

Revue d'histoire maritime

24

Varia, Schnakenbourg – 979-10-231-1904-6

Gestion et exploitation
des ressources marines de
l'époque moderne à nos jours



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Sylviane Llinares

n° 24
Gestion et exploitation
des ressources marines
de l'époque moderne
à nos jours

Gilbert Buti,
Christophe Cérino,
Daniel Faÿet
& Olivier Raveux

Cueillis au fil des littoraux tantôt européens (goémon, barilles), tantôt lointains (wakame), prélevés au fond des mers (corail, éponges, fruits de mer), nombreux sont les organismes marins exploités par l'homme. S'ils arrivent souvent dans nos assiettes, ils entrent aussi dans des circuits commerciaux complexes et dans des chaînes de transformation artisanales ou manufacturières sous l'Ancien Régime, industrielles à l'époque contemporaine.

Ces ressources sont désormais au cœur de nos préoccupations, que l'on s'inquiète de leur épuisement ou que l'on en prospecte de nouvelles. Elles stimulent aussi les convoitises et renforcent le mouvement de territorialisation des mers et océans. De tels enjeux, si actuels, n'en sont pas moins à considérer dans une plus longue durée, ici depuis le XVIII^e siècle. C'est là tout l'intérêt de ce numéro 24 de la *Revue d'histoire maritime*, riche des analyses des spécialistes reconnus de plusieurs disciplines.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

www.pups.paris-sorbonne.fr

25€
979-10-231-0578-0

FED
4124



9 791023 105780

Revue d'histoire maritime

24

Gestion et exploitation
des ressources marines
de l'époque moderne à nos jours

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0578-0
PDF complet – 979-10-231-1890-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1891-9
Présentation du dossier – 979-10-231-1892-6
Charpentier – 979-10-231-1893-3
Sintès – 979-10-231-1894-0
Buti & Raveux – 979-10-231-1895-7
Faget & Carroll – 979-10-231-1896-4
Rivoal – 979-10-231-1897-1
Ferrière & Prima – 979-10-231-1898-8
Fichou – 979-10-231-1899-5
Améziane – 979-10-231-1900-8
Geistdoerfer & Fichou – 979-10-231-1901-5
Geistdoerfer – 979-10-231-1902-2
Mariat-Roy – 979-10-231-1903-9
Varia, Schnakenbourg – 979-10-231-1904-6
Varia, Boureille – 979-10-231-1905-3
Chronique, Bon Djemaa – 979-10-231-1906-0
Chronique, Cloutour – 979-10-231-1907-7
Chronique, Péton – 979-10-231-1908-4
Comptes rendus – 979-10-231-1909-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (22-23) était consacré à « L'économie de la guerre navale », de l'Antiquité au ^{xx}^e siècle.

Le prochain numéro (25) portera sur « Le navire à la mer ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial

Olivier Chaline.....	8
----------------------	---

DOSSIER

GESTION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES DE L'ÉPOQUE MODERNE À NOS JOURS

Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours

Gilbert Buti, Christophe Cérino, Daniel Faget & Olivier Raveux	13
--	----

La gestion d'une ressource maritime: le goémon en Bretagne (fin XVII^e-XVIII^e siècle)

Emmanuelle Charpentier	17
------------------------------	----

Exploitation, production et commerce des Soudes naturelles en Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle

Nicole Sintès	37
---------------------	----

Une intégration marseillaise dans la filière corail:

la manufacture royale Miraillet, Rémuzat & C^{ie} (1781-1792)

Gilbert Buti & Olivier Raveux.....	55
------------------------------------	----

La base de données Histospongia. Exploitation des éponges en méditerranée au XVIII^e siècle: sources, méthodologie, premiers résultats

Daniel Faget & Éric Carroll	73
-----------------------------------	----

Gérer les ressources lagunaires. La pêche locale dans l'approvisionnement de Venise (XVIII^e siècle)

Solène Rivoal	97
---------------------	----

La culture du wakamé en France. Diffusion des savoirs et multiplicité des acteurs dans une controverse scientifique autour d'une ressource marine végétale

Hervé Ferrière & Véronique Prima	113
--	-----

L'industrie de l'iode de la mer, un produit stratégique (1820-1945)

Jean-Christophe Fichou.....	127
-----------------------------	-----

Fruits de mer méconnus : quelles utilisations ? quels impacts sur la ressource ? Nadia Améziane	139
La mer et les ressources marines : pratiques et vertus thérapeutiques Alette Geistdoerfer & Jean-Christophe Fichou	157
L'exploitation des ressources océaniques profondes : les rêves et la réalité Patrick Geistdoerfer	169
Hommage à Alette Geistdoerfer Émilie Mariat-Roy	183

VARIA

Bonne prise ou mainlevée ? Pratique et cadre juridique de la navigation neutre au XVIII ^e siècle Éric Schnakenbourg	191
L'implantation de la base opérationnelle de l'île Longue : un enjeu local vite oublié Patrick Boureille	207

CHRONIQUES

Position de thèse. Le port en Mésopotamie aux III ^e et II ^e millénaires av. J.-C. Hommes, activités, techniques et structures Maëva Bou Djemaa	227
Position de thèse. Les relations entre l'homme et la mer dans « le pays des Isles de Xaintonge » au XVII ^e siècle Marie Cloutour	233
Position de thèse. Penser l'existence de vie dans les profondeurs marines au XIX ^e siècle : d'un abîme impossible à l'origine du vivant (1804-1885) Loïc Péton	239

COMPTES RENDUS

Éric Rieth, <i>Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée</i>	245
Yannis Suire, <i>Le Marais poitevin des origines à nos jours</i>	247
Yannis Suire (éd.), <i>La Côte et les marais du Bas-Poitou vers 1700</i> <i>Cartes et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi</i>	249
Olivier Chaline, <i>Les Armées du roi. Le grand chantier (XVII^e-XVIII^e siècle)</i>	251
Silvia Marzagalli, <i>Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial</i>	255
Hervé Pichevin & David Plouviez, <i>Les Corsaires nantais pendant la Révolution française</i>	260
Alain Gérard (éd.), <i>Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux</i>	263
Guillemette Crouzet, <i>Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)</i>	265
Thomas Vaisset, <i>L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme</i>	269

Varia

BONNE PRISE OU MAINLEVÉE ?
PRATIQUE ET CADRE JURIDIQUE DE LA NAVIGATION
NEUTRE AU XVIII^e SIÈCLE

Éric Schnakenbourg¹
Centre de recherche en histoire internationale et atlantique
Université de Nantes

La réunion de l'Angleterre et des Provinces-Unies sous l'autorité de Guillaume III à la suite la Glorieuse révolution de 1688 bouleverse les rapports de force maritime en Europe. Désormais, les flottes anglaise et néerlandaise, qui s'étaient affrontées à trois reprises entre 1652 et 1674, se retrouvent alliées pour combattre la France. Lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la traque de la navigation et du commerce ennemis est intégrée au cœur des stratégies des belligérants comme l'a écrit l'historien anglais George Clark : « *The more of the enemy's ships you captured or sank and the fewer of your own you lost, the better for your trade: that seemed to be the gist of the matter*². » Effectivement, les déprédations des corsaires atteignent des niveaux jusqu'alors inconnus au cours de ce conflit³. La guerre de course « subtile et dérobée » doit, comme l'écrit Vauban, « couper le nerf de la guerre » en asphyxiant l'économie ennemie⁴. Dans ces conditions, les revendications des pavillons neutres au transport des marchandises appartenant aux belligérants, en dehors de la contrebande, et à la libre navigation constituent un obstacle important. En ce sens, les neutres ne sont pas totalement extérieurs au conflit, mais en sont des acteurs. C'est pourquoi, plus précocement que la guerre sur terre, la guerre navale a été accompagnée de questionnements sur le droit des neutres⁵. Alors que la neutralité terrestre consiste à maintenir un territoire à l'extérieur de la guerre,

- 1 Professeur d'histoire moderne, eric.schnakenbourg@univ-nantes.fr, CRHIA, chemin de la Censive-du-Tertre, BP 81227, 44321 Nantes Cedex 3.
- 2 George Clark, « War Trade and Trade War, 1701-1713 », *Economic History Review*, vol. 1, n° 2, 1928, p. 267.
- 3 George Clark, « The Character of the Nine Years war, 1688-97 », *Cambridge Historical Journal*, vol. 11, n° 2, 1954, p. 172.
- 4 Patrick Villiers (éd.) « Mémoire concernant la course », dans Michèle Virol (dir.), *Les Oisivetés de monsieur de Vauban*, Paris, Champ Vallon, 2007, p. 338
- 5 Voir par exemple, Antonio Truyol y Serra, *Histoire du droit international public*, Paris, Economica, 1995, p. 73.

la navigation et le commerce neutres sont dans le conflit pour pouvoir profiter au mieux de la conjoncture. Ce qui peut être considéré comme la première règle de droit « international » de la neutralité se trouve dans un chapitre d'un recueil de coutumes méditerranéennes relatives à la navigation, le *Consulat de la mer* publié à Barcelone en 1494⁶. Par la suite, le cadre juridique de la neutralité maritime ne cesse de s'étoffer à la faveur de la conclusion de traités de commerce et de navigation, de la publication d'ouvrages de droit maritime ou encore de l'évolution des législations de chaque pays. L'ensemble de ces textes forme le cadre juridique permettant de déterminer ce qu'est, théoriquement, le bon exercice de la navigation neutre⁷.

192

L'approche normative des droits et des devoirs des neutres n'est cependant pas suffisante pour rendre pleinement compte du rapport des belligérants à la navigation neutre, car la frontière entre l'activité légitime du neutre et celle qui peut être condamnée en raison des services rendus à l'ennemi est souvent brouillée. Il peut être parfois fort difficile de déterminer la sincérité de la navigation neutre comme l'illustrent deux cas de navires scandinaves saisis par des corsaires français lors des guerres de Succession d'Espagne et de Sept Ans. Je voudrais commencer par les étudier pour montrer comment, de manière concrète, se déroulaient les moments de confrontation entre une pratique du commerce neutre et les règlements devant la régir. Cette approche doit permettre de voir comment est déterminé le point de rupture qui fait passer de la liberté à la saisie par l'estimation du degré de sincérité de la neutralité d'une expédition. Dans un second temps, je souhaiterais changer d'échelle en considérant la traque au commerce ennemi sous pavillons neutres dans une perspective d'État plus large. Pendant les guerres du XVIII^e siècle, qui l'opposent à la Grande-Bretagne, la France est dans une situation ambiguë vis-à-vis des pavillons neutres en raison de la supériorité de la Royal Navy. D'un côté, il faut bien tenter de débusquer le commerce ennemi dissimulé sous couleurs neutres mais, d'un autre côté, les non-belligérants sont indispensables à l'approvisionnement du pays, pour ses exportations ainsi que pour ses relations avec ses colonies. Ce double rapport amène à ne plus envisager le rapport du belligérant aux neutres uniquement sous l'angle de la relation entre un puissant et un faible. La réalité du commerce maritime neutre est aussi celle d'accommodements d'État, invitant à reconsidérer l'idée d'un face-à-face

6 Le principe est que le traitement des marchandises dépend de la nationalité du propriétaire. S'il est ennemi elles seront saisies, s'il est neutre elles seront libres : *Consulat de la mer ou Pandectes du droit commercial et maritime* [1494], trad. J.-D. Lanjuinais, Paris, s.l., 1808, chapitre 276, « Du navire et de marchandises pris par un navire armé », p. 508-511.

7 Pour une approche dans la longue durée de la neutralité dans cette perspective voir Stephen Neff, *The Rights and Duties of Neutrals. A General History*, Manchester, Manchester UP, 2000.

radical opposant un belligérant oppresseur à un neutre souhaitant se livrer, en toute innocence, à l'activité pacifique du commerce.

LA PETITE-BALANCE-DE-FER ET LA PROVIDENCE FACE À LA JUSTICE FRANÇAISE DES PRISES

Si le traitement d'un navire ennemi arrêté par un navire de guerre ou un corsaire est un cas de figure simple, celui des bâtiments neutres est nettement plus compliqué. Il faut, en effet, combiner la nature, neutre ou ennemie, de différents paramètres que ce soient le capitaine, l'équipage, le bâtiment, la cargaison, l'armateur, la destination. Par conséquent, même s'il existe un cadre juridique devant permettre de distinguer la nature véritablement neutre du simple camouflage d'activités ennemies, chaque cas est un cas particulier. Ceux qui sont le mieux documentés permettent de saisir sur le vif ce que pouvaient être les moments tangents faisant la bascule de la mainlevée à la bonne prise, de la liberté à la confiscation. Ils peuvent être approchés à travers, notamment,

les exemples de deux bâtiments neutres arrêtés en France, l'un pendant guerre de Succession d'Espagne, *La Petite-Balance-de-fer* de Göteborg, et l'autre au cours de la guerre de Sept Ans, *La Providence* d'Altona. Il ne s'agit pas de reconstituer leur histoire dans tous ses détails, mais de comprendre comment pouvait se jouer le sort d'un navire neutre.

Le 5 février 1711, *La Petite-Balance-de-fer* de Göteborg est arrêtée en mer du Nord par trois corsaires de Calais⁸. La décision d'amariner le bâtiment repose sur des soupçons nourris, d'abord, par l'apparence du bâtiment, qui semble être de fabrique anglaise, ensuite par l'incapacité du capitaine Ambroise Olson à fournir un contrat d'achat ou un rôle d'équipage. Lors de son interrogatoire, le 7 février 1711, Olson affirme que le propriétaire du bâtiment est André Nilson de Göteborg, qui l'avait chargé de se rendre à Bristol vendre sa cargaison de mâts et de planches. De là, s'il pouvait joindre la flotte anglaise partant pour le Portugal, il devait aller jusqu'à Lisbonne, sinon passer sur lest jusqu'à Saint-Martin-de-Ré, pour charger du sel et revenir à Göteborg. À défaut d'acte de propriété du navire, le capitaine montre un certificat de la chambre de commerce de Suède prouvant que le bâtiment a été construit en Finlande. La faiblesse de la position du capitaine Olson vient du fait qu'il ne peut produire de documents en bonne et due forme : ni connaissance prouvant la propriété

8 Les documents relatifs à l'affaire de *La Petite-Balance-de-fer* se trouvent dans un volume, non folioté, conservé au Riksarkivet de Stockholm, Diplomatica, Gallica, vol. 195. Il s'agit des retranscriptions des interrogatoires des preneurs et du capitaine, d'une lettre de Daniel Cronström à Pontchartrain, et du *factum* de l'avocat Godefroy au nom de son client André Nilson. Le volume des archives du Conseil des prises de l'année 1711 n'est pas communicable en raison de son état de conservation.

suédoise du chargement, ni charte-partie attestant la nature de l'affrètement. Finalement, deux semaines après avoir été amené à Calais, Olson avoue avoir caché des documents montrant que le bâtiment a été, en réalité, frété par un marchand de Bristol, dénommé Henry, pour livrer des mâts et des planches à Charles Hartford, marchand dans la même ville. Le capitaine reconnaît, enfin, avoir reçu un sauf-conduit du résident anglais à Stockholm, Robert Jackson, selon lequel son navire était chargé pour le compte de la reine d'Angleterre. Les autres membres de l'équipage déclarent tous ne pas être informés de la véritable nature de la navigation de *La Petite-Balance-de-fer*.

194

Sur ordre de son gouvernement, le résident suédois à Versailles, Daniel Cronström, en appelle au comte de Pontchartrain, secrétaire d'État à la Marine, pour défendre ses compatriotes. Selon le diplomate, le bâtiment doit être libéré car il ne naviguait pas entre deux ports ennemis, qu'il est véritablement d'origine suédoise et ne transportait pas de sujets ennemis. La vente à un négociant anglais n'ayant pu avoir lieu, il soutient que son compatriote, le prête-nom de Göteborg André Nilson, est toujours le propriétaire du chargement. Selon Cronström, les corsaires « qui savent rendre suspect tout ce qui tombe entre leurs mains, ont trouvé moyen de brouiller cette affaire [en omettant] la traduction des pièces de bord les plus nécessaires pour l'éclaircissement du fait ». Il ajoute que les documents cachés n'étant pas signés, ils ne sauraient prouver quoi que ce soit. En décembre 1711, *La Petite-Balance-de-fer* bénéficie d'une décision de mainlevée, mais sa cargaison est confisquée. André Nilson fait appel de cette condamnation avançant que la charte-partie était conditionnelle, car elle était soumise à la solvabilité et à la réception de la marchandise par Charles Hartford, destinataire à Bristol. Si bien que, tant que le marchand anglais n'avait pas pris possession du chargement, le fret et les marchandises restaient bien propriété suédoise, par conséquent neutre et libre. Mais Nilson n'obtient pas satisfaction.

Dans cette affaire, deux menaces différentes pèsent sur *La Petite-Balance-de-fer*. La première concerne la nature de son chargement. Le preneur soutient que, selon le principe de l'infection hostile, le bâtiment devrait également être de bonne prise car il transportait des matériaux de contrebande, en l'occurrence des mâts et des planches, pouvant servir à la construction de navires. L'argument est rejeté par l'avocat Godefroy qui se fonde sur les dispositions des traités conclus entre la Suède et la France : « Ces matières ne sont point marchandises de contrebande, & même que par les anciens traitez avec la Suède les bois & le fer sont exceptez des marchandises de contrebande⁹. »

9 Riksarkivet, Diplomatica, Gallica, vol. 195, « Factum pour André Nilson, negociant Suédois de la ville de Gottembourg, propriétaire du navire, *La Petite-Balance-de-fer*... ». La seule

La seconde menace qui, cette fois, s'avère décisive, porte sur la détermination de la nationalité du bâtiment, de l'équipage et, surtout, de la cargaison. Il faut d'abord prouver que le navire est bien neutre, c'est-à-dire construit dans un pays neutre ou acheté par un propriétaire neutre avant le début de la guerre. C'est, en l'occurrence, d'autant plus nécessaire que l'architecture de *La Petite-Balance-de-fer* peut laisser supposer qu'elle vient d'Angleterre. L'absence de rôle d'équipage permettant de prouver la nationalité des hommes de bord nourrit un fort soupçon de dissimulation d'un transport en faveur de l'ennemi. Mais le plus important concerne la nationalité de l'affrètement, celui qui loue les services du bâtiment, et du propriétaire de la cargaison. Dans le cas présent, il ressort des aveux du capitaine Olson que le marchand de Göteborg supposé être le propriétaire est un homme de paille, couvrant de sa nationalité suédoise l'achat et le transport de matériaux de marine jusqu'en Angleterre. Dans cette affaire, la destination ennemie, Bristol, n'est pas en soi une cause de condamnation mais de soupçon. Le contentieux tourne autour de la propriété fictive du bâtiment et de la cargaison, ainsi que de la réalité de l'implication de sujets suédois. Le problème ne vient pas tant de la transaction en elle-même que de la détermination de la nationalité de celui qui devait tirer bénéfice de l'expédition. C'est le profit ennemi de la neutralité qui est condamné, mais toute la difficulté est d'en obtenir les preuves.

Le même type de difficulté se pose avec *La Providence* d'Altona qui est arrêtée par le corsaire de Marseille la *Junon*, le 22 février 1757¹⁰. Le capitaine de *La Providence* est Burchman Pollans, un écossais devenu bourgeois d'Altona en avril 1756, et engagé sur un navire passé sous couleurs danoises un mois plus tard, juste avant le début officiel de la guerre de Sept Ans, le 17 mai 1756. Lorsque le conflit commence, *La Providence* appartient à un armateur danois, Otto Egger, qui frète officiellement son bâtiment pour des marchands italiens. Le navire quitte Altona pour Londres en août 1756, puis se rend à Dublin prendre un chargement de cuir, de plomb et de beurre. La cargaison est payée pour le compte du négociant napolitain Antoine Petti. Le navire danois doit se rendre à Livourne puis à Naples, d'où il devra repartir prendre de l'huile à Gallipoli avant de revenir à Brême.

référence à laquelle l'avocat puisse faire allusion est le traité d'alliance franco-suédois du 14 avril 1672 qui dresse une liste des marchandises de contrebande dans son article 24, comprenant du matériel de guerre, et exclut de cette catégorie les marchandises qui n'ont pas un usage militaire direct, dont le fer et la poix, mais pas expressément le bois (Pierre-Louis d'Hauterive & Ferdinand de Cussy, *Recueil des traités de commerce et de la navigation de la France*, Paris, P.J. Rey/Comptoir des Imprimeurs unis, t. III, 1844, p. 312).

10 C'est la date indiquée dans le tableau des navires danois pris par les corsaires français au cours de la guerre de Sept Ans dressé par l'ambassadeur danois à Versailles, Erhard Wedel Friis, Rigsarkivet [Copenhague], Tyske Kancelli Udenrigske Afdeling, Frankrig, vol. 297.

La Providence quitte Dublin pour l'Italie le 27 décembre 1756. Mais sur le chemin du retour elle est interceptée par la *Junon* dans la baie de Naples. Le corsaire décide d'amariner le bâtiment danois à Marseille au motif qu'il est de construction anglaise et qu'il soupçonne le passeport d'avoir été acheté pour couvrir un navire qui, en réalité, est toujours anglais comme le confirme l'interrogatoire de l'équipage. Mais selon le capitaine Pollans, les aveux sur lesquels se fondent les preneurs ont été obtenus en enivrant certains membres de l'équipage et en menaçant les autres. La défense de *La Providence* est assurée par l'avocat Rony qui rassemble les preuves de la sincérité de son client : un sauf-conduit de la chambre de commerce du Danemark et de Norvège délivré après examen des preuves et la prestation d'un serment ; des lettres de naturalité et de bourgeoisie du capitaine ; un rôle d'équipage montrant qu'à l'exception d'un mousse, tous les membres sont bien danois ; une charte-partie attestant que le chargement a bien été pris dans les ports italiens pour être ramené dans le Nord. Pour l'avocat, les soupçons persistants sur la régularité de la naturalisation du capitaine Pollans et sur la nationalité du chargement découlent de l'incapacité d'interroger l'équipage en danois et finalement de supposer les réponses et non de les connaître avec certitude.

Les efforts du capitaine danois et de son avocat sont secondés par le négociant napolitain Antoine Petti, qui a vu confisquer les marchandises qu'il avait confiées à *La Providence*. Comme il assure que l'arraisonnement a eu lieu dans les eaux napolitaines, il veut faire agir l'ambassadeur de son roi Charles III à Versailles pour obtenir la restitution de ses propriétés. Malgré tout, le conseil des prises prononce une décision de confiscation du navire et de sa cargaison le 25 février 1758¹¹. Le cas est porté en appel devant le Conseil d'État du roi au début de l'année suivante. De l'aveu de l'avocat Rony, le problème réside dans la nationalité de la cargaison qui appartient pour un quart au capitaine Pollans, ce qui est reconnu, mais pour les trois autres quarts au propriétaire du navire Otto Egger, sans que les documents pouvant le prouver aient été présentés au moment de la prise, tout comme ceux portant sur la construction du navire. En dépit des démarches de l'ambassadeur danois à Versailles, la confiscation est confirmée le 2 février 1759 soit, à une vingtaine de jours près, exactement deux ans après la prise¹². *La Providence* est condamnée à la bonne prise parce qu'il n'a pas été possible de prouver son caractère authentiquement neutre, bien que la naturalisation du capitaine et le transfert du navire aient

¹¹ Le jugement du Conseil des prises se trouve dans AN, G5/261, fol. 174-179.

¹² Les documents relatifs à l'affaire de *La Providence* se trouvent dans le volume non folioté, Rigsarkivet, TKUA, Frankrig, vol. 296. On y trouve, parmi différents textes, pas toujours datés et signés, des mémoires et des lettres émanant du capitaine Pollans, de l'avocat Rony, un échange de correspondance entre Wedel-Friis et les ministres français.

bien eu lieu avant le début officiel de la guerre. Dans ces conditions, les défauts de papiers de bord trouvés au moment de l'arraisonnement, qui sont les seuls documents considérés valables pour prouver la réelle qualité neutre du navire et du chargement, sont fatals au bâtiment danois¹³. C'est le triomphe du soupçon.

La Petite-Balance-de-fer et *La Providence* présentent deux exemples de condamnation de bâtiments neutres au motif d'une dissimulation du commerce ennemi. Il faut d'abord observer que la sanction finale n'a pas la même ampleur. Dans le premier cas, seule la marchandise est confisquée et le navire laissé libre, alors que dans le second les armateurs perdent la cargaison et le navire. L'étude des contraintes que les belligérants font peser sur les neutres doit considérer les différents degrés de dommages et de préjudices qui leur sont infligés. De la simple visite en pleine mer à la confiscation du bâtiment et de son chargement, il y a la possibilité d'un arraisonnement suivi d'une mainlevée, avec ou sans compensation versée par le preneur. La durée des procédures est un autre paramètre important. Entre le moment de l'arraisonnement et la condamnation définitive, il s'écoule plus d'une année pour *La Petite-Balance-de-fer*, deux ans pour *La Providence* alors qu'au début du XVIII^e siècle, la plupart des jugements de première instance sont rendus en six mois¹⁴. Dans tous les cas, si ces bâtiments avaient été finalement reconnus libres, le capital immobilisé, l'inévitable dégradation des navires, le dépérissement d'une partie du chargement auraient engendré des pertes devant être couvertes, au moins partiellement, par les assurances et les indemnités auxquelles les corsaires peuvent être condamnés, ce qui n'est toutefois pas systématique.

L'authentification de la qualité neutre du bâtiment, de sa cargaison et de son équipage par l'examen des papiers de bord est l'enjeu central qui scelle le destin de la prise. Lorsqu'il est arraisonné, le capitaine Olson de *La Petite-Balance-de-fer* ne peut produire ni le contrat d'achat de son navire ni un rôle d'équipage, alors que le capitaine Pollans de *La Providence* est incapable de prouver que son navire est bien danois. Les deux bâtiments sont détournés par les corsaires français sur la foi de ces défauts. Au début de l'instruction de la prise, les papiers de bord

13 L'ordonnance de la marine de 1681 précise dans son article VI de la partie consacrée aux prises que l'absence de chartes-parties, de connaissements et de factures au moment de l'arraisonnement justifie la bonne prise. Les dispositions de plusieurs autres règlements maritimes étendent cette obligation aux documents devant prouver la propriété neutre du navire : René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, chez J. Legier, t. II, livre III, titre IX, « Des prises », art. VI, 1766, p. 244.

14 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 185 ; Jean Duma, « Guerre maritime et prises : malheurs et bénéfices de la guerre au XVIII^e siècle », dans André Corvisier & Jean Jacquart (dir.), *De la guerre à l'ancienne à la guerre réglée*, t. I, *Les Malheurs de la guerre*, Paris, Éditions du CTHS, 1996, p. 242-243.

sont de nouveau examinés pour établir la véritable nationalité des membres de l'équipage, du bâtiment et de la cargaison. Cet examen repose sur trois procédures qui permettent aux juges de se forger une conviction. Le premier est l'examen des papiers de bord. Les principaux sont le rôle d'équipage qui doit montrer qu'il n'y a pas plus d'un tiers de sujets ennemis à bord; les certificats de propriétés assurant que le navire appartient bien à un sujet neutre et, enfin, la charte-partie qui est le contrat entre le propriétaire du chargement et l'affréteur. La bonne et due forme des papiers de bord est fondamentale pour espérer la mainlevée. C'est pourquoi, à la veille de la guerre de Sept Ans, à la suite des avis reçus par le consul danois à La Rochelle, l'ambassadeur à Versailles rappelle à son gouvernement les précautions que ses compatriotes négociants doivent prendre pour éviter d'être arraisonnés par les corsaires français. Il faut qu'ils soient munis de documents prouvant que leur bâtiment était bien propriété neutre avant le déclenchement du conflit, et de passeports montrant la sincérité de leur navigation¹⁵. Les papiers de bord suspects sont des éléments à charge lors de l'instruction des prises et pèsent lourd dans la décision finale de confiscation. Comme les corsaires vivent de la prédation, le moindre défaut des papiers de bord, la moindre incohérence peut justifier le détournement du bâtiment puis sa condamnation. Sur le fond, l'un des points de tension entre neutres et belligérants porte sur l'importance à accorder aux défauts formels. En juin 1758, l'ambassadeur suédois Ulrik Scheffer dénonce la condamnation de deux bâtiments de ses compatriotes, pour des motifs qu'il considère comme futiles : l'un dans lequel on a trouvé un « chiffon » portant une destination qui n'est pas celle des connaissances, l'autre parce qu'il n'avait pas de rôle d'équipage¹⁶. Mais pour les preneurs, les détails apparemment anodins nourrissent le soupçon d'une destination fictive ou de la couverture du commerce ennemi. Les manquements aux dispositions sur la réglementation neutre sont précisément des révélateurs de la fraude, tant les pratiques de dissimulation sous pavillons neutres sont courantes.

Le second point important est l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage qui est une procédure réglementée¹⁷. C'est, là aussi, un moment décisif, que ce soit pour obtenir du capitaine l'aveu du camouflage de son expédition pour *La Petite-Balance-de-fer*, ou pour avoir des informations décisives de la part de l'équipage, qui aurait été enivré et violenté pour *La Providence*. L'un des problèmes est

15 Rigsarkivet, TKUA, Frankrig, vol. 286, n° 40, Wedel-Friis à Bernstorff, 14 novembre 1755.

16 Riksarkivet [Stockholm], Diplomata, Gallica, vol. 403, mémoire de Scheffer à Bernis et Massiac, 13 juin 1758.

17 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, op. cit., livre III, titre IX, « Des Prises », art. XXIV, p. 324; Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999, p. 542-543.

celui de la langue à utiliser pour l'interrogatoire des équipages. L'avocat de *La Providence* conteste la validité de la prise au motif que les déclarations des marins ont été mal comprises faute d'un interprète compétent en danois. L'attention portée à ce point dans la réglementation montre l'importance d'obtenir une preuve testimoniale fiable susceptible de confirmer les soupçons nés de l'examen des papiers de bord. Le troisième élément pouvant conduire à la prise est le comportement du bâtiment neutre à la lumière des dispositions des traités internationaux. Elles sont un objet de négociations internationales, à l'origine du cadre contraignant que doivent respecter les marchands. L'économiste et publiciste Jacques Accarias de Sérionne conseille au jeune négociant de « donner une attention sérieuse au droit des Nations en guerre sur le commerce maritime des neutres » de ne pas « négliger l'étude de la loi naturelle et du droit public qui ont pour objet La Navigation & le Commerce Maritime [...] il doit encore connaître les traités dans lesquels sa Nation y a dérogé, & les loix qu'elle s'est imposée à elle-même sur sa propre navigation¹⁸ ». Les dispositions du droit international sont des éléments régulièrement invoqués dans le jugement des prises.

Le sort des prises neutres est à la convergence de plusieurs types de considérations juridiques d'ordre national et international. Il mobilise, de près ou de loin, différents types d'acteurs qui sont tous, à des degrés divers, des praticiens de la neutralité. Il y a, à l'origine, des marchands qui cherchent, de bonne ou de mauvaise foi, à assurer la sauvegarde de leur expédition ; puis les corsaires voulant débusquer la fraude ; les avocats spécialisés dans la défense des neutres, comme Godefroy ou Rony, puisque leurs noms reviennent dans plusieurs affaires ; les juges devant rendre un verdict les prises ; les diplomates qui cherchent à intercéder en faveur de leurs compatriotes, comme le fait l'envoyé suédois Daniel Cronström en 1711 qui signale à Louis XIV le sort de *La Petite-Balance-de-fer*¹⁹.

CONTRAINTES ET LAISSEZ-FAIRE :

LA FRANCE ET LE COMMERCE ENNEMI SOUS COULEURS NEUTRES

Les arguments et les contre-arguments conservés dans les archives relatives aux destins de *La Petite-Balance-de-fer* et de *La Providence* peuvent amener à croire que le sort de ces bâtiments était scellé dès l'arraisonnement par des corsaires à l'affût du moindre prétexte. Les interrogatoires répétés

¹⁸ Jacques Accarias de Sérionne, *Intérêts des nations de l'Europe développés relativement au commerce*, Leiden, Elie Luzac, t. II, 1766, p. 300.

¹⁹ Riksarkivet, Diplomatica, Gallica, vol. 195, Cronström à Pontchartrain, 25 décembre 1711.

des équipages, les interprétations défavorables des situations et des documents nourrissent le sentiment d'une oppression, française en l'occurrence, de la navigation des non-belligérants. Il faut cependant élargir la perspective pour avoir une idée plus juste du poids de la contrainte pesant sur la navigation et le commerce neutres. Plusieurs historiens ont montré que, malgré les prises qu'ils ont dû subir, les Scandinaves ont bien profité des périodes de neutralité lors des guerres franco-anglaises du XVIII^e siècle²⁰. La récurrence des questions relatives aux arrestations de bâtiments neutres ne doit pas induire l'historien en erreur, car certaines sources archivistiques – correspondances consulaire et diplomatique, ou documents directement relatifs aux dossiers de prises –, par nature, évoquent davantage les cas litigieux que ceux qui ne posent pas de problème. Ces documents ont un effet grossissant que de trop rares études sur les archives du Conseil des prises viennent tempérer. L'une d'elles, portant sur le printemps 1695, montre que sur 131 cas traités, seulement 12 % concernent des neutres. Parmi eux, il y a deux navires danois finalement confisqués, sur cinq cas, et un suédois sur deux qui subit le même sort²¹. Pour le XVIII^e siècle, les minutes des jugements du Conseil des prises, malgré leurs lacunes, montrent la part limitée des cas de bâtiments neutres examinés par cette institution, assurément moins de 10 % du total des affaires pour les conflits allant de 1744 à 1782²². À partir de cet échantillon, on voit qu'on est loin de l'obstruction au libre commerce dont se plaignent les neutres. Pour bien considérer l'effet des contraintes que font peser les belligérants, il faut aussi s'interroger sur leur détermination à traquer la dissimulation ennemie sous pavillon neutre.

Les divers subterfuges permettant la dissimulation du commerce des belligérants sous pavillon neutre sont parfaitement connus²³. Dans la réflexion qu'il mène sur la course à la fin du XVII^e siècle, Vauban expose les différents stratagèmes qu'utilisent les neutres pour masquer le commerce des ennemis de la France : faux documents de bord, ventes simulées, naturalisation de complaisance, entre

20 Voir en particulier Leos Müller, « Neutralitet och svensk sjöfart, 1770-1815 », *Forum Navale*, n° 61, 2005, p. 107-130 et Dan Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, thèse, université de Copenhague, 2000.

21 Jean Duma, « Guerre maritime et prises : malheurs et bénéfiques de la guerre au XVII^e siècle », art. cit., p. 244.

22 Nous avons consulté les volumes suivants : AN, G5 257 à 262 couvrant la période 1744-1782, avec cependant d'importantes lacunes (1747, 1759, 1760, 1779, 1780). Il n'est pas possible d'établir une statistique rigoureuse du nombre de cas de navires neutres traités par le Conseil des prises par rapport à l'ensemble des affaires, car la nationalité du bâtiment en jugement n'est pas toujours indiquée.

23 Éric Schnakenbourg, « Sous le masque des neutres : la circulation des marchandises en temps de guerre (1680-1780) », dans *Les Circulations internationales en Europe (1680-1780)*, Paris, PUPS, 2011, p. 101-119.

autres²⁴. Lors de la guerre de Succession d'Espagne, l'intendant de Flandre maritime, Claude Leblanc décrit la manière dont les Hollandais masquent leur commerce sous pavillon neutre au moyen de doubles connaissements certifiant, l'un une destination neutre, à montrer aux corsaires français, l'autre les Provinces-Unies en cas d'arrestation par leurs compatriotes ou les Anglais. Pour prouver la véracité de son propos, Leblanc termine sa dépêche en assurant qu'il connaît bien ces stratagèmes puisque les négociants de Dunkerque les utilisent également. Il propose ainsi de procurer, moyennant une somme modique, de faux certificats pour un port du Holstein qui donneraient à une expédition l'apparence de la neutralité alors même qu'elle serait destinée à un port belligérant²⁵. Les témoins privilégiés des dissimulations sont les correspondants étrangers des gouvernements. En 1711 et 1712, alors que les échanges sont officiellement interdits entre la France et ses ennemis, Joseph de Sossiondo, correspondant de Versailles à Amsterdam, affirme que « les vaisseaux neutres, et particulièrement les Suédois, chargent hardiment et actuellement dans les ports de Hollande d'où ils doivent partir en droiture pour la France²⁶ » et qu'en sens inverse « la plus grande partie des vaisseaux neutres qui chargent à Bordeaux, Nantes [et] La Rochelle viennent décharger en Hollande²⁷ ». Dans les pays neutres, les diplomates et les consuls surveillent les départs et les arrivées des ports de leurs départements. En 1744, l'ambassadeur de France à Stockholm, signale l'armement d'un navire suédois, le *Saint-Olof*, chargé de pièces de canons et de munitions pour Londres : « C'est M. Génieus négociant anglais établi à Stockholm qui l'a fait charger. On a mis des planches de pin sur toute la cargaison de sorte que les canons, et les caisses ne paraissent point. Le pilote aura des doubles documents dont il s'est vanté lui même²⁸. »

Lors des guerres l'opposant à la Grande-Bretagne au cours du XVIII^e siècle, le gouvernement français est conscient de la couverture que les pavillons neutres offrent à ses ennemis. Les condamnations de bâtiments non belligérants et l'apparition spectaculaire de certains pavillons dans les registres portuaires le montrent bien. C'est, par exemple, le cas pour les Pays-Bas autrichiens lors de la guerre d'Indépendance américaine. À Bordeaux, ce pavillon est

24 Vauban dresse un véritable catalogue des moyens dont les neutres se servent pour dissimuler le commerce ennemi : « Abrégé des défauts qui causent le relâchement de la course et qui empêchent d'y mettre ceux qui sont en état de la faire », dans Michèle Virol (dir.), *Les Oisivetés de monsieur de Vauban*, op. cit., p. 345-346.

25 Le Blanc à Desmarets, 14 septembre 1712, *Correspondance des contrôleurs généraux des finances avec les intendants des provinces*, éd. Arthur-Michel de Boislisle, Paris, Imprimerie nationale, t. III, 1897, p. 458-459.

26 AN, Marine, B7/9, fol. 183, Sossiondo à Pontchartrain, 14 mai 1711.

27 AN, Marine, B7/14, fol. 228, Sossiondo à Pontchartrain, 2 juin 1712.

28 Finalement, le *Saint-Olof* sombre au large du Danemark : AN, Affaires étrangères, B3/419, Lanmary à Maurepas le 28 août et 16 octobre 1744.

longtemps insignifiant, mais lorsque les Provinces-Unies entrent en guerre à la fin de l'année 1780, il connaît une croissance spectaculaire qui fait dire à un témoin : « Les Ostendais se multiplient à l'infini dans notre port²⁹. » Il arrive que les Français avouent leur impuissance à lutter contre les fraudes des neutres, comme le montre un échange de dépêches de 1711 entre l'intendant du Commerce et le secrétaire d'État de la Marine. Le premier, Machault, estime qu'il est « impossible de remédier » à la fraude des neutres. Le second, Pontchartrain, admet « [qu'] il est très difficile de découvrir en Hollande ces sortes de bâtiments masqués³⁰ ». Mais l'on peut aussi se demander dans quelle mesure le gouvernement français tolère ces fraudes.

En France, pendant l'Ancien Régime, le jugement des prises est *in fine* l'affaire du roi. Les décisions du Conseil des prises restent toujours soumises au Conseil d'État du roi qui a la possibilité de trancher en dernière instance. Les considérations diplomatiques entrent alors en ligne de compte pour inviter le Conseil des prises à la rigueur ou l'inciter à l'indulgence. Dans un mémoire de 1704, le comte de Toulouse, amiral de France et président du Conseil des prises, indique clairement la subordination du traitement de la navigation neutre aux impératifs diplomatiques :

Il arrive souvent que, pour des raisons d'Etat, le Roy ordonne de juger contre la disposition générale des ordonnances, soit pour déclarer que l'on doit juger comme étant de contrebande des marchandises que l'ordonnance de 1681 n'a point déclarées telles, soit pour faire mainlevée à ses alliez de quelques effets qui, aux termes de l'ordonnance de 1681, devraient être confisqués pour avoir été trouvées dans un vaisseau ennemi³¹.

Ainsi, le navire suédois l'*Isle-d'Hanoë* bénéficie d'une décision de mainlevée en 1706 à la suite de l'intervention de l'ambassadeur de Suède, alors même le pavillon était « tout ce que ce bâtiment avait de suédois » selon le résident français à Stockholm³².

De manière générale, il faut interroger l'idée d'une radicalité de la chasse au commerce ennemi sous pavillon neutre. Les impératifs diplomatiques ou économiques peuvent contraindre à le tolérer de fait. À la suite du « Grand

29 En 1782, le pavillon ostendais représente 11% des entrées dans le port de Bordeaux : Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, thèse sous la dir. de Pierre Villar, université de Lille 3, 1973, p. 136 et 143.

30 AN, Marine, B7/9, fol. 67, Machault à Pontchartrain, 15 avril 1711 et B7/88, fol. 539, Pontchartrain à Machault, 29 juillet 1711.

31 Auguste Dumas, « Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime. XVII^e-XVIII^e siècle », *Nouvelle revue historique de droit français et étranger*, vol. 29, n^o 3, mai-juin 1905, p. 317-377, en part. p. 324, en ligne : <http://www.jstor.org/stable/43842222>, consulté le 24 octobre 2017.

32 AN, Affaires étrangères, B1/1071, fol. 4, Campredon à Pontchartrain, 24 février 1706.

hyver » de 1709, Versailles reconnaît la neutralité du pavillon de l'île frisonne d'Ameland à condition qu'il serve à apporter des céréales en France, alors que l'année précédente cette neutralité était encore considérée comme un artifice des Hollandais³³. Le prétexte de la neutralité permet de tolérer des transactions qui devraient être interdites en raison de l'état de guerre. Il arrive qu'il soit nécessaire, pour préserver ses propres intérêts, d'accepter, dans une certaine mesure, l'activité de « faux neutres ». En 1778, André Garnier, consul de France à Ostende, propose un moyen de lutter contre le commerce que les Anglais continuent à faire en France sous pavillon impérial. Selon lui, il faudrait que les papiers de bord des bâtiments soient visés dans le port flamand par le consul, c'est-à-dire par lui-même, afin d'attester la véritable propriété neutre du bâtiment et de son chargement. Le maréchal de Castries, secrétaire d'État à la Marine, tout en reconnaissant la pertinence de la suggestion, préfère la rejeter. Il fait valoir que les Anglais ne manqueraient pas d'appliquer la même règle, ce qui ruinerait les négociants français utilisant des faux papiers impériaux :

Vous savez qu'en temps de guerre nous sommes obligés de recourir aux vaisseaux neutres et de simuler nos connoissances tant pour les lieux de l'expédition que pour ceux de la destination, ainsi quoi qu'il soit très fâcheux de voir introduire dans nos ports des marchandises appartenant à nos ennemis, je pense qu'il vaudrait mieux dissimuler que de compromettre l'usage que nous faisons des mêmes ressources qu'eux et les avantages que nous en retirons pour notre propre commerce³⁴.

En effet, alors que pendant la guerre de Succession d'Espagne le camouflage sous couleurs neutres est officiellement interdit par Louis XIV, la pratique est de plus en plus acceptée au cours du XVIII^e siècle. En 1778, Versailles se montre favorable à la neutralisation des navires français. Dès le début du conflit contre la Grande-Bretagne, Antoine de Sartine en avertit le consul de France à Elseneur :

Je vous prévient que le roi a résolu de permettre à nos bâtiments de prendre des pavillons étrangers. Vous ne devez point cependant leur suggérer ces expédients, mais il convient que vous laissiez toute liberté pour ces sortes de déguisements. Il est nécessaire pour en bien assurer le succès que les armateurs choisissent alors autant qu'il est possible un capitaine de la nation dont ils prendront le pavillon, sans quoi ils s'exposeraient aux dangers qu'ils

33 AN, F12/54, fol. 144 et 211, 9 mars et 15 juin 1708 et Marine, B7/3, fol. 236, Sossiondo à Pontchartrain, 21 novembre 1709.

34 AN, Affaires étrangères, B1/61, fol. 586, Castries à Garnier, 23 novembre 1778.

cherchent à éviter. Cette formalité paraît indispensable pour bien masquer ces sortes d'entreprises³⁵.

Le recours au « masque des neutres » pour soustraire une partie de son commerce à l'ennemi est une réalité ordinaire des périodes de guerre tant en Europe que dans le monde antillais³⁶. Tous les pays en guerre le savent pour le pratiquer, le maintien de leur commerce repose sur des tours de passe-passe permettant de donner la couleur de la neutralité à la belligérance.

204 La pérennité des pratiques obliques de dissimulation du commerce repose en partie sur un certain *modus vivendi* qui amène à modérer l'idée d'une radicalité de la lutte contre le commerce ennemi sous quelque forme qu'il se pratique. Ainsi, la traque du commerce ennemi sous couleurs neutres ne saurait se résumer à la condamnation pure et simple d'une activité déloyale. Dans le cas français, en particulier, la faiblesse relative sur mer contraint à des concessions à la nécessité. Elles conduisent à des renoncements qui portent sur la nature même du commerce neutre dont il faut bien tolérer qu'il soit inéquitable et partiellement au service de l'ennemi. Le rapport de la France au commerce ennemi sous pavillon neutre est marqué du sceau de l'ambiguïté, voire de la contradiction, étant à la fois absolument nécessaire et fondamentalement suspect.

Si le sort des navires neutres arrêtés sur le soupçon de couvrir le commerce ennemi peut être la mainlevée ou la bonne prise au regard de critères juridiques, la réalité est bien plus complexe. En effet, les intérêts mercantiles et les impératifs diplomatiques peuvent amener à tolérer des pratiques frauduleuses, sinon en toute connaissance de cause, du moins fortement suspectées d'être déloyales. Ce type d'accommodement s'explique par la diversité des enjeux et des acteurs qui sont intéressés au traitement de la navigation neutre : le capitaine du navire arrêté et son équipage, leur avocat, le corsaire, les négociants et armateurs, les juges, les diplomates jusqu'aux ministres. L'étude de cas particuliers permet de montrer que la détermination du caractère licite ou illicite d'une navigation neutre n'est pas réductible à une simple alternative, mais quelle

35 AN, Affaires étrangères, B1/61, fol. 394, Sartine à Brosseronde, 24 août 1778. Le secrétariat d'État à la Marine cherche à contrôler le passage des bâtiments français sous pavillon neutre. Le *Comte-de-Vergennes* de Bordeaux reçoit l'autorisation de prendre des couleurs étrangères sous certaines conditions, notamment celle de reprendre le pavillon français pour le voyage retour : AN, Marine, B2/422, fol. 140, Sartine à Vergennes, 17 novembre 1782.

36 Éric Schnakenbourg, « Dans les interstices des empires : les neutres du Nord et le commerce des Antilles dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (1756-1783) », dans Clément Thibaud, Gabriel Entin, Alejandro Gómez et Federica Morelli (dir.), *L'Atlantique révolutionnaire. Une perspective ibéro-américaine*, Bécherel, Les Perséides, 2013, p. 179-204.

peut être une question de degré, de nuance et d'influence. Le preneur voit dans le manquement aux dispositions légales le signe d'une fraude destinée à camoufler le commerce de l'ennemi, alors que le défendeur peut plaider l'erreur ou la négligence de bonne foi. Ainsi, ce n'est pas parce qu'un navire ne remplit pas tous les critères devant le faire reconnaître comme neutre qu'il est nécessairement au service de l'ennemi.

Le commerce neutre se déploie sur une large palette de cas particuliers, qui rend parfois bien difficile la distinction entre l'innocent et le coupable, à cause des circulations de marchandises et d'hommes qui ne cessent pas en temps de guerre, mais se redéploient. La fluidité du commerce, l'étendue des réseaux négociants, les ruses des belligérants et les diverses complexités s'accommodent mal de législations de combat reposant sur des critères de nationalité des navires, des marchandises et des hommes. L'une des questions de fond posée par le traitement de la navigation neutre est de savoir s'il est possible, et avec quel degré d'équité et de certitude, de déterminer la nationalité d'une circulation maritime. De toute évidence, le pavillon seul ne pourrait suffire, faut-il tenir compte de la nationalité du propriétaire, de la cargaison, du capitaine, des membres d'équipage? Le commerce neutre évolue entre, d'une part, une parole juridique qui s'appuie sur les écrits des théoriciens du droit, sur les dispositions des traités et les législations propres à chaque pays et, d'autre part, une constellation de pratiques, de compromis et de pressions qui donnent de la souplesse, voire contredisent, les règles de droit.

