

La course nantaise pendant la Révolution (1793-1799)

La course nantaise est un domaine encore très peu investi. Les études sur Nantes restent largement consacrées au commerce colonial ou à la traite négrière, des thématiques illustrant la ville-port du XVIII^e siècle, à son apogée¹. Il faut reconnaître qu'elle n'est pas une ville traditionnellement corsaire et que cette activité a été relativement faible sous l'Ancien Régime. Jean Meyer comptabilise seulement soixante-six armements en course sur l'ensemble du XVIII^e siècle, période révolutionnaire exceptée : trente-neuf pendant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1712), quinze durant la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748), neuf lors de la guerre de Sept Ans (1756-1763) et trois pour la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783)². Le commerce colonial et négrier rapportant davantage de richesses, les négociants et armateurs nantais se spécialisent dans les échanges avec les colonies et ne pratiquent la course qu'à de rares occasions. Cela change dans les années 1790. Une série d'événements bouleversent les activités maritimes traditionnelles et contraignent le port ligérien à se réorienter.

Un état quantitatif de la course nantaise révolutionnaire

Avec la guerre déclarée au roi d'Angleterre et au *stathouder* des Provinces-Unies le 1^{er} février 1793, la course est autorisée par le décret de la Convention nationale du 31 janvier 1793 (an II)³. Des lettres de marque – autorisations pour pratiquer

1. Ce travail est tiré de mon mémoire de master 1 d'histoire moderne, BOIVIN, Julie, *La course nantaise pendant la Révolution (1793-1799)*, David PLOUVIEZ (dir.), université de Nantes, 2012, 136 p. ; et de celui de master 2, BOIVIN, Julie, *L'activité corsaire nantaise pendant la Révolution (1793-1799)*, David PLOUVIEZ (dir.), université de Nantes, 2013, 243 p.

2. MEYER, Jean, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie. », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 78/2, 1971, p. 312. Dans cet article, Jean Meyer s'appuie essentiellement sur deux ouvrages : MARTIN, Gaston, *L'ère des négriers 1714-1774, Nantes au XVIII^e siècle*, Paris, Alcan, 1931, réimp. Paris, Éditions Karthala, 1993, p. 229-235, 273-278 ; et MEYER, Jean, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, réimp. Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1999, p. 81-89.

3. Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 R 1/1, *Convention Nationale et Directoire. Instructions : décrets, lois, arrêtés* (an II-an V).

la course – sont délivrées aux armateurs nantais dès le mois de mars. En quatre mois, cette nouvelle activité connaît une envolée : on totalise seize armements en course⁴. Cependant, cette ferveur est très vite arrêtée par l’embargo sur les corsaires et les navires de commerce entre le 22 juin 1793 (an II) et le 23 thermidor an III (15 août 1795), qui explique l’absence d’armements en l’an III⁵. Durant cette période, les bâtiments ne peuvent plus quitter le port jusqu’à ce que les effectifs de la Marine, tant en navires qu’en marins, soient complétés. Une fois l’interdiction levée, la course reprend lentement pour atteindre son apogée sous le Directoire, en l’an V, VI et VII avec 106 armements en course, soit 85 % des armements en course de la période⁶. À partir de l’an V, cette nouvelle activité maritime représente une part importante des armements nantais : entre plus d’un tiers et un cinquième du total (fig. 1).

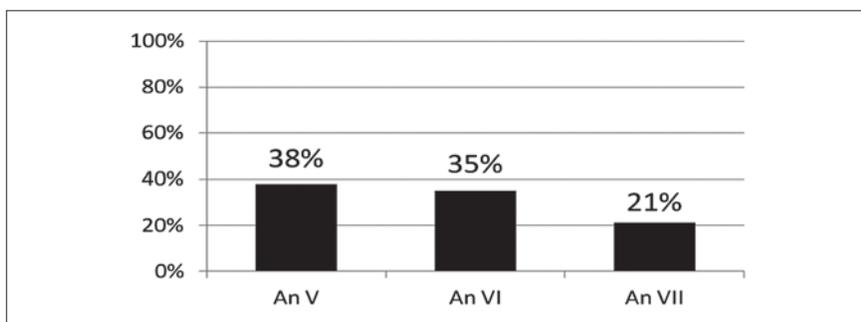


Figure 1 – La part de la course dans l’armement nantais en l’an V, VI et VII

Les captures suivent également ce rythme soutenu puisque 125 prises sont conduites dans le port ligérien sur la même période, avec 66 % des prises réalisées durant l’an V et l’an VI (fig. 2)⁷.

4. *Ibid.*, 7 R 4/89, *Rôles d’armement* (1^{er} janvier 1793-30 janvier an II).

5. *Ibid.*, 7 R 1/1, *Convention Nationale et Directoire. Instructions : décrets, lois, arrêtés* (an II-an V).

6. *Ibid.*, 7 R 1/1458, *Corsaires et navires du port de Nantes armés à la course. Rôles de bords* (an IV-an V) ; *ibid.*, 7 R 1/1459, *Corsaires et navires du port de Nantes armés à la course. Rôles de bords* (an VI-an VII) ; *ibid.*, 7 R 4/92 *Rôles d’armement* (an V) ; *ibid.*, 7 R 4/93, *Rôles d’armement* (an VI) ; *ibid.*, 7 R 4/94, *Rôles d’armement* (an VII) ; *ibid.*, 7 R 1/1447, *Prises de navires par les bâtiments de l’État armés à Nantes. États récapitulatifs par année* (an III-1816).

7. Les prises conduites à Nantes n’ont pas forcément été réalisées par des corsaires nantais et les prises nantaises peuvent avoir été conduites dans d’autres ports. Néanmoins, le choix d’étudier les prises conduites dans le port de Nantes a été fait afin d’étudier les conséquences économiques et sociales de cette activité sur la ville ligérienne.

Années	1793- an II	an III	an IV	an V	an VI	an VII	Total
Nombre d'armements en course	16	0	3	42	43	21	125
Nombre de prises	20	14	4	54	29	4	125

Figure 2 – L'activité corsaire nantaise entre 1793 et l'an VII : armements et prises⁸

Cette activité est une source de profits appréciables, notamment en temps de crise, pour les armateurs et les marins des équipages qui se partagent le produit net des prises, c'est-à-dire les recettes totales auxquelles on a déduit les dépenses engendrées par la liquidation. Au total, les prises sur les ennemis de la République rapportent 49 438 066,68 francs entre 1793 et l'an VII (fig. 3). En moyenne, chaque prise vaut 453 560,24 francs⁹. L'année la plus rentable est l'an II qui concentre 32 % de la somme totale des produits nets des prises, bien qu'elle soit à la troisième place en nombre de navires capturés. Cette année-là, chaque prise rapporte en moyenne 1 229 843,97 francs aux marins et armateurs.

Années	Nombre de prises	Total des produits nets des prises en francs	Moyenne par prise en francs
1793	3	27 339,76 francs	9 113,25 francs
an II	17 (dont 3 mauvaises prises)	15 987 971,62 francs (résultats manquants pour 1 prise)	1 229 843,97 francs
an III	14 (dont 2 mauvaises prises)	8 174 428,33 francs	681 202,36 francs
an IV	4	170 386,18 francs (résultats manquants pour 2 prises)	85 193,09 francs
an V	54	14 799 870,89 francs (résultats manquants pour 2 prises)	284 612,90 francs
an VI	29	9 922 905,40 francs (résultats manquants pour 4 prises)	396 916,22 francs
an VII	4	355 164,50 francs (résultats manquants pour 2 prises)	177 582,25 francs

8. Sources : Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 R 1/1458, *Corsaires et navires du port de Nantes armés à la course. Rôles de bords* (an IV-an V) ; *ibid.*, 7 R 1/1459, *Corsaires et navires du port de Nantes armés à la course. Rôles de bords* (an VI-an VII) ; *ibid.*, 7 R 4/89, *Rôles d'armement* (1^{er} janvier 1793-30 fructidor an II) ; *ibid.*, 7 R 4/90-94, *Rôles d'armement* (an III-an VII) ; *ibid.*, 7 R 1/1447, *Prises de navires par les bâtiments de l'État armés à Nantes. États récapitulatifs par année* (an III-1816) ; *ibid.*, 7 R 1/1436, *Prises de bateaux anglais. Dépenses et répartitions des parts : états comptables par navires pris, chacun étant numéroté* (an II-an V) ; *ibid.*, 7 R 1/1444, *Prises de navires danois et anglais. Dossiers par navire : rapports de mer, déclarations de la caisse des prises, mains levées, correspondance* (an II- an XI).

9. Ce calcul est réalisé à partir de 109 navires capturés dont les produits nets de prises sont connus.

total	125	49 438 066,68 francs	453 560,24 francs
-------	-----	----------------------	-------------------

Figure 3 – Le produit net des prises conduites au port de Nantes entre 1793 et l’an VII¹⁰

La mobilisation de nombreux Nantais pour cette nouvelle activité maritime

La course occupe les marins et les navires bloqués à la Fosse. On recense quatre-vingt-seize noms de capitaines corsaires nantais sur l’ensemble de la période. Soixante-dix d’entre eux n’ont réalisé qu’une croisière entre 1793 et l’an VII : 73 % des capitaines nantais se sont donc lancés dans la course ponctuellement et ont concentré leurs activités dans d’autres secteurs. Les vingt-six autres commandants ont été plus actifs : deux d’entre eux ont accompli quatre croisières, trois en ont fait trois, et vingt et un s’y sont lancés à deux reprises. En moyenne, ils ont entre trente et quarante ans, le plus jeune des capitaines recensés ayant vingt-quatre ans et le plus âgé, cinquante-six ans¹¹. Plus de la moitié est originaire de Nantes, et parmi les autres, 38 % viennent du « pays nantais ». Ces derniers sont issus de petites villes situées sur la côte atlantique, à la sortie de l’estuaire de la Loire (Paimbœuf, la Plaine-sur-Mer, Pornic, Bourgneuf, les Moutiers). Quelques-uns viennent aussi du littoral atlantique (Noirmoutier, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne...) et du littoral de la Manche (Port-Malo, Cancale, Le Havre...).

Plusieurs armateurs locaux s’engagent dans la course occasionnellement mais certains ont fait fortune grâce à cette nouvelle activité. C’est le cas de Félix Cossin qui finance des croisières corsaires chaque année de la période, totalisant vingt-trois départs entre 1793 et l’an VII. Sur les trois années les plus dynamiques, de l’an V à l’an VII, ses entreprises corsaires lui rapportent 8 522 646 livres 7 sols 10 deniers¹². Les frères Richer ont également été fortement impliqués dans la course puisqu’ils ont financé une croisière par an entre 1793 et l’an VI. De même, Pierre Coiron fils, François Dessaulx, Courtois et Leray et Sigoigne, Fleuriau et Jamont, ou encore la compagnie de Gabriel Grelier ont lancé plusieurs croisières sous le Directoire. On

10. Sources : Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 R 1/1436, *Prises de bateaux anglais. Dépenses et répartitions des parts : états comptables par navires pris, chacun étant numéroté* (an II-an IV) ; *ibid.*, 7 R 1/1444, *Prises de navires danois et anglais. Dossiers par navire : rapports de mer, déclarations de la caisse des prises, mains levées, correspondance* (an II-an XI) ; *ibid.*, 7 R 1/1447, *Prises de navires par les bâtiments de l’État armés à Nantes. États récapitulatifs par année* (an III-1816).

11. *Ibid.*, 7 R 1/1458, *Corsaires et navires du port de Nantes armés à la course. Rôles de bords* (an IV-an V) ; *ibid.*, 7 R 1/1459, *Corsaires et navires du port de Nantes armés à la course. Rôles de bords* (an VI-an VII) ; *ibid.*, 7 R 4/89, *Rôles d’armement* (1^{er} janvier 1793-30 janvier an II) ; *ibid.*, 7 R 4/91, *Rôles d’armement* (an IV) ; *ibid.*, 7 R 4/92, *Rôles d’armement* (an V) ; *ibid.*, 7 R 4/93, *Rôles d’armement* (an VI) ; *ibid.*, 7 R 4/94, *Rôles d’armement* (an VII).

12. *Ibid.*, 7 R 1/1447, *Prises de navires par les bâtiments de l’État armés à Nantes. États récapitulatifs par année* (an III-1816).

ne retrouve pas les grandes familles du négoce nantais du XVIII^e siècle. Il semble que la course soit davantage l'affaire de nouveaux venus à l'esprit d'aventure, tel Félix Cossin arrivé à Nantes en 1789, ou encore de petits armateurs fortement touchés par le marasme économique et voyant dans cette activité une occasion d'en retirer des profits.

Pour se lancer dans la course, les armateurs utilisent les vaisseaux marchands immobilisés dans le port de la Fosse à cause de la guerre qui empêche le commerce colonial. Certains ont pratiqué la traite, comme la *Musette*, dont la maquette se trouve au musée du Château des ducs de Bretagne à Nantes. Les navires armés sont généralement de taille moyenne, jaugeant entre 100 et 300 tonneaux et sont choisis selon des critères de maniabilité et de vitesse. De nombreux navires neufs sont aussi construits dans les chantiers navals le long de la Loire (à La Piperie, Vertou, Basse-Indre et jusqu'à Paimbœuf), notamment en l'an V et VI, illustrant parfaitement le dynamisme des armements corsaires nantais durant cette période. D'ailleurs, la part de ces bâtiments neufs dans les armements en course augmente : ils représentaient 30 % des corsaires en l'an V, 49 % en l'an VI, pour atteindre 52 % en l'an VII.

Outre les marins et les armateurs, la course mobilise bien d'autres acteurs à l'échelle locale pour gérer la liquidation des prises. Elle constitue alors une source de revenus substantielle dans les années 1790. L'administration maritime locale, avec la participation de l'ensemble des bureaux de la Marine, encadre les nombreuses expertises auxquelles sont soumises les prises conduites au port de Nantes. Trois grandes figures se distinguent dans cette gestion des prises. L'agent maritime, François Ange Stanislas Even, supervise l'ensemble de la procédure de liquidation des prises et joue le rôle d'intermédiaire entre le ministre de la Marine et les agents maritimes locaux. Il est secondé par le sous-contrôleur de la Marine à Nantes, Joseph François Mary, et le sous-chef des classes à Paimbœuf, Jean-Pierre Louvel. Ces deux agents de la République œuvrent de concert pour liquider les prises. Ils veillent notamment au bon respect de l'ensemble de la procédure et dirigent chaque phase se déroulant à Nantes ou à Paimbœuf. Le personnel de l'avant-port de Nantes est grandement mis à contribution. En effet, les prises relâchent dans le port paimblotin, où commence l'instruction de la procédure, avant de remonter l'estuaire de la Loire.

Au-delà des agents maritimes, bien d'autres personnages sont concernés par la gestion corsaire. Il est possible de citer les juges et greffiers de la justice de paix qui sont chargés de procéder à l'instruction des prises, mais aussi les différents experts qui inspectent et estiment les navires capturés et leurs cargaisons. Ils peuvent être bouchers, tonneliers, marchands de vin, constructeurs de navires, forgerons, etc. D'autres encore, comme les traducteurs, les imprimeurs, les gardiens à bord des prises, ou le personnel des douanes, sont indispensables à la gestion de cette activité. Dès lors, celle-ci engendre des revenus pour un nombre considérable de Nantais. Mais ils ne sont pas les seuls à en bénéficier...

Une activité stratégique pour l'État révolutionnaire

Si la course redistribue des profits à l'échelle locale, elle bénéficie prioritairement à la République. Pour comprendre cela, il est important d'appréhender la course nantaise dans le contexte généralisé de crise économique. La révolte de Saint-Domingue en 1791 entraîne l'arrêt des échanges qu'entretenait Nantes avec la « perle des Antilles ». Principal débouché commercial, le port ligérien assurait jusqu'alors le retour des produits coloniaux et notamment du sucre de la colonie. En outre, la guerre, déclarée en 1792 au roi de Hongrie et de Bohême, se généralise au cours de l'année 1793 et suscite une instabilité des mers ainsi qu'un bouleversement des routes maritimes classiques. L'année suivante, l'abolition de l'esclavage est proclamée dans les colonies françaises. La guerre de course peut être considérée comme une alternative à la perte des marchés traditionnels et comme un palliatif à la crise économique qui n'épargne pas la ville. Nantes subit ce marasme dans lequel se conjuguent la hausse des prix, les mauvaises récoltes, les difficultés d'approvisionnement et les multiples réquisitions pour l'effort de guerre. Elle souffre aussi grandement des guerres de Vendée qui détruisent les récoltes et bloquent toutes les productions des campagnes environnantes, empêchant le ravitaillement de Nantes.

Dès lors, la République a un double objectif en autorisant les armateurs à armer en course : lutter contre les ennemis et en drainer une partie des bénéfices. Si le premier est affiché officiellement, le second est une réalité rendue possible par une administration bien organisée et un contrôle étroit des prises conduites dans les ports français. Les commissions exécutives, mises en place par le décret du 12 germinal an II (1^{er} avril 1794), et le Comité de salut public auquel elles sont subordonnées, sont des organes républicains particulièrement impliqués dans la course nantaise. La commission du commerce et des approvisionnements, la commission de la Marine et des colonies, et la commission des armes, poudres et exploitations des mines organisent les réquisitions faites à bord des prises. Dans cette voie, le rôle du représentant du peuple en mission, André Pomme dit Pomme l'Américain, est également majeur. Institué délégué dans les ports d'Honfleur, Cherbourg, Port-Malo, Nantes et Paimbœuf par le décret du 22 brumaire an III (12 novembre 1794), on le retrouve fréquemment dans les dossiers de prises liquidées en l'an III. Il inspecte toutes les étapes de la liquidation, donne les ordres et surveille la composition des cargaisons pour reconnaître l'utilité de certains produits à l'État révolutionnaire. Véritable agent de la République, il s'empare directement des bénéfices corsaires rapportés par les prises à Nantes.

Différents articles sont saisis. Déjà, de nombreux navires capturés aux ennemis sont rachetés par l'État afin d'être réarmés en transport, notamment pour le bois de construction vers les ports arsenaux. Ils peuvent être aussi reconvertis en bois de chauffage, ou bien servent à des missions précises, comme le *Fame*¹³ qui est acheté

13. *Ibid.*, 7 R 1/1437, dossier n° 2, *Le Fame* (1793).

par la République pour faire parvenir par mer des dépêches vers les départements de l'intérieur. En outre, les cargaisons des prises intéressent aussi bien pour les comestibles (céréales, salaisons, eau-de-vie, légumes...), que pour l'artillerie et la poudre à bord, ou encore les divers objets utiles au service de la Marine. Par exemple, le charbon de terre est toujours réquisitionné par l'État parce qu'il est nécessaire pour les travaux de forge et pour pallier le manque de bois de chauffage¹⁴. Tous les produits utiles à bord des navires comme les câbles, toiles, ou encore les draperies pouvant servir à l'habillement des soldats sont immédiatement saisis.

Pour connaître la composition des cargaisons, la République charge les administrateurs de réaliser des états très détaillés puis elle dispose de quinze jours pour indiquer les objets qu'elle souhaite récupérer pour son service, qu'elle paiera au prix de l'estimation des experts. Dans tous les cas, la République reste prioritaire sur les autres bénéficiaires de la course c'est-à-dire les capteurs¹⁵. En cela, les réquisitions priment sur les ventes aux enchères qui pourraient rapporter davantage aux capteurs puisque les produits sont estimés et payés par l'État selon les prix de 1790¹⁶.

Ainsi, la course nantaise est une réalité durant la période révolutionnaire. Avec la révolte de Saint-Domingue, l'abolition de l'esclavage, la guerre et le contexte de grave crise économique, Nantes doit trouver une voie de reconversion. L'activité corsaire connaît une envolée, tant en nombre d'armements en course qu'en nombre de navires capturés à l'ennemi, dès l'année 1793 pour atteindre son apogée sous le Directoire, particulièrement durant l'an V et l'an VI. Activité de circonstance dans le contexte politique et économique, elle mobilise de nombreux hommes à l'échelle locale. Qu'ils soient marins, armateurs, administrateurs ou simples artisans, beaucoup de Nantais sont concernés par la course. Source de profits pour les marins et les armateurs, elle apporte surtout des revenus à des individus touchés par les difficultés économiques. Néanmoins, les profits à l'échelle locale restent limités par les multiples réquisitions étatiques. Une forte administration se met en place dans les années 1790 pour contrôler la course et agir directement pour la République qui devient le premier bénéficiaire de cette activité. La course nantaise apparaît alors comme un véritable outil au service de l'effort de guerre pendant la Révolution.

Julie BOIVIN

master 2 d'histoire moderne, université de Nantes

14. *Ibid.*, 7 R 1/1440, dossier n° 21, *L'Alerte*, f° 7 Réquisitions de Louvel pour du charbon de terre (1^{er} frimaire an III).

15. Il s'agit de ceux qui se partagent le produit net des prises : les armateurs et les marins composant l'équipage corsaire.

16. Le calcul d'après les tarifs de 1790 tente d'atténuer la forte hausse des prix qui a provoqué une dévaluation.

RÉSUMÉ

Domaine encore très peu investi pour Nantes, la course est pourtant une réalité de la ville ligérienne durant la Révolution. Dans la dernière décennie du XVIII^e siècle, la Révolution française bouleverse les activités maritimes traditionnelles et oblige la réorientation de certaines villes. C'est dans ce contexte que Nantes se tourne vers la guerre de course et devient un port corsaire relativement dynamique.

Pour développer cette nouvelle activité, de nombreux hommes sont mobilisés durant l'ensemble de la période révolutionnaire. Qu'ils soient marins à la recherche d'un emploi, armateurs en quête de bénéfices, administrateurs au service de la République, ou de simples artisans touchés par la crise ; beaucoup de Nantais sont concernés par la course et en profitent.

Activité de circonstance, elle doit être comprise dans le contexte économique désastreux où se cumulent la disette, la hausse des prix et les nombreuses réquisitions pour approvisionner les armées. Si la course redistribue des bénéfices dans le circuit économique local, le contrôle étatique reste prégnant. La République réquisitionne de nombreux produits capturés aux ennemis, faisant de la course une véritable machine au service de l'effort de guerre.