1999, p. 141-170.

la France et sa rivale d'outre-Manche entre 1689 et 1815 correspond à « l'âge d'or » de ces échanges, alors que croît dans le même temps le nombre des prisonniers détenus de part et d'autre<sup>11</sup>.

Or, très vite d'une part, durablement d'autre part, les ports bretons vont être amenés à jouer un rôle particulier dans ces échanges.

### *Le rôle particulier des ports bretons dans les échanges*

Ces ports ne sont pas les seuls, bien évidemment : ceux des Flandres, Calais et Dunkerque tout particulièrement, tiennent une place tout aussi importante, en raison notamment de leur proximité des côtes anglaises. L'étude des ports de débarquement des prisonniers cancalais échangés au cours de la guerre de Sept Ans illustre bien cette géographie plus complexe qu'on ne le pense souvent. Elle montre aussi la part tenue par la Bretagne (tableau 1).

Tableau 1 – Ports dans lesquels débarquent les matelots cancalais de retour des « prisons d'Angleterre » pendant la guerre de Sept Ans

Saint-Malo	38	Dieppe	3
Le Havre	25	Dunkerque	1
Bayonne	18	Port-Louis	1
Morlaix	16	Royan	1
Boulogne	13	Carteret	1
La Rochelle	12	Lorient	1
Calais	12	Vannes	1
Brest	10	Nantes	1
Cherbourg	9	Granville	1

En effet, la plus grande distance des havres de Bretagne par rapport aux côtes d'Angleterre ne joue pas en leur défaveur, loin s'en faut. Ainsi, durant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne, l'essentiel des prisonniers

<sup>11</sup> On estime que durant la guerre de Succession d'Autriche, quelque 34 à 35 000 combattants ennemis capturés par les forces britanniques auraient transité par la Grande-Bretagne, jusqu'à 60 à 65 000 sans doute pendant la guerre de Sept Ans, plus de 120 000 sans doute pendant les guerres de l'Empire. Sur ces questions, voir LE GOFF, T.J.A., « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Martine ACERRA *et al.* (dir.), *Les marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1985, p. 103-122 ; ANDERSON, Olive, « The Establishment of British Supremacy at Sea and the Exchange of Naval Prisoners of War, 1689-1783 », *English Historical Review*, Vol. 75, n° 294, Jan. 1960, p. 77-89 et DALY, Gavin, « Napoleon's Lost Legions : French Prisoners of War in Britain, 1803 – 1814 », *History*, vol. 89, n° 295, p. 263.

de guerre transitent par Saint-Malo et Calais<sup>12</sup>. La situation géographique du port breton explique partiellement cette prépondérance : les prisons de Portsmouth et Plymouth, qui concentrent de nombreux marins français, se situent sur la côte sud de l'Angleterre ; or, depuis Plymouth, la traversée de la Manche conduit naturellement en Bretagne. En outre, le château et les fortifications de Dinan, à moins de 20 kilomètres de Saint-Malo, constituent le principal lieu d'internement de marins britanniques en Bretagne. Pratiquement tous les prisonniers ennemis libérés le sont donc à partir de Saint-Malo et si cette prépondérance s'estompe au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, le rôle du port n'est jamais totalement remis en cause.

Il n'en reste pas moins que Morlaix lui dispute désormais la première place en Bretagne. De manière significative, dans le *Projet de cartel entre la France et l'Angleterre pour l'échange des prisonniers faits par mer* établi en 1744, fixant pour la première fois explicitement une liste de ports habilités à pratiquer les échanges de prisonniers, si Portsmouth est lié à Saint-Malo, Plymouth l'est à Morlaix. Or, ce sont les Britanniques qui insistent pour que Morlaix soit considéré comme port d'échange. En effet, l'article 2 du projet ne prévoit que trois ports habilités pour les échanges en France – Calais, Saint-Malo et Bordeaux – mais les commissaires britanniques demandent le remplacement de Bordeaux par Morlaix, arguant que ce dernier port est « beaucoup plus convenablement situé pour le transport des prisonniers de Plymouth et de Kinsale et est exposé à moins de hazard que si les vaisseaux de transport étoient obligés d'aller ou à Saint-Malo ou à Bordeaux<sup>13</sup> ». Quant à l'objection française de l'absence de citadelle à Morlaix et dans les environs, elle est balayée par les Britanniques qui escomptent des échanges rapides : « il ne paroît pas qu'il étoit nécessaire d'un château pour leur servir de prison parce que quand les prisonniers sçauront qu'ils doivent estre échangés immédiatement ils ne seront pas tentés de tâcher à s'échapper ». Morlaix accède ainsi officiellement au statut de port d'échange et joue par la suite un rôle croissant. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Benjamin Franklin, en charge de la négociation de l'échange des *Insurgents* capturés par la Grande-Bretagne, souhaiterait en faire le port de transit avant qu'ils regagnent les États-Unis<sup>14</sup>. Ce rôle est confirmé par le cartel

<sup>12</sup> Les contingents de prisonniers français libérés sont souvent sensiblement identiques entre Calais et Saint-Malo. Ainsi, entre novembre 1707 et novembre 1708, le port breton reçoit 1 423 marins français et celui des Flandres 1056, Service historique de la Défense, département de la Marine, Brest, 3 Q 1-15, « State of the Account of Exchange of Prisoners of War between Great Britain and France from the 7<sup>th</sup> of Nov. 1707 to the 25<sup>th</sup> of November 1708. In which the Errors taken notice by Mr L'Empereur are examined and rectified ».

<sup>13</sup> *Ibid.*, Brest, 3 Q 1-17, « Projet de cartel entre la France et l'Angleterre pour l'échange des prisonniers faits par mer », avec apostilles des représentants des deux royaumes, 1744. Sur cette question voir CABANTOUS, Alain, « Gens de mer, guerre et prison... », art. cit., p. 260.

<sup>14</sup> COHEN, Sheldon S., *Yankee Sailors in British Goals. Prisoners of War at Forton and Mill, 1777-1783*, Newark, University of Delaware Press, 1995, p. 130-131. Finalement, en raison du refus des autorités françaises qui utilisent déjà ce port, c'est par Nantes que transiteront les prisonniers américains échangés.

franco-britannique du 12 mars 1780 qui prévoit, dans son article 29, que « les prisonniers français renvoyés des ports d'Angleterre ou d'Irlande sur des vaisseaux anglois, seront envoyés seulement dans les ports de Morlaix, Saint-Malo, du Havre et de Calais, ou tels autres qui pourroient être désignés<sup>15</sup> ». Et si l'accord d'échange signé le 13 septembre 1798 ne mentionne que les ports de Douvres et Gravelines, à compter des années 1803-1806, le port du Finistère devient, *de jure* à défaut de l'être toujours *de facto*, l'unique porte d'entrée pour les voyageurs passant de France en Grande-Bretagne, prisonniers britanniques ou français échangés y compris : nous y reviendrons.

Plusieurs raisons expliquent cette volonté de limiter le nombre des ports habilités à procéder à l'échange de prisonniers. Passons rapidement sur la première de ces raisons, de nature « militaire » : permettre à des navires ennemis d'accéder à tous les ports, y compris aux principaux arsenaux, reviendrait à faciliter l'accès à des renseignements pouvant se révéler particulièrement précieux dans le conflit en cours. Certes, les craintes d'espionnage relèvent parfois du fantasme : à Morlaix en 1747, le maire, David, regrette que les prisonniers britanniques qui, pour la plupart, « ont la ville pour prison » aient, de ce fait, « la mesme liberté que les habitants de la ville et c'est un abus qui ne laisse ignorer à nos ennemis aucune circonstance de ce qui se passe dans notre port. Ils sont sy bien instruits que dès qu'il y a quelque navire sur le départ, notre port se trouve bloqué par quantité de corsaires », oubliant cependant que ces prisonniers ne disposent d'aucun moyen de communication rapide avec l'Angleterre<sup>16</sup>. Quant aux reproches faits à Colin-Alexander Mackensie, le commissaire envoyé par les Britanniques à Morlaix en 1810 pour la négociation d'un cartel d'échange global avec la France, de profiter de ses promenades dans la campagne finistérienne pour glaner des renseignements que l'on peine à imaginer stratégiques, ils ne semblent reposer sur aucun fondement<sup>17</sup>. Il n'en reste pas moins qu'en août 1705 par exemple, le capitaine jersiais Lemprière est envoyé à Saint-Malo par l'*Admiralty* avec pour mission explicite, sous couverture d'un échange de prisonniers, de se renseigner sur la situation du port breton<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> LEBEAU, Sylvain, *Nouveau code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts* [...], Paris, sn, 1799, p. 221. L'article 2 précise pour sa part que « les prisonniers anglois renvoyés des ports de France sur des bâtimens français, seront envoyés seulement dans les ports de Douvres, Pool et Falmouth, ou tels autres qui pourroient être désignés par la suite ».

<sup>16</sup> LEVASSEUR, Olivier, *Les usages de la mer dans le Trégor au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dactyl., thèse d'histoire, Université Rennes 2, 2000, p. 1231. En 1695 déjà, le commissaire de Saint-Malo avait envisagé de retenir des prisonniers anglais venus de Brest pour qu'ils ne puissent informer leurs compatriotes des navires présents dans le port du Ponant, y renonçant finalement en constatant que les corsaires ennemis sont au moins aussi bien informés ; Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 89, fol. 22.

<sup>17</sup> COQUELLE, Paul, *Napoléon et l'Angleterre, 1803-1813*, Paris, Plon, 1904, p. 280-281.

<sup>18</sup> BROMLEY, John S., « The Channel Island Privateers in the War of the Spanish Succession », in John S. BROMLEY (ed.), *Corsairs and navies, 1660-1760*, Londres, Hambledon Press, 1987, p. 362. Ainsi

La seconde des raisons est bien plus importante : la nécessité de tenir une comptabilité aussi précise que possible non seulement des prisonniers ennemis débarquant dans les jours suivant leur capture, mais aussi des prisonniers français ou britanniques échangés. L'échange repose en effet sur une « économie » globale liée à la place même du prisonnier dans les conflits de la Seconde guerre de Cent Ans : faire des prisonniers sur l'ennemi, c'est tout d'abord le priver d'autant d'hommes, la chose étant plus particulièrement nette en ce qui concerne les marins, la pénurie d'équipages qualifiés se faisant sentir côté français tout au long de la période<sup>19</sup>. Mais faire des prisonniers, c'est aussi s'imposer un coûteux fardeau, puisqu'il va falloir les nourrir, les loger, les garder<sup>20</sup>. Dans ces conditions, libérer une partie au moins des prisonniers peut se révéler utile, notamment lorsque, tout en se déchargeant du poids de leur gestion au quotidien, on obtient de l'ennemi la remise en liberté de certains de ses propres marins ou soldats. Sauf exception, cette libération ne peut donc se concevoir que dans le cadre d'un échange équitable, grade pour grade, nombre pour nombre<sup>21</sup>. Cela implique la tenue de longues listes de prisonniers échangés, mais aussi d'une comptabilité aussi fine que possible, ainsi qu'en témoignent les nombreux exemples, conservés dans les archives, de *Compte[s] de l'échange de prisonniers de guerre françois et anglois* ou *Account[s] of the Exchange of Prisoners of War*

que le note cependant l'historien britannique, les prisonniers échangés, qui ont pu parfois passer plusieurs semaines dans les ports bretons, sont souvent de bien meilleures sources de renseignement que ces « espions » occasionnels envoyés sur les navires parlementaires. De manière fort significative, dans un courrier de décembre 1744, le ministre de la Marine, Maurepas, demande à Guillot, commissaire à Dinan, de n'échanger les capitaines et pilotes britanniques qu'en dernier recours, ces marins étant « vraisemblablement ceux qui connoissent le mieux les parages de la Manche où naviguent nos bastiments et qui en retournant en Angleterre sont en estat d'armer d'autres corsaires et de revenir inquiéter le commerce de nos marchands » ; Service historique de la Défense (Marine), Brest, 1 P 1-4, lettre du 19 décembre 1744.

<sup>19</sup> Dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Britanniques font de la capture des marins français un des moyens pour asseoir leur puissance sur mer ; la chose a été bien analysée par ANDERSON, Olive, « The Establishment of British Supremacy... », art. cit. et LE GOFF, T.J.A., « L'impact des prises... », art. cit.

<sup>20</sup> Dans certains cas, le pays capteur préfère d'ailleurs se débarrasser au plus vite de ce fardeau : face aux tentatives récurrentes d'évasion de prisonniers britanniques présentés par les autorités dinannaises comme des proscrits capturés en mer alors qu'on les transportait dans les colonies, qui depuis leur arrivée dans la ville sèmeraient « l'esprit de révolte » parmi les autres captifs, Maurepas, ministre de la Marine, demande dans une lettre d'octobre 1746 à ce qu'ils soient « embarqués sur le premier paquebot qui viendra à St-Malo » pour les renvoyer en Angleterre, Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, C 885, lettre de Maurepas à l'intendant de Bretagne, 3 octobre 1746.

<sup>21</sup> Ainsi, le projet de cartel de 1745 explicite ce vieux principe : « Les échanges des prisonniers », stipule l'article 10, « se feront homme pour homme suivant leurs rangs et grades [...] et comme il peut arriver principalement par rapport aux officiers des vaisseaux de guerre qu'il s'en trouve qui ne pourront estre échangés à grade égal, leur échange n'aura pas moins lieu » (Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17). Suit une équivalence entre officiers et simples matelots : un capitaine compte pour dix hommes – parfois pour vingt à d'autres périodes –, un lieutenant pour six, un second lieutenant ou un enseigne pour quatre, etc., des principes que l'on retrouve dans les cartels de 1780 ou 1798 par exemple.

*between Great Britain and France* dressés une ou deux fois par an, mais aussi les *Remarques sur le compte de l'échange que Mess[ieu]rs les commissaires ont envoyé* après que chacune des parties a fait son propre bilan<sup>22</sup>.

*Saint-Malo, Morlaix, mais aussi Brest, Lorient, Bréhat ou Paimpol*

Ces impératifs, militaires ou comptables, n'empêchent pas que d'autres ports bretons participent occasionnellement à des échanges, en trois types de circonstances principalement. Passons sur les circonstances les plus exceptionnelles – météorologiques ou diplomatiques – qui conduisent l'un ou l'autre des belligérants à accoster dans un port qui n'est pas forcément celui dans lequel le navire parlementaire devait initialement se rendre. Ainsi, en août 1694, une barque d'échange partie de Plymouth avec 250 captifs à son bord navigue pendant cinq jours sous des vents contraires et finit par s'échouer à Erquy<sup>23</sup>. À l'automne de l'année suivante, près de 300 marins français libérés des geôles de Plymouth arrivent à Bréhat, le capitaine anglais, confronté à une mer difficile, ayant sans doute choisi une solution de facilité : l'île est en effet une des terres françaises les plus proches du grand port du Devon<sup>24</sup>. Quant au choix qui est fait par les Britanniques de débarquer à Lorient plutôt qu'à Bordeaux les milliers d'hommes de Junot, qui avaient capitulé en août 1808 à Vimeiro, au Portugal, face aux troupes du futur Wellington, il vise à empêcher le rapide retour sur le théâtre d'opérations de la Péninsule de ces soldats expérimentés<sup>25</sup>.

Le second cas de figure est celui des échanges généraux de captifs dans les semaines qui suivent la fin des hostilités. Le retour à la paix rend moins pressantes les exigences militaires, permettant d'ouvrir un plus grand nombre de ports au retour des masses de prisonniers des deux camps. Ainsi, de 1814 à 1816, outre Morlaix, Brest,

<sup>22</sup> Dans les *Remarques* pour la période couvrant la fin de l'année 1706 et les sept ou huit premiers mois de 1707, les commissaires français notent par exemple qu'il y a « dans le compte [reçu des Anglais] plusieurs erreurs au sujet des François renvoyez d'Angleterre et des Anglois renvoyez chez eux par les paquebots qui sont à notre avantage », Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-14, *Remarques*, septembre 1707.

<sup>23</sup> Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 82, fol. 191, lettre de Des Gastines, 15 août 1694.

<sup>24</sup> *Ibid.*, B<sup>3</sup> 89, fol. 421, lettre de M. de La Brosse, 5 décembre 1695. En octobre 1697, un autre navire chargé de près de 500 passagers est « forcé de mouiller [à Bréhat] par un très gros tems » ; *Ibid.*, B<sup>3</sup> 97, fol. 404, lettre de De Gastines, 9 octobre 1697.

<sup>25</sup> Sur ce point, voir les développements qu'y consacre MARBOT, Marcellin de, *Mémoires du général baron de Marbot*, 2 vol., Paris, Mercure de France, 1983, t. 1, p. 446-447. En dépit de la convention de Cintra qui organisait cette libération des prisonniers français, certains officiers de l'armée du Portugal ne furent libérés que bien plus tard, à l'instar du général Brénier de Montmorand, débarqué à Quiberon en mars 1809 seulement, BERNARD, Léonce, *Les prisonniers de guerre du Premier Empire*, Paris, Christian, 2000, p. 62-64.

Lorient et Saint-Malo reçoivent des milliers de prisonniers revenant des « prisons d'Angleterre » mais aussi de Lisbonne ou de Ténériffe<sup>26</sup>.

Le dernier cas de figure – le plus fréquent aussi – conduisant à l'utilisation de ports de moindre importance correspond à l'échange de prisonniers retenus dans ces ports. À titre d'exemple, pendant la guerre de Succession d'Espagne, le capitaine londonien Simon Francis embarque à Brest à bord de son navire treize prisonniers britanniques que lui remet l'intendant de la Marine<sup>27</sup>.

Ainsi que le révèle ce cas précis, les échanges de ce genre ne portent en général que sur un nombre limité de captifs. Ponctuellement, un seul prisonnier est concerné d'ailleurs : en décembre 1809, des armateurs corsaires de Jersey, dont l'un des navires a capturé l'*Aimable Henriette*, de La Rochelle, au large d'Arcachon quelques semaines plus tôt, font déposer à Paimpol son capitaine, Pierre Ragody, avec pour mission de négocier son échange avec un certain Jean Le Roux, capitaine jersiais pris par des Paimpolais. Désirant « vivement son retour pour la reddition des comptes de leur compagnie », les armateurs, MM. Chevalier et Hémery, œuvrèrent pour convaincre les autorités de l'île anglo-normande avant de proposer au capitaine rochelais de « solliciter du Gouvernement français le renvoi du même Le Roux et [sa] parole d'honneur de retourner dans le délai de trois mois en Angleterre si [la] négociation ne réussissoit pas<sup>28</sup> ». L'affaire, pour anecdotique qu'elle soit, en rappelle d'autres, au cœur desquelles se trouvent bien souvent Jersey et Guernesey. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle en effet, les autorités des deux îles anglo-normandes semblent avoir régulièrement mené des négociations avec leurs homologues bretonnes, dans le but de conclure des accords d'échange ponctuels portant principalement sur des marins bretons – malouins surtout – d'un côté, jersiais et guernesiais de l'autre. Fin 1703-début 1704 ainsi, prétextant de la menace que ferait peser sur leur île les centaines de prisonniers français qui s'y trouvent – Malouins et Normands pour une bonne part –, les Jersiais négocient, sans autorisation de la Couronne, leur échange contre les captifs anglo-normands présents à Saint-Malo<sup>29</sup>. Mais derrière les explications de façade, les raisons profondes de cette négociation sont bien différentes : si, en cas de perte, il suffit de quelques mois pour construire une nouvelle frégate

<sup>26</sup> Arch. nat. France, BB<sup>4</sup>378, rapatriement de prisonniers français depuis Plymouth par le vaisseau *Le Diadème* (juin 1814), de Lisbonne à Brest par la frégate *La Thémis* (septembre-octobre 1814) et *ibid.*, BB<sup>4</sup>391, rapatriement des prisonniers français de Ténériffe à Lorient par la flûte l'*Egyptienne*, 1815. Notons que des navires partent de Brest pour Riga afin de convoyer les prisonniers capturés pendant la campagne de Russie, à l'instar de la flûte *L'Escaut* en mai-juin 1814 (*ibid.*, BB<sup>4</sup>377).

<sup>27</sup> Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1- 15, certificat du 8 juillet 1712.

<sup>28</sup> Arch. dép. Côtes-d'Armor, 1 M 315, interrogatoire du capitaine Pierre Ragody, 2 décembre 1809.

<sup>29</sup> BROMLEY, John S., « The Channel Island Privateers... », art. cit., p. 354. Ces accords ne sont pas sans rappeler ceux passés entre pêcheurs des deux rives de la Manche durant les périodes de conflit, tels que décrits par MORIEUX, Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII<sup>e</sup>- XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 214-231.

et l'armer en course, remplacer son équipage et trouver un capitaine expérimenté s'avère bien plus compliqué lorsque les délais d'échange des marins prisonniers sont trop importants. C'est le cas en ce début de guerre de Succession d'Espagne, ce dont souffrent tout autant la course malouine que celles de Jersey et Guernesey. D'ailleurs, malgré la « totalisation » de la guerre alors en cours selon certains historiens, de telles pratiques se poursuivent durant la Révolution et les premières années de l'Empire : la correspondance entretenue par les commissaires de la Marine successifs à Saint-Malo et Nicolas Dobrée, commissaire des prisonniers de guerre à Guernesey, en atteste. Ainsi le Britannique écrit-il, le 15 février 1797, qu'

« ayant appris accidentellement hier qu'il se trouvoit à Dinan, détenus comme prisonniers de guerre, quelques Anglois qui souffroient tous les désagrémens attachés à cette position, j'ai pensé qu'il seroit possible de rendre une partie d'entr'eux à leurs familles *en traitant directement avec vous* pour l'échange de tel nombre de ces individus que je pourrois remplacer par des marins françois détenus dans ces îles<sup>30</sup> ».

« En traitant directement avec vous » de l'échange de ces prisonniers : l'expression est significative, même si la pratique n'est pas nouvelle. Depuis 1795 au moins, de tels échanges avaient déjà eu lieu, portant d'ailleurs souvent sur des personnes bien précises. L'on dispose ainsi de plusieurs listes « des prisonniers anglois dans les environs de Brest et de St-Malo dont Monsieur Dobrée sollicite l'échange<sup>31</sup> ». Une telle latitude dérange parfois semble-t-il : si les missives échangées conservent toujours un ton des plus cordiaux, les acteurs locaux doivent se plier aux exigences de la politique de leurs États respectifs. Ainsi, dans une lettre du 28 février 1797, laissant entendre qu'un premier échange a bien eu lieu, moins de deux semaines après l'envoi du premier courrier, Dobrée avoue, « avec bien de la douleur », que

« je me vois obligé de vous annoncer qu'en conséquence sans doute de nouveaux arrangements convenus entre les commissaires chargés par nos Gouvernemens respectifs de l'échange des prisonniers, il m'a été enjoint de différer, pour le moment, l'échange que je vous avez proposé<sup>32</sup> ».

Il précise d'ailleurs que si le commissaire français avait déjà pris sur lui de faire passer à Jersey ou Guernesey des marins britanniques avant de recevoir cette lettre, il prendrait sur lui d'en renvoyer un pareil nombre vers Saint-Malo : « L'engagement que j'ai contracté avec vous à cet égard est sacré, et l'intention du Gouvernement britannique n'est assurément pas que j'y manque ». Et de signaler que des passeports ont été accordés à deux prisonniers français, « vos recommandés », affirmant ne pas douter « obtenir la même faveur à ceux de vos compatriotes dans le même cas dont vous me déclinez les noms dans votre dernière [lettre] ». L'on n'a guère de trace

<sup>30</sup> Service historique de la Défense (Marine), Brest, 1 P 10-121, lettre de Nicolas Dobrée au commissaire de la Marine à Saint-Malo, 15 février 1797. C'est nous qui soulignons.

<sup>31</sup> *Ibid.*, Brest, 1 P 10-121, liste de prisonniers britanniques, sd.

<sup>32</sup> *Ibid.*, Brest, 1 P 10-121, lettre de Nicolas Dobrée au commissaire de la Marine à Saint-Malo, 28 février 1797.

d'échanges récurrents de ce type après cette date, seul un document isolé laissant entendre que deux marins – mais de simples pêcheurs – aient pu bénéficier de ces contacts privilégiés entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes courant 1807. Peut-être faut-il y voir la marque du poids croissant de l'État central sous l'Empire ?

### *Morlaix, unique port d'échange sous l'Empire ?*

La volonté des autorités impériales de faire de Morlaix la seule porte d'entrée ou de sortie des prisonniers anglais en France vient sans doute grandement limiter ces possibilités dans les années qui suivent la rupture de la paix d'Amiens. L'on a déjà dit que le rôle du port finistérien n'avait cessé de croître depuis le projet de cartel franco-britannique de 1744. Cette place devient prépondérante à compter des années 1803-1806 semble-t-il.

Aussi est-ce là, par exemple, qu'embarquent nombre de prisonniers britanniques libérés après 1803, nous livrant de précieux témoignages sur la Bretagne de cette période : nous y reviendrons. C'est là, aussi, que le vice-amiral Villeneuve, le vaincu de Trafalgar, est débarqué en avril 1806, avant de gagner Rennes où, désespéré, il se suicide. C'est là encore que les 600 Français capturés par les forces anglo-portugaises en Guyane sont rapatriés au printemps 1809 ou, en avril 1811, les quelques milliers de soldats du général Decaen qui, à l'île de France, ont obtenu une capitulation honorable face aux troupes d'Abercromby au mois d'août précédent. De manière fort significative d'ailleurs, le rôle particulier du port breton est connu y compris du caporal Léonard Wilkin, Wallon du 26<sup>e</sup> de Ligne, prisonnier à Forton Prison depuis sept longues années : lorsqu'en février 1813, il écrit à ses parents, originaires de Malmédy, pour leur demander de l'aide, il les enjoint de lui répondre *via* « Monsieur le directeur de poste de Morlaix en mettant la lettre que vous me ferez sous enveloppe et priez monsieur le directeur de vouloir bien me la faire passer à la première occasion<sup>33</sup> ». L'étude des bulletins de renseignement presque quotidiens adressés par Savary, ministre de la Police de 1810 à 1814, à Napoléon fait ressortir la place à part de Morlaix parmi les ports bretons mais aussi français : si, depuis Bordeaux, Dunkerque ou Gravelines, quelques échanges commerciaux sont possibles avec l'ennemi, officiels ou par l'entremise de « smogleurs »<sup>34</sup>, les personnes, simples

<sup>33</sup> FAIRON, Émile et HEUSE, Henri, *Lettres de grognards*, Liège-Paris, Bénard/Courville, 1936, p. 254. Ceci permet de comprendre la suspicion des autorités préfectorales des Côtes-du-Nord à l'égard du capitaine rochelais Ragody qui, bien que devant être débarqué à Paimpol par ses capteurs jersiais, touche finalement terre à Erquy et dit lors de son interrogatoire avoir ignoré « que le seul port de Morlaix pût recevoir des parlementaires », Arch. dép. Côtes-d'Armor, 1 M 315, interrogatoire du capitaine Pierre Ragody, 2 décembre 1809.

<sup>34</sup> Le terme « smogleur » est une francisation d'un mot anglais, « *smuggler* » : il désigne les contrebandiers qui se multiplient en Manche en raison des règles commerciales de plus en plus strictes régissant les échanges entre les deux pays depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Les périodes de conflit favorisent ces activités interlopes.

voyageurs ou prisonniers échangés, ne transitent que par le port du Finistère et les paquebots parlementaires qui peuvent y accoster. Au cours du seul premier semestre 1812 par exemple, ce sont une trentaine de navires qui sont signalés, britanniques pour la plupart ; si certains d'entre eux transportent de simples passagers – des épouses de prisonniers venant retrouver leur mari captif en France, des négociants, des malades aussi venant consulter un grand spécialiste français... –, dix-sept accueillent à leur bord des prisonniers français libérés dont le nombre dépasse les 750<sup>35</sup>.

Dans ces conditions, il est logique que Morlaix ait été le théâtre, courant 1810, des négociations en vue de la signature d'un cartel général d'échange entre les deux belligérants<sup>36</sup>. Alors que, depuis 1804, toute idée de négociation quant au sort des prisonniers de guerre semblait sans objet aux deux belligérants, fin 1809, le *Transport Office* britannique et le ministère de la Marine en France avaient commencé à évoquer la possibilité d'un échange massif, sur les bases du cartel signé en 1780 entre les deux pays. Mi-avril 1810, sans réel préavis, Colin Alexander Mackenzie, le commissaire britannique, débarque à Morlaix à l'initiative de Lord Wellesley, le nouveau ministre britannique des Affaires étrangères, dont le plus jeune frère, Henry, et la sœur, Ann, avaient d'ailleurs été prisonniers à Quimper avant de s'évader en 1795. Si le commissaire de police de la ville l'a autorisé à mettre pied à terre, il n'en place pas moins deux sentinelles à sa porte, le temps pour l'Empereur de désigner un négociateur côté français : Moustier, secrétaire de légation en Saxe, de passage à Paris, sera celui-là ; il arrive à Morlaix le 24 avril, après un voyage de soixante-cinq heures *non-stop*, les pourparlers débutant aussitôt. Il ne nous revient pas ici de retracer les détails de cette négociation qui échoue, finalement, à l'automne 1810, Napoléon repoussant les offres pourtant des plus avantageuses de la Grande-Bretagne<sup>37</sup>. Peu importe d'ailleurs pour nous ici : si Mackenzie rembarque pour Plymouth le 6 novembre 1810, l'état de la mer ne lui ayant pas permis de le faire plus tôt, malgré la rupture des négociations dès mi-octobre, Morlaix n'en conserve pas moins son rôle central d'accueil des prisonniers libérés de part et d'autre.

La chose ne va d'ailleurs pas sans difficultés pour le port breton. Accueillir ces masses de captifs pose, en ce début du XIX<sup>e</sup> siècle comme un siècle plus tôt, de sérieux problèmes aux autorités nationales mais aussi et surtout locales.

<sup>35</sup> GOTTERI, Nicole, *La police secrète du Premier Empire*. 7 vol., Paris, Honoré Champion, 1997-2004, t. IV, *Bulletins quotidiens adressés par Savary à l'Empereur de janvier à juin 1812*, 2000. Notons que, dans le même temps, seuls deux mousses de 11 et 12 ans sont renvoyés en Angleterre par ces parlementaires.

<sup>36</sup> Sur cette négociation et les raisons de son échec, COUELLE, Paul, *Napoléon et l'Angleterre...*, *op. cit.*, p. 252-289.

<sup>37</sup> Dès juin 1812, les Britanniques avaient offert de libérer 41 000 prisonniers français contre 11 000 Britanniques détenus en France, auxquels devaient s'ajouter des Espagnols et des Portugais. Des Hanovriens déjà libérés devaient par ailleurs entrer en ligne de compte. La proposition de libérer 1 000 Français contre 250 Britanniques et 750 alliés était particulièrement avantageuse mais ne sut convaincre Napoléon, *ibid.*, p. 262-267.

## Les échanges vus des ports bretons : l'émergence de nouveaux problèmes

Il importe désormais d'appréhender ces échanges de prisonniers de guerre du point de vue des ports bretons et de leurs administrateurs, qui doivent nécessairement endosser certaines responsabilités. Le nombre croissant des captifs à prendre en charge en est l'une des principales raisons.

### *Des flux d'hommes difficiles à évaluer*

Évaluer l'importance de ces flux trans-Manche en période de conflit n'est pas chose facile, les sources à notre disposition étant fort inégales d'une période à l'autre, d'un port à l'autre<sup>38</sup>. Malgré ces quelques lacunes, il est cependant possible d'étudier les échanges depuis Saint-Malo, d'une part lors des deux derniers conflits du règne de Louis XIV, d'autre part lors de la période révolutionnaire.

La première des conclusions tient à l'importance des flux générés. Ainsi, en 1693 et 1694, en pleine guerre de la Ligue d'Augsbourg, débarquent à l'embouchure de la Rance 1 163 et 2 041 Français libérés, transportés par sept et onze navires<sup>39</sup>. Pour les trois années 1708-1709-1710, ce sont plus de 15 100 prisonniers qui sont échangés par Saint-Malo, alors même que l'on est encore bien loin de penser à la paix. Ces flux dessinent une géographie fort mouvante, dont les grands axes perdurent cependant (carte 1). Les principaux contingents proviennent de Plymouth pour plus des deux tiers en 1693-1694, pour 53 % en 1709. Vient ensuite le port irlandais de Kinsale, avec seulement trois navires d'échange, chacun transportant toutefois entre 200 et 300 hommes pendant la première période, mais 34 % des prisonniers échangés en 1709, alors même que ce port cessera d'être utilisé dans les conflits

---

<sup>38</sup> La nature de ces documents n'est pas sans poser certains problèmes d'interprétation. Le fonds « Marine » des Archives nationales renferme la correspondance reçue par le secrétaire d'État de la Marine. Le commissaire de la Marine à Saint-Malo adresse ainsi régulièrement de longues missives au ministre pour, notamment, l'avertir des arrivées de prisonniers français libérés des geôles anglaises et des départs d'Anglais vers leur patrie. Toutefois, s'il se montre assez précis quant au nombre de Français libérés, l'exactitude fait parfois défaut en ce qui concerne les libérations de prisonniers ennemis : en mars 1694, par exemple, le commissaire De Gastines fait libérer tous les Anglais emprisonnés à Dinan mais ne précise pas leur nombre, Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 82, fol. 54, lettre du 31 mars 1694. L'autre type de document, conservé au Service historique de la Marine à Brest, consiste en des états, français comme anglais, récapitulant arrivées et départs de prisonniers de guerre et donnant les dates précises. En revanche, la destination des navires, côté anglais, et leur provenance, côté français, ne sont généralement pas mentionnées. Par ailleurs, ces documents ont été conservés principalement pour la seule guerre de Succession d'Espagne. Enfin, signalons, pour la période de la Révolution et de l'Empire, des états partiels concernant les flux de prisonniers pour certains ports, notamment Saint-Malo.

<sup>39</sup> Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 75 et B<sup>3</sup> 82, lettres envoyées de Saint-Malo par le commissaire De Gastines.



Carte 1 – Ports de provenance des prisonniers débarqués en Bretagne, 1708-1710

suivants. Seuls cinquante et un libérés arrivent de Portsmouth au cours des deux années 1693-1694, alors que de petits contingents n'excédant pas cinquante hommes, mais parfois seulement d'une dizaine, proviennent régulièrement de Jersey et Guernesey (sept navires au total) : ces contingents provenant de Guernesey correspondent à 13 % des effectifs en 1709<sup>40</sup>.

Les échanges ont par ailleurs un rythme qui leur est propre. Ainsi, c'est entre avril et octobre – au cours de la période la plus favorable à la navigation – que la plupart d'entre eux ont lieu. Pour les trois années 1708-1709-1710, cette saison représente environ 72 % du total des hommes échangés, ce qui ne coïncide guère avec les conclusions d'Alain Cabantous qui, pour les conflits des règnes de Louis XV et Louis XVI, remarque une prédominance de l'automne<sup>41</sup>. Sans doute faut-il voir dans cette évolution – comme dans celle des ports bretons dévolus aux échanges – un désir de rationalité : alors que les libérations s'effectuent par à-coups et au gré de tractations bipartites sous Louis XIV, une entente tacite prévaut ensuite pour ne pas se charger de captifs pendant la mauvaise saison et pour, en quelque sorte, « solder les comptes » à la fin de chaque campagne maritime annuelle.

Les données dont nous disposons pour la période révolutionnaire, plus lacunaires encore puisqu'elles ne concernent pratiquement que l'échange de prisonniers britanniques quittant Saint-Malo, ne confirment que partiellement cette évolution<sup>42</sup>. Ainsi, au cours des années 1794-1801, 75 % des captifs malouins sont libérés pendant les dernières semaines de l'été, en août et début septembre, seuls 5 % l'étant au cours de l'automne. Mais là n'est sans doute pas l'élément essentiel : en effet, alors que Saint-Malo semble conserver la place qui avait été la sienne tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle dans les échanges entre France et Grande-Bretagne, seuls 1 459 Britanniques ont été renvoyés par le port de la Rance en presque dix années, moins donc, par exemple, que les 1 630 prisonniers français libérés suite au cartel de l'Écluse et débarqués à Saint-Malo au cours des mois de mars, avril et mai 1759<sup>43</sup>. Les relations privilégiées entre la ville et ses voisines anglo-normandes ne suffisent donc pas à engendrer d'importants échanges, sans doute en raison de choix politiques – et stratégiques – faits à un niveau hiérarchique plus élevé : la concentration des départs à l'automne 1795 et au cours de l'année 1797 le laisse entendre.

<sup>40</sup> Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-15, état pour la période mars-août 1709.

<sup>41</sup> CABANTOUS, Alain, « Gens de mer, guerre et prison... », art. cit., p. 260.

<sup>42</sup> Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 S 261, Prisonniers anglais retournant en Angleterre ; prisonniers anglais arrivés à Saint-Malo et envoyés à Dinan et autres lieux, an III-1815.

<sup>43</sup> Arch. mun. Saint-Malo, BB 45, lettres du maire de Saint-Malo, Le Fer de Chanteloup, 1759, citées par GAUSSEN, G., *Saint-Malo et la mer en 1759*, dactyl., diplôme d'études supérieures d'histoire, Rennes 2, 1967, p. 196-197. Ce sont huit navires provenant de Plymouth, Bristol ou Guernesey qui transportent ces prisonniers.

*La gestion des flux, entre administrations centrales et responsables locaux*

Il n'en reste pas moins que, si la gestion de ces flux incombe aux autorités centrales, elle relève également très largement des responsables locaux.

En ce qui concerne les marins, seuls deux échanges généraux – c'est-à-dire entraînant la libération réciproque de tous les prisonniers, quel que soit leur nombre de part et d'autre de la Manche – ont lieu au cours d'un long XVIII<sup>e</sup> siècle, en 1691 et 1780, deux dates, remarquons-le, où la Royale tient la dragée haute à la *Navy*<sup>44</sup>. Les divers cartels conclus pour l'armée de terre excluent à chaque fois les marins<sup>45</sup>. Cependant, celui de l'Écluse, fruit des négociations entamées entre le duc d'Aiguillon et Lord Cavendish à l'automne 1758, après la bataille de Saint-Cast, concerne les ports bretons car un certain nombre de prisonniers britanniques de ce combat sont alors libérés et transitent par Saint-Malo, quand bien même la plupart passe par Calais pour rejoindre Douvres<sup>46</sup>. Quoi qu'il en soit, un principe intangible et consensuel, bien que susceptible d'une certaine souplesse, s'établit entre France et Grande-Bretagne : la libération homme pour homme, en distinguant les simples soldats et matelots des officiers. L'intendant de la Marine de Dunkerque réitère, en 1694, ses instructions à ce sujet à un commissaire sans doute encore peu familiarisé avec les échanges : « Je vous répète encore que le Roy veut qu'il ne soit renvoyé qu'autant d'Anglois qu'il vous sera remis de prisonniers François et que vous reteniez les officiers jusqu'à ce qu'on ayt renvoyé les officiers François qui sont retenus en Angleterre<sup>47</sup> ».

Plus que les intendants de la Marine, ce sont en effet les commissaires qui sont chargés, parmi de nombreuses autres fonctions, de la gestion des échanges de prisonniers de guerre. L'exemple de ceux de Saint-Malo donne une idée de leurs nombreuses responsabilités. Ils jouent d'abord le rôle d'interface avec leurs homologues britan-

<sup>44</sup> CABANTOUS, Alain, « Gens de mer, guerre et prison... », art. cit., p. 259.

<sup>45</sup> Celui élaboré spécialement pour eux en 1744-1745 reste à l'état de projet semble-t-il, Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17, « Projet de cartel entre la France et l'Angleterre pour l'échange des prisonniers faits par mer », 1744.

<sup>46</sup> Sur la Convention de l'Écluse, voir SAVORY, Reginald, « The Convention of Ecluse, 1759-62 : the Treatment of Sick and Wounded Prisoners of War, and Deserters of the British and French Armies During the Seven Years War », *Journal of the Society for Army Historical Research*, 42, 1964, p. 68-77. Sur la libération des prisonniers de Saint-Cast, voir LAGADEC, Yann et PERRÉON, Stéphane (en collab. avec David Hopkin), *La bataille de Saint-Cast...*, op. cit., p. 254-257.

<sup>47</sup> Arch. nat. France, B<sup>2</sup> 99, fol. 551, lettre de Patoulet au sieur de Chastaunay, 8 septembre 1694. Le nombre de prisonniers de part et d'autre de la Manche est cependant rarement équivalent. Si la bonne tenue de la Royale pendant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et d'Amérique contribue à assurer un certain équilibre, les autres conflits se soldent par des captifs français beaucoup plus nombreux que leurs homologues britanniques.

niques, avec lesquels ils entretiennent une abondante correspondance<sup>48</sup>. Ils reçoivent aussi régulièrement des lettres d'officiers français retenus outre-Manche, dont certaines sont poignantes<sup>49</sup>. Par ailleurs, nous l'avons vu, le commissaire malouin semble, la plupart du temps, entretenir des relations privilégiées avec les autorités des îles anglo-normandes, qu'il s'agisse des gouverneurs de Jersey ou Guernesey ou des commissaires chargés des prisonniers. Cette quasi-connivence explique certaines libérations et un certain zèle pour mettre en œuvre des transports entre les deux îles. Le commissaire De Gastines préfère ainsi passer par le gouverneur de Jersey pour se plaindre des mauvais traitements infligés aux prisonniers français par les responsables de Plymouth, comptant probablement sur l'intercession d'un personnage avec lequel il entretient des relations cordiales<sup>50</sup>. Il s'en explique d'ailleurs au ministre près de deux ans plus tard : le gouverneur de Jersey

« en use toujours fort bien avec nos gens et ne les retient que le moins qu'il peut et les traite fort honnestement [...], ie me sers aussy de son canal pour porter mes plaintes en Angleterre lorsque les barques d'eschange n'arrivent point icy et iay tout sujet de me louer de la manière honneste avec laquelle ce milord veut bien entrer dans la iustice de mes plaintes et me faire avoir des réponses de Plymouth<sup>51</sup> ».

Nous l'avons dit, ces relations privilégiées perdurent tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, quand bien même ces accommodements restent soumis à l'approbation d'autorités supérieures, ministère en France et commissaires londoniens en Grande-Bretagne<sup>52</sup>.

De quelle latitude disposent justement les commissaires bretons en ce qui concerne les échanges de prisonniers ? La correspondance du commissaire De Gastines avec

<sup>48</sup> Les archives de Brest conservent ainsi la correspondance entre le commissaire Guillot et les membres britanniques du « Bureau pour les marins malades et blessés et les échanges de prisonniers de guerre » (*Office for sick and wounded seamen and for exchanging prisoners of war*). Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17, 1743-1745.

<sup>49</sup> Voir, par exemple, pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la lettre de Cochart, commandant de la frégate *La Harpe*, adressée de Plymouth le 25 octobre 1695, Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 89, fol. 283. Pour la guerre de Succession d'Autriche, voir la lettre de Jacques Pannier, premier pilote et interprète, Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17, 26 novembre 1745.

<sup>50</sup> Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 75, fol. 189, lettre du 18 janvier 1693 au ministre. Nous l'avons vu, ces bonnes relations se perpétuent lors des conflits suivants. Au cours de la guerre de Succession d'Autriche par exemple, le commissaire ordonnateur de Saint-Malo, Guillot, met en place des arrangements avec ses homologues de Jersey et Guernesey. À la demande des Dobrée, qui exercent de semblables fonctions à Guernesey, il libère en priorité des prisonniers de l'île voire des Jersiais. Nicolas Dobrée lui assure en retour : « j'envoyerais ceux de Saint-Malo ou ceux que vous me demanderez préférablement aux autres » ; Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17, lettre de Nicolas Dobrée Junior, 20 décembre 1745 (vieux style). Voir aussi celles du 28 février 1744 (vieux style) et du 26 avril 1746 (vieux style), cette dernière écrite par son frère et successeur Pierre. Notons également l'émouvante missive dans laquelle Nicolas Dobrée senior annonce à Guillot le décès de son fils (3 mars 1746, vieux style).

<sup>51</sup> Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 82, fol. 326, lettre du 22 décembre 1694.

<sup>52</sup> C'est ce que fait remarquer notamment Jean Le Hardy, responsable à Jersey, dans une lettre à Guillot du 5 août 1745 (vieux style), Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17.

le ministère montre à la fois une étroite soumission à Versailles et une latitude d'action non négligeable, qu'expliquent en partie – mais pas seulement – les délais d'acheminement du courrier. Ainsi, le responsable de la Marine choisit la plupart des prisonniers qu'il renvoie outre-Manche. En 1697, par exemple, il décide de garder captives les femmes et filles de distinction pour servir de monnaie d'échange et s'en explique au ministre :

« j'ay aussi retenu, Monseigneur, les femmes et filles des officiers et des marchans, n'ayant renvoyé que les coureuses [des femmes de mauvaise vie capturées sur un navire anglais se rendant dans les colonies], servantes noires et blanches et les petites filles au dessous de sept ans, j'ay retenu tout le reste à Dinan ce qui fera beaucoup crier toute l'Angleterre et produira ie croy, Monseigneur, l'effet que vous désirés qui est la liberté de nos officiers et le soulagement de nos pauvres prisonniers<sup>53</sup> ».

En revanche, constatant qu'il y a davantage d'officiers ennemis à Dinan et Saint-Malo que de Français en Angleterre, il propose d'habiller en simples matelots certains officiers réclamés par le commissaire de Plymouth. Plus tard, il sollicite et attend l'approbation du secrétaire d'État, par exemple lorsqu'il s'agit d'élargir un commandant resté malade dans la cité malouine<sup>54</sup>.

### *Les conditions concrètes des échanges*

Outre ces difficultés administratives, d'autres problèmes se posent, qui peuvent bloquer les échanges. Passons sur les caprices météorologiques susceptibles de détourner les navires de leur destination, nous l'avons vu, voire de les empêcher d'appareiller. Dans le pire des cas, néanmoins, un temps défavorable se traduit seulement par quelque retard, même s'il inquiète légitimement les autorités portuaires<sup>55</sup>. Au-delà de possibles mais exceptionnelles fortunes de mer, l'arraisonnement d'un paquebot d'échange par un bâtiment ennemi n'est pas totalement à exclure. Normalement, l'immunité du navire le protège de toute agression mais en 1745, la *Charming Molly* est canonnée par deux vaisseaux français aux abords d'Aurigny et plusieurs prisonniers de guerre tués ou blessés<sup>56</sup>.

Les navires utilisés pour les échanges sont de simples bateaux de transport de passagers, vite appelés « paquebots » en France, même si le commissaire de Saint-Malo à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle utilise plutôt l'expression « barque d'échange ». Quoi qu'il en soit de cette évolution sémantique, il s'agit bien toujours du même type d'embarcation. Le tonnage varie quelque peu mais, à l'exception peut-être de ceux

<sup>53</sup> Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 97, fol. 295-296, lettre du 7 juillet 1697.

<sup>54</sup> *Ibid.*, B<sup>3</sup> 82, fol. 241, 20 octobre 1694 ; *ibid.*, B<sup>3</sup> 97, fol. 292-293, 3 juillet 1697.

<sup>55</sup> En décembre 1695, Dupuy craint que la barque d'échange de Plymouth se soit « perdue » alors que la tempête fait rage, *ibid.*, B<sup>3</sup> 89, fol. 348, lettre du 14 décembre 1695.

<sup>56</sup> Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-17, lettre de Nicolas Dobrée Junior, 4 septembre 1745 (vieux style).

des îles anglo-normandes qui ont rarement plus de quelques dizaines de passagers, ces bateaux sont relativement grands : les huit navires provenant de Plymouth, Bristol, Guernesey et Kinsale transportant au moins 1 630 prisonniers français et arrivés au cours des mois de mars, avril et mai 1759 à Saint-Malo jaugeant de 80 à plus de 350 tonneaux<sup>57</sup>. Parmi ces navires parlementaires, disposant en cela d'une protection reconnue par les différents belligérants, le *Friend Which* (*sic*), de Plymouth, de quelque 80 tonneaux, ne convoie que 240 prisonniers alors que la *Duchess of Hamilton* de Plymouth ou la *Charming Polly*, de Bristol, jaugeant respectivement 380 et 350 tonneaux, transportent 605 et 412 personnes. Ces paquebots, leur nom en témoigne, sont tous britanniques. Dès le règne de Louis XIV, les Français leur laissent un quasi-monopole du transport des prisonniers de part et d'autre de la Manche, situation qui semble perdurer pendant l'Empire à en croire le nom des parlementaires fréquentant le port de Morlaix<sup>58</sup>. Pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, seuls sont connus les noms des capitaines relâchant à Saint-Malo : de Burgess à Marlow, en passant par Masters et Streck, tous sont anglais, y compris Dobrée, originaire de Guernesey<sup>59</sup>. Il faut attendre la guerre d'Indépendance américaine, qui marque le renouveau de la Royale, pour voir quelques paquebots français impliqués dans les échanges entre Angleterre et Bretagne : à côté de l'*Endeavour* et du *King George*, *L'Oiseau* et, sans doute, *Le Doré*, en font partie<sup>60</sup>.

Mais, à côté de ces parlementaires qui, pour la plupart, relâchent régulièrement dans les ports de la côte nord de la Bretagne, Saint-Malo ou Morlaix, d'autres navires sont ponctuellement mobilisés pour faciliter les échanges. Dans une situation il est vrai particulière, en l'occurrence après le retour à la paix, en avril 1814, le *sergeant Nicol* décrit comment certains de ses camarades, arrivés à Saint-Servan et Saint-Malo, tentent de s'embarquer sur le premier navire en partance pour l'Angleterre<sup>61</sup>.

<sup>57</sup> Arch. mun. Saint-Malo, BB 45, lettres du maire de Saint-Malo, Le Fer de Chanteloup, 1759, cité par GAUSSEN, G., *Saint-Malo et la mer...*, *op. cit.*, p. 196-197.

<sup>58</sup> Pour la Manche orientale, MORIEUX, Renaud, *Une mer pour deux royaumes...*, *op. cit.*, p. 285-286 signale la sous-location de navires à l'administration en charge du transport des prisonniers échangés entre Douvres et Calais par la compagnie Fector & Minet, alors installée dans le port anglais mais créée à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle par un huguenot ayant fui Calais. Nous n'avons pas trouvé trace de telles pratiques concernant les échanges depuis la Bretagne. Tout juste peut-on noter la conservation d'un contrat passé devant notaire en date du 22 janvier 1711 entre le « maître du paquebot des Isles » de Guernesey et un bourgeois malouin qui s'engage à « toucher et recevoir les sommes et deniers quy luy sont et seront cy-après deubs tant pour le passage et nourriture des prisonniers de guerre françois quil a repassés et repassera dans la suite des Isles de Guernezé et Jerzé, que pour son retardement de son dit paquebot et de son équipage », Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 4 E 5161, 22 janvier 1711.

<sup>59</sup> Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-15, différents états anglais recensant les échanges, 1707, 1708, 1709.

<sup>60</sup> *Ibid.*, Brest, 3 Q 1-56, « État de la destination des marins revenus des prisons d'Angleterre, tant par les paquebots françois qu'anglois, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1782 jusqu'au 1<sup>er</sup> août suivant ».

<sup>61</sup> NICOL, Daniel, *Sergeant Nicol. The Experiences of a Gordon Highlander during the Napoleonic Wars in Egypt, the Peninsula and France*, Londres, Leonaur, 2007, p. 169.

Mais, presque une décennie plus tôt, Watkin Tench, major des *Marines* de la *Navy*, bien connu pour ses voyages en Océanie, tout juste élargi des prisons de Quimper, avait dû trouver par lui-même dans le port de Brest un paquebot à destination des îles Britanniques<sup>62</sup>.

En cela, leurs témoignages laissent apparaître que ces échanges, bien au-delà de leurs dimensions diplomatiques ou administratives, sont aussi et surtout des expériences humaines, propres à chacun.

### Échanges et retour à la liberté : l'ambivalence des sentiments, entre joie et suspicion

Saisir l'expérience individuelle des prisonniers échangés n'est guère facile, la plupart des sources en notre possession émanant d'autorités administratives nationales ou locales peu soucieuses de cette dimension. Il n'en reste pas moins que les récits, mémoires, voire journaux ou pamphlets rédigés par certains prisonniers britanniques transitant par un port breton en rentrant en Grande-Bretagne, ou par des captifs français débarqués sur les côtes de Bretagne nous permettent d'en appréhender certaines des dimensions, plus particulièrement pour la fin de la période il est vrai.

#### *Joie, peur, honte ou colère : des sentiments mêlés*

La joie est sans doute le sentiment qui, le plus souvent, traverse les quelques récits en notre possession, une joie d'autant plus vive que la captivité a été longue. C'est le cas du *sergeant Nicol*, des *Gordon Highlanders*, qui décrit une colonne de 200 prisonniers gagnant Saint-Malo fin avril 1814 « le cœur léger », chantant, riant : « je fus très heureux de voir à nouveau de l'eau salée » précise-t-il, chose qui ne lui était plus arrivée depuis des mois, suite à sa capture en Espagne et son transfert vers Briançon<sup>63</sup>. La redécouverte de l'eau salée : tel est aussi ce sur quoi insiste John Wetherell, officier de la *Navy*, lorsqu'il arrive « à St-Survey » [Saint-Servan] le 18 mai 1814 après plus de dix années de captivité passées dans le nord-est de la France<sup>64</sup>. Et malgré la longue journée de marche qu'il vient de faire depuis Rennes, il prend le temps, le soir même, alors que ses camarades se sont endormis, de rédiger un court poème disant sa joie de voir se dessiner enfin la possibilité de rejoindre « ce pays heureux que la Liberté a fait sien », la Grande-Bretagne<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> TENCH, Watkin, *Letters from Revolutionary France*, Ed. Gavin Edwards, Cardiff, Wales UP, 2001 p. 130-131.

<sup>63</sup> NICOL, Daniel, *Sergeant Nicol. The Experiences of a Gordon Highlander...*, *op. cit.*, p. 169.

<sup>64</sup> FORESTER, C.S., *The Adventures of John Wetherell*, Londres, Penguin, 1994, p. 274.

<sup>65</sup> *Id.*, *ibid.*, p. 275.

Les sentiments des prisonniers libérés ou échangés sont plus complexes en fait. La joie succède en effet souvent à une sorte d'angoisse de dernière minute, celle de ne finalement pas pouvoir bénéficier de l'échange annoncé. Watkin Tench évoque ainsi « l'anxiété » des derniers instants passés à Brest avant l'embarquement, implicitement la peur de voir retardée la signature du passeport nécessaire à son départ. Nicol utilise les mêmes termes : « nous attendions *avec anxiété* les vaisseaux devant nous emporter »<sup>66</sup>. L'inquiétude du capitaine Dupont, traversant de Plymouth à Morlaix en juin 1814, est du même type : « quand je me suis vu entrer dans le port » écrit-il, « j'ai été tranquille : j'étais sûr de revoir mon pays<sup>67</sup> ». « Ainsi le 7 juin 1814, je suis rentré en France » conclut-il, comme soulagé de la fin heureuse de cette expérience.

La colère, le ressentiment ne sont pas absents de ces écrits qui, pour certains publiés avant même la fin du conflit en cours, ont vocation à participer à l'œuvre de propagande contre l'ennemi. Le poème rédigé au moment de son arrivée à Saint-Servan par John Wetherell dit, par exemple, sa joie d'échapper « aux mains de la tyrannie ». Sans doute sont-ce cependant les récits publiés par deux marins anglais enfermés à Dinan pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg qui se font les plus explicites. Richard Strutton, dont le texte paraît en 1690 sous le titre d'*A True Relation of the Cruelties and Barbarities of the French upon the English Prisoners of War*<sup>68</sup>, décrit non seulement le caractère insuffisant des rations distribuées le long de la route de Rochefort à Dinan et Saint-Malo où les prisonniers doivent être échangés – « une petite tranche de pain et un œuf » le 4 mai 1690 à Rennes, « une once de vieux bœuf irlandais et une demi-tranche de pain trempée » le lendemain par exemple, avec « de l'eau pour seul alcool » – mais aussi les lieux infâmes où on les fait dormir : « une étable » entre Rennes et Dinan, un « misérable endroit puant » à Dinan même, sans doute dans l'une des tours du château<sup>69</sup>. Dans ces conditions, « notre espoir

<sup>66</sup> NICOL, Daniel, *Sergeant Nicol. The Experiences of a Gordon Highlander...*, op. cit., p. 169. C'est nous qui soulignons.

<sup>67</sup> DUPONT, Daniel, *Un rescapé de La Méduse. Mémoires du capitaine Dupont, 1775-1850*, Bouhet, La Découverte, 2005, p. 63. Les registres d'état-civil de Morlaix signalent cependant le décès, le 25 mars 1811, de Joseph Combeau, 24 ans, matelot capturé à l'île de France, débarqué par un parlementaire britannique le même jour, mort noyé en tombant à l'eau alors qu'il aidait à transborder les effets de ses camarades entre Lannuguy et le port de Morlaix... Le jeune homme avait survécu à un aller-retour dans l'océan Indien, mais pas à cette traversée au confluent du Queffleuth et de la Pennel.

<sup>68</sup> STRUTTON, Richard, *A True Relation of the Cruelties and Barbarities of the French upon the English Prisoners of War, being a Journal of their Travels from Dinan in Britany to Thoulon in Provence and Back Again...*, Londres, Richard Baldwin, 1690.

<sup>69</sup> *Id. ibid.*, p. 55-56. Il précise cependant au sujet de Dinan que les gardes les traitèrent plutôt bien, et que « le plus grand dérangement de ce lieu était l'horrible puanteur de la prison, qui n'offensait pas seulement le nez, mais brûlait aussi les yeux ».

d'être bientôt libérés était notre plus grand confort » écrit-il notamment. Et c'est donc, à l'en croire, « grâce à Dieu » qu'il peut finalement débarquer le 31 mai 1690 à Weymouth, accueilli le mieux du monde par – comment pourrait-il en aller autrement sous sa plume ? – « les bonnes gens » des environs. Moins précis sur les conditions de son échange *via* Saint-Malo en 1690, Robert Lyde, maître de barque dont le récit est – sans doute n'est-ce pas un hasard – publié par le même éditeur que celui de Strutton, remercie « la grande bonté de Dieu » à qui il doit son retour en Angleterre, vouant cependant une véritable haine aux Français qu'il accuse d'avoir laissé mourir 400 des 600 prisonniers de Dinan<sup>70</sup>.

La colère – voire la haine – de certains n'empêche pas la honte de quelques autres. La chose est nette chez le *sergeant* Nicol, partagé entre la joie du retour à la liberté et, *a minima*, le malaise ressenti face aux prisonniers français qui débarquent au même moment, en ce 3 mai 1814, à Saint-Malo en provenance de Plymouth :

« Quand ils débarquèrent, certains d'entre eux se mirent en colère, nous montrant les mauvaises tranches de pain qu'on leur avait servies en Angleterre : c'était une abominable substance. Je n'avais aucun moyen d'éluder le fait, si ce n'est en secouant mon havresac totalement vide en leur disant que je quittais la France sans pain du tout. Sur ce, un immense grenadier appliqua sa tranche de pain sur mon visage en disant : « *Pauvre diable* [en français dans le texte], prends cela et rapporte-le en Angleterre ; je l'ai eu là-bas hier ». Je le pris de ses mains mais ne pus le manger, n'ayant jamais rien vu de tel. En l'examinant, je pensai que le sort de bien des hommes avait été pire que le nôtre, trouvant finalement que je n'avais pas trop de raisons de me plaindre du traitement que j'avais reçu en tant que prisonnier de guerre<sup>71</sup> ».

### *L'état sanitaire déplorable de nombreux prisonniers*

On comprend dès lors que l'état sanitaire dans lequel se trouvent nombre des prisonniers libérés cause régulièrement des soucis aux administrateurs des ports bretons. Alors que, normalement, leur tâche se limite à vérifier le nombre des rapatriés, à contrôler la véracité des rôles fournis par les Britanniques puis à organiser leur transfert grâce à des passeports, souvent il leur faut fournir à ces prisonniers revenus des gêôles britanniques une aide d'urgence.

Certains, affaiblis par leur captivité, ont besoin d'une prompt hospitalisation : parmi les 330 marins arrivés de Plymouth en avril 1693, sept sont déjà décédés en mer et cinquante sont portés « à l'hôpital de cette ville [Saint-Malo] plustot morts que

<sup>70</sup> LYDE, Robert, *A True and Exact Account of the Retaking of a Ship, called the Friends' Adventure, of Topsham, from the French...*, Londres, Richard Baldwin, 1693. L'auteur parle des survivants comme « de simples squelettes », les prisonniers ayant été selon lui « affamés jusqu'à la mort ». Finalement, il compare la « barbarie » de Louis XIV à celle du Grand Turc...

<sup>71</sup> NICOL, Daniel, *Sergeant Nicol. The Experiences of a Gordon Highlander...*, *op. cit.*, p. 170.

vivants » précise De Gastines<sup>72</sup>. Il est vrai qu'en temps de guerre, les Britanniques renvoient prioritairement des blessés ou malades, incurables pour certains d'entre eux : parmi les « prisonniers français passagers et autres débarqués à Saint-Malo le 17 janvier 1813 du parlement[ai]re anglais *Ann & Jane*, venant du dépôt de Chatham », figurent Charles Lefèvre, 22 ans, « renvoyé comme incurable, ankilose à l'avant-bras gauche », Jean Frémont, 47 ans, capturé à Trafalgar en 1805, atteint d'une fluxion de poitrine, Jean-François Doriac, 29 ans dont huit en captivité, souffrant d'une « phtisie pulmonaire au dernier degré », François Rousseau, frappé du même mal, au second degré seulement cependant, etc.<sup>73</sup>. Que devinrent ces quatre hommes ? Nous n'avons pu le déterminer. En revanche, la consultation des registres de décès de Morlaix ou Saint-Malo révèle la fréquence de ces décès de prisonniers tout juste échangés : de Pierre Levert, « jeune garçon d'environ 20 ans », qui meurt à Pleslin en avril 1693 « après une maladie contractée aux prisons d'Angleterre » à Pierre Guéret, marin de Pordic, mort à Morlaix en avril 1810 quelques jours après son échange, les exemples sont légion.

Les autorités françaises ne manquent pas de se plaindre. Dans un rapport de juin 1812, le commissaire général de Brest signale l'arrivée d'un grand nombre de prisonniers d'Angleterre, « tous en haillons, jaunes de maladie et dans la plus grande misère<sup>74</sup> ». Face à cette situation, le commissaire spécial de Morlaix en vient même, en janvier 1813, à suggérer la création d'un lazaret spécifique « au bas de la rivière<sup>75</sup> ».

---

<sup>72</sup> Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 75, fol. 266-267, 15 avril 1693. L'année suivante, à l'arrivée d'un transport de Kinsale, le commissaire envoie à l'hôpital une quarantaine d'hommes « qui ont la mort peinte sur le visage », *ibid.*, B<sup>3</sup> 82, fol. 118, 5 juin 1694. Beaucoup moins nombreux, des prisonniers ennemis venant d'autres ports et arrivés pour embarquer à Saint-Malo y sont aussi quelquefois hospitalisés, à l'instar, en 1764, d'Edward Codle, qui débarque à Lorient le 11 juillet 1764 en provenance des Indes orientales, arrive à Saint-Malo le 23 du même mois, entre à l'hôpital et en ressort le 1<sup>er</sup> août pour être envoyé à Guernesey, Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-56, certificat du 1<sup>er</sup> août 1764.

<sup>73</sup> *Ibid.*, Brest, 1 P 10-115, état nominatif des prisonniers français passagers et autres débarqués à Saint-Malo le 17 janvier 1813.

<sup>74</sup> GOTTERI, Nicole, *La police secrète du Premier Empire...*, t. IV..., *op. cit.*, p. 506. La situation n'a rien de très nouveau. En 1693, le commissaire de Saint-Malo secourt ainsi des marins revenus de Kinsale « presque tous sans bas souliers ny chapeaux », soulignant qu'ils « n'auroient iamais pu gagner leur département si ie ne leur avois donné que la conduite ordinaire », Arch. nat. France, B<sup>3</sup> 75, fol. 245, lettre du 22 mars 1693. Dans une lettre à l'intendant datée du 30 mars 1759, le marquis de La Châtre, gouverneur de Saint-Malo, évoque « l'état misérable où sont arrivés les soldats [du régiment] de Cambis qui n'ont ny chemises ny souliers » à leur retour de captivité. La même année, à Dinan, les prisonniers français tout juste revenus d'Angleterre remplacent les captifs britanniques et c'est au subdélégué de fournir vêtements et chaussures aux prisonniers, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1091, lettres du marquis de La Châtre et de Macé, subdélégué, 30 mars et 16 avril 1759.

<sup>75</sup> GOTTERI, Nicole, *La police secrète du Premier Empire...*, *op. cit.*, t. VI, *Bulletins quotidiens adressés par Savary à l'Empereur de janvier à juin 1813*, 2003, p. 74.

Les prisonniers français échangés ne sont d'ailleurs pas les seuls concernés : les registres de décès des communes placées le long des axes empruntés par les Britanniques qui gagnent Morlaix ou Saint-Malo depuis Rennes en avril-juin 1814 contiennent aussi le nom de captifs qui ne purent atteindre le port prévu pour leur échange, tel ce John Ballington, marin britannique mort à Lamballe le 16 mai 1814, plus d'un mois après la fin des hostilités<sup>76</sup>.

### *La suspicion à l'égard des prisonniers échangés*

Au dénuement voire à la maladie, il faut enfin ajouter une certaine suspicion régnant fréquemment dans les ports bretons à l'encontre des prisonniers de guerre, considérés, pas forcément à tort, comme de potentiels espions : nous l'avons vu. Un changement de taille intervient cependant à la fin de notre période : alors que, sous l'Ancien Régime, la suspicion portait sur les prisonniers ennemis en passe d'être libérés et jamais, semble-t-il, sur les Français de retour d'outre-Manche, la politisation des conflits conduit à un quasi-renversement de la situation pendant la Révolution et l'Empire. Les prisonniers libérés sont désormais des suspects en puissance. Dès pluviôse an VIII, Fouché, ministre de la Police, écrivait à Saint-Servan pour appeler les autorités locales à la vigilance afin d'« empêcher que des émigrés ou des espions de l'étranger ne puissent, à la faveur du titre de prisonniers de guerre, pénétrer dans l'intérieur<sup>77</sup> ». D'où l'importance des interrogatoires, aussi systématiques que possible, afin de « discerner les vrais prisonniers des faux ». Une décennie plus tard, ces consignes restent d'actualité, le même Fouché précisant au préfet des Côtes-du-Nord que l'on

« met en arrestation provisoire les Français indistinctement qui reviennent d'Angleterre sur des parlementaires, et tous les papiers dont ils sont porteurs sont remis à la police [...]. Les marins français arrivant d'Angleterre avec des passeports ou des certificats d'échange en bonne forme demeurent affranchis de l'arrestation provisoire<sup>78</sup> ».

Ils n'en restent pas moins de potentiels suspects, Fouché demandant régulièrement aux autorités locales de s'informer des intentions de certains anciens captifs, des conditions de leur éventuelle évasion mais aussi de leur simple échange. Ainsi, de ce Jean Audran, maître d'équipage sur le corsaire malouin le *Buonaparte*, « revenant des prisons d'Angleterre » sous le nom d'Antoine Ravenay « dont il a acheté le tour

<sup>76</sup> Arch. dép. Côtes-d'Armor, registre des décès de Lamballe pour 1814, acte n° 71 du 16 mai.

<sup>77</sup> Arch. mun. Saint-Malo, 32W263. Certains cas semblent en effet particulièrement suspects. Dans un courrier du 28 nivôse an VIII, Fouché attire l'attention de l'administration municipale de Saint-Servan sur la situation d'un certain Pierre Maudouit, « marin de profession se disant natif de [la] commune », « conduit prisonnier de guerre en Angleterre » en l'an VI, et qui « a servi depuis dans une légion d'émigrés à la solde de cette puissance et a été pris sur un bâtiment anglais amené au port de Bordeaux en floréal an 7 ».

<sup>78</sup> Arch. dép. Côtes-d'Armor, 1 M 315, lettre du ministère de la Police générale, 21 mai 1809.

d'échange », qui ne peut que susciter la suspicion du ministre : par un courrier du 29 brumaire an VIII, celui-ci demande à l'administration municipale de Saint-Servan de procéder, « dans le plus bref délai », à son interrogatoire<sup>79</sup>.

## Conclusion

Pour conclure, il nous semble possible d'insister sur plusieurs points. Il ne saurait tout d'abord – bien évidemment – être ici question de nier les dures réalités de la captivité, les conditions souvent pénibles dans lesquelles vivent les prisonniers de part et d'autre de la Manche, des tours du château de Dinan aux pontons de Plymouth. Il suffit de rappeler que l'on compta jusqu'à 2400 prisonniers dans le château de Fougères pour imaginer ce que pouvait être leur quotidien et les difficultés des autorités locales dans la gestion de ces masses croissantes de captifs qu'elles durent loger, nourrir, vêtir, alors même que la durée de captivité tend à croître au cours de la période. Faut-il y voir une conséquence de la « totalisation » de la guerre, de la « nationalisation » des conflits et de leur « politisation » ?

Rien n'est moins sûr nous semble-t-il, dans la mesure notamment où ces conditions pénibles, source de maladies parfois ravageuses – rappelons les quelque 380 décès enregistrés pendant l'épidémie de dysenterie de 1779 parmi les 1800 prisonniers britanniques de Dinan, soit 21 % des effectifs<sup>80</sup> –, sont à rapprocher de celles que connaissent les marins en mer ou encore les soldats des armées en campagne : les morts au combat et de blessures ne représentent ainsi qu'un quart des décès dans les rangs des troupes napoléoniennes, trois fois moins que celles pour cause de maladie, à l'hôpital<sup>81</sup>.

Surtout, on l'a dit, un nouveau droit de la guerre s'affirme et s'affine au cours des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, accordant aux prisonniers une place qui ne leur avait sans

---

<sup>79</sup> Arch. mun. Saint-Malo, 32 W 263, lettre de Fouché en date du 29 brumaire an VIII. La pratique évoquée ici d'achat du tour d'échange semble régulière. D'autres lettres du ministre de la Police l'évoquent pour cette seule année 1800. Guillaume Angenard, capitaine corsaire malouin, obtient ainsi sa libération en achetant « pour dix louis et tous mes effets son droit d'incurable » à l'un de ses co-détenus sur un ponton de Plymouth en avril 1801, DELAUNAY, D., « Mémoires de Guillaume-Marie Angenard (1790-1833) », *Annales de Bretagne*, 1891, p. 522.

<sup>80</sup> Sur cette épidémie, voir JEANROY, « Mémoire sur les maladies qui ont régné à Dinan en Bretagne parmi les prisonniers Anglois, en 1779 », *Mémoires de la Société royale de médecine*, 1782, p. 45-60. À Fougères, où sont transférés une partie des prisonniers la même année, meurent 212 prisonniers britanniques, jusqu'à 48 en avril, mais une quinzaine en moyenne chaque mois après cette date, Service historique de la Défense (Marine), Brest, 3 Q 1-53, *État général des prisonniers de guerre morts aux hôpitaux de marine à compter du 7 mars 1779*.

<sup>81</sup> Sur ce point, HOUDAILLE, Jacques, « Études par sondage au millièmè des troupes de l'Empire (1803-1814) », *Revue de l'Institut Napoléon*, n° 113, octobre 1969, p. 221-236.

doute jamais été faite au cours des siècles précédents. Or, en ce domaine, la volonté de rupture affichée par la Révolution n'est, *de facto*, que de façade : les pratiques perdurent, s'enracinent, se développent. Ainsi, au-delà des discours les plus enflammés de la période 1793-1794, toute une série de règles nouvelles sont adoptées et, dans l'ensemble, appliquées<sup>82</sup>. Pour la Bretagne et ses relations avec l'Angleterre, les changements sont minimes. Certes, la géographie portuaire bretonne des échanges de prisonniers se redessine partiellement, mais l'évolution est en cours bien avant les derniers conflits du siècle. Cette pérennité des pratiques est très nette à l'échelle locale, notamment dans la permanence des rapports privilégiés entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes. Au plus fort de la lutte, les échanges se poursuivent, des « lois de la guerre », non-écrites, venant souvent pallier les errements de celles adoptées par les deux États centraux, que l'on adapte, voire que l'on contourne, la chose ne valant pas que pour les échanges de prisonniers d'ailleurs.

Le fait illustre, finalement, combien il importe, en histoire, de ne pas en rester à l'étude des seuls discours : bien plus que les paroles, ce sont les actes qui comptent.

Yann LAGADEC

maître de conférences en histoire moderne, Université Rennes 2

Youenn LE PRAT

professeur agrégé en Classes préparatoires aux grandes écoles, Lycée Kerichen, Brest

Stéphane PERRÉON

docteur en histoire, professeur agrégé d'histoire, Lycée Maurice-Genevoix, Bressuire

## RÉSUMÉ

Le basculement géostratégique qui, dans la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle, fait de l'Angleterre plus que des Habsbourg l'ennemi récurrent de la France confère, pour plus d'un siècle, à la Bretagne et à la Manche un place inédite dans l'effort de guerre du pays. De la guerre de la Ligue d'Augsbourg à la chute de l'Empire, chaque conflit voit désormais affluer dans la province des milliers de prisonniers de guerre anglais ou britanniques enfermés dans les citadelles de Dinan, Fougères, Brest mais aussi Vitré, Pontivy ou Josselin, tandis que, dans le même temps, des milliers de marins bretons connaissent l'expérience des « prisons d'Angleterre », à commencer par celles des environs de Plymouth et Portsmouth, face à la Bretagne.

---

<sup>82</sup> Notons, par exemple, l'envoi de médecins inspecteurs français auprès des prisonniers français en Grande-Bretagne pendant le Directoire, à l'instar du Fougereais Bertin. Sur cette expérience, voir LAGADEC, Yann, « Un médecin de Gahard parmi les prisonniers de guerre en Angleterre : René-Hyacinthe-Joseph Bertin, « voyageur prisonnier » pendant la Révolution (1799) », *Bulletin et mémoires de la Société archéologique et historique d'Ille-et-Vilaine*, 2012, p. 225-259.

Au cœur de l'affrontement naval entre les deux puissances, la Manche devient pour ces raisons même un espace par lequel transitent les prisonniers que France et Grande-Bretagne ne manquent pas d'échanger, y compris en plein conflit. Les ports bretons, notamment Saint-Malo et Morlaix, jouent en ce domaine un rôle de premier plan.

Ce sont ces échanges de prisonniers de guerre, ponctuels ou inscrits dans le cadre des cartels signés par les deux partis en présence, que nous souhaiterions ici étudier dans le temps long de la « Seconde Guerre de Cent Ans », afin notamment d'en saisir les principales modalités et les grandes évolutions.