

En France, les ports de commerce en temps de paix deviennent des ports corsaires en temps de guerre

Au cours du 18^{ème} siècle, la France connaissait des guerres successives, avec donc plusieurs périodes intermittentes de conflits et de paix. Le contentieux d'alors était essentiellement franco-anglais et donc, compte-tenu de l'adversaire, il devait être réglé nécessairement de façon maritime ; dès la défaite navale de Barfleure de 1692 (une semi-défaite mais avec une perte importante de navires), les batailles d'escadre sont abandonnées au profit des combats corsaires ; tous les ports français s'adaptent alors pour chacune de ces périodes, à la conjoncture du moment ...

Durée des conflits	Guerres européennes	Guerres-corsaires	Traités de Paix	Tribunal des Prises ouverture
1689-1697	Guerre de la Ligue d'Augsbourg		Traité de Ryswick 20-21 septembre 1697	
1702 -1713	Guerre de Succession d'Espagne		Traité d'Utrecht 11 avril 1713	
1719-1720	Guerre de la Quadruple alliance		Paix de la Haye 20 février 1720	12 février 1719
1733-1738	Guerre de succession de Pologne		Traité de Vienne 1735-1738	3 novembre 1733
1744-1748	Guerre de Succession d'Autriche	Première guerre corsaire	Traité d'Aix-la-Chapelle 18 octobre 1748	22 avril 1744
1754-1763	Guerre de Sept Ans	Deuxième guerre corsaire	Traité de Paris 10 février 1763	14 juin 1756
1775-1782	Guerre de l'indépendance américaine	Troisième guerre corsaire	Traité de Versailles 3 septembre 1783	19 juillet 1778 Au 5 avril 1788 ?
1789-1815	Guerres de la République et de l'Empire	Quatrième guerre corsaire	Paix d'Amiens 25 mars 1802 Traité de Paris 30 mai 1814 20 novembre 1815	Décret 14 juillet 1793
1823	Expédition en Espagne	Aucune lettre de marque - prises par des navires de guerre		

I - En temps de paix :

Vers cette époque, les activités maritimes de long cours, au travers de l'Atlantique, étaient de trois types :

- Le commerce en droiture, c'est à dire un commerce de marchandises effectué par bateau en ligne directe aller et retour entre l'Europe et ses colonies d'Amérique ;
- Le commerce triangulaire ou « traite négrière », la navigation ici passe par l'Afrique pour s'approvisionner en esclaves, une main d'œuvre nécessaire au développement dans les colonies d'une politique de cultures sucrières ou exotiques ;
- Et la pêche hauturière de la morue ou de la baleine ; celle-ci était par elle-même strictement réglementée car elle avait, alors, une grande importance, pour deux raisons majeures : la fourniture à l'Europe entière des poissons séchés ou salés consommés en raison des jours maigres, et puis l'apprentissage de marins chevronnés, constituant une excellente pépinière pour les moments de formation d'une flotte de guerre .

Les Grandes Compagnies de commerce, créées sous Colbert, tiraient à leur fin. La Compagnie Française des Indes Occidentales, fondée par édit du Roi de mai 1664, se désagrège rapidement, elle est supprimée par Edit de décembre 1674 ; les terres et pays seront réunis au Domaine de la Couronne ; la ferme du Domaine d'Occident fut adjugée à Nicolas Oudiette pour 350 000 livres ; elle sera par la suite réunie à la ferme générale du Royaume.

Le système des concessions mis en place par Colbert, tourna ici rapidement à l'échec : au lieu de chercher à s'agrandir et à étendre les différents commerces et autres activités, les concessionnaires se contentèrent de revendre à bon prix quelques îles et territoires, étant plus intéressés par le cours et la valeur de leur participation dans la Compagnie et aussi par leurs revenus personnels que par l'essor de la Colonie.

Dès lors, pour tenter une relance économique, de nombreux arrêts furent rendus pour exempter de tous droits de sortie les denrées, marchandises et fabrications destinées aux colonies ; de nombreux autres arrêts accordèrent la faculté d'entreposer dans les ports du Royaume les marchandises provenant des colonies ; il y eut également de nombreux arrêts de circonstances ou conjoncturels ... Ces arrêts en grand nombre contenaient alors des dispositions contraires ou difficiles à concilier , faisant naître de fréquentes contestations entre les négociants et l'adjudicataire de la Ferme ...

Des lettres patentes d'avril 1717 édictèrent un nouveau règlement pour le commerce avec les îles et colonies de l'Amérique, dénommé « **le système de l'Exclusif** » ; celui-ci était régi par plusieurs obligations :

- l'interdiction faite aux colonies de vendre leurs produits à d'autres pays qu'à la métropole,
- une autre interdiction pour elles de transformer les produits récoltés en produits manufacturés,
- la réserve exclusive au profit de la métropole du droit d'approvisionner ses colonies,
- la réserve aux navires français d'assurer le transport de tous les objets des colonies à la métropole ou dans les autres colonies.

Pour exercer ce système, treize ports sont retenus et en reçoivent le privilège ; il y avait initialement en 1717 : façade Manche : Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix ; façade Atlantique : Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne ; façade Méditerranée : Cette.

Sept ports supplémentaires seront ajoutés à la liste entre 1717 et 1763, avec notamment : Marseille en février 1719, Dunkerque en octobre 1721, Vannes en 1728, Saint-Jean de Luz le 20 juillet 1734 ...

Manifestement, les circuits commerciaux mis en place provoquèrent des contraintes pour les colonies mais un avantage certain pour la métropole et pour ses ports autorisés ...

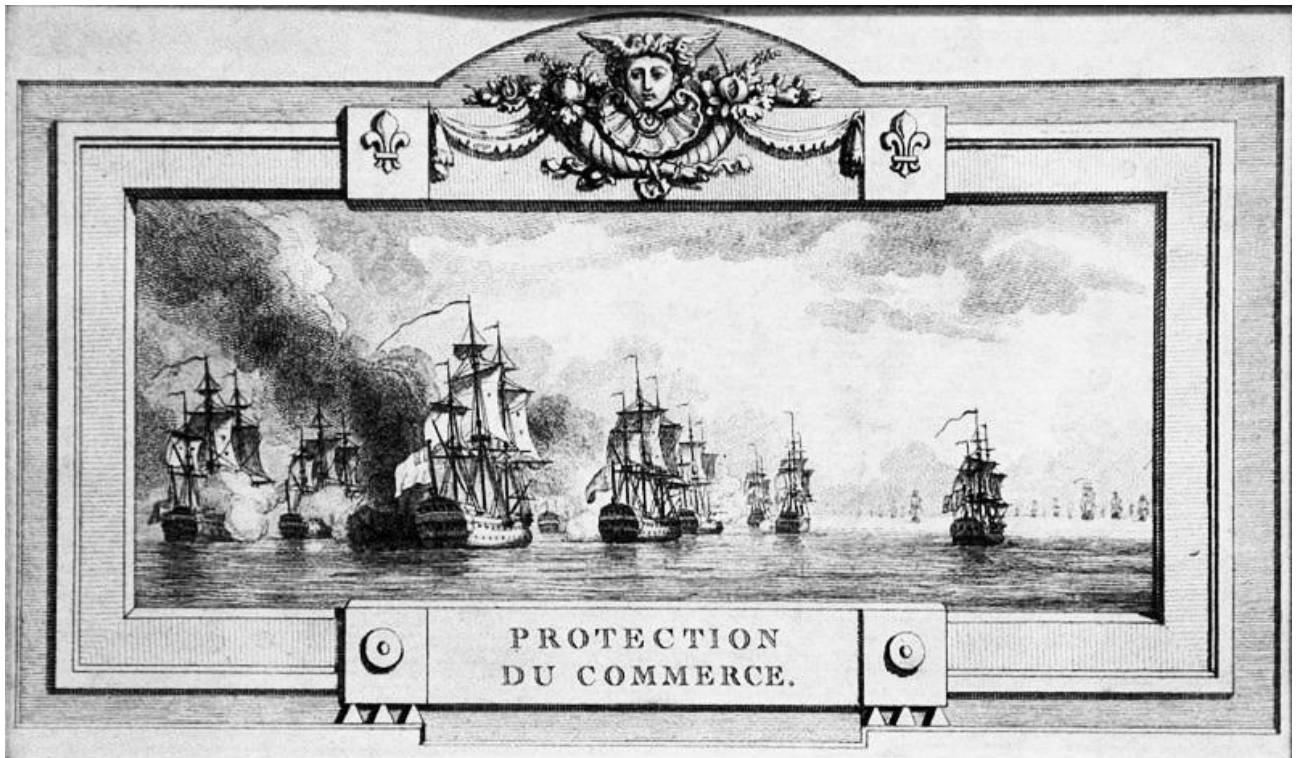
En 1763, le système de l'Exclusif devenait semi-libéral, on le disait alors « mitigé » ; la liste des ports était maintenue, mais elle sera complétée ; les ports non autorisés pourront commercer avec les colonies, mais en passant par un port autorisé (commerce indirect).

Alors que l'Angleterre passait de la liberté commerciale, dénommée là-bas « une négligence salutaire », à une politique fiscale de surveillance, la France passait donc à l'inverse à une forme d'« exclusif mitigé », inspiré à la suite d'une enquête confiée à Jean Dubuc, à l'époque le premier commis aux Colonies ; les chambres de commerce s'opposèrent à la réforme et réclamèrent le maintien de l'exclusif intégral ; les physiocrates sollicitaient quant à eux une plus grande liberté du commerce ... A cette époque, deux systèmes de pensée s'opposèrent en économie : celui des mercantilistes, suiveurs de Colbert et celui des physiocrates de François Quesnay (1694-1774) ...

Parmi les ports nouvellement autorisés, il y aura Fécamp dès 1763, Les Sables d'Olonne en 1764, Rochefort le 22 décembre 1775, Saint-Brieuc le 3 octobre 1776 ...

Un arrêt du Conseil du Roi du 26 octobre 1784 allait à nouveau réformer et provoquer cette fois une « rupture de l'Exclusif », avec l'ouverture du commerce colonial à tous les ports et havres pouvant accueillir des navires de 150 tonneaux. D'une façon générale, les milieux du commerce maritime réclamaient toujours plus de liberté dans l'exercice de leurs activités, avec moins de privilèges pour

ceux qui n'avaient pas l'honneur ou la chance d'en avoir, le tout avec le moins de pression fiscale, en taxes et droits quelconques ; une autre préoccupation leur paraissait nécessaire pour agir librement : maintenir la paix ...



II - En temps de guerre

Les échanges commerciaux entre la Métropole et les Colonies furent, en ces temps de guerre, interrompus ; le blocus des territoires européens et des routes maritimes était régulièrement mis en place par nos adversaires habituels, les anglais, qui à cette époque dominaient les mers ... Le principe de l'Exclusif pesant sur les Colonies ne pouvait donc être maintenu. Pour la survie de ces territoires, il fallait accorder une place de substitution aux puissances neutres. Pendant les différentes guerres successives, l'article II des Lettres Patentes d'avril 1717 concernant les obligations incombant aux Colonies était naturellement suspendu (voir le Conseil du Roi du 20 avril 1744).

Après l'échec de Barfleure de 1692, Louis XIV et Tourville firent donc appel aux armateurs, capitaines et marins corsaires pour assurer la défense maritime de la France. Désormais, à chaque déclaration de guerre, des armements nouvellement corsaires se mirent en place ; comme préalable à l'activité, des lettres de marque furent accordées . Colbert en son temps (1619-1683) demandait par circulaires à tous les services de l'Amirauté de motiver les armateurs locaux afin d'obtenir ces lettres de marque ...

Les navires de commerce durent alors s'équiper en fonction de la guerre ; ils étaient munis de canons, de pierriers, armes et munitions ; les navigants devenaient mi-marins et mi-soldats ...

On donnait la préférence à des navires maniables, rapides et remontant bien le vent ; les lougres et cutters étaient suffisants pour la « petite course » en Manche ... L'on évitait si possible de se confronter aux gros navires de guerre ennemis, en allant surtout à la recherche des navires de commerce, plus vulnérables mais aussi plus rémunérateurs ...

Les navires étaient pontés, pour ceux qui ne l'étaient pas encore ; des sabords étaient aménagés dans les flancs, en vue de recevoir les fûts des canons ; des pierriers étaient fixés sur les plats-bords ; l'on tentait de protéger la proue des navires contre de possible navires poursuivants ; les cales des navires étaient lestées pour compenser la présence des canons ; l'avitaillement était adapté aux nouvelles activités et destinations ...

Le Conseil des prises corsaires n'exerçait ses fonctions que pendant la durée de la guerre ; aussi un nouveau Conseil est créé le 12 février 1719 pour la guerre déclarée au roi d'Espagne, le 3 novembre 1733 pour celle déclarée à l'empereur Charles VI, le 22 avril 1744 pour celle déclarée au roi Georges II électeur de Hanovre, le 14 juin 1756 pour la guerre de sept ans ; le dernier Conseil de l'ancien régime étant établi par règlement du 19 juillet 1778 pour statuer sur les prises pendant la guerre de l'indépendance américaine .

Les services de chaque siège de l'Amirauté également s'adaptèrent ; les tribunaux des prises étaient ré-ouverts ; les contrôles des activités maritimes ne portaient plus sur la circulation des marchandises ou la perception des taxes et droits, mais désormais sur le respect de la réglementation des prises corsaires, en suivant tout le processus, depuis la délivrance des lettres de marque jusqu'à la vente publique des navires et des marchandises appréhendés.

A partir de 1717, des tribunaux de prises étaient organisés dans les colonies; il fallait poursuivre les procédures de prises sans devoir passer par la Métropole : à Basse-Terre en Guadeloupe , à Port-Louis sur l'île de France-Maurice, à Saint-Paul pour Bourbon-Réunion ...



Petite frégate de 10 canons pour les découvertes et le commerce des îles d'Amérique
Gravure Pierre Jacob Guérout du Pas (1654-1740)

Conclusion : la paix retrouvée ...

A chaque fois les traités signés et la paix revenue, il fallait renouveler les règles commerciales de l'Exclusif sur les Colonies, notamment en 1698, en 1717 ... le Royaume reprenait ainsi la main sur son monopole du commerce colonial qui était d'autant plus nécessaire qu'il était florissant (à l'exception des pertes de territoires constatées en 1763) ... L'on prenait aussi le temps de réfléchir à des réformes en faveur du commerce (celle de 1763 aussitôt la guerre de Sept Ans, celle de 1784 aussitôt la guerre de l'Indépendance américaine). Les différents armements et navires des différents ports reprenaient leurs activités commerciales habituelles, à savoir le commerce colonial en droiture, le commerce négrier triangulaire ou bien la pêche morutière à Terre-Neuve ... Les activités des conseils et tribunaux de prises étaient seulement prolongées au-delà des traités de paix, jusqu'au règlement des affaires en instance ...

Yves Duboys Fresney