



HAL
open science

“ La poudre, l’encre et l’or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d’Indépendance ”

Olivier Corre

► To cite this version:

Olivier Corre. “ La poudre, l’encre et l’or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d’Indépendance ”. *Revue d’histoire maritime*, 2014, 17, pp.161-179. 10.70551/QEEO6074 . hal-04960453

HAL Id: hal-04960453

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04960453v1>

Submitted on 21 Feb 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Corre – 979-10-231-1447-8



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'*HISTOIRE
MARITIME
n° 17 • 2013/1

Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou7

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj11

« *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi^e-xvii^e siècles

Antoine-Marie Graziani23

À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii^e siècle

Anne Brogini37

Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti55

Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj79

La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo99

De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii^e siècle

Jacques Péret121

La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont139

La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais	249

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti	375

III
VARIA

- Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)
Bernard Cassagne397

IV
COMPTES RENDUS

- Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429
- Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.431
- Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433
- Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. 436
- Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. 438
- Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.441
- Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. 443
- Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. 446
- L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. 448
- Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.451
- William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453
- Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. 453
- Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456

I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**

LA POUDRE, L'ENCRE ET L'OR :
MORLAIX, BOURSE CORSAIRE,
ET LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Olivier Corre

Docteur en histoire de l'université de Bretagne occidentale

L'échelle pratique de travail sur la course est celle de l'amirauté¹. En effet, cette activité est substitutive au commerce et utilise les mêmes moyens – navires, équipages, armateurs et réseaux de commissionnaires –, à l'exception notable des canons prêtés par le roi. Cependant, cette entrée ne permet pas aisément d'appréhender l'impact économique de la course sur les ports corsaires. Sous l'Ancien Régime, la guerre d'Amérique apparaît exceptionnelle, mais sa durée comme sa nature essentiellement navale en font un cadre général propice. L'amirauté de Tréguier, dont le siège royal est sis à Morlaix², sur la Manche, présente à ce titre un intérêt particulier : ce port a joué le rôle d'une base corsaire importante³. Cette juridiction spécialisée a pris à cette époque une dimension nationale comme bourse corsaire, en lien avec les circuits financiers extérieurs⁴. Ceci pose, au final, la question des conséquences économiques de cette activité pour la ville et son hinterland.

- 1 L'étude juridique et historique des amirautés de Bretagne, et de Morlaix en particulier, fut conduite par Joachim Darsel dans sa thèse *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*. Pour un accès commode, voir Sylviane Llinarès, « Les amirautés bretonnes à la fin de l'Ancien régime » dans Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 425-442.
- 2 J. Lemoine et H. Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790 [Finistère, Archives civiles, Série B.]*, t. III [Articles B 4160-B 4670 et Appendice. Inventaire des fonds des Amirautés de Morlaix et de Quimper, du Consulat & du Tribunal de Commerce de Morlaix], Quimper, Imprimerie A. Jaouen, 1902.
- 3 Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique dans le ressort de l'Amirauté de Morlaix*, mémoire d'histoire, Faculté des lettres et sciences sociales de Brest, 1989.
- 4 Une bourse corsaire peut se définir comme une place – un port de mer – souvent déterminée par la présence d'un tribunal maritime qui liquide les campagnes de course, où se rassemblent, à des heures déterminées, des négociants ou leurs commissionnaires afin d'emporter l'adjudication des prises et de leurs produits.

LES CONDITIONS GÉNÉRALES D'UNE BASE CORSAIRE

La place singulière de Morlaix dans l'activité de course durant cette guerre est d'abord liée à sa situation, mais le négoce morlaisien a aussi joué un rôle important dans l'installation d'une base corsaire.

Une heureuse situation

162

Le port de Morlaix est situé en fond d'estuaire, sur la rivière du même nom, à une vingtaine de kilomètres de la pleine mer. S'il faut remonter le fleuve sinueux et envasé sur la plus grande partie de son cours – ce qui n'est pas un atout –, son ouverture présente la forme d'une vaste baie protégée des vents dominants d'ouest par un promontoire. Le plan d'eau permet la station des navires corsaires en début ou en fin de croisière, et offre un abri aux prises à l'arrivée. Avantage non négligeable en temps de guerre, le centre de la baie et sa principale passe sont commandés par un fort de mer, le château du Taureau, achevé par Garangeau et Frézier sur des plans de Vauban. Quelques batteries côtières complètent cette défense, et les registres de l'amirauté comprennent nombre de nominations dans les compagnies de canonnières gardes-côtes. Elle reste cependant très en-deçà de la formidable sanctuarisation qui entoure alors la rade de Brest, couverte par des milliers d'hommes et des centaines de pièces sur les fortifications réactivées⁵.

Morlaix offre un avantage géographique capital pour l'activité des corsaires. Premièrement, ils rencontrent leurs prises éventuelles devant les ports anglais ou dans des bras de mer étroits, comme le canal Saint-George ; l'entrée du *Channel* est une zone de chasse évidente entre Ouessant et Sorlingues. Deuxièmement, l'arrivée en France des prises avec un équipage corsaire réduit doit être la plus rapide possible, afin d'éviter toute reprise. Or, la distance est trop grande vers les principaux ports d'armement en course – Dunkerque, Saint-Malo,

5 Il convient, à l'inverse de ce qui favorise Morlaix, de relativiser la participation de Brest à la course durant cette guerre. Plusieurs raisons peuvent être avancées. Brest est plus éloigné des côtes anglaises que les ports de la Manche. Si cela n'a que peu d'importance pour des vaisseaux ou des frégates, ce n'est pas le cas pour de petites unités, qui constituent une véritable poussière navale et qui disposent d'une moindre autonomie. La faiblesse des infrastructures portuaires civiles peut jouer : quelques centaines de mètres de quais, enclavés dans le port militaire, et principalement mobilisés par les approvisionnements de l'arsenal. Dès lors, quelle place pour l'activité corsaire ? L'absence d'un véritable groupe local d'armateurs, de négociants et de banquiers contrarie l'existence d'une flotte d'importance, convertible en navires corsaires. La « marchandise » brestoïse apparaît sans envergure réelle, limitée à des marchands de vins qui fournissent la flotte. Ils n'ont la possibilité d'armer que des petits navires – et encore en s'associant. En pratique, le poids de la Marine royale à Brest, place forte enclose, gêne l'engagement illicite de marins classés sur les corsaires. De plus, le contrôle, nécessairement plus tatillon que dans un port de commerce, met navires comme marins à la merci d'une réquisition. Enfin, le retour sur place ou à Landerneau des prises de la Marine entraîne probablement les adjudications sur une tendance baissière, dans un certain engorgement, avec 278 prises.

Granville, Lorient. La route la plus courte ramène à Morlaix, le port le plus occidental sur la côte française de la Manche, capable d'accueillir ensemble plusieurs frégates – les plus gros corsaires – et leurs prises.

Le site bénéficie d'infrastructures relativement modernes. Les berges ont été stabilisées et maçonnées de pierres de gros appareil, rythmées de rampes de même construction. Corsaires et prises s'y substituent alors aux marchands habituels. Morlaix est dotée des services nécessaires pour l'activité de course. L'autorité du secrétaire d'État à la Marine et de son intendant à Brest sont présentes à travers un commissaire aux Classes, Boucault, qui peut contrôler sur place équipages comme artillerie. Celle de l'Amiral de France – autorité judiciaire sur la marine marchande – est présente à travers un siège d'amirauté dont le ressort correspond à celui du diocèse de Tréguier. Ce dernier peut procéder localement à toutes les opérations d'enregistrement de société corsaire, de rapport de croisières, de ventes de prises, de liquidations générales ou particulières, etc. Le poids de Morlaix – capitale économique de l'ouest de la province – explique l'existence d'un groupe d'armateurs, négociants, banquiers. Outre celle de cabotage pour les foires et marchés, ses quais hébergent, en temps de paix, deux activités importantes : la première est la gestion du tabac, transformé par la Manufacture royale située le long du quai de Léon, qui occupe près de 1 000 personnes ; la seconde et principale activité est l'exportation des « créés », des toiles de lin de la fabrique rurale du Léon, dont elle partage le monopole avec Landerneau⁶. Morlaix dispose d'un bureau de certification de leur qualité dans son Hôtel de ville. La toile est à la base de la richesse de la bourgeoisie locale⁷, qui accapare les sièges au sein de la communauté, du consulat de commerce, mais aussi des autres fonctions économiques ou charitables⁸. En temps de guerre, la course offre à la bourgeoisie morlaisienne une activité de substitution et une source de profits potentielle.

Des négociants morlaisiens impliqués dans la guerre de course

Les négociants morlaisiens qui se diversifient dans la course mènent deux activités parallèles. Les sociétés créées pour la course ne sont qu'une poignée, peut-être en raison de la nécessité d'obtenir, de la part d'une autre société,

6 Jean Tanguy, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Rennes, Apogée, 1994. Plus généralement, voir *De cordes et de toiles. Le chanvre et le lin à la mer. Cultures, usages et innovations des origines à demain*, colloque interdisciplinaire tenu à Lorient-Douarnenez, 26-27 juin 2012.

7 Jacques Crépin, *Les Structures socio-professionnelles à Morlaix au XVIII^e siècle (1700-1775)*, mémoire de maîtrise, Faculté des lettres et sciences sociales de Brest, 1969-1970 ; Pierre Moro, *Structures socio-professionnelles de la population morlaisienne, de 1775 à 1789*, mémoire d'histoire, Faculté des lettres et sciences sociales de Brest, 1969-1970.

8 Joseph Daumesnil (annoté par Aymar de Blois, continué et publié par Adolphe Allier), *Histoire de Morlaix*, Morlaix, Imprimerie A. Lédan, 1879.

une caution pouvant aller jusqu'à 15 000 livres. Néanmoins, les élites locales s'impliquent également dans cette activité par le biais des participations croisées entre armements – forme classique de réassurance – et surtout par l'actionnariat dans les entreprises corsaires constituées. Les armements en course morlaisiens sont dominés par la société *Veuve Mathurin Cornic et fils*. La mère du corsaire Charles Cornic, officier bleu passé dans le grand corps et devenu depuis gloire locale, est à la tête de l'entreprise familiale⁹. Marthe Homon, aidée de son fils Mathurin, arme successivement trois corsaires : avec Fabre de Verney, elle confie la *Duchesse de Chartres* – 107 hommes, 12 canons et 7 pierriers – à Jean d'Albarade en septembre 1779¹⁰ ; elle équipe ensuite seule l'*Épervier*, du 27 août 1780 au 7 janvier 1781¹¹, puis le lougre le *Canadien* en février 1781¹². Pour l'*Épervier* les Morlaisiens font appel à une unité extérieure. Le réseau professionnel des Morlaisiens rencontre ici la puissance des moyens de « Messieurs de Saint-Malo » : ce *cutter* est « construit et armé à Saint-Malo » par Dubois le jeune pour 26 000 livres de « frais de construction, armement & mise-hors du corsaire » et 4 735 livres d'« avances comptées à l'équipage avant sa sortie »¹³. À Morlaix, « Jean Diot et Compagnie » arme le *Comte de Guichen*, opérationnel en février-avril 1781¹⁴ ; Guillaume Passart achète le *Tartare* en 1781 et le rebaptise en *Vainqueur*¹⁵. L'essentiel des armements locaux demeurent modestes et ne portent que sur une unique unité : c'est le cas de la *Magdelon-Henriette*, par Michel Béhic en décembre 1778, ou du *Houzard*, par Noël-Joseph Rosse en décembre 1781¹⁶.

Tableau 1. Les armements corsaires morlaisiens

Navire corsaire	Armateur	Capitaine commandant	Croisières	Source
<i>Magdelon-Henriette (la)</i>	Michel Béhic	Jean-Nicolas Anthon	16 novembre 1778, prise le 7 janvier 1779	ADF, B 4251, fol. 99 v° ADF, B 4198, fol. 87r°
<i>Duchesse de Chartres (la)</i>	Veuve M. Cornic & fils	Jean d'Albarade	Septembre 1779, prise le 25 septembre 1779	ADF, B 4251
<i>Épervier (l')</i>	Veuve M. Cornic & fils	Jean-Baptiste Hébert	27 août 1780, pris le 7 janvier 1781	ADF, B 4184, fol. 13 v°
<i>Canadien (le)</i>	Veuve M. Cornic & fils	Jean-Baptiste Hébert	24 mars 1781	ADF, B 4199, fol. 78 r°
<i>Comte de Guichen (le)</i>	Jean Diot & Compagnie	Jean-Nicolas Anthon	29 avril 1781-2 mai 1781, pris le 4	ADF, B 4184, fol. 1 r°

9 Olivier Levasseur, *Charles Cornic (1731-1809). Un mythe corsaire*, Rennes, Apogée, 2003.

10 Archives départementales du Finistère (désormais ADF), B 4251.

11 *Ibid.*, B 4184, fol. 13 v°.

12 Acte d'engagement et d'enrôlement déposé le 15 mars 1781 (ADF, B 4251, fol. 25 v°).

13 ADF, B 4257, Liquidation générale de la seule course de l'*Épervier*, 30 mars 1782, p. 1 et 5.

14 ADF, B 4184, fol. 1 r°.

15 *Ibid.*, fol. 52 r°-53 r°.

16 *Ibid.*, fol. 39 r°.

Navire corsaire	Armateur	Capitaine commandant	Croisières	Source
<i>Hussard (le)</i>	Pierre Marc ou Noël Joseph Rosse (et B 4184, fol. 39 r°)	Déville-Bucaud	19 décembre 1781	ADF, B 4184, fol. 39 r°, fol. 58v° ADF, B 4264
<i>Marquis de Castries (le)</i>	Jean Torris & Louis Wante	Jean-Baptiste Hébert	2 février-4 avril 1782	ADF, B 4184, fol. 53 v° ADF, B 4200, fol. 83 r°
<i>Vainqueur (le)</i>	Guillaume Passart, peut-être associé à Jean Diot	Joseph Dot	5 février-7 juillet 1782 ?-12 octobre 1782, vendu	ADF, B 4184, fol. 54 r°, fol. 62 r°

La plupart des navires corsaires morlaisiens sont de petite taille : ainsi, le *Houzard* fait 20 tonneaux ! Ce sont des navires rachetés et rebaptisés : le *Roze* devient le *Comte de Guichen*¹⁷. À partir du milieu du conflit, des bâtiments mieux adaptés – et donc plus imposants – sont mis en ligne : l'*Épervier*, un cutter, le *Comte de Guichen*, une goélette de 70 tonneaux, ou encore un corsaire américain, la *Princesse noire*, réemployé sous pavillon français en tant que *Marquis de Castries*.

Tableau 2. Caractéristiques des corsaires morlaisiens

Navire corsaire	Type	Tonnage	Canons	Obusiers	Pierriers	Équipage	Source
<i>Magdelon-Henriette (la)</i>		60					ADF, B 4198, fol. 87
<i>Duchesse de Chartres (la)</i>			12		16	107 h.	ADF, B 4251
<i>Épervier (l)</i>	Corsaire-cutter	30	42 2	– –	8 –		ADF, B 4199, fol. 13, 22 ADF, B 4199, fol. 41 ADF, B 4199, fol. 49
- décembre 1780				4	–		ADF, B 4199, fol. 49
<i>Canadien (le)</i>	Lougre		66 x 3 l.	–	–		ADF, B 4199, fol. 78 ADF, B 4199, fol. 22
-				–	12		ADF, B 4199, fol. 22
<i>Comte de Guichen (le)</i>	Goélette	70	12 x 4 l.	4 x 4 l.	10	66 h.	ADF, B 4184, fol. 1
<i>Hussard (le)</i>	Goélette	20	4	–	8	40 h.	ADF, B 4184, fol. 39
<i>Marquis de Castries (le)</i>		190	20	–	–	87 h.	ADF, B 4184, fol. 53 v° ADF, B 4200, fol. 83
<i>Vainqueur (le)</i>	Caiche	40	8 x 4 l. 6	– –	84	50 h.	ADF, B 4184, fol. 54, 62 ADF, B 4200, fol. 103
- en mai 1782							ADF, B 4200, fol. 103

Les éléments manquent quant à la structure financière de chacun des armements en course. La société apparaît souvent constituée autour du corsaire, mais ce n'est pas le cas des Cornic ou de Diot. Plusieurs entreprises sont, comme c'est alors l'usage, *ad hoc*, afin de pouvoir en évaluer la rentabilité à la liquidation ; c'est le cas de la société *Guillaume Passart, de Jean Diot et Compagnie* ou de *Joseph Torris & Keryven*. L'armateur – qui n'est pas toujours le propriétaire du navire – engage un capital afin de permettre les expéditions. La constitution du capital est faite par fractions, généralement en actions de 1 000 livres. Elle est

17 *Ibid.*, fol. 141 r°.

connue pour trois corsaires : l'*Épervier* (26 actions de 1 000 livres), le *Comte de Guichen* (50 actions) et le *Vainqueur* (32 actions). Le *Vainqueur* de Guillaume Passart prend la mer pour un coût de 34 742 livres 12 sols et 10 deniers, plus 7 814 livres d'avances comptées à l'équipage avant sa sortie¹⁸. L'actionnariat nous est seulement connu pour le *Comte de Guichen* dans sa police d'armement¹⁹. *Jean Diot et Compagnie* l'arme « pour deux mois effectifs de mer » ; « on a trouvé avantageux de le faire en flibuste, suivant l'usage anglais déjà adopté à Dunkerque et ailleurs ». La mise-hors totale est de 50 000 livres dont 16 000 en forme de prêt à l'équipage, remboursables sur ses parts de prise. Diot achète 19/50^e en son nom et en celui de Jean Torris, négociant à Dunkerque, dont il est le correspondant à Morlaix, qui en fait probablement l'avance. Le marquis du Dresnay et Anthon, le capitaine, ont chacun 3/50^e. Les vingt-six autres intéressés sont couchés chacun pour une action de 1 000 livres. S'y côtoient quelques nobles locaux, liés à la Marine, comme le comte de Guichen, probable parrain du corsaire et lieutenant général des armées navales – bientôt retiré à Morlaix dans sa maison des Lances –, ou Kerouartz, allié au comte d'Hector, commandant de la Marine à Brest. Gratien de Saint-Maurice, un receveur des Fermes, et Le Bras, sont représentatifs de la bourgeoisie de plume. Plusieurs armateurs ou négociants sont repérables : Morlaisiens, comme Deslandes, Le Beau frères, Couhitte ; extérieurs, comme Benjamin Dubois de Saint-Malo, Gérard de Lorient, Jean-Christophe Rohner²⁰.

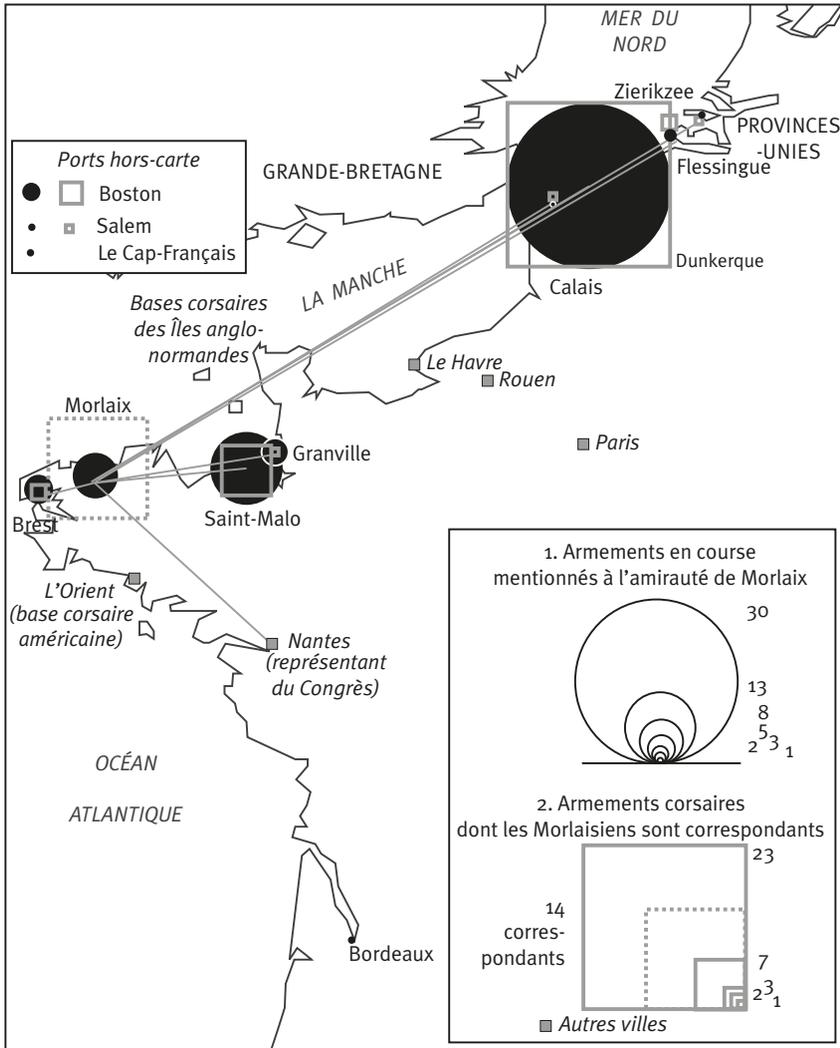
D'autres négociants misent sur un rôle de facilitateurs pour leurs collègues extérieurs. Rémunérés, ils sont moins exposés que par une participation directe à la course et, surtout, ils peuvent en retirer des revenus réguliers sans mise de fonds initiale. Le rôle du commissionnaire morlaisien est d'accompagner les officiers des corsaires ou de leurs prises devant l'amirauté pour leur déclaration, et de leur fournir une assistance logistique – hébergements, avances... Un travail régulier de correspondance, dont nous n'avons pas connaissance, devait permettre d'informer les autres ports. Quatorze Morlaisiens sont commissionnaires. Le plus actif d'entre eux est Jean Diot. Originaire de Dunkerque, il agit pour le compte d'une douzaine de ses compatriotes flamands, les plus intéressés aux activités morlaisiennes : Charles Torris, Aget, Louis Roy, Gamba et Archdeacon... Un groupe de six armements dunkerquois est représenté, à la fin du conflit, par Joseph Torris et François-Louis-Modeste Audren de Keryven qui lui succède. *Veuve Mathurin Cornic et fils* est mandaté par cinq armements :

¹⁸ ADF, B 4258, Liquidation générale et non définitive du *Vainqueur*.

¹⁹ ADF, B 4184, fol. 1.

²⁰ Probablement Rohner, *Eichhoff & Cie* du Havre. Voir Jean-Marie Delobette, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Caen, 2005.

un Flessingois, Andrew Cabot de Boston, Coppens fils de Dunkerque et deux Malouins. Les autres commissionnaires agissent pour un à trois armateurs de Brest, Saint-Malo, Granville, Dunkerque, Salem et Boston. Ils ne sont pas des armateurs corsaires, mais des négociants ou des marchands locaux, comme Charles Sermensan ou les frères Lannux, à l'exception du fils aîné de Benjamin Dubois, de Saint-Malo, résidant à l'hôtel de Bourbon, venu défendre les intérêts de son père, à la fin du conflit²¹.



Carte 1. La course à Morlaix durant la guerre d'Indépendance (Armements et correspondants)

21 ADF, B 4200, fol. 46 v^o.

Plusieurs de ces Morlaisiens occupent de surcroît des fonctions consulaires au profit de puissances alliées ou neutres. Dès le déclenchement du conflit, la société *Cornic* est le correspondant local de Le Ray de Chaumont, impliqué dans le soutien aux *Insurgents*, comme des commissaires américains Sileas Deane et Benjamin Franklin. Dans leur lettre à Franklin, le 16 juillet 1778, *Veuve Mathurin Cornic et fils* se disent peinés de la nomination à Morlaix, par Schweighauser de Nantes, d'un autre particulier comme correspondant américain²². En mars 1779, Vincent-François Pitot l'aîné est « correspondant du Congrès²³ » au nom de Jean-Daniel Schweighauser. Lannux de la Chaume est « vis-consul d'Espagne²⁴ » début 1781 et David l'aîné « vice-commissaire des Provinces-Unies²⁵ » le 20 septembre de la même année. Quant à la Ligue des Neutres dont les pavillons couvrent si bien les approvisionnements français, elle est représentée à la fin du conflit par Jean-Baptiste Le Beau, consul de Suède, le 30 janvier 1783²⁶ et par Mazurié, vice-consul de Prusse, le 19 février²⁷. Le développement de la représentation consulaire à Morlaix découle de l'importance prise par le port durant la guerre d'Indépendance en tant que base corsaire.

Une base corsaire

Avec le conflit, le port devient une base de départ ou de relâche pour les corsaires alliés, français, américains et même zélandais. Leurs prises suivent la même route de retour. Les corsaires qui y abordent, ou dont les prises y arrivent sont au nombre de 71. La plus grande partie des corsaires, une trentaine, sont dunkerquois, dont 2 sous le pavillon continental des *Insurgents*. Saint-Malo, avec 13 navires, est en deuxième position. Morlaix, avec 8 unités, ouvre la liste des ports mineurs pour leur fréquentation. Granville, qui arme de grosses unités du rang de frégates, tient le quatrième poste, devant Brest avec 5 corsaires. Sept ports plus lointains – deux zélandais, deux français, deux nord-américains et un domingois – sont encore mentionnés. Plusieurs des corsaires qui fréquentent Morlaix arborent pavillon américain, une poignée venant d'Outre-Atlantique, le Congrès ayant accordé des commissions en course à des armements français.

22 *Benjamin Franklin papers*, vol. 27, p. 113. *Veuve Mathurin Cornic et fils*, de Morlaix, au docteur Franklin, à Paris, 16 juillet 1778 (en ligne : <https://franklinpapers.org/framedVolumes.jsp?vol=27&page=113a>).

23 ADF, B 4198, fol. 100 r°.

24 *Ibid.*, fol. 65 v°.

25 ADF, B 4184, fol. 92 v°.

26 J. Lemoine et H. Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, op. cit., p. LVIII.

27 ADF, B 4184, fol. 132 v°.

Les registres de l'amirauté de Morlaix portent mention de 596 navires interceptés par les corsaires alliés. Nous avons établi que 296 avaient fait l'objet de rançons, 242 de prises, 18 de reprises, 14 avaient été coulés ou brûlés en mer, 4 avaient connu d'autres sorts²⁸. Pour 274 tonnages connus cela représente 27 511 tonneaux de navires ennemis. L'essentiel des prises vient s'ancre en rade ; certaines peuvent être amenées à l'île de Batz ou au port de Perros. Sitôt entrés, le corsaire ou sa prise tombent sous l'autorité de la Ferme, seule habilitée à autoriser le déchargement, afin de lutter contre la contrebande. Une déclaration préalable doit être faite au bureau des Fermes qui délivre un permis de décharger les marchandises. Les produits des prises sont habituellement « déposés dans un magasin situé quai de Léon²⁹ », l'entrepôt de la Ferme.

La vie dans le port et en ville est rythmée par la course, qui en constitue désormais la principale activité. Outre les soldats cantonnés autour de Morlaix dans le cadre de la défense des arrières de l'arsenal de Brest, de nombreux blessés ou malades se massent dans les hôpitaux militaires locaux. Les marins de la course se refont aussi une santé à terre, évoquant des activités connexes à la course. Thomas Robert, commandant de l'*Escamoteur*, commence son rapport du 10 juin 1782 en signalant qu'« il a laissé à terre le s[ieu]r Wescotte, cap[itai]ne de prise, et le s[ieu]r Robert Roybierry, tous deux dangereusement attaqué[s] de maladie vénérienne, lesquels ont été débarqués de dessus le rôle d'équipage par monsieur le Commissaire de Morlaix³⁰ ». Le plus souvent, les déclarants donnent comme adresse celle du correspondant local de leur armateur, qui les accompagne à l'amirauté. Lorsque leur société n'a pas de commissionnaire attiré, l'officier couche à l'hôtel, soit « chez le sieur Maillard, hôte du Grand Turc, à Morlaix, sur la paroisse de Saint-Martin³¹ », soit « chez le sieur Regnault, hôte de l'Hôtel de Bourbon, à Morlaix, y demeurant quai de Léon, paroisse de Saint-Martin³² ». Ce dernier établissement comptait dix chambres et cabinets, une cuisine, un corridor conduisant à la soue des cochons et une écurie. « Une imposante batterie de cuisine composée de 84 casseroles, poêles, marmites, bassines, tourtières et bouilloires, 35 plats en étain, une cave bien garnie de vins de Bordeaux, Bourgogne et champagnes laisse supposer que le sieur Blondin traitait ce que Morlaix comptait de plus huppé³³ ». Les conditions de vie des otages et prisonniers britanniques sont évidemment bien différentes. Les civils et

28 Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit., p. 213.

29 ADF, B 4200, fol. 15 r^o sq.

30 *Ibid.*, fol. 106 r^o.

31 ADF, B 4199, fol. 63 r^o.

32 *Ibid.*, fol. 64 v^o.

33 Jacques Crépin, *Les Structures socio-professionnelles à Morlaix au XVIII^e siècle (1700-1775)*, op. cit., p. 116.

les femmes sont remis en liberté, alors que les marins ennemis – au moins 2 047 pour 422 navires où ils sont spécifiés – sont remis au commissaire des Classes ou à l'archer de Marine pour être interrogés puis détenus aux prisons de Morlaix. Ils se concentrent alors dans la région de Morlaix. Le commissaire Boucault souhaite en 1783 que l'ingénieur porte la capacité des prisons de Morlaix à 200 ou 300 places pour les prisonniers de guerre³⁴. Devant l'engorgement de celles-ci, certains sont éloignés vers les prisons de Carhaix ou de Lannion. À Morlaix, leur nombre entraîne des conditions de détention déplorables. On les entasse les uns sur les autres, on réduit leurs rations. Plusieurs sont malades. Des cas d'évasion sont rapportés.

UNE BOURSE CORSAIRE D'IMPORTANCE NATIONALE

170

Le port redevient une bourse corsaire. Les correspondants morlaisiens représentent les armateurs en course extérieurs devant les juges royaux pour les principales opérations financières : les ventes judiciaires de prises et de biens saisis, les liquidations particulières de croisières ou les liquidations générales des corsaires locaux. De Morlaix, des circuits financiers permettent à l'or de la course de gagner les autres ports corsaires.

Une activité majeure

Dès lors, la vie de l'amirauté et du consulat se fait brouillonne ; les déclarations des capitaines de prises, les libérations d'otages ou de capitaines de corsaires en armement ou de passage sont recueillies à la plume par le greffier de la juridiction. L'encre couvre désormais plusieurs registres qui ne suivent pas strictement l'ordonnance, mais déroulent les actes. Les pièces sont conservées en liasses jusqu'aux liquidations, ou jointes aux procédures. Elles sont généralement détruites par la suite. À la tête de la juridiction, Gratien est lieutenant général jusqu'en 1781, avant que Jean-Marie Jamin (né à Morlaix en 1749) ne lui succède. Il est assisté d'un conseiller du siège et de l'avocat et procureur du roi, du Buisson de Vieux-Châtel. L'activité est telle qu'un arrêt de la Cour fonde Guillo de Lohan, sénéchal au siège royal de Morlaix, à exercer le siège de l'amirauté en cas d'absence des officiers titulaires³⁵. Plusieurs officiers subalternes préparent le travail au quotidien : les greffiers de l'amirauté, Rinquim (1774-1781) puis Jean-Marie Le Rideller (1781), et leur suppléant, Le Rumeur, ou Livet, commis-juré. La présence des interprètes, François-Joseph Le Bitter et Westphalen,

34 Joachim Darsel, *Le Port de Morlaix et la guerre de course. Les Corsaires à Morlaix*, Morlaix, Le Bouquiniste, 2005, p. 138.

35 ADF, B 4200, fol. 119 r^o.

est obligatoire dans tous les actes qui mettent en cause des marins étrangers : ils doivent être établis en français. Hydrographe du roi, huissiers-audienciers, sergents ou jaugeurs assurent le quotidien de l'auditoire.

Il en ressort que le rapport des rançons peut être estimé pour 23 des 29 corsaires qui en ont signé un. L'essentiel de ces sommes, 2 174 580 livres, soit 72,9 % du total, revient à des armements dunkerquois. Deux de ceux-ci s'y taillent la part du lion : Guillaume Aget, qui reçoit plus de 40 % de toutes les rançons enregistrées à Morlaix, et le groupe Torris, qui en obtient 37 %³⁶. De très nombreux actes de libération d'otages des rançons confirment à la fois leur détention dans la région de Morlaix et le rôle de l'amirauté dans l'enregistrement des règlements. Rançonnés et conduits à Morlaix en septembre 1780, un capitaine et ses deux marins y croupissent plusieurs années. Leur armateur, Meatcaff, insolvable, ne peut payer. L'armateur dunkerquois Louis Roy préfère également transiger sur la proposition d'un Britannique à 1 520 livres – produit du navire et de son chargement – au lieu de 4 000 livres de rançon, car l'entretien des prisonniers occasionne des frais au bout de trois ans, et parce que la crainte de tout perdre est la plus forte³⁷.

L'amirauté doit alors procéder aux liquidations : la « générale », qui clôt les comptes de la société corsaire et permet d'établir bénéfice et dettes, comme la « particulière », qui consiste en la vente de la prise et de ses marchandises. « Suite & diligence » du correspondant morlaisien, l'instruction commence dans les vingt-quatre heures qui suivent le retour en France. L'amirauté prononce alors la bonne prise ou sa nullité en premier degré et expédie son jugement au Conseil des prises. L'armateur fait établir une affiche ou un prospectus, visé par le procureur du roi et le lieutenant général. Elle est imprimée pour les prises d'importance, généralement chez Pierre Guyon, imprimeur du Roi et de la ville depuis 1767. Elle décrit le navire très précisément, l'ensemble de ses ustensiles et sa cargaison. L'enchère de la prise est conduite par l'amirauté qui calcule au passage les droits selon le *Tarif* de 1770. Le banquier Beaumont est le receveur des droits de l'amiral à Morlaix. Il reste à répartir les parts entre l'équipage (1/3) et les intéressés (2/3), à régler les sommes dues aux Invalides de la Marine et, enfin, à faire imprimer sous le sein de l'amirauté le résultat de la liquidation.

Certaines marchandises périssables sont vendues par anticipation, ce qui avantage objectivement les négociants locaux. Morlaix est ainsi une porte d'entrée pour des marchandises réglementées. Les cargaisons de tabac constituent un butin de choix, d'autant que Morlaix participe à cette industrie.

³⁶ Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit., p. 219 sq.

³⁷ ADF, B 4200, fol. 120 r^o et fragment.

Le 22 juin 1780, plusieurs correspondants réclament le tabac de la *Jannie*. Lors de l'adjudication, ils affrontent Duplessix-Pégasse, receveur général du tabac à la manufacture et receveur des fermiers généraux, qui, ne pouvant les obtenir en enchérissant, déclare après l'audience en retirer certains lots au nom du fermier³⁸. Une lettre de Necker du 10 juillet 1780 donne un droit de préférence sur le tabac des prises conduites à Brest et à Morlaix à la Ferme générale des tabacs. Ceci est encore renforcé par un arrêt du Conseil d'État du 15 octobre 1781 qui fixe le délai au cours duquel cette dernière peut exercer son droit de préférence³⁹. De même, le 11 janvier 1782, une lettre du ministre de la Marine prescrit d'envoyer à la monnaie l'argenterie trouvée sur le vaisseau *Britannia*⁴⁰. Ceci est également renouvelé par un arrêt du Conseil d'État qui rappelle, le 5 juillet 1782, l'ordre de porter aux hôtels des monnaies les matières d'or et d'argent trouvées à bord des prises⁴¹. La vente des cargaisons recèle parfois des objets d'exception. En 1781, le luxueux mobilier du *Héros* de Londres, capturé par l'*Épervier* de Morlaix, est mis à l'encan. Le marquis de la Maisonfort achète ainsi un carrosse « fabrique de Londres⁴² ».

Avec l'essor de la bourse corsaire morlaisienne, les sommes en jeu deviennent telles que plusieurs armements extérieurs cessent de déléguer à des correspondants locaux pour dépêcher leurs représentants. *Torris & Wante* révoque les pleins pouvoirs et « l'effet de la consignation accordée des corsaires dudit Sieur Torris aux Sieurs Jean Diot & Co[mpagnie]⁴³ ». Ils le remplacent par une nouvelle société *ad hoc* « à compter du dix huit [octobre 1781], par les sieurs Joseph Torris et Audren de Keryven⁴⁴ » – le premier est un fils de l'armateur dunkerquois et le second est donné comme négociant morlaisien. Ils reprennent également la correspondance pour *Barbe et Robinson, Helley, Louis Roy* de Dunkerque, et *Nortier et fils* de Flessingue. Un Dubois vient encore représenter sur place l'important armement malouin.

Les circuits économiques

Il est difficile d'établir le nombre des ventes dans le siège et leur montant : les sources semblent absentes avant 1780. Le total des liquidations particulières et compte des frais de justice des ventes à Morlaix pour la seconde partie de la guerre (1781-1784) dans plusieurs registres différents permet d'offrir un ordre de grandeur : on peut estimer les ventes à un minimum de 94. Le produit en est

38 ADF, B 4198, fol. 140 r°.

39 ADF, B 4183, 27 février 1782.

40 *Ibid.*, 11 janvier 1782.

41 *Ibid.*, 5 septembre 1782.

42 ADF, B 4216.

43 ADF, B 4184, fol. 35 v°.

44 *Ibid.*, fol. 40 v°.

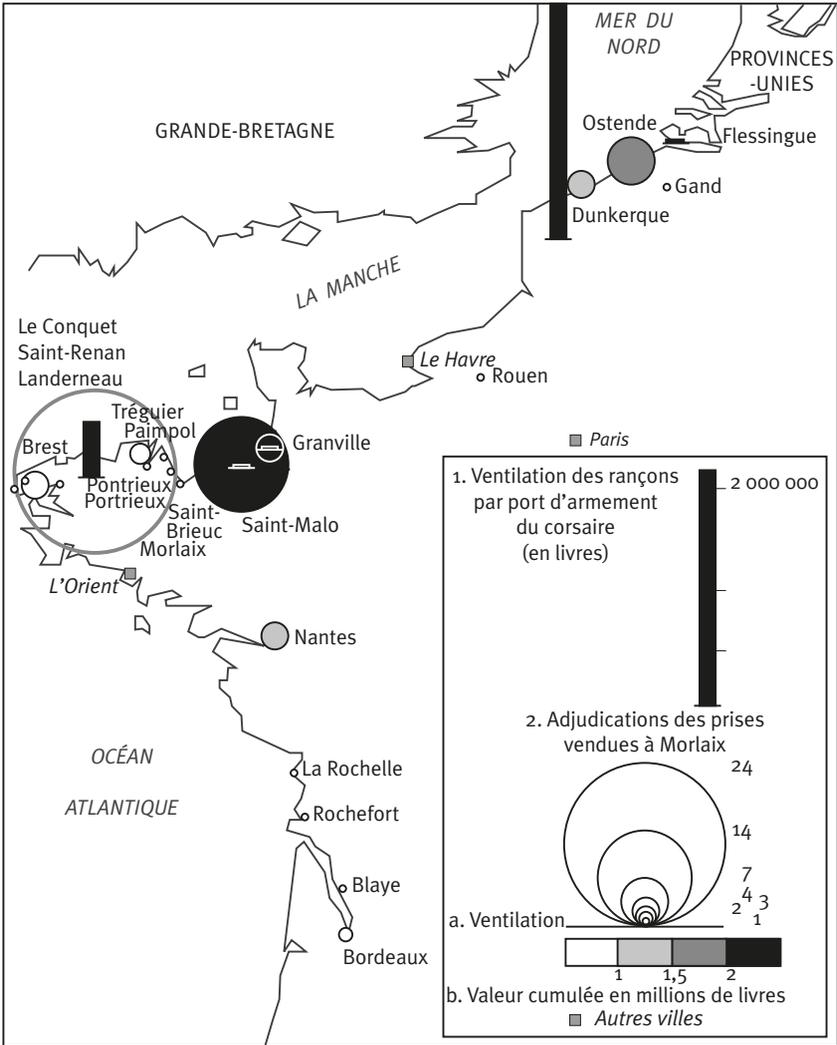
au moins de 2 408 079 livres net des frais de vente pour 67 unités⁴⁵. Il convient d'ajouter à ce total 270 935 livres, valeur brute, pour d'autres ventes. Ce chiffre est incomplet. Il faut encore remarquer les forts écarts entre les différentes sources pour la valeur d'une même prise. Les fonds retournent vers les ports d'armement des corsaires preneurs et ne demeurent pas localement.

Les circuits économiques de la bourse corsaire morlaisienne peuvent être reconstitués en partie à travers une autre source : les attestations de propriété des navires vendus⁴⁶. D'avril 1781 à mai 1785, 77 ventes judiciaires sont enregistrées. Pour 65 produits connus, elles représentent un total de 838 730 livres, très inférieur à la précédente estimation. Le marché local de quelques dizaines de négociants est évidemment trop étroit. Les avis de liquidation imprimés sont donc adressés aux négociants des autres ports par leurs correspondants, tandis que des affiches sont placardées. Les prises sont généralement acquises hors place.

Néanmoins, les négociants morlaisiens acquièrent 24 prises pour 189 575 livres, premier rang par le nombre d'acquisitions, mais second par la valeur, ce qui implique qu'ils ont acheté des navires de moindre importance, sans doute pour combler les pertes dans la flotte locale. Nombre d'armateurs en course sont cités : David, Jasme, Dessaux, Passart, Diot... Agissent-ils pour leur compte ou comme prête-noms ? Les Malouins, aux moyens considérables, dépensent 236 000 livres pour 14 unités ; les armements *Dupuy-Fromy et Jallobert fils* sont les plus cités. L'apparition au troisième rang d'Ostende, dont le négoce acquiert de grosses prises, évoque le passage d'une partie du commerce sous le pavillon neutre des Pays-Bas autrichiens. Nantes et Brest sont les deux autres grands ports bretons représentés. L'attractivité de la bourse corsaire morlaisienne s'étend jusqu'à Nantes, la plus proche place financière atlantique. Ses négociants, dont les Américains Watson et Cossoul, ou Jean-Frédéric Meïner, n'y acquièrent que quatre unités, mais fort onéreuses puisque pour la somme de 103 075 livres. Quant aux Brestois, ils réalisent trois achats modestes, dont un conjointement avec des Rouennais. Dunkerque occupe une place en retrait, par rapport à son activité en course, avec seulement trois achats pour 135 500 livres, mais les plus chers. Deux autres régions littorales sont intéressées par les ventes morlaisiennes. D'abord, le ressort de son amirauté, avec Paimpol et Tréguier, et les ports voisins de Portrieux et Saint-Brieuc. Ensuite, les ports sur l'Atlantique : Bordeaux, Blaye, Rochefort et La Rochelle. On peut supposer que les négociants morlaisiens perçoivent des commissions (environ 2%) lors de ces différentes procédures.

45 ADF, B 4257-4261.

46 ADF, B 4184.



Carte 2. La course à Morlaix durant la guerre d'Indépendance
(Les transferts financiers)

À l'exception des commissions, frais de justice et droits retenus sur place, l'essentiel du montant des ventes et rançons retourne aux ports corsaires d'origine. Ceux-ci les distribuent ensuite aux actionnaires des différents navires lors des liquidations générales, sans qu'il soit aisé de retrouver les intéressés des différentes sociétés en course, qui ne résident pas tous sur les littoraux. Au-delà de cette dimension nationale, et donc macroéconomique, quel bilan retirer à l'échelle microéconomique morlaisienne ?

QUELLES CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES POUR MORLAIX ?

Les conséquences de l'activité corsaire peuvent être approchées par quelques biais : l'activité globale du port, les évolutions du groupe des négociants-armateurs intéressés en course et, avant tout, le bilan naval et financier des armements corsaires locaux.

Les résultats de la course morlaisienne

Les calculs faits le 28 août 1782 – qui portent donc sur l'essentiel de la guerre – estiment le montant des 36 prises faites par la flotte locale à 613 170 livres 13 sols et 10 deniers⁴⁷. L'une des difficultés pour établir les résultats de la course dans un siège d'amirauté tient au fait qu'une partie des prises peuvent avoir gagné la France par d'autres ports, certains relevant même d'une autre juridiction. Sur cette période, 18 prises sont entrées en France par le port de Morlaix, trois par celui de Perros, une par Lannion qui relèvent de ce siège, et une par Roscoff. Six sont entrées par Brest, deux par la nouvelle amirauté de Lorient, deux par Saint-Malo, une par Cherbourg et une par Dieppe. De plus, trois navires britanniques ou reprises s'échouent, et deux sont rendus.

Les résultats des huit corsaires morlaisiens ne paraissent guère à la hauteur des espérances : 45 prises ou rançons. La moitié des unités est prise par l'ennemi. La moitié des corsaires ne fait rien, ou seulement une ou deux prises. Le *Vainqueur* réalise 15 rançons pour 1 610 guinées, dont l'une en commun avec le corsaire l'*Escamoteur* pour 150 guinées. De ses sept prises, deux sont faites en association : une avec l'*Aventurier* de Brest et trois avec l'*Escamoteur* de Dunkerque, dont deux ne trouvent pas acquéreur. Une prise reste également invendue à Saint-Malo pour le *Hussard*. Par ailleurs, les sources sont contradictoires. Ainsi, deux des prises du *Canadien*, le *Constant Friend* et la *Maria Dom Graven*, conduites à Brest et vendues à Landerneau le 12 juin 1781, respectivement aux Brestois dame Bertrand de Keranguen et Tremblay, sont données pour une valeur de 3 000 et 4 350 livres, alors qu'elles sont portées ailleurs pour un produit brut de 3 780 livres et 6 212 livres. Si le *Comte de Guichen* est crédité de 12 rançons pour 14 100 guinées, les otages ayant été repris en mer, elles ne furent probablement jamais honorées et étaient en tout cas contestées par les Anglais. En effet, les prisonniers ramenés en France étaient la seule contrainte obligeant l'armateur à régler les billets signés par son capitaine au profit du preneur.

47 Archives nationales (désormais AN), Marine, F/2/80.

Tableau 3. Bilan naval des corsaires morlaisiens⁴⁸

Navire corsaire	Prises	Reprises	Rançons	Autres	Total	Sort du corsaire
<i>Magdelon-Henriette (la)</i>	1	1			2	Prise le 7 janvier 1779
<i>Duchesse de Chartres (la)</i>	1				1	Prise le 25 septembre 1779
<i>Épervier (l')</i>	8		1	1 échoué	10	Pris le 7 janvier 1781
<i>Canadien (le)</i>	4				4	
<i>Comte de Guichen (le)</i>			(12)		0	Pris le 4 mai 1781
<i>Hussard (le) / Houzard (le)</i>	2				2	
<i>Marquis de Castries (le)</i>					0	
<i>Vainqueur (le)</i>	7	2	15	2	26	Vendu le 12 octobre 1782
Total	23	3	16	3	45	

176

Quel est le rapport économique de la course par armement morlaisien ? Il est difficile à établir, seules deux liquidations générales nous étant parvenues. Pour l'*Épervier*, le produit des prises est de 145 379 livres et celui des rançons de 18 808 livres, ce qui donne le 1/3 de l'équipage à 65 426 livres et les 2/3 des intéressés à 130 853 livres. Cette liquidation générale offre un bilan positif, chacune de ses 26 actions de 1 000 livres étant remboursée 3 205 livres 9 sols et 1 denier. Celle, non définitive, du *Vainqueur* présente un produit brut de 91 254 livres 5 sols et 2 deniers et une recette nette de 59 284 livres 14 sols et 9 deniers, mais la dépense deux fois plus forte que prévue – 68 823 livres 6 sols et 7 deniers – génère un déficit de 9 535 livres 11 sols et 10 deniers. Sa première course a lieu du 5 février au 7 juillet 1782. Il est ensuite réarmé, fait une seconde course, puis est vendu. Si l'équipage se partage 14 049 livres, les intéressés doivent eux déboursier 298 livres et 7 deniers pour chaque action⁴⁹. Pour les autres corsaires, le produit brut des prises de la *Magdelon-Henriette* est de 22 660 livres, celui du *Hussard* de 34 810 livres. Pour trois prises, le *Canadien* rapporte un produit brut de 43 583 livres. La répartition de ces trois liquidation ne nous est pas connue⁵⁰. Enfin, les rançons du *Comte de Guichen* s'élevaient à 14 100 guinées (543 862 livres⁵¹), mais sa capture entraîna vraisemblablement un bilan déficitaire.

Avec seulement une dizaine d'armements en course, la question, sous-jacente, du bilan social pour le port est encore plus difficile à approcher. Le rôle de port et de bourse corsaire nationale étant seulement ponctuel, car n'intervenant que durant les années de guerre, les armements locaux peuvent-ils marquer plus durablement la société urbaine ou le port ?

48 *Ibid.* Voir aussi Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit.

49 ADF, B 4258, 1^{er} juin 1784.

50 AN, Marine, F/2/80, ADF, B 4257 ; Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit.

51 Ces rançons, contestées, ne furent probablement pas payées.

Quelques éléments, notamment un examen des registres de la capitation, nous conduisent à penser à un certain enrichissement dans le milieu des armateurs locaux, sans que la part de la course dans celui-ci puisse être établie. Plusieurs intéressés dans la course sont capités en 1788, alors qu'ils ne l'étaient pas en 1775 : Le Beau, Barrère fils. Des nouveaux venus, plus entreprenants et comme d'habitude étrangers à la ville, s'intègrent à cette occasion au milieu étroit de l'élite marchande. Ils inscrivent leur promotion dans le consulat. Ainsi, Jean-Baptiste Le Beau (1744-1806), un Morlaisien, grimpe ces échelons : second consul en 1778, premier consul en 1780, « prier » (président) en 1783. Il joue un rôle politique sous la Révolution⁵². Simon Couhitte est consul de commerce en 1780, prier en 1784. Le Dunkerquois Jean Diot (1754-1836), l'infatigable commissionnaire, apparaît ici encore comme un cas particulier. Son activité lui permet de devenir second consul de commerce dès la fin de la guerre (1784), premier consul deux ans plus tard et prier en 1789. Élu par ses pairs de la communauté de ville, il porte les cahiers de doléances à Rennes en décembre 1788 et participe aux États de Bretagne, avant d'être maire de Morlaix (1791-1792, puis 1795). Mathurin Cornic (1730-1808), le plus engagé dans les opérations de course, ne peut être maire statutairement car il est trésorier des Invalides de la Marine ; il était second consul en 1768 et prier dès 1775, appartenant à la précédente génération. Un Bayonnais de naissance, Michel Béhic, accède lui à la mairie en 1788 et l'occupe jusqu'en 1790.

Des sorts moins favorables sont évidemment réservés aux armements déficitaires. Le cas le plus grave est celui de Jean-François Torris, un Dunkerquois, représenté à Morlaix par un fils et par Keryven. Il est poursuivi par ses intéressés et un équipage, et mis en liquidation en 1782. Une partie de ses armements étant sous pavillon du Congrès, il tente d'échapper aux juridictions royales, veut un juge étranger, mais le Congrès lui a retiré ses lettres de marque. Il s'agit essentiellement d'affaires dunkerquoises, même s'il doit, entre autres, 2 845 livres à un négociant de Morlaix pour la pension de trois otages. Le 14 janvier 1784, Jean Diot est poursuivi par Joseph Torris et Audren de Keryven devant la juridiction morlaisienne⁵³. Morlaix est surtout agitée par l'affaire Passart, celle de l'armateur du *Vainqueur*, qui est demandeur le 23 août 1783 et défendeur en requête et assignation du 14 et 20 août⁵⁴. Cette liquidation générale présente un bilan déficitaire. Guillaume Passart est poursuivi par son premier lieutenant, le Génois Simon Mille, pour toucher ses

⁵² Bruno Baron, *Morlaix sous la Révolution*, Morlaix, Éditions du Dossen, 1988.

⁵³ ADF, B 4252, fol. 4.

⁵⁴ *Ibid.*, fol. 2.

huit parts de prises, le 2 mai 1783. Le 1^{er} avril 1784, le commissaire Boucault témoigne⁵⁵. La même année, Passart est poursuivi par l'ancien second du *Comte de Guichen*, Raymond Blondel qui, pour toucher ses parts de prises, demande le séquestre des sommes⁵⁶. Le 28 juin 1784, Blondel se fait représenter par Jean-Baptiste Froideveaux du Bois, ancien directeur des hôpitaux de Brest. Il ne peut rien avoir et charge M^e Brigant, son procureur, de traduire l'armateur en justice. Celui-ci se comporte comme un patron malhonnête. Les magistrats morlaisiens n'ont pas pitié de lui, d'autant qu'il n'a pas réglé la caisse des Invalides de la Marine. En mars 1785, il est incarcéré en prison préventive pour dix-huit mois pour non règlement de soldes et de parts de prise à l'équipage de son corsaire. En fait, il n'avait pas voulu passer devant le commissaire et avait tenté de trouver des arrangements « par accomptes » avec son équipage ; il s'était donc mis en infraction. Il demande l'autorisation de se rendre dans la région de Nantes d'où il est originaire pour y régler des affaires successorales. Cela lui est refusé, au prétexte que les biens qu'il offre en caution sont peut-être hypothéqués. En octobre 1785, J. Le Bras, notaire royal, cautionne Guillaume Passart, qui était détenu dans la prison de Morlaix, à raison de ce qu'il devait à l'équipage de son corsaire, à la caisse des Invalides de la Marine, etc⁵⁷. En 1786, Passart se présente à nouveau devant le tribunal. En 1789, Simon Mille poursuit toujours Passart en reddition de compte pour réclamer une provision sur les huit parts de prise. À la fin de la guerre, un négociant de Morlaix, Jasme, doit 33 000 livres à Niencke pour le *Prince Emmanuel de Salm-Salm*, plaçant son homologue brestois dans l'obligation de solliciter une surséance.

Un entraînement de court terme pour l'économie locale

Morlaix connaît-elle un regain d'activités grâce à la course ? Il est certain qu'elle dispose des infrastructures industrielles pour réutiliser les marchandises saisies, conformément aux ordonnances royales. Ainsi, la Manufacture royale des tabacs peut-elle réutiliser les quantités de tabac conduites au port, complétant là son approvisionnement en feuilles et alimentant l'activité ouvrière. La Tour d'argent, l'hôtel de la monnaie, peut également utiliser les métaux précieux.

L'activité du port pourrait-elle être relancée par la course ? La communauté tente de mettre à niveau ses infrastructures. En 1779, on commence le chemin de halage du quai de Tréguier. Quatre cales sont réparées en 1784, et le port est curé en 1785⁵⁸. Cette même année pourtant, des raisons multiples et complexes amènent à constater la ruine du commerce morlaisien dont le déclin

55 *Ibid.*, fol. 5 v^o.

56 *Ibid.*, fol. 7 et 8.

57 ADF, B 4186.

58 Joachim Darsel, *Le Port de Morlaix et la guerre de course*, op. cit., p. 18-19.

avait commencé au début du siècle. Certes, 425 navires reçoivent encore un passeport à la sortie du port. Ceci traduit effectivement une augmentation par rapport à la paix – 309 navires en 1776 jaugeant 11 889 tonneaux de charge – ou aux basses eaux de la guerre – 284 navires pour 4 769 tonneaux⁵⁹. Mais cette renaissance est un feu de paille. Les correspondances témoignent alors de la chute du commerce et des entreprises coloniales et négrières de Morlaix. De moindre envergure désormais, elles échouent pourtant toutes les années suivantes. Le 24 juillet 1785, une lettre de Beaupréau, intendant de la Marine à Brest, fait part à l'assemblée des plaintes des habitants de Tabago, qui se disent abandonnés par le commerce français. Les négociants morlaisiens répondent que la mine du port, l'envasement du chenal et l'insuffisance des productions locales les empêchent d'entreprendre le commerce au long cours⁶⁰.

En dépit d'évidentes limites, qui tiennent principalement aux lacunes des sources, la participation de Morlaix à la course durant la guerre d'Amérique illustre une petite amirauté que sa situation et son éloignement relatif du port et arsenal de Brest amènent à jouer un rôle appréciable. Son port et sa baie sont des lieux majeurs de relâche de corsaires alliés et une porte d'entrée en France pour leurs prises, certificats de rançons et otages. Ce regain d'activité, évident à travers les ventes de prises et de marchandises consignées dans les archives de son amirauté, bénéficie à une petite partie de l'élite négociante locale engagée dans des fonctions de commissionnaires d'armateurs extérieurs. L'argent des rançons comme celui des ventes quitte bien vite la place pour alimenter les ports corsaires d'origine. Pour Morlaix, le bilan économique et social est plus mitigé : à l'exception notable des Cornic, les armateurs locaux n'ont pas les moyens de s'engager réellement dans la course – par manque d'esprit d'entreprise ou par faiblesse financière. Seuls quelques-uns, parfois fraîchement arrivés, tentent l'aventure avec au total une dizaine d'unités, le plus souvent légères. Ici encore, le résultat est discutable et oscille souvent entre pertes et procès interminables. Au moins, cette activité confirma l'agrégation de plusieurs nouveaux venus au négoce local et leur assura des places au consulat de commerce, puis à la mairie, les années suivantes. En revanche, l'activité corsaire ne put endiguer durablement le déclin du commerce maritime morlaisien qui se confirma dans la décennie suivante.

59 Jean-Christophe Moreau, *Quelques aspects du port de Morlaix et de son trafic à la veille de la Révolution*, mémoire de maîtrise, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1980-1981, p. 53.

60 ADF, B 4592 bis.

