

# Revue d'histoire maritime

25

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Le navire à la mer



# Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

**Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8**

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
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 (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

### 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 LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold .....	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII <sup>e</sup> siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers .....	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau .....	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII <sup>e</sup> siècle av. J.-C. au VII <sup>e</sup> siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII <sup>e</sup> siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub .....	187

## *VARIA*

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles Gérard Le Bouëdec .....	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII <sup>e</sup> siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey .....	255

## HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lemps (1938-2017) .....	275
---	-----

## CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao .....	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau .....	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI <sup>e</sup> -XV <sup>e</sup> siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305



*Varia*



FRÉGATES ET CHALoupES AUX ANTILLES, LA MARINE  
ROYALE À L'ÉPREUVE DE LA CONTREBANDE MARITIME  
(XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE)

*Edern Olivier-Jégat*  
*Doctorant, université Bretagne-Sud*

Les historiens ont été ces vingt dernières années particulièrement sensibles à la problématique de la contrebande dans l'espace caribéen en renouvelant l'approche historiographique. L'émergence de nouvelles approches méthodiques induites par l'*atlantic history* favorisant l'analyse transnationale a permis le renouvellement des problématiques sur la contrebande<sup>1</sup>. Les travaux récents ont ainsi permis de mieux comprendre la complexité et la diversité des pratiques de contrebande de même que les réseaux dans lesquels elles s'inscrivent, retraçant alors les contours du commerce atlantique et caribéen<sup>2</sup>. Au-delà d'une pratique commerciale, questionner la fraude c'est observer un monde et ses pratiques, c'est se renseigner « autant sur la fabrication des lois que sur les groupes humains qui vivent de leurs transgressions<sup>3</sup> ». C'est aussi comprendre à partir de la

- 1 La liste n'est pas exhaustive : Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue », *Revue du Philanthrope*, n° 4, « Histoire et mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie », 2013, p. 43-61 ; Wim Klooster, *Illicit Riches: Dutch Trade and The Caribbean*, Leiden, KITLV Press, 1998, p. 303 ; Christian Koot, *Empire at the Periphery British Colonists. Anglo-Dutch Trade and the Development of British Atlantic, 1621-1713*, New York, New York UP, 2011, p. 293 ; Alan L. Karras, *Smuggling, Contraband and Corruption in World History*, Lanham, Rowan & Littlefield Publishers Inc., 2010, p. 199 ; Anne Pérotin-Dumont, « Cabotage, Contraband, and Corsairs: The Port Cities of Guadeloupe and their Inhabitants (1650-1800) », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World (1650-1850)*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86 ; Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII<sup>e</sup> siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 62, n° 3, septembre-octobre 2007, p. 663-686 ; Hector R. F. Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*, Séville, Diputación provincial da Sevilla, 1990, p. 414.
- 2 Comme le rappelle Manuel Covo « aux schémas bien établis du commerce triangulaire ou du commerce en droiture, il s'agit de substituer une circulation complexe d'hommes et de biens, une « toile aux mailles enchevêtrées », reprenant pour cette dernière expression l'analyse de Shannon Lee Dawdy. Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue », art. cit., p. 45 ; Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII<sup>e</sup> siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », art. cit., p. 665.
- 3 Laurence Fontaine, « Le rôle de la fraude dans l'enrichissement des réseaux de migrants montagnards à l'époque moderne », dans Gérard Beaur, Hubert Bonin & Claire

fabrication des lois, en l'occurrence l'exclusif colonial, de quelle manière la monarchie française applique sa politique, bien consciente que nulle politique définissant le légal de l'illégal ne peut être mise en œuvre sans une application stricte de la loi. Émergent dès lors des interrogations sur le visage que revêt cette application, avant tout répressive. Notre regard se porte naturellement sur les bâtiments du Domaine puis se détache vers ceux de la marine de guerre qui connaît un renouveau au lendemain de la guerre de Sept Ans. À ces marins, qui n'ont pas de pouvoir direct sur la fabrication des lois, les instructions rappellent avec constance une application à la lettre des clauses de l'exclusif. Comprendre comment, entre des pratiques de fraude en perpétuelle évolution, une société coloniale en opposition, des lobbies coloniaux et métropolitains divergents, les officiers de marine pratiquent leur métier est donc fondamental. C'est le mécanisme français de répression qu'il faut interroger car il manque à la toile de la contrebande réunissant administrateurs, contrebandiers, forbans, négociants, marchands et habitants une figure clé, le douanier au sens large. Qu'il s'agisse de l'officier de marine ou de port, du patron de canot ou du visiteur du Domaine, tous en tant qu'acteurs de régulation ou de répression s'inscrivent pleinement dans l'analyse de la contrebande. C'est donc un point de vue au ras de l'eau, celui de ceux qui croisent et visitent, qu'il convient de présenter.

#### LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA SURVEILLANCE MARITIME :

##### 1767 ET 1783, PRISE DE CONSCIENCE ET CHANGEMENT D'ÉCHELLE

Depuis que je suis dans la colonie, ces bateaux [du Domaine] n'ont fait exactement aucune prise, et par le temps qu'ils passent dans les ports, je crois qu'ils ne font pas aux interlopes plus de peur que de mal<sup>4</sup>.

Par les lettres patentes d'avril 1717 et d'octobre 1727, la monarchie instaure le système de l'exclusif, règlementant ainsi le commerce des colonies françaises qui devient un privilège à l'ensemble des négociants des grands ports<sup>5</sup>. Comme toute mesure contraignante, un cadre juridique n'est rien sans une application stricte de la loi. Pour cela, la monarchie peut compter sur le personnel de la Ferme pour contrôler et empêcher la fraude entreprise par les négociants

Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Droz, 2009, p. 125-143.

4 ANOM, C9A 133, 15 février 1768, lettre de M. Bongars, gouverneur de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

5 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972, p. 88.

français et le commerce étranger. Lorsque le besoin se fait sentir, la Ferme peut également compter sur le soutien des bâtiments du roi soit lorsque le nombre et la puissance des contrebandiers dépassent ceux des pataches des Fermes, soit lorsque les bâtiments de guerre sont de passage aux îles. Il n'est donc pas rare de voir l'association des pataches et des corvettes ou frégates dans la lutte contre l'interlope. Des unités militaires servent toutefois de forces d'appoint aux pataches et, dans l'esprit des administrateurs, ce sont bien les forces maritimes du Domaine qui font la permanence à la mer et non les bâtiments du roi. La situation reste toutefois précaire au lendemain de la guerre de la Succession d'Espagne en raison de la faiblesse des moyens logistiques dont le Domaine dispose dans la lutte maritime. Pour l'île de la Martinique, la régie du Domaine dispose, les bonnes années, de deux pataches pour la surveillance des dizaines de kilomètres de traits de côte. Au-delà des ports principaux de la Martinique, les agents du Domaine se retrouvent donc hors d'état d'assurer la lutte contre la contrebande, ce qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler la situation métropolitaine<sup>6</sup>. En dehors des grands ports de commerce, les moyens dont disposent les agents du Domaine restent limités pour armer des navires et les faire croiser en permanence le long des milliers de kilomètres de côtes françaises. À cette difficulté de lutter efficacement contre l'interlope s'ajoute le coût de fonctionnement et d'entretien élevé. La dépense annuelle d'armement – hors vivres – s'élève en 1764 à plus de 95 000 lt<sup>7</sup> pour la Martinique. Pour Saint-Domingue, le coût se chiffre à plus de 445 000 lt<sup>8</sup>. Au lendemain de la guerre de Sept Ans, les finances royales sont exsangues. On demande aux administrateurs une diminution générale des dépenses aux colonies. Naturellement, le Domaine, régulièrement pointé du doigt, est dans le viseur des autorités. À Saint-Domingue, l'intendant Magon estimant qu'en raison de l'établissement d'entrepôts et de la diminution du commerce interlope, le nombre d'embarcations ne se justifie plus. Il propose au ministre de diviser par trois les frais liés aux armements du Domaine en rabotant à 100 000 lt les dépenses de fonctionnement<sup>9</sup> et fait passer de quatorze à trois le nombre de bateaux en armement. Toutefois, ces différentes mesures restent vaines et ne permettent pas de rendre efficiente une institution décriée, voire détestée<sup>10</sup>, qui par le peu de moyens à sa disposition et son manque de probité

6 Jean Clinquart, *La Douane et les douaniers. De l'Ancien Régime au marché commun*, Paris, Tallandier, 1990, p. 151.

7 ANOM, C8A 66 f° 116, 8 juin 1764, lettre de Groignard, intendant de la Martinique au secrétaire d'État de la Marine.

8 ANOM, C9A 126, 7 août 1765, lettre de Magon, intendant à Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

9 *Ibid.*

10 Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Révolution*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1989, p. 350.

n'a jamais été pleinement en mesure de jouer son rôle de garant de l'exclusif. La suppression de la compétence maritime à la régie du Domaine qui intervient en octobre 1783 s'inscrit dans une suite logique. Malgré la tentative de réduction de son coût de fonctionnement entreprise à partir de 1763, le rapport dépense/bénéfice reste désavantageux. En plaçant la lutte maritime au sein d'une seule et même institution, la Marine, le roi entend répondre favorablement à plusieurs objectifs : lutter efficacement contre la contrebande, accompagner l'ouverture de l'exclusif, faire des économies en vendant les pataches du Domaine, former, amariner et améliorer les connaissances des côtes antillaises des équipages.

242

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, l'exclusif se fissure doublement. En 1767, par l'initiative de Jean Dubuc, alors premier commis de la Marine, colon de la Martinique et favorable à l'introduction de produits jugés non stratégiques, à savoir les bois, les bêtes vivantes, le riz, le maïs, les légumes et les poissons salés. La sortie de sirops, tafias et marchandises de France devient quant à elle légale. La mise en place de « l'exclusif mitigé » se traduit ainsi par l'ouverture aux étrangers de deux ports d'entrepôts ; l'un à Sainte-Lucie et l'autre à Saint-Domingue au môle Saint-Nicolas sur la côte nord-ouest de l'île<sup>11</sup>. Au lendemain de la guerre d'Amérique, par l'arrêt du roi du 30 août 1784, de nouveaux ports d'entrepôts sont créés. À celui de Sainte-Lucie, on ajoute trois nouveaux ports d'entrepôts dans les îles du Vent, un à Saint-Pierre pour la Martinique, un à la Pointe-à-Pitre pour la Guadeloupe et un dernier à Scarborough, île de Tobago. Pour les îles du Vent, trois ports d'entrepôts sont créés, à Cap-Français, à Port-au-Prince et aux Cayes - Saint-Louis. Celui du môle Saint-Nicolas demeure supprimé.

De la création de port d'entrepôt dans un premier temps puis de l'ajout de ports d'entrepôts supplémentaires naît un besoin naval accru afin de contrôler l'application des lois prohibitives. C'est dans ce schéma que la présence navale française connaît une inflation significative. Précédant de quelques mois l'arrêt du 30 août 1784, le 26 octobre 1783<sup>12</sup>, le roi acte la suppression du service des pataches du roi et les remplace aussitôt par les bâtiments de la Marine royale. Cette suppression aurait pu se traduire par le remplacement des forces du Domaine par une force équivalente. Il n'en est rien. Au lieu de trois pataches à la Martinique, la nouvelle station est dotée dorénavant d'un vaisseau, de deux frégates et de trois corvettes, refondant du même coup le système de répression adopté jusqu'à ce jour. Ce sont ainsi sept navires que l'on destine aux îles du Vent. Le gouverneur a la charge de cette station avec comme premier subalterne, en plus de l'intendant, le commandant de la station, à savoir un officier de la

11 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op.cit., p. 317.

12 ANOM, B180 f° 282, 26 octobre 1783, circulaire du maréchal de Castries aux gouverneurs de Saint-Domingue, de la Martinique et de la Guadeloupe.

marine du roi. Dès le courant de l'année 1784, on projette d'envoyer trois corvettes supplémentaires à la demande des administrateurs et commandants de station qui déplorent le manque de moyens lors de l'hivernage de la station<sup>13</sup>. L'accroissement des effectifs navals s'accompagne d'une réflexion plus vaste portant sur l'aménagement portuaire des colonies. À Paris, on sollicite les administrateurs dans l'élaboration de plans et d'études pour la création d'un arsenal à Fort-Royal. Toutefois, ces premières réflexions et travaux restent en partie lettre morte et ne seront pas de nouveau étudiés avant 1789<sup>14</sup>.

Créer des stations navales dans les Antilles est un acte fort, demandé depuis des décennies par les administrateurs des colonies et elles ne se concrétisent qu'un siècle après les premières demandes. À la différence du système britannique où les bâtiments stationnaires, grâce aux infrastructures portuaires coloniales, restent plusieurs années dans les colonies<sup>15</sup>, les stations françaises ont une durée officielle de douze mois<sup>16</sup>, renouvelables ou prolongeables suivant les besoins et sur décision du ministre seul. Dans les bureaux des colonies, on presse les administrateurs et les marins de ne pas dépasser la durée de station pour éviter à tout prix les réparations navales qui dans les colonies restent « choses toujours fort onéreuses aux intérêts du roi<sup>17</sup> ». L'armement des divisions pour les îles du Vent s'inscrit dans une logique de saisonnalité. Le calendrier des armements calque le calendrier climatique de sorte que « les départs d'Europe et des colonies seront combinés de manière que la station ne reste vacante que le temps de l'hivernage ou de la mauvaise saison<sup>18</sup> ». L'hivernage, de juin à octobre, constitue une période creuse pour les effectifs navals martiniquais et guadeloupéens. Le commerce maritime étant ralenti par les risques d'ouragan, la majeure partie des forces navales prend la mer, quitte la zone de risques et forme une escadre pour effectuer des exercices de tir et de manœuvre le long des côtes américaines avant de rentrer en France. Une à deux frégates sont alors détachées pour rejoindre la station de Terre-Neuve qui durant l'été accueille les

13 AN, Paris, Marine, B4 271 f° 156, 6 août 1784, lettre du maréchal de Castries au comte de Kersaint.

14 Françoise Thésée, *Le Développement de la ville du Fort-Royal au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Fort-de-France, Conseil régional de la Martinique, 2008, p. 47.

15 Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 16, n° 1, « La marine XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle », 1997, p. 125-151. Les infrastructures portuaires complètes (quais de carénage, quais de déchargement, magasins, hangars, pontons, main-d'œuvre spécialisée...) dans les colonies permettent de maintenir en station les bâtiments de guerre plusieurs années de suite.

16 AN, Paris, Marine, B4 288 bis f° 581, 1784. Le temps de traversée n'est pas compris dans les 12 mois de station.

17 AN, Paris, Marine, B4 271 f° 100, janvier 1784, lettre du comte de Kersaint, B4 271, commandant le vaisseau le *Réfléchi* au secrétaire d'État de la Marine.

18 AN, Paris, Marine, B4 288 bis f° 581, 1784.

marins français qui commencent leur campagne de pêche à la morue. À noter que la partie française de Saint-Domingue, à l'exception de la partie sud<sup>19</sup>, n'est pas sujette à cet hivernage en raison de sa situation géographique plus au nord. Cette politique semble toutefois évoluer, puisque dès 1786, on oblige les commandants de station à maintenir la surveillance, quelle que soit la saison, en les invitant à ne faire croiser que les petites corvettes afin de ne pas faire prendre de risques aux frégates et grosses corvettes<sup>20</sup>.

#### UNE CONTREBANDE PROTÉIFORME

« Dans ce pays-ci, l'on sait tout oser<sup>21</sup>. » C'est en ces quelques mots désabusés et chargés de méfiance que le vicomte de Damas, gouverneur de la Martinique, explique son choix de faire part au ministre d'une accusation de malversation pratiquée par les officiers du port de Fort-Royal. Estimant de son devoir de rien laisser ignorer au ministre de peur qu'on l'accuse lui-même de complaisance, il laisse entrevoir d'un souffle l'état d'esprit bien connu des colonies où tout renforcement de l'autorité royale fait face à de farouches blocages<sup>22</sup> et où la contrebande constitue une économie à part entière<sup>23</sup>. Du point de vue de la loi, commercer avec les étrangers constitue une violation de l'exclusif et doit être considéré comme un acte de contrebande. Mais c'est surtout pour nombre d'habitants, délaissés par le commerce national, un moyen de subsistance. On comprend dès lors que la contrebande recueille dans les îles tout le soutien des colons. Alors que, durant la guerre, l'exclusif est abandonné, la signature de la paix signifie le retour des lois prohibitives<sup>24</sup> et l'arrêt forcé des habitudes prises de commercer avec les îles étrangères. La présence d'une force coercitive ne peut dès lors que donner lieu à un bras de fer permanent où la fraude varie suivant les espaces, le temps, et gagne en technicité, en complexité à mesure que le système de lutte s'étoffe et s'organise<sup>25</sup>.

244

19 ANOM, C9A 155, 15 août 1784, lettre de Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

20 AN, Paris, Marine, B4 273 f° 143, 11 décembre 1786, instruction du maréchal de Castries au vicomte de Beaumont, commandant la station des îles du Vent.

21 AN, Paris, Marine, B4 271 f° 139, 12 avril 1784, lettre du vicomte de Damas, gouverneur de la Martinique à M. de Kersaint, commandant de la station navale des îles du Vent.

22 Charles Frostin, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie de Saint-Domingue aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance*, Lille, université de Lille III, 1973, p. 856 ; Jean Petitjean Rogert, *Le Gaoulé. La Révolte de la Martinique en 1717*, Fort-de-France, Société d'histoire de la Martinique, 1966, p. 579.

23 Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII<sup>e</sup> siècle. Courants d'échange dans le monde caraïbe », art. cit., p. 663-686.

24 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op. cit., p. 502.

25 Bernard Gallinato explique qu'« en cas de protectionnisme excessif, elle s'intensifie ». (Bernard Gallinato « La loi du 21 avril 1818 et la répression de la contrebande maritime »,



La contrebande pratiquée dans le bassin caribéen revêt de multiples formes. Jean Tarrade, dans son ouvrage sur le commerce colonial, en distingue trois principales. L'une est pratiquée par les administrateurs qui contreviennent aux lois prohibitives qu'ils doivent appliquer, l'autre, dans les ports d'entrepôts avec ou non l'agrément tacite des autorités<sup>26</sup>, enfin, le cabotage d'île en île grandement facilité par le peu de distance entre les colonies. Manuel Covo en ajoute quant à lui une dernière qui s'inscrit dans une logique de grand cabotage et explique qu'« au lieu de se rendre dans un port de la colonie [les contrebandiers] allaient décharger leurs cargaisons dans les îles neutres d'où étaient réexpédiés d'autres navires à destination des États-Unis<sup>27</sup> ». Le débarquement sauvage et nocturne sur les côtes ou le transbordement en mer sont les formes les plus courantes et les plus simples à mettre en œuvre. De jour comme de nuit, les contrebandiers louvoient le long des côtes isolées dans l'attente d'un signal de la terre pour débarquer les produits prohibés, sur la plage ou dans de petites embarcations. À cette contrebande, la réponse la plus simple reste la surveillance la plus consciencieuse des côtes et n'implique pas de modifier la législation. Il s'agit de prendre les contrebandiers en flagrant délit de fraude. Outre le caractère aléatoire d'une telle stratégie, il est évident qu'elle demande des moyens considérables afin d'être présent en mer, à terre et dans le maximum de rades et de ports.

Les pratiques les plus difficiles à déjouer sont aussi les plus complexes. La francisation et la fraude à l'expédition en sont l'illustration et posent de nombreux problèmes aux agents de contrôle. La première, qui consiste à faire passer sous pavillon français un bateau étranger, n'est envisageable qu'avec le concours des autorités portuaires. Le commandant de la station de Saint-Domingue M. de Puget Bras, désabusé, détaille de manière très efficace un cas de francisation illégal :

En partant des Cayes, je fus informé qu'un navire que je connaissais pour américain chargeait du sucre. Je donnai ordre au chevalier de Bruix, commandant le *Pivert*, de le faire visiter et je partis. Ce commandant dit mettre un garde à son bord et fut demander une visite à l'amirauté. Il ne se passa qu'un quart d'heure jusqu'au moment où l'amirauté fit sa descente, y trouva néanmoins un notaire qui, dans ce court espace, passa un acte de vente antidaté de quatre ou cinq jours à un acquéreur qui signa avec deux témoins. L'amirauté souscrivit l'acte. Le commissaire de la marine et le commandant en firent autant, le receveur des

dans Marguerite Figeac-Monthus & Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite. Ports et îles, de la fraude au contrôle (xvi<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 249.

26 Jean Tarrade, *ibid.*, p. 101-103.

27 Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », art. cit., p. 53.

droits donna aussi son reçu et le navire fut français. Voilà donc huit personnes de différents états rassemblées dans un instant pour rendre la loi nulle<sup>28</sup>.

Aucune administration ne semble épargnée, l'amirauté, comme certains administrateurs de la marine participent à cette fraude en toute impunité. Difficile pour les officiers de marine d'empêcher de telles pratiques, sinon d'en rendre compte directement au ministre. Ce dernier semble toutefois vouloir régler le problème dans un circulaire datée du 17 juin 1786 : dorénavant, chaque permission de francisation doit être justifiée, et la délibération autorisée au cas par cas<sup>29</sup>. Il demande également un rapport aux administrateurs sur les avantages d'une suppression pure et simple de la francisation, comprenant toutefois que cette suppression puisse avoir un impact sur les pratiques légales de commerce. La seconde, la fraude à l'expédition, consiste à utiliser soit plusieurs expéditions suivant la destination et d'en montrer en cas de contrôle celle convenant le mieux à la situation, soit de prendre une expédition pour une destination et de faire un détour par une île étrangère et revendre sa cargaison à meilleur prix. Voici un cas particulièrement saisissant d'une pratique de contrebande des plus courantes :

246

Ils arrivent à Sainte-Lucie dans le dessein d'y prendre en paiement ou d'y acheter par spéculation des cotons qu'ils vont vendre à la Dominique et reviennent le lendemain à Saint-Pierre sur leur lest tel qu'ils ont l'adroite précaution de s'expédier de Sainte-Lucie, quoiqu'à leur départ de cette dernière île ils passent peut-être chargés de coton ou bien ils prennent à Sainte-Lucie deux expéditions l'une portant des vrais chargements et l'autre sur leur lest et ne présentent à la Martinique que cette seconde expédition<sup>30</sup>.

Face à cette fraude, le ministre ne manque pas de montrer son impuissance et ne propose qu'une bien maigre consolation à ses serviteurs. À l'avenir, ils devront seulement faire preuve d'une plus grande vigilance dans la remise des expéditions.

À ces diverses pratiques et ruses, il est difficile de juger et d'estimer l'efficacité de l'action des officiers de la marine. Certains officiers n'hésitent pas à clamer que sous leur commandement la contrebande n'a plus lieu<sup>31</sup>, tel le commandant

28 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 315, 6 mars 1785, lettre de M. de Puget-Bras, commandant le vaisseau le *Téméraire* au secrétaire d'État de la Marine.

29 ANOM, B192 f° 215, 17 juin 1786, circulaire du secrétaire d'État de la Marine aux gouverneurs et intendants de la Martinique, de la Guadeloupe, de Sainte-Lucie et de Saint-Domingue.

30 ANOM, C8A 87 f° 15, 18 mai 1787, lettre M. de Damas et de M. de Foulquier, gouverneur et intendant de la Martinique au secrétaire d'État de la Marine.

31 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 270, 9 août 1785, lettre de M. Du Bouzet, commandant la frégate la *Danaé* au secrétaire d'État de la Marine.

de la frégate la *Danaé*: « Je crois que tout est bien établi sur les parages de la Martinique, et j'ose vous assurer, que le commerce frauduleux y trouverait une surveillance qui en arrêterait le cours et qui depuis longtemps est un préservatif assez général contre la tentation de la risquer. »

Il convient bien sûr de s'interroger sur la véracité d'une telle affirmation. S'agit-il d'une réalité ou seulement la démonstration d'un officier voulant se faire bien voir du ministre? Dans l'ensemble, c'est davantage le discours d'impuissance qui ressort de la correspondance. Impuissance face à plusieurs murs qui se dressent devant les commandants de station. Le premier est celui du silence. Dans une société coloniale où la contrebande est une économie à part entière, pratiquée et soutenue par tous, l'utilisation de la délation est inutile. Ce mur du silence est parfaitement illustré au début de l'année 1788. L'intendant de la Martinique, M. Foulquier apprend l'existence d'un versement frauduleux de coton sur une gabarre louvoyant le long des côtes. Les commissaires du commerce lui apprenant la nouvelle se refusent de donner le nom du capitaine de gabarre malgré la demande du gouverneur, évoquant les dangers d'une telle pratique pour leurs affaires. Ils expliquent ainsi :

Des délations auraient pu vous en instruire mais sur cet objet, l'opinion publique qui maîtrise souverainement toutes les volontés comme tous les pouvoirs a dans nos colonies imprimé sur le front des délateurs une tache d'infamie tellement redoutée que l'appât d'une fortune n'est pas assez puissant pour déterminer l'homme du plus petit état même le plus malhonnête homme d'ailleurs à braver cette opinion<sup>32</sup>.

Le deuxième mur est celui de la corruption. C'est la corruption qui gangrène l'administration coloniale que dénoncent les officiers de la marine. Visiter les navires de commerce et faire des prises n'est malheureusement pas le seul garant d'une politique de répression efficace. La corruption des tribunaux, composés principalement de colons, reste la plus grande difficulté des stationnaires. Nombre de prises sont jugées non conformes au droit et relâchées au grand dam des officiers du roi. Puget Bras explique :

J'ai l'honneur de vous répéter qu'il est impossible de remplir les intentions du roi parce que les bâtiments interlopes trouvent la plus grande facilité auprès des subalternes du gouvernement et lorsqu'ils négligent quelques formalités, il n'y a pas un tribunal de la colonie qui ne trouve des moyens de la faire paraître en

32 ANOM, C8A 88 f° 338, 16 juin 1788, lettre des commissaires du commerce de Saint-Pierre à l'intendant M. de Foulquier.

règle [...] les tribunaux de la colonie ont pris leur parti, ils ne confisqueront aucun des navires que nous arrêterons<sup>33</sup>.

248

Plus que du découragement pour les équipages, l'écho de cette affaire est nuisible face à des hommes qui quotidiennement cherchent déjà à « se créer une existence libre dans les interstices du pouvoir étatique<sup>34</sup> ». C'est annoncer au grand jour, à tous les fraudeurs du lendemain que la fraude, malgré la présence reconnue de la marine, peut rester impunie. Or dans toute politique de répression, le sentiment de peur est tout aussi crucial que le nombre de prises. C'est pourquoi la meilleure des luttes contre la fraude reste celle qui fait réfléchir à deux fois les contrebandiers avant de s'engager dans cette voie. À ce niveau, perdre l'avantage tactique de la peur, c'est certainement perdre la partie. L'impuissance la plus palpable reste celle du manque de moyens car les résultats demeurent conditionnés au nombre d'armements. Dès lors, pour ces officiers qui ne délivrent pas les expéditions, ne rédigent pas les règlements, ne peuvent pas intervenir directement à la source de la fraude – dans les ports américains si l'on prend en exemple le cas de la contrebande à Saint-Domingue –, le nombre d'embarcations est déterminant. C'est pourquoi il faut bien comprendre que si la surveillance est un préalable à toute forme de politique de lutte contre les contrebandes, elle ne peut être ni une solution ni une politique de lutte en soi. Aux saisies de navires répondent des pressions protéiformes de la part des colons. Ces derniers cherchent à décrédibiliser les officiers du roi en station. Tant et si bien que les officiers se retrouvent parfois entre deux feux croisés : celui des colons ne manquant pas d'accuser tel officier particulièrement gênant dans l'objectif de le renvoyer en France, et celui du commerce de la métropole les accusant tout à la fois de perturber le commerce par des visites trop contraignantes et de faire preuve de laxisme dans l'exécution des lois prohibitives.

Il ne faut pas non plus tomber dans l'excès inverse. Il est normal que la correspondance des officiers de la marine rende compte de manière disproportionnée des cas de fraude plus que de la tranquillité du commerce. Il serait aisé d'en conclure l'inefficacité de l'action de la marine en résumant que « la lutte contre la contrebande [...] fut toujours un combat perdu d'avance<sup>35</sup> ». Pourtant, au vu de tant de passions, de luttes et de levées de boucliers à chaque

33 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 316, lettre de M. de Puget-Bras, commandant le vaisseau le *Téméraire* au secrétaire d'État à la Marine.

34 Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII<sup>e</sup> siècle. Courants d'échange dans le monde caraïbe », art. cit., p. 685.

35 Wim Klooster, « Relation complexe entre la guerre et la contrebande dans l'Amérique atlantique », dans Marzagalli Silvia & Marnot Bruno (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 408.

réforme de son statut, ne peut-on y voir une marque d'efficacité? Sa porosité supposée devrait laisser indifférent, or il n'en est rien, signe peut-être que l'exclusif dérange et donc par extension que la marine remplit une part du contrat qui est le sien, à savoir faire d'une loi de papier, une loi appliquée.

## STRATÉGIE, LOGISTIQUE ET MODE OPÉRATOIRE

La lutte contre la contrebande s'articule autour de plusieurs approches, à la fois réglementaire, préventive et opérationnelle. Les administrateurs coloniaux sont tout à la fois chargés, de concert avec le pouvoir central, de réguler au travers de textes réglementaires les pratiques abusives, de prévenir la fraude dès la source<sup>36</sup> et de mettre en place avec les commandants de stations, les administrateurs du Domaine et de l'amirauté le schéma opérationnel.

### Un quadrillage des mers

Louvoyer, virer, débouquer, reconnaître, chasser, déborder chaloupe et canot, visiter... la liste des manœuvres en croisière est longue et nous dévoile en partie le quotidien des équipages stationnaires aux Antilles. La station aux Antilles c'est la mer, la croisière, le mouvement. Et ce mouvement conditionne deux clés de la réussite d'une mission dans les Antilles, l'omniprésence et la surprise. C'est d'ailleurs le sens des instructions données aux commandants de bâtiments du roi en station qui rappellent systématiquement le principe de la permanence à la mer comme élément intrinsèque de la station navale. L'instruction que reçoit l'officier de Macarty illustre la volonté du roi d'avoir ses bâtiments de guerre le plus souvent en navigation :

Le sieur de Macarty prévientra les officiers employés dans les diverses stations, que le service qu'ils ont à y remplir est de la plus grande importance, que loin de s'y regarder comme un lieu de repos, ils doivent y être sans cesse en activité [...] que toutes les embarcations doivent être employées à faire des rondes et la nuit et le jour [...] les bâtiments qui ne seront pas attachés aux ports d'entrepôts, croiseront exactement et sans relâche<sup>37</sup>.

36 Manuel Covo explique très bien, au sujet du commerce interlope entre Saint-Domingue et les États-Unis, comment la monarchie a cherché par le biais de son réseau diplomatique à rendre compte des trafics frauduleux dans les ports américains dans l'objectif d'en intercepter les cargaisons : Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », art. cit., p. 52.

37 AN, Paris, Marine, B4 278 f° 72, 26 janvier 1788, instruction du secrétaire d'État de la Marine à M. Macarty Macteigne, commandant la station des îles du Vent.

On presse alors les commandants de station à ne jamais relever les bâtiments sans une nouvelle affectation ainsi qu'à renouveler très régulièrement les équipages des petites unités afin de les faire « tenir continuellement à la mer<sup>38</sup> ».

Comme nous l'avons mis en évidence ci-dessus, les formes que prennent les activités de contrebande sont plurielles, la politique de lutte se doit donc de l'être également. La stratégie principale, et dans l'absolu la plus efficace, est parfaitement décrite par le commandant de la corvette la *Flèche*, Saint-Côme Sainte-Eulalie, quand il explique que « la façon la plus sûre d'empêcher le commerce étranger est de se porter dans tous les mouillages<sup>39</sup> ». Le gouverneur épaulé par le commandant de la station organise ainsi dans chaque colonie un plan de répartition des bâtiments stationnaires de façon à quadriller le mieux possible le trait de côte. Aux ports commerciaux, aux entrepôts du commerce où viennent les étrangers pour commercer à partir de l'exclusif mitigé, aux routes maritimes et aux rades, on place de manière hiérarchique des bâtiments du roi pour surveiller la bonne tenue des ordonnances et règlements. En voici un aperçu pour l'île de Saint-Domingue en 1785 :

250

Tableau 1. Distribution géographique des bâtiments de guerre de la station navale des îles Sous-le-Vent en 1785<sup>40</sup>

Secteur géographique de Saint-Domingue	Port ou ville	Nom du bâtiment stationnaire	Nature du bâtiment stationnaire	Nom du commandant du bâtiment stationnaire
Partie du Nord	Cap-Français	La <i>Fauvette</i>	Corvette	De Tochy
Partie du Nord	Cap-Français	Le <i>Fanfaron</i>	Bric	Grimaldy
Partie du Nord	Cap-Français	Deux chaloupes biscayennes	Chaloupes	--
Partie du Nord	Fort-Dauphin	Le <i>Cerf-volant</i>	Lougre	De Ligny
Partie de l'Ouest	Port-au-Prince	Le <i>Cressent</i>	Frégate	De Kergu
Partie de l'Ouest	Port-au-Prince	La <i>Belette</i>	Corvette	De Boubée
Partie de l'Ouest	Port-au-Prince	Deux chaloupes biscayennes	Chaloupes	--
Partie de l'Ouest	Saint-Marc	Le <i>Pivert</i>	Lougre	De Bruix
Partie du Sud	Les Cayes	La <i>Cérès</i>	Frégate	Dagoust
Partie du Sud	Les Cayes	Deux chaloupes biscayennes	Chaloupes	--
Partie du Sud	Cap Tiburon	La <i>Témérité</i>	Goélette	Montigny
Partie du Sud	Cap Dame-Marie	Le <i>Poisson volant</i>	Cotre	Mom Garantilly
Sans station fixe	--	Le <i>Téméraire</i>	Vaisseau de 74	De Bras (commandant de station)

38 AN, Paris, Marine, B4 273 f° 143, décembre 1786, instruction du vicomte de Beaumont, commandant la station des îles du Vent à M. de Crès, commandant la corvette la *Nymphe*.

39 AN, Paris, Marine, B4 125 f° 168, 8 avril 1775, de Saint-Côme à Sainte-Eulalie, commandant la corvette la *Flèche* au secrétaire d'État de la Marine.

40 ANOM, C9A 156, 24 décembre 1785, lettre de M. Coustart, gouverneur par intérim de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

Chaque place commerciale de Saint-Domingue se voit attribuer deux bâtiments du roi, alternant en mer et dans la rade pour contrôler à la fois les entreprises dans les ports, les approches et les côtes. Les bâtiments de fort tonnage (vaisseaux et frégates) sont plus particulièrement attachés aux ports d'entrepôts et ont en charge de visiter les bâtiments marchands mouillant en rade. Les autres unités plus légères et donc plus manœuvrantes sont envoyées pour croiser le long des côtes.

La position géographique des îles antillaises, proches les unes des autres, facilite le commerce interlope de cabotage. Il est ainsi aisé de rallier les îles étrangères muni seulement d'une embarcation légère. Les administrateurs ne s'y trompent pas, les instructions données aux marins précisent :

Les bâtiments qui ne seront pas attachés aux ports d'entrepôts croiseront exactement et sans relâche, dans les parages qui leur auront été assignés, mais pour rendre leur croisière véritablement utile, il leur est recommandé de se rapprocher des côtes toutes les nuits et d'envoyer toutes les fois que le temps le permet, leurs bâtiments à rames fouiller les anses voisines, et visiter tous les bâtiments qui pourraient s'y être réfugiés<sup>41</sup>.

La marine, consciente que le découpage et le dessin sinueux des côtes sont des contraintes pour les bâtiments de forts tonnages tels que les vaisseaux et frégates, porte l'effort naval sur l'armement de bâtiments de petite taille comme l'indique le tableau ci-dessus (**tableau 1**). Les instructions destinées aux commandants des stations les informent qu'ils doivent se procurer des « petits bâtiments pour en attacher trois à chaque vaisseau, deux à chaque frégate et un à chaque corvette en station<sup>42</sup> ». Ces derniers seront en outre « entièrement armés et équipés par les vaisseaux, frégates et corvettes auxquels ils seront attachés<sup>43</sup> ». Par ce moyen, la marine entend limiter les équipages en station et par là même les frais d'armement. Sur les dix bâtiments en station, sept sont de petites unités, à savoir des corvettes, bricks ou goélettes. À ces dix bâtiments, il faut ajouter une demi-douzaine de chaloupes biscayennes, remplacées dès 1787 par des goélettes américaines, dites bermudiennes, dont on reconnaît les qualités supérieures, ainsi que les chaloupes et canots de chaque bâtiment de guerre. Ces derniers sont principalement affectés aux croisières dans les anses et aussi à la surveillance des ports en raison de la facilité de les tirer à terre en cas de coup de vent<sup>44</sup>.

41 AN, Paris, Marine, B4 278 f° 72, 26 janvier 1788, instruction du secrétaire d'État de la Marine à M. Macarty Mactaigne, commandant la station des îles du Vent.

42 AN, Paris, Marine, B4 273 f° 143, 11 décembre 1786, instruction du vicomte de Beaumont, commandant la station des îles du Vent à M. de Crès, commandant la corvette la *Nymphe*.

43 *Ibid.*

44 AN, Paris, Marine, B4 270 f° 199, 7 juillet 1785, lettre de M. Du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

Dès la fin de l'année 1783, la marine sait que l'émergence de la jeune nation américaine est un risque pour le commerce des colonies et que l'envoi de forces navales supplémentaires est obligatoire pour limiter la contrebande. Loin d'y voir une contrainte, l'administration du maréchal de Castries y discerne une opportunité, celle de faire naviguer officiers et équipages en grand nombre. En novembre 1783, un document de travail est rédigé, sans doute à l'intention du ministre, où est détaillé le nombre d'officiers, de gardes de marine, de matelots et de mousques que l'on pourra employer dans chaque station<sup>45</sup>. On estime ainsi que par la suppression programmée des bateaux du Domaine aux îles du Vent et Sous-le-Vent, c'est plus de 2 300 hommes qui seront employés, dont 140 officiers et gardes de la marine. Castries reconnaît d'ailleurs, dans la marge d'un mémoire du comte de Kersaint sur les stations navales, que la présence militaire dans les colonies « n'a pas moins pour objet d'instruire les marins que de protéger le commerce<sup>46</sup> ». Les croisières ne sont donc pas uniquement motivées pour mettre fin au commerce interlope. Elles permettent de former les équipages aux manœuvres navales, et tout particulièrement à celles du littoral car la navigation côtière demande des connaissances très poussées. Les risques d'échouage et de naufrage sont nettement plus élevés. On constate des échouages ou naufrages à intervalle régulier. Au mois de mars 1786, la corvette la *Fauvette* s'échoue sur les bas-fonds de la Gonaïve à Saint-Domingue. Un mois plus tard, le 9 avril, la frégate la *Perdrix* commandée par le vicomte de Beaumont vient toucher sur les rochers appelés « Le Ministre » de l'île de Tobago. À la fin de l'année 1786, c'est au tour de la gabarre la *Lourde* de s'échouer à la pointe des Salines à la Martinique<sup>47</sup>. Les manœuvres sont plus courantes et complexes en raison des embouquements et canaux communs dans les Antilles. Il faut donc très souvent virer, louvoyer mais aussi mouiller et appareiller dans des espaces restreints. Les stations navales et les croisières sont donc des lieux privilégiés d'apprentissage de la science navale. C'est d'ailleurs en ces termes, et très simplement, que le comte de Kersaint envisage les croisières antillaises : « C'est dans les différentes manœuvres auxquelles oblige la proximité des terres, [...] que les officiers apprennent à manœuvrer un bâtiment, qu'ils acquièrent enfin ce coup d'œil qui distingue les grands marins. Comme c'est là le but des armements en temps de paix, je m'en suis principalement attaché<sup>48</sup>. »

45 AN, Paris, Marine, B4 288bis f° 73, novembre 1783, auteur inconnu.

46 ANOM, C8A 85 f° 265, 20 janvier 1785, mémoire adressé au secrétaire d'État de la Marine, rédigé par le comte de Kersaint et M. d'Entrecasteaux.

47 AN, Paris, Marine, B3 782 f° 86, lettre de M. d'Hector au secrétaire d'État de la Marine.

48 AN, Paris, Marine, B4 117 f° 73, 28 août 1772, lettre de Kersaint, commandant le *Rossignol*, au secrétaire d'État de la Marine.



Comme la paix n'est jamais dans l'esprit des marins qu'une période transitoire entre deux guerres, il s'agit de mettre à profit ce temps pour perfectionner la formation des équipages. L'armement de multiples petites embarcations est alors autant d'opportunités de commandement pour l'état-major des vaisseaux et frégates. On constate ainsi pour le cas du vaisseau le *Téméraire* que l'ensemble des lieutenants de vaisseau et la quasi-totalité des enseignes sont amenés à commander au cours de leur campagne une unité légère, brick, goélette ou chaloupe.

Tableau 2. État-major du vaisseau le *Téméraire* (1784-1786)<sup>49</sup>

Nom du commandant du bâtiment stationnaire	Grade	Nom du bâtiment stationnaire	Nature du bâtiment stationnaire	Date de commandement
M. Huon de Kermadec	Lieutenant de vaisseau	La <i>Témérité</i>	Brigantin	01/03/1785 – 20/06/1785
M. de Ruat	Lieutenant de vaisseau	L' <i>Activité</i>	Brick	30/11/1784 – 15/08/1785
M. de Montigny	Lieutenant de vaisseau	Le <i>Poisson volant</i>	Côte	--
M. de Mom Garantilly	Enseigne de vaisseau	Le <i>Poisson volant</i>	Côte	02/12/1785 – 26/12/1785 + 15/05/1785 – 01/06/1785
M. Robert Saint-Vincent	Enseigne de vaisseau	L' <i>Antilope</i>	Goélette	25/05/1786 – 22/06/1786
M. Bastereau	Enseigne de vaisseau	La <i>Résolution</i>	Chaloupe	--
M. Du Petit Thouars	Enseigne de vaisseau	L' <i>Aventure</i>	Chaloupe	16/04/1786 – 22/05/1786
M. de Scott	Enseigne de vaisseau	La <i>Résolution</i>	Chaloupe	13/12/1785 – 20/12/1785
M. de Villemont	Enseigne de vaisseau	L' <i>Active</i>	Chaloupe	02/01/1786 – 20/01/1786
M. de Loreal	Enseigne de vaisseau	L' <i>Aventure</i>	Chaloupe	07/07/1785 – 06/08/1785
M. de Campagnol	Garde de la marine	L' <i>Entreprise</i>	Chaloupe biscayenne	--
M. de Vassoigne	Garde de la marine	L' <i>Aventure</i> et la <i>Résolution</i>	Chaloupes	13/12/1785 – 21/12/1785 + 22/04/1786 – 23/05/1786

Certains gardes de la marine sont également employés comme commandants de chaloupes biscayennes. En plus de l'armement de bâtiments légers, l'administration entend faire rouler tous les six mois, à l'exception des maîtres, les équipages des corvettes. Ces dernières, à la différence des frégates qui restent la majeure partie de la station en rade, sont chargées de la surveillance des côtes et à ce titre sont en permanence en mer. L'objectif de cette pratique, bien que rendant complexe la gestion des équipages, est d'offrir au plus grand nombre de

49 AN, Paris, Marine, C6865 n° 1-10, rôle d'équipage du vaisseau le *Téméraire* (1784-1786).

marins un apprentissage de la mer et d'éviter que les équipages des frégates ne restent la plus grande partie de la campagne sans exercice. La lecture du journal de navigation de la frégate la *Cérès*, en station à Saint-Domingue de 1784 à 1787, démontre en effet que sur les 986 jours de campagne, la frégate ne navigue que 145 jours, soit environ 15 % du temps total de la campagne navale<sup>50</sup>.

Le système naval mis en œuvre dans les Antilles se révèle être bien plus qu'une stratégie de lutte contre l'interlope. L'État central, les gouverneurs et les commandants de station ont bien conscience que la contrebande ne peut être anéantie. D'ailleurs, il n'est pas certain qu'ils le souhaitent tant elle est vertueuse dès lors qu'il s'agit de pallier les lacunes du commerce de France dans le ravitaillement de colonies. Une répression plus stricte encore et dont le résultat reste incertain, demanderait d'augmenter les moyens navals dans les Antilles. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, l'effort remarquable déjà entrepris par la marine pour maintenir une telle activité ne peut être envisagé, alors même qu'au cours de l'année 1788 et plus encore en 1789, des signes de faiblesses font leur apparition. Plus que de supprimer les trafics, ce que l'on sait donc impossible, on cherche davantage à maintenir la souveraineté française dans les colonies en éloignant au maximum les trafics illicites. En armant plusieurs divisions par an, l'État royal entend également rassurer le commerce de France qui ne cesse de rapporter des cas de fraude. Plus que tout, derrière cette politique de station, les périodes de paix sont autant d'occasions de favoriser l'apprentissage de la mer qui confirment qu'au lendemain de la guerre de Sept Ans, l'effort naval ne s'est pas uniquement porté sur la construction d'une nouvelle flotte mais également sur l'armement, la projection de forces navales et la formation des équipages français. Au-delà de la réussite ou non de l'appareil répressif<sup>51</sup>, l'implication de la marine française, qui plus est en période de paix, est inédite. Elle oblige l'historien à voir plus grand que la lutte contre la contrebande. Il s'agit de percevoir dans cette implication l'affirmation d'une nouvelle culture navale, où la station navale permanente, qu'elle ait pour objectif la répression de l'interlope, la défense de la souveraineté française ou la sécurisation des routes maritimes, est une vitrine diplomatique de la France et une indispensable école de la mer.

50 AN, Paris, Marine, 4J124 5, journal de navigation de la frégate la *Cérès*.

51 François Crouzet, « La contrebande entre la France et les îles britanniques au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Gérard Beaur, Hubert Bonin & Claire Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*, op. cit., p. 59.

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
    21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
  19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
    16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
    14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
    8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
      7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
        6. *Les Français dans le Pacifique*
      5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
      4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
        - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
      1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

### « 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<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart