

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations Internationales

*Course, piraterie  
et économies littorales*

*(XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*

I Aumont – 979-10-231-1446-1



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

*Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) [n° 4]*

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

*Les Français dans le Pacifique [n° 6]*

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

*Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles [n° 8]*

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

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

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

*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle [n° 13]*

*Marine, État et politique [n° 14]*

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

*La Puissance navale [n° 16]*

### SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

*Épisode de la vie scientifique du XVIII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

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

Course, piraterie  
et économies littorales  
(xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

**I Aumont – 979-10-231-1446-1**

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

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

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

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

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

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

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....	7
---------------------------	---

### I. DOSSIER

## COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> SIÈCLE)

### Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj .....	11
---------------------------------------	----

### « *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècles

Antoine-Marie Graziani .....	23
------------------------------	----

### À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii<sup>e</sup> siècle

Anne Brogini .....	37
--------------------	----

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

Roberto Barazzutti .....	55
--------------------------	----

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

Philippe Hroděj .....	79
-----------------------	----

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

Jean-Baptiste Xambo .....	99
---------------------------	----

### De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii<sup>e</sup> siècle

Jacques Péret .....	121
---------------------	-----

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

Michel Aumont .....	139
---------------------	-----

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

Olivier Corre .....	161
---------------------	-----

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

4

## II

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

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

III  
VARIA

Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :  
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)  
Bernard Cassagne .....397

IV  
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p. .... 429

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p. .... 431

Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV<sup>e</sup> millénaire av. J.-C.-VI<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*, 798 p. .... 433

Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. .... 436

Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. .... 438

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p. .... 441

Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. .... 443

Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. .... 446

L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. .... 448

Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p. .... 451

William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p. .... 453

Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. .... 453

Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p. .... 456





I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales  
(xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)**



## LA GUERRE DE COURSE À GRANVILLE ET SON EFFET SUR L'ÉCONOMIE LOCALE (1688-1815)

*Michel Aumont*

*Docteur en histoire de l'université de Caen*

Située au sud de l'actuel département de la Manche, à proximité des îles Anglo-Normandes, Granville n'est à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle qu'une petite cité, juchée en haut d'une presqu'île. Son port, asséchant à marée basse, se situe en contrebas, dans un havre à l'embouchure d'un petit fleuve côtier. Aux yeux des contemporains, il paraît bien exigu et mal protégé par une jetée maladroitement bâtie sous François I<sup>er</sup>. C'est pourtant ici que bat le cœur de la cité granvillaise, qui partage son activité maritime entre la pêche des huîtres, dans la baie du Mont-Saint-Michel, le petit cabotage sur les côtes voisines, et la pêche morutière en Amérique septentrionale<sup>1</sup>. Une estimation de sa population a été avancée par Vauban en 1686, lors d'une première visite d'inspection des lieux :

Le total de la ville et des faubourgs monte à 3 768 personnes de tous âges et de tous sexes, parmi lesquelles il y a quelque vingt familles de marchands de quelque considération qui font vivre tous les autres ; le reste sont matelots, n'y ayant que fort peu d'artisans<sup>2</sup>.

C'est au xviii<sup>e</sup> siècle que le port bas-normand voit son importance croître sensiblement, grâce à la pêche morutière à Terre-Neuve. Son essor commence dans les années 1720<sup>3</sup>. Les armateurs multiplient tant et si bien les armements en pêche errante et sédentaire que Granville rejoint en une dizaine d'années

- 1 L'étude de Granville aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles a fait l'objet d'une thèse soutenue en juin 2010 : Michel Aumont, *Une culture du risque maritime : aventures et destins des corsaires granvillais (1688-1815)*, thèse d'histoire, Université de Caen Basse-Normandie, 2010, 2 vol., 520 p. La position de cette thèse a été publiée dans la *Revue d'histoire maritime*, n° 16, 2013, p. 225-234.
- 2 Service historique de la Défense (désormais SHD), Armée de terre, V 4, art. 8, section 1, Granville, carton 1, art. 31. Pour permettre une comparaison, Saint-Malo comptait déjà plus de 20 000 personnes à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle selon les estimations faites par les historiens Jean Delumeau, André Lespagnol et Alain Croix dans leurs travaux respectifs concernant Saint-Malo sous l'Ancien Régime.
- 3 Cette évolution est précisément étudiée et présentée sous forme de graphique dans Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 107-114.

seulement Saint-Malo à la tête des ports terre-neuviens, passant de 34 bâtiments de pêche en 1723 à 62 en 1733<sup>4</sup>. Dès l'année suivante, les Normands arment davantage de terre-neuviens que les Bretons, une performance souvent renouvelée au cours des décennies suivantes. La comparaison des courbes d'armement dans les deux ports durant le XVIII<sup>e</sup> siècle signale alors clairement un plus grand dynamisme chez les Granvillais que chez les Malouins. Partant de 32 armements en 1722, Granville arrive à 100 en 1787, soit près du triple, tandis que Saint-Malo part de 55 pour arriver, lui aussi, à 100 en 1787, soit près du double seulement. Sur l'ensemble de la période 1722-1792, Granville arme 3 977 navires et Saint-Malo 3 912. La supériorité numérique confirme bien la réalité de ce dynamisme granvillais. Dominant nettement leurs concurrents, les deux cités voisines se disputent désormais la suprématie des ports morutiers français.

140

Toutefois, lorsque les relations entre la France et l'Angleterre se dégradent au point de déclencher une guerre entre les deux royaumes, l'activité cesse complètement. Il n'est plus question de prendre des risques, d'autant plus que les Anglais, dont la puissance maritime paraît évidente, partagent les mêmes eaux, que ce soit au départ – les îles Anglo-Normandes se situent à proximité des deux ports – ou bien aux alentours de Terre-Neuve où ils pratiquent également la pêche à la morue.

C'est ainsi que Granville se trouve logiquement impliquée dans les conflits qui opposent les deux pays entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin du Premier Empire. À partir du règne de Louis XIV, le port bas-normand se lance donc régulièrement dans la guerre de course. Cette activité constitue pour les armateurs et les capitaines une entreprise où l'audace peut s'avérer lucrative. Ils peuvent en retirer fortune et gloire. Derrière ces exploits se cachent en réalité tout un port et son arrière-pays, qui participent directement ou indirectement à ces entreprises, que ce soit dans la préparation des armements, dans la réparation des navires en relâche, ou dans la prise en charge des prises à leur arrivée. De quelle manière s'impliquent les habitants de la région granvillaise dans la guerre de course ? Quelles sont les répercussions de cet engagement dans l'économie locale ? Les archives locales ont quasiment toutes disparues, mais celles qui subsistent sont de nature à apporter des réponses sur le sujet<sup>5</sup>. Après une rapide étude de

---

4 *Ibid.*, p. 113.

5 Les archives locales de Granville ont entièrement disparu le 6 juin 1944, lors des bombardements de la ville de Saint-Lô, cité préfectorale où étaient situées les Archives départementales : les archives de l'amirauté, du juge de paix, du tribunal de commerce ainsi que la grande majorité des archives notariales ont ainsi été perdues. Il a donc fallu recourir à tous les autres centres d'archives susceptibles de contenir des documents évoquant Granville, à la correspondance entretenue avec le ministère de la Marine ou l'Amirauté de France, ou encore aux quelques transcriptions d'archives existant encore dans le fonds ancien de la médiathèque de Granville.

la guerre de course à Granville, on s'efforcera de montrer, à l'aide d'archives diverses, de comptes d'armement et de liquidations générales de prises, comment la population s'est retrouvée impliquée dans cette activité provisoire.

## L'ACTIVITÉ CORSAIRE DANS LE PORT DE GRANVILLE

De nombreux historiens, tels Jean Meyer<sup>6</sup> et André Lespagnol<sup>7</sup>, ont vu l'activité corsaire comme une activité de compensation « pour combler les pertes résultant de l'arrêt total ou partiel du commerce du temps de paix<sup>8</sup> ». La réalité semble toutefois plus nuancée. Lorsqu'une guerre éclate, les ports réagissent différemment selon leur intérêt, l'esprit d'entreprise de leurs armateurs, le degré de motivation, la disponibilité financière ainsi que les ressources en hommes, en navires et en artillerie. Dès lors, les stratégies divergent. Certains ports se lancent massivement dans la guerre de course, tels Saint-Malo et Dunkerque qui s'investissent pleinement, au point de figurer comme les deux principaux pôles corsaires français<sup>9</sup>, tandis que d'autres, tels Honfleur<sup>10</sup>, Les Sables-d'Olonne<sup>11</sup> ou Lorient<sup>12</sup>, choisissent de se tenir prudemment en retrait, dans l'attente du retour de la paix, pour reprendre leurs activités habituelles. Entre ces deux attitudes opposées, d'autres réagissent encore différemment. Certains ports pratiquent l'activité corsaire irrégulièrement, telle La Rochelle « qui faisait figure de capitale internationale de la course au xv<sup>e</sup> siècle, dans le contexte de guerres de Religion,

6 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. 78/2, 1971, p. 307-344.

7 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, p. 378.

8 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique », art. cit., p. 326.

9 Sur l'activité corsaire de ces deux ports, voir Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991 ; Henri Malo, *La Grande Guerre des corsaires. Dunkerque, 1702-1715*, Paris, Émile-Paul frères, 1925 ; *id.*, *Les Derniers Corsaires. Dunkerque, 1715-1815*, Paris, Émile-Paul frères, 1925 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, op. cit.* ; Annick Martin-Deydier, *La Guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1814*, thèse de 3<sup>e</sup> cycle en histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1976 ; Anne Morel, « La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXXVIII, 1957, p. 5-103, et t. XXXVIII, 1958, p. 29-189 ; Janine Lemay, *La Guerre de course à Saint-Malo pendant les guerres de Louis XV*, thèse de l'École des chartes, Paris, 1948 ; François Robidou, *Les Derniers Corsaires malouins : la course sous la Révolution et l'Empire (1793-1815)*, thèse de doctorat ès lettres, Université de Rennes, 1919.

10 Sur l'activité corsaire du port de Honfleur, voir François Bonnot, *Honfleur, un port dans la guerre de la fin du xvii<sup>e</sup> siècle à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle : acteurs et victimes de la course*, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Caen, 2001.

11 Sur l'activité corsaire des ports français situés entre la Loire et la Gironde, une synthèse récente a été publiée par Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012. Dans un paragraphe concernant Les Sables-d'Olonne, l'auteur indique que les armateurs ont refusé de pratiquer la guerre de course alors qu'ils expédiaient régulièrement 70 à 80 morutiers vers Terre-Neuve à la fin du règne de Louis XIV (p. 28-29).

12 *Ibid.*, p. 39.

avant de tomber au rang de port secondaire<sup>13</sup> » et de connaître un investissement en dents de scie pendant tout le xviii<sup>e</sup> siècle<sup>14</sup>. À l'image des grands ports comme Nantes, Bordeaux, Rouen ou Le Havre, les Rochelais privilégient le grand commerce colonial, qui est leur principale source de richesse<sup>15</sup>. D'autres, enfin, s'engagent modérément, mais régulièrement. Granville fait partie de ceux-là. À chaque conflit, la cité bas-normande se lance dans ce genre d'entreprise<sup>16</sup>. Il ne s'agit pas d'une activité de compensation à proprement parler, car une minorité d'armateurs seulement y participe. Ce sont de gros négociants, qui rêvent de faire fortune ou tout au moins d'augmenter sensiblement la valeur de leurs patrimoines. Ce sont aussi de petits armateurs, propriétaires de modestes embarcations, habitués au cabotage ou à la pêche du poisson frais, qui voient là un moyen d'améliorer leur ordinaire, de s'élever dans la hiérarchie sociale et, ambition suprême, d'intégrer l'élite portuaire<sup>17</sup>.

142

Les raisons ouvertement avancées par les Granvillais pour pratiquer la guerre de course contre les Anglais ne manquent pas. Il leur faut en effet se venger des affronts subis par la réduction des zones de pêche à Terre-Neuve au traité d'Utrecht de 1713, des attaques et des humiliations causées ensuite, en temps de paix, par les Anglais, qui montrent franchement leur désir d'en expulser totalement et définitivement les Français. Il leur faut réparer la perte des 29 terre-neuviens capturés lors de leur retour de campagne en 1744, laver l'affront de la terrible rafle de Boscawen en 1755, qui a fait perdre à la ville 34 navires et 1 096 hommes, la privant du même coup de l'espoir de s'affirmer comme un grand port français, à une époque où elle s'enorgueillit de pouvoir disputer la suprématie à Saint-Malo dans la pêche à la morue<sup>18</sup>. Il leur faut enfin

13 *Ibid.*, p. 45.

14 *Ibid.*, p. 20-27.

15 Sur La Rochelle, voir Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, *op. cit.*, notamment le chapitre 1, « Les ports et la course. La diversité des stratégies de La Rochelle à Guernesey », p. 19-46. Sur Nantes, voir Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du xviii<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1969. Sur Bordeaux, voir Paul Butel, *Les Négociants bordelais. L'Europe et les Îles au xviii<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974. Sur Le Havre, voir Édouard Delobette, *Ces messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs, de 1680 à 1830*, thèse de doctorat en histoire, Université de Caen, 2005.

16 L'étude approfondie de la course granvillaise met en lumière cette participation régulière, la nature de ses armements et l'intensité de ses engagements : voir Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, *op. cit.*

17 Michel Aumont, « Les armateurs granvillais et la guerre de course : d'une activité de compensation à la tentation du risque », *Annales de Normandie*, n° 2, juillet-décembre 2011, p. 81-99.

18 Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, *op. cit.*, p. 170-171 et 184-186. La liste des 29 navires terre-neuviens capturés par les Anglais en 1744 a été établie à partir des rôles d'armement conservés au SHD à Cherbourg, 12P<sup>4</sup>22-23 et 12P<sup>4</sup>57. La liste des navires capturés lors de la rafle de Boscawen en 1755 a été adressée en 1756 par le commissaire ordonnateur du Havre au secrétariat d'État à la Marine, Archives nationales (désormais AN), Marine, B<sup>3</sup>526, fol. 221-223.

prendre une revanche sur le sentiment vexant d'impuissance subi pendant la guerre de Sept Ans devant une marine anglaise, devenue trop supérieure à leur goût, qui leur a imposé un blocus terriblement efficace et humiliant. Tous ces arguments paraissent parfaitement fondés et nettement suffisants pour nourrir une forte rancune contre l'Angleterre et l'envie d'en découdre.

L'étude de l'activité corsaire, au fil d'aventures souvent épiques, témoigne d'un réel engagement des Granvillais dans la course, entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et les conflits de l'Empire. Jusque dans les années 1740, elle se pratique sur des bâtiments de tonnage moyen, dans des armements « en course » *stricto sensu*, ou encore dans des armements « en guerre et marchandise », c'est-à-dire sur des bâtiments autorisés à commercer, mais aussi à attaquer l'ennemi. Toutefois, tous les navires munis de ce deuxième type de commission ne peuvent pas être assimilés aux corsaires, la majorité d'entre eux privilégiant clairement la finalité commerciale. Ils font tout pour éviter l'ennemi. D'autres suivent le même but, mais se laissent tenter par des proies faciles. Pour une minorité enfin, difficile toutefois à évaluer, le comportement est clairement offensif : ils utilisent pleinement l'aspect guerrier que leur offre ce genre de commission mixte pour attaquer délibérément les navires ennemis qu'ils aperçoivent. Par conséquent, seuls les bâtiments armés en guerre et marchandise ayant accompli une ou plusieurs capture(s) sont ici pris en considération et acceptés dans la catégorie corsaire.

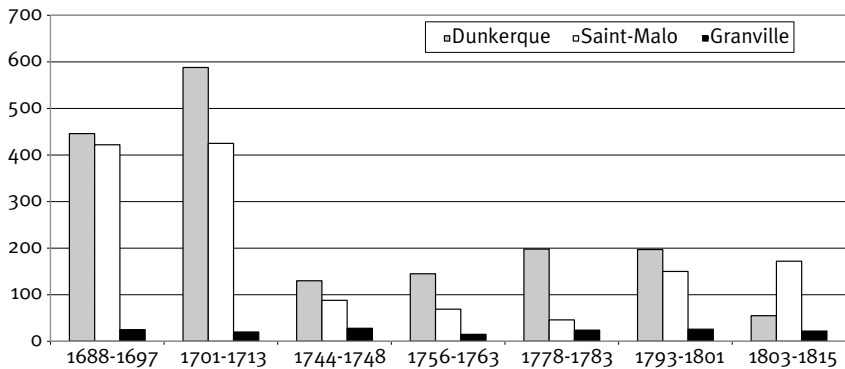
Après le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Granvillais pratiquent la guerre de course sur des bâtiments armés exclusivement à cet effet. Ce sont parfois de grosses frégates, jaugeant entre 300 et 530 tonneaux, ou encore des lougres de 3 à 150 tonneaux. Dans les deux cas, il s'agit de navires très toilés, rapides et manœuvrants, parfaitement adaptés à l'attaque ou à la fuite rapide devant un ennemi de force supérieure.

Tableau 1. Les armements corsaires à Granville par conflit de 1688 à 1815

	Nombre de campagnes corsaires <i>stricto sensu</i>	Nombre de navires corsaires <i>stricto sensu</i>	Nombre d'armements en guerre et marchandise ayant accompli au minimum une capture
Guerre de la Ligue d'Augsbourg	26	13	12
Guerre de Succession d'Espagne	20	17	10
Guerre de Succession d'Autriche	28	21	10 ou 11
Guerre de Sept Ans	15	12	-
Guerre de l'Indépendance américaine	24	18	-
Guerres de 1793 à l'an 9	27	24	-
Guerres du Premier Empire	23	15	-
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>120</b>	-

Source : Michel Aumont, *Une culture du risque maritime, op. cit.*, p. 220.

Au fil des conflits, l'intensité de l'action granvillaise semble régulière. Elle demeure toutefois modeste si l'on fait une comparaison avec Dunkerque et Saint-Malo.



Graphique 1. Nombre d'armements corsaires à Dunkerque, Granville et Saint-Malo entre 1688 et 1815

144

Sources : Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, op. cit., p. 332, 339, 349, 357 et 657 ; Henri Malo, *Les Derniers Corsaires*, op. cit., p. 234 ; Annick Martin-Deydier, *La Guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1814*, op. cit., p. 407 ; François Robidou, *Les Derniers Corsaires malouins*, op. cit., p. 41 ; Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 224.

Il convient toutefois de nuancer cette apparence. Au-delà de ces estimations, le comportement brillant de certains acteurs locaux contribue pleinement à attribuer un éclat particulier à l'activité corsaire. Sous Louis XIV, la frégate *Jeune Homme* ne réalise-t-elle pas à elle seule vingt-cinq prises et cinq rançons en sept campagnes sans jamais se faire capturer, grâce à l'énergie et à la réussite des frères Lévesque – Jean Beaubriand-Lévesque et André La Souquetière-Lévesque –, et des autres capitaines qui l'ont commandée ? Leur réussite et celle de leurs comparses furent saluées par tous leurs concitoyens, car jamais Granville n'eut autant de navires qui réussirent plusieurs armements sans se faire prendre. Grâce à leurs exploits, les frères Lévesque devinrent corsaires du roi. Il est légitime de penser, par conséquent, que cette période constitua l'un des plus grands moments de la course granvillaise.

Il ne faudrait pas, pour autant, ignorer l'importance des corsaires de la guerre d'Indépendance américaine qui, eux aussi, surent mener des campagnes particulièrement brillantes grâce à des frégates comme le *Monsieur* de 475 tonneaux et la *Madame* de 390 tonneaux. Entre 1779 et 1782, ces navires multiplièrent les captures tant et si bien que Granville se retrouva en troisième position des ports français métropolitains en nombre d'armements, mais aussi en valeur de prises et de rançons.



La taille des bâtiments armés en course par les Granvillais constitue d'ailleurs une caractéristique essentielle, qui distingue nettement les corsaires de ce port des autres. Ce sont souvent d'imposantes frégates, dépassant parfois les 300 tonneaux. Sous le règne de Louis XV, le port bas-normand arme le *Grand Grenot* (300 tonneaux) en 1746, l'*Aimable Grenot* (390 tonneaux) en 1747, le *Mesny* (300 tonneaux) et le *Machault* (300 tonneaux) entre 1756 et 1758. Le maximum est atteint en 1757 par le *Granville* qui jauge 530 tonneaux, monté de 36 canons, avec un équipage de 316 hommes. Un véritable petit vaisseau de guerre ! Il n'échappe pourtant pas à un destin funeste, puisqu'il explose accidentellement au cours de sa première sortie, avant même d'avoir réussi une seule capture. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, sortent du port l'*Américaine* (340 tonneaux) entre 1778 et 1781, le *Patriote* (390 tonneaux) en 1780, le *Duc de Coigny* (325 tonneaux) en 1780, le *Daguesseau* (340 tonneaux) en 1780, la *Madame* (390 tonneaux) entre 1780 et 1782, et le *Monsieur* (475 tonneaux) entre 1780 et 1782.

Rares sont les autres ports à armer d'aussi gros navires en course. Si pareil constat se retrouve à Saint-Malo, il diffère totalement à Dunkerque, où l'on n'arme que des corsaires d'un tonnage inférieur à 150 tonneaux. Rares sont également les particuliers à oser prendre de tels risques financiers, de peur de « faire la culbute » si le navire était pris ou coulé par l'ennemi.

#### LA NATURE DE L'INVESTISSEMENT DES GRANVILLAIS

Compétence, esprit d'entreprise, capitaux, navires et main-d'œuvre ne font pas défaut au port de Granville. Dès lors, les armateurs pourraient mettre ces atouts au service de leur désir de revanche et s'investir pleinement dans la guerre de course, à l'image de Saint-Malo et de Dunkerque. Pourtant, peu d'armateurs granvillais optent pour la course. Du règne de Louis XV au Premier Empire, seuls 20 % de l'ensemble des armateurs du port pratiquent cette activité et la moitié d'entre eux abandonne la guerre de course au terme d'une première expérience. La très grande majorité des armateurs granvillais choisit en effet délibérément de rester en dehors du conflit, contrairement à ceux de Saint-Malo et de Dunkerque, qui sont nombreux à armer en course. Ce premier constat amène par conséquent à s'interroger sur la valeur spéculative de l'activité : si 80 % des armateurs attendent patiemment le retour de la paix sans s'engager clairement dans la guerre de course, c'est qu'elle représente à leurs yeux une activité certes grisante, susceptible effectivement de rapporter beaucoup d'argent à quelques chanceux – la fortune gagnée par un Nicolas Deslandes au cours de la guerre d'Indépendance américaine peut en témoigner –, mais qui reste toutefois très risquée et trop aléatoire. La prudence l'emporte donc sur le besoin d'entreprendre.

Dans les grands ports, tels que Nantes, Bordeaux, Le Havre ou encore La Rochelle, l'on ne s'y trompe pas : l'activité corsaire ne constitue qu'une opportunité parmi d'autres, que les armateurs choisissent ou refusent. Or, ils préfèrent très majoritairement miser sur le commerce colonial – que le système des convois escortés par les vaisseaux de la marine royale permet de maintenir – parce qu'il se révèle d'un rapport supérieur et mieux assuré. Seuls Saint-Malo et Dunkerque décident, pour des raisons géostratégiques et économiques diverses, de s'engager massivement et régulièrement dans l'activité, au point de figurer par la suite comme les deux grands pôles corsaires français de cette « seconde guerre de Cent ans ». Les autres ports, trop modestes pour pouvoir bénéficier directement du système des convois escortés et maintenir leur trafic habituel, choisissent parfois la guerre de course. Ce n'est pourtant pas systématique, tant la nature des risques et la part du hasard peuvent les en dissuader.

146

La guerre de course ne constitue donc pas une activité particulièrement recherchée par l'ensemble des armateurs du XVIII<sup>e</sup> siècle. Dans la majorité des ports, on se contente d'attendre le retour de la paix. En revanche, la décision d'armer en course entraîne toujours des bouleversements dans certains secteurs d'activité de l'économie locale comme la construction navale, le recrutement des équipages, l'équipement en armes et en nourriture, mais aussi l'approvisionnement financier. En effet, armer en course coûte cher. Lorsqu'un armateur prend la décision de prendre part à cette entreprise guerrière, deux options s'offrent donc à lui : réutiliser un bâtiment existant ou en construire un neuf. La première solution cumule l'avantage appréciable de la disponibilité et d'un moindre investissement financier. Le navire, déjà amorti par plusieurs campagnes de pêche, peut voir ses qualités de marcheur sensiblement améliorées après quelques travaux. La deuxième exige davantage de préparation, d'argent et de temps, car il faut concevoir *ex nihilo*, financièrement et matériellement, un bâtiment spécialement créé pour courir sus aux ennemis de la France. Les démarches de toutes sortes nécessaires pour convaincre les sociétaires, les autorités et les ouvriers sont de ce fait nombreuses ; elles mobilisent davantage d'énergie que dans le premier cas. En revanche, mieux adapté à l'activité guerrière, le nouveau bâtiment sera très certainement plus efficace et sa campagne vraisemblablement plus chanceuse. Entre ces deux alternatives, un critère emporte le choix de l'armateur : celui de la vitesse du bâtiment en mer. Pour courir efficacement sus à l'ennemi, il faut avant tout que le bâtiment soit « bon marcheur » ou « bon voilier », comme l'on disait alors, afin de mieux surprendre l'ennemi, fondre sur lui, le rattraper lorsqu'il fuit, ou bien simplement pouvoir échapper à un vaisseau de guerre, toujours redouté des corsaires.

Si l'on en croit une lettre de M. Guillot, commissaire général de la Marine à Saint-Malo, certains armateurs malouins songent à utiliser les navires de

commerce au début de la guerre de Succession d'Autriche, du moins dans un premier temps : « Quelques uns projettent de raser un pont aux meilleurs voiliers de leurs bâtiments, et d'y supprimer les galeries, dunettes et cloisons pour les rendre plus légers, et les équiper en guerre ». Cet allègement n'étant sans doute pas suffisant, il faudrait améliorer encore les performances « voilières », en donnant plus d'envergure aux voiles de huniers « car ce sont les voiles principales ou majeures des vaisseaux de guerre : les meilleures, les mieux placées, celles qui font le plus d'effet et qui sont les plus utiles ». À Saint-Malo, l'armateur Beauvais-Lefer exprime son embarras dans une lettre adressée au secrétaire d'État à la Marine, le 25 mars 1744. Apparemment, il ignore encore que la guerre a été officiellement déclarée dix jours plus tôt :

Nous n'avons pas présentement dans ce port de frégates de voile propres pour la course, mais si la guerre arrivait, l'on en aurait bientôt construit, n'étant besoin que de deux mois pour construire des frégates de 20 canons. J'ai des bois ramassés et ce qu'il me faut pour en construire une ; mais de le faire sans guerre, ce serait une perte considérable pour moi, cette fabrique ne pouvant servir utilement dans la paix. Votre Grandeur sait qu'un vaisseau fait pour la voile, est fin du dessous, qu'il ne peut échouer sans risques, et que par conséquent, il ne peut être de port.

Selon lui, on construit différemment un bâtiment de commerce et une frégate corsaire, et il semble déraisonnable de bâtir en temps de paix une telle frégate parce qu'elle révèle rapidement les limites de sa fonctionnalité dans un usage commercial. À Saint-Malo comme à Granville, les « frégates de voile propres pour la course » évoquées par le *Malouin* demeurent inexistantes au début de ce conflit. Il en va certainement de même pour les petites embarcations que l'on destine à la course. Une déclaration de guerre amène donc les armateurs et les constructeurs à envisager autrement la *bâtisse* de nouveaux navires. Ainsi que le précise Beauvais-Lefer, quelques mois suffisent pour construire un corsaire : deux mois, selon lui, pour une frégate de 20 canons, un peu plus pour les autres. En mars 1745, l'armateur granvillais Léonor Couraye du Parc subit le naufrage de son corsaire, le *Charles Grenot*, surpris par une tempête à l'île de Batz. Nullement découragé, fort de ses gains et de son expérience, le jeune armateur de 26 ans n'a aucun mal à convaincre les sociétaires d'armer un second navire : le *Grand Grenot*, une frégate de 300 tonneaux, conçue et bâtie spécialement pour la course. Les formes sont dessinées par M. de la Cité-Roce, un voilier réputé de Saint-Malo, qui a déjà conçu le corsaire malouin les *Deux Couronnes*. La construction est rapide puisque, décidée à la suite du naufrage du *Charles Grenot*, le 19 mars, le lancement du *Grand Grenot*, monté de 40 canons, a lieu le premier dimanche d'octobre 1745, soit sept mois plus tard seulement ! Lui aussi

sombre malheureusement en 1746. Reprenant alors les plans du *Grand Grenot*, l'armateur fait construire en 1747 une nouvelle frégate de 390 tonneaux, plus grande donc que la précédente ; il l'appelle l'*Aimable Grenot* et l'arme des 40 canons récupérés sur l'épave du *Grand Grenot*. Le corsaire, commandé par Pierre La Houssaye, sort du port de Granville le dimanche 19 mars 1747, soit huit mois seulement après le malencontreux naufrage du précédent bâtiment.

Pour réaliser pareille performance, on n'hésite pas à mobiliser toute la population alentour du port : des bûcherons, qui abattent plusieurs dizaines voire plusieurs centaines d'arbres ; des transporteurs, ouvriers et artisans qui interviennent directement dans la construction et l'équipement ; des commerçants et des particuliers qui fournissent les victuailles ; des armuriers qui procurent les armes ; des bourgeois qui investissent leurs capitaux dans l'opération ; et, pour finir, des hommes d'équipage.

Se procurer des canons est toujours difficile. Puisque, en période de belligérance, tout l'équipement guerrier est subordonné prioritairement à la Marine royale, les armateurs doivent faire preuve de débrouillardise. La correspondance entre les ports et le secrétariat d'État à la Marine se fait largement l'écho de ces malaises. Le commissaire général de la Marine à Saint-Malo, M. Guillot, évoque, trois semaines après la déclaration officielle de guerre avec l'Angleterre en mars 1744, l'embarras des Malouins pour se procurer les canons qu'ils souhaitent : « Je crains qu'il ne leur manque du canon, quoique je les ai exhortés [...]. Ils en ont assez du calibre de 4 et de 3, ce qui est trop faible, et il leur faut du 6 ou du 8 [...] ». Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les canons de 3 et de 4 livres ne manquent pas, mais ils se révèlent inadaptés à la guerre de course. Ce que veulent les corsaires de cette période, ce sont les canons de 6 ou de 8 livres. Or ceux-ci demeurent introuvables pour les particuliers. D'où la nécessité pour eux d'aller les chercher dans d'autres ports, en les achetant ou en les louant à d'autres particuliers. Manquant de canons, le *Grand Grenot* de Léonor Couraye du Parc reste longtemps dans le havre de Granville. L'armateur a beau multiplier les démarches pendant plusieurs mois, il n'en trouve pas de calibre convenable. Finalement, il lui faut en acheter vingt-deux à Angoulême, qu'il fait amener à Rochefort, puis de là jusqu'à Nantes par bateau, puis à Saint-Malo par voiture. Au total, 40 canons sont disposés à bord. Le *Grand Grenot* peut alors quitter le port de Granville pour commencer sa campagne de course.

Le recrutement des matelots pour un corsaire est également difficile, à cause de la pénurie des équipages, toujours forte en période de belligérance. En temps ordinaire, un armateur mesure toujours chichement ses équipages : il engage le minimum d'hommes nécessaires à la manœuvre du bâtiment, et il les rémunère généralement au plus juste. Lorsqu'il arme en course, il lui faut engager un nombre important d'hommes d'équipage, non seulement pour manœuvrer

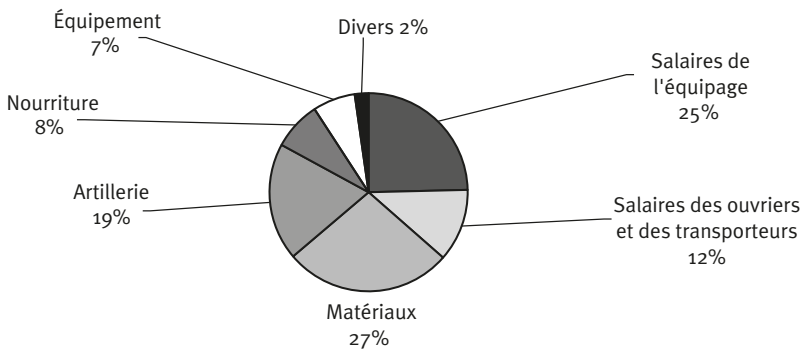
les canons et le bâtiment, mais aussi parce qu'une partie de ces hommes devra passer à bord des prises pour les conduire à un port français, sans pour autant affaiblir la puissance guerrière du corsaire. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les levées, effectuées pour composer prioritairement les équipages des vaisseaux de Sa Majesté, et la capture de nombreux matelots français par les Anglais, pendant mais aussi avant la guerre, compliquent terriblement l'enrôlement des hommes nécessaires aux campagnes de course. Forts de la disette, nullement obligés d'embarquer sur les corsaires, les matelots en profitent pour faire monter les avances de gains sur les prises à venir avant d'être engagés. La correspondance entre le secrétariat d'État à la Marine et les différents ports français regorge de plaintes d'armateurs contre ces abus incessants qui perdurent tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les meilleurs d'entre eux se font payer très cher. Devant la difficulté à engager les matelots à leur convenance, les armateurs granvillais recrutent souvent des hommes aux compétences discutables, qu'ils vont chercher loin du port, dans l'arrière-pays. De fait, la part des terriens, véritables néophytes, est forte dans les équipages corsaires, surtout lorsque la situation militaire française s'avère mauvaise par rapport à l'Angleterre. Les compétences et les motivations sont très diverses, mais l'appât du gain est omniprésent. Certains volontaires proviennent de la campagne, attirés par les perspectives de gains importants clairement mises en avant par les recruteurs, qui les ont abreuvés de bonnes paroles et de mauvais vin. Ceux que l'inscription maritime a classés comme invalides ou *hors-services* en raison de leur âge avancé, d'une maladie ou d'une infirmité, s'engagent parce que la situation de disette en matelots leur permet de retrouver un emploi. D'autres, enfin, essaient de forcer le destin ou la fortune, comme ce noble désargenté qui tente l'aventure en s'engageant comme volontaire sur un corsaire granvillais.

Pendant la guerre d'Indépendance américaine, de nombreux terriens, originaires des communes rurales de Normandie mais aussi d'Auvergne et de Bourgogne, se retrouvent donc engagés en 1780 sur la *Madame*, armée en course. Le commissaire ordonnateur du Havre, Mistral, se plaint alors de ceux qui embarquent sur ce même bâtiment, en s'appuyant sur le témoignage du commissaire des classes granvillais, Eustache : « Ce sont tous gens sans aveu, libertins, et presque tous portant de faux noms et ayant indiqué de faux domiciles [...] ». En définitive, armer un navire en course signifie une opération de grande ampleur. C'est pour cela que les intéressés investissent prudemment leurs capitaux dans ce type d'entreprise. Armer un corsaire coûte beaucoup plus cher qu'un terre-neuvier, même lorsque celui est destiné à la pêche sédentaire, qui exige de gros bâtiments et de forts équipages, comme le prouve l'exemple du *Grand Gédéon* (250 tonneaux). Nouvellement bâti, ce navire réalise une première campagne de pêche à la morue sèche en 1750 sur les côtes du Petit

Nord à Terre-Neuve, avec un équipage de 94 hommes. Les frais d'armement s'élèvent à 42 682 livres tournois. Les années suivantes, jusqu'en 1755, il participe à d'autres campagnes avec un effectif variant entre 94 et 100 hommes. Les frais d'armement oscillent annuellement entre 34 186 et 37 118 livres, mais ils passent à 75 852 livres en 1756 lorsque son armatrice, la veuve Couraye du Parc, décide de l'armer en course avec un équipage de 187 hommes, soit le double du coût habituel pour Terre-Neuve. Il ne s'agit pourtant que d'un terre-neuvier aménagé pour la course, dont le coût de construction est déjà amorti par plusieurs campagnes de pêche. La construction *ex nihilo* d'un corsaire coûte encore plus cher.

Ainsi, les frais de *bâtisse* et d'armement du *Conquérant* (160 tonneaux) s'élèvent en 1745 à 102 988 livres, 13 sols et 4 deniers. Ceux de la *Revanche* (200 tonneaux), la même année, sont légèrement supérieurs : 132 947 livres, 11 sols et 11 deniers. Sur le graphique ci-dessous qui reprend les frais de *bâtisse* et d'armement du *Conquérant*, on voit que les postes de dépenses importants sont les matériaux – dont l'importance ne variait guère d'un corsaire à un navire de commerce –, l'équipage – exceptionnellement nombreux et inhabituellement bien rémunéré – et l'artillerie, pratiquement inexistante sur un navire de commerce.

150



- Salaires de l'équipage (l'équipage entier étant composé de 239 personnes)
- Salaires des ouvriers et des transporteurs
- ▒ Matériaux (bois, voiles, grément, cordages, matériaux de calfatage, etc.)
- Artillerie (22 canons de 6, 6 canons de 3, 4 pierriers, 150 fusils, 70 sabres, 68 pistolets, 100 haches d'armes etc.)
- Nourriture (pain, biscuits, lard, jambons, vaches, moutons, poules, œufs, vin, cidre, eau de vie, etc.)
- Équipement (ancres, instruments de navigation, de cuisine, de chirurgie, d'aumônerie, etc.)
- Divers (droits, frais divers, etc.)

Graphique 2. Répartition des frais de bâtisse et d'armement du *Conquérant* en 1745

Que dire alors du *Monsieur* (475 tonneaux), qui passe pour l'un des plus gros corsaires granvillais de la guerre d'Indépendance américaine ? Il mesurait « cent treize pieds onze pouces de quille-coupée, cent trente-deux pieds de tête en tête, trente-trois pieds quatre pouces de baux, onze pieds six pouces de calle, avec vingt-six canons de douze livres de balle en batterie [...] »<sup>19</sup>. Son coût de construction et de *mise-hors*, c'est-à-dire d'équipement en instruments, en armes, en nourriture et en hommes, estimé *a priori* à environ 300 000 livres par ses armateurs<sup>20</sup>, s'éleva en réalité à 325 000 livres environ<sup>21</sup>. Nous sommes loin des sommes requises pour armer un navire à Terre-Neuve. Dès lors, on comprend pourquoi 20 % des armateurs seulement s'engagent dans la guerre de course.

Lorsqu'il s'agit de construire de semblables bâtiments et de les *mettre hors* en quelques mois seulement, l'énergie du port et de son arrière-région est pleinement mobilisée. Par intérêt économique et par patriotisme, les artisans, les commerçants et les fournisseurs s'affairent pour servir rapidement les armateurs et mettre les équipages dans les meilleures dispositions possibles, afin qu'ils puissent affronter efficacement l'ennemi et capturer ses navires de commerce.

#### RETOURS D'INVESTISSEMENT, JOIES ET DÉSILLUSIONS

Une fois en mer, les corsaires se retrouvent confrontés à l'aventure et au hasard. Tout peut arriver. Entre le naufrage, la capture et le retour bredouille se cachent la peur ou la déception, sentiments qui accompagnent souvent la violence, la mort, la blessure, l'emprisonnement ou la maladie. Une étude du sort réservé aux 86 navires corsaires granvillais de la période 1744-1815 montre en effet que la majorité des campagnes connaît un dénouement malheureux.

Tableau 2. Destin des corsaires *stricto sensu* de Granville de 1744 à 1815

	Capturés	Naufragés en campagne	Explosés	Disparus en mer	Destin inconnu	Restés saufs	Total
1744-1748	11	2	0	1	2	5	21
1756-1763	6		1		1	3	11
1778-1783	12	1				3	16
1793-1800	15				8		23
1803-1815	9	1				5	15
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>86</b>

Source : Michel Aumont, *Une culture du risque maritime...*, op. cit., p. 452-453.

<sup>19</sup> Archives départementales de la Manche, 227 J 12, liasse non numérotée.

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> AN, Marine, G<sup>143</sup>, n° 23.

Même si 11 navires sur un total de 86, soit 12,7 %, ont eu un destin inconnu, 59 d'entre eux n'ont pu échapper à un destin funeste au cours d'une campagne – capture, naufrage, explosion, disparition –, soit les deux tiers, tandis que 16 seulement ont réussi à surmonter les épreuves de la guerre de course sans dommage définitif, soit 18,6 %. L'importance de ces pourcentages révélerait-elle une faiblesse des corsaires granvillais ? La comparaison avec Saint-Malo montre qu'il n'en est rien : une moyenne globale de 60 à 70 % des navires corsaires des deux ports connaissent un destin funeste. Cette estimation ne doit pas étonner. Un mémoire, envoyé par un anonyme qui connaissait bien la réalité granvillaise, s'en faisait l'écho vers 1781 :

152

Mais, objecte-t-on encore, les corsaires finissent presque toujours par être pris, et cette perte donne à l'ennemi un grand nombre de prisonniers que le Roy est obligé de racheter. Il n'est pas douteux que les corsaires courent grand risque d'être pris. [...] Si nous examinons le résultat de la course des corsaires de Granville dont nous avons fait mention ci-dessus, nous verrons que sur cinq qui sont sortis de ce port, à savoir, le *Monsieur*, le *Duc de Coigny*, le *Prince de Montbarrey*, l'*Américaine* et la *Madame*, les trois premiers ont été pris, et ont fourni à l'ennemi 780 prisonniers [...] <sup>22</sup>.

Un suivi de la carrière de 1 350 hommes – capitaines, officiers marinières et matelots –, choisis de manière aléatoire, confirme pleinement cette allégation : près de 60 % de ces hommes furent capturés entre 1706 et 1811 <sup>23</sup>. La durée de captivité varia sensiblement d'une guerre à l'autre, en fonction de la situation militaire plus ou moins avantageuse de la France, qui permettait de négocier les conditions de libération. Dépassant rarement quelques semaines à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, les séjours s'allongèrent progressivement pour atteindre plusieurs années sous Louis XV et une décennie sous l'Empire. Cela montre bien que les Anglais avaient compris que la faiblesse de la Marine française résidait dans la mobilisation navale et qu'elle pouvait aisément être exploitée en retenant longtemps les matelots français dans les prisons, afin de gêner considérablement la composition des équipages de la « Royale » ainsi que celle des corsaires. Que devenaient les familles au cours de ces longues détentions ? Aucun travail universitaire n'a été mené sur ce sujet <sup>24</sup>, mais il est aisé de deviner que, sans les

<sup>22</sup> AN, Marine, G144, n° 25, Réflexions sur les encouragements de la course.

<sup>23</sup> Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 457-487.

<sup>24</sup> On peut néanmoins se référer aux recherches d'Emmanuelle Charpentier, même si elles ne concernent pas *stricto sensu* les femmes des marins de la course : « Incertitude et stratégies de survie : le quotidien des femmes de "partis en voyage sur mer" des côtes nord de la Bretagne au xviii<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, n° 3, 2010, p. 39-54 ; *id.*, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au xviii<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2013.



revenus de leurs époux ou les subsides de l'État, les femmes, aidées par leurs enfants et les vieillards, devaient travailler durement pour subvenir aux besoins les plus essentiels. La pêche aux huîtres étant florissante à Granville et le littoral propice à la pêche à pied, il est permis de penser qu'elles trouvèrent dans ces deux activités de quoi nourrir leurs familles.

Que dire aussi des naufrages ? Compte tenu de ces risques et de leurs conséquences, l'on comprend aisément pourquoi, à terre, chacun attend avec angoisse des nouvelles des corsaires partis en campagne. Chaque annonce d'une prise suscite de l'espoir dans le port. Un petit bâtiment engendre souvent de la déception, un navire sur son lest – c'est-à-dire sans chargement – aussi. L'armateur s'en contente pourtant, si cela permet d'éviter le déficit de la campagne ou d'en amoindrir les effets. Une rançon produit les mêmes effets. En revanche, la capture d'un gros bâtiment débride l'imagination et libère les rêves les plus fous car la taille du navire laisse supposer un transport de marchandises. Si sa cargaison est constituée de produits à forte valeur marchande, il peut rentabiliser à lui seul une campagne. C'est ce qu'il advint à l'*Aimable Flore*, un trois-mâts de 151 tonneaux, armé en course par Nicolas Deslandes. Lorsqu'il quitte le port de Granville, en décembre 1809, il est équipé de 14 canons de 6 livres et emporte 86 personnes ayant reçu 1 324 francs en avances. Il réussit trois prises, mais les deux dernières sont récupérées par les Anglais. Seule la première, réalisée le jour même de sa sortie en compagnie de trois canonnières de la Marine impériale attachées au port de Granville, est conduite à bon port. Il s'agit d'un trois-mâts de 342 tonneaux, le *Governor Carlton*<sup>25</sup>, en provenance du Surinam et à destination de Londres, chargé de café, de rhum, de cacao, de sucre, de coton et d'autres marchandises, avec 19 hommes d'équipage et 16 canons<sup>26</sup>. Il était arrivé au large de Granville à cause d'une méprise du capitaine anglais qui, égaré dans la baie après soixante jours de traversée et ayant pris l'île de Jersey pour l'île de Wight, se croyait aux atterrages de l'Angleterre. La vente de cette belle et unique prise rapporta 206 789,60 francs<sup>27</sup>. Même partagée avec les trois canonnières, elle suffit à rendre la campagne bénéficiaire, malgré les déceptions engendrées par la perte des deux autres captures.

La liquidation générale de la campagne du *Governor Carlton* donna 185 361,15 francs de bénéfices. Conformément à la législation en vigueur, les intéressés se répartirent les deux tiers du montant, soit 123 574,10 francs,

<sup>25</sup> SHD de Brest, archives non répertoriées, dossier de prises AC, *Governor Carlton*.

<sup>26</sup> Granville, Médiathèque, Fonds patrimoine ancien, transcriptions de La Morandière, *Aimable Flore*.

<sup>27</sup> La loi du 28 Thermidor an III (15 août 1795) a donné à la France une nouvelle unité monétaire : le franc. Huit mois plus tard, la loi du 25 Germinal an IV (14 avril 1796) a décidé l'équivalence du franc et de la livre.

tandis que le tiers restant, 61 787,05 francs, fut réservé à l'équipage. Après le prélèvement obligatoire pour la caisse des Invalides<sup>28</sup> – 5 centimes pour chaque franc de bénéfices – la somme à partager entre les hommes d'équipage passa à 58 697,70 francs. Elle fut divisée par les officiers de l'équipage en 156 parts 1/4, ce qui mettait la part à 375,70 francs<sup>29</sup>. Le capitaine de cet équipage eut 12 parts, le second 10, les lieutenants entre 6 et 8. Les autres officiers majors reçurent 4 parts, les officiers marinières entre 1 et 4, les soldats et les matelots entre 1 et 1,5. Les novices ne touchèrent que les trois quarts d'une part et le mousse seulement une demi-part. On y ajouta la vente de 8 balles de soie récupérées sur l'un des deux navires que les Français avaient capturés avant qu'ils n'aient été repris par les Anglais, soit 10 208,93 francs après le prélèvement pour les invalides. On décompta certaines dépenses, puis on répartit le reste entre les intéressés et l'équipage. Le résultat fut alors partagé en 160 parts 3/4 à 19,39 francs la part. De cette façon, le simple matelot de cet équipage, qui ne recevait qu'une seule part, perçut précisément 395,09 francs. Bien entendu, l'armateur lui retira le montant des avances qu'il avait perçues à l'armement, juste avant de partir en mer. Le rôle d'armement de l'*Aimable Flore* ayant disparu, il est maintenant difficile d'évaluer le montant des avances de chacun de ses membres d'équipages et, par voie de conséquence, la somme finalement perçue après la liquidation générale de cette campagne. Par comparaison avec les autres équipages corsaires de cette année-là, il est toutefois possible de l'estimer : un simple matelot percevait 200 francs en avances et un mousse 60 francs<sup>30</sup>. Le matelot touchait au désarmement 200 francs environ, soit le double, et le mousse 197,54 francs, soit le triple. Remarquons que, contre toute attente, ce dernier était gagnant sur son aîné puisque, proportionnellement, il touchait davantage d'argent. Le capitaine, qui ne recevait jamais d'avances, gagna 4 741,08 francs grâce à ses douze parts.

Pour mesurer l'importance de ces gains, il convient de les rapprocher de ceux d'un autre travailleur de ce temps. Selon Vauban, un tisserand gagne moyennement 12 sols par jour et un manouvrier de la campagne 9 sols à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>31</sup>. Le maréchal, qui connaît bien la France pour l'avoir sillonnée mainte fois, estime que ces deux hommes n'ont que 180 jours de « vrai travail »

28 François-Nicolas Dufriches-Foulaines, *Code des prises et du commerce de terre et de mer*, Paris, Imprimerie de Valade, 1804, t. 2, p. 854. L'arrêt du 14 brumaire an VIII (5 novembre 1799) ordonna « la retenue d'un décime par franc sur le produit net de toutes les prises faites par les bâtiments de la République et du commerce, pour être employée au soulagement et à l'entretien des marins français, prisonniers de guerre en Angleterre ».

29 C'est en effet le capitaine et les officiers qui décident rétrospectivement du nombre de parts à réserver à chaque membre de l'équipage, en fonction de son mérite lors de la campagne corsaire.

30 SHD de Cherbourg, 12P<sup>4</sup> 109, n° 36, rôle d'armement de l'*Embuscade* daté de 1808.

31 Vauban, *Projet d'une dixme royale*, s.l., 1707, p. 75-76.

par an, déduction faite des journées non travaillées tels que les dimanches, les jours de fête, de gelée, de maladie, d'absence pour les foires, etc. Il en résulte que les revenus réels du tisserand s'élèvent à 2 160 sols par an – c'est-à-dire 108 livres – et ceux du manouvrier à 1 620 sols – 81 livres. Qu'en était-il à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ou sous l'Empire ? Donner une réponse précise paraît délicat : peu d'historiens ont véritablement étudié l'histoire régionale des salaires. Dans son étude de Bordeaux et du Sud-Ouest de la France au XVIII<sup>e</sup> siècle, Jean-Pierre Poussou<sup>32</sup> met judicieusement en lumière la difficulté d'établir une esquisse de l'évolution des salaires et des revenus, tant les différences sont fortes entre les provinces françaises, les variations saisonnières, les conjonctures locales et, finalement, les situations particulières, *a fortiori* si elles relèvent d'une ville, d'un port ou de la campagne. En prenant donc d'infinies précautions et en sachant que les estimations qui vont suivre seront hautement critiquables, on peut tenter malgré tout une approximation. Selon lui, en 1787-1788, « les journaliers ou manœuvres pouvaient gagner 30 sous à Bordeaux ; un peu au-dessous à Rochefort, La Rochelle et les ports basques<sup>33</sup> ». Si l'on conserve les 180 jours de « vrai travail » par an avancés par Vauban, cela constituerait un revenu annuel de 5 400 sols, soit environ 270 livres. Toujours selon J.-P. Poussou, le salaire descendait « autour de 20 sous dans les villes de l'intérieur ainsi que dans les campagnes bordelaises, et à 12 sous dans les régions reculées ou à l'écart » dans le Sud-Ouest de la France<sup>34</sup>. Dès lors, ce revenu annuel serait de 180 livres dans le premier cas et de 110 livres environ dans le second. En l'absence de travaux d'historiens sur les revenus bas-normands, les estimations que l'on avance ici doivent être considérées avec prudence.

Toujours sur la même base de calcul avancée par Vauban, un manouvrier pouvait gagner entre 150 et 300 livres par an dans l'arrière-pays granvillais à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Par comparaison, un petit exploitant agricole gagnait entre 350 et 400 livres par an. Les terre-neuvas, on le sait, gagnaient davantage. Il existe en effet une étude sur ce sujet, élaborée en 1788 et transmise au secrétariat d'État à la Marine par M. Mauduit, commissaire aux classes à Granville<sup>35</sup>. Elle détaille de manière précise les revenus des membres d'un équipage terre-neuvier granvillais engagé pour une campagne de pêche sédentaire. Le bon pêcheur pouvait gagner de 400 à 600 livres<sup>36</sup>, en sept à huit mois d'absence, nettement plus par conséquent que l'ouvrier agricole qui ne touchait annuellement que de

32 Jean-Pierre Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII<sup>e</sup> siècle : croissance économique et attraction urbaine*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1983.

33 *Ibid.*, p.327.

34 *Ibid.*

35 AN, Marine, C<sup>s</sup> 59, mémoire sur les façons de rémunérer à Granville et à Saint-Malo.

36 Michel Aumont, *Une culture du risque maritime, op. cit.*, p. 109-112.

150 à 300 livres. Cet écart poussait de nombreux paysans à délaisser le travail de la terre au profit de la pêche de la morue, entraînant de cette façon une forte expansion du quartier maritime de Granville.

156 Avec ses 395,09 francs de gains obtenus en quatre mois de campagne, le matelot corsaire de l'*Aimable Flore* peut effectivement être envié par le paysan et par le terre-neuvas resté à terre, si l'on s'en tient au seul aspect économique ; mais, compte tenu des risques encourus, il fallait plus que cela pour décider les hommes à s'engager sur un corsaire. Ce qui les faisait rêver, c'était la fortune. Elle pouvait en effet sourire à certains chanceux, comme les hommes de l'*Argus*. Ce petit corsaire était un lougre de 24 tonneaux, armé de 4 petits canons de deux livres de balle et de 4 pierriers, et manœuvré par un équipage de 27 hommes sous les ordres du capitaine Daguenet. Il appareilla de Granville le 4 mars 1807. Le 11 de ce mois, il captura un navire britannique de 290 tonneaux, le *Montegobey*, chargé de café, de sucre, de bois de campêche et de salaisons, qui fut aussitôt conduit à Paimpol<sup>37</sup>. Le 19 octobre, l'*Argus* fut capturé par les Anglais<sup>38</sup>. Loin d'être déficitaire à cause de la capture du corsaire, la liquidation générale présente un bilan très largement positif grâce à la vente de l'unique prise réussie par les Granvillais<sup>39</sup>. La vente du *Montegobey* et de la cargaison rapportent ensemble 560 231,54 francs. Selon la liquidation générale, la répartition des gains se réduit à 532 697,55 francs après la soustraction des dépenses communes et se répartit de la manière suivante : les deux tiers revenant aux intéressés s'élèvent à 355 131,67 francs, et le tiers prévu pour l'équipage à 177 565,84 francs. Une fois les dépenses et les 5% de prélèvement retirés, il reste donc 168 666,03 francs à l'équipage. C'est une chance incroyable pour un modeste équipage de 27 hommes de se partager pareille somme. Elle est divisée en 64 parts 3/4 par les officiers corsaires. La valeur de la part est fixée à 2 604,88 francs.

Grâce à l'état de répartition conservé au musée du Vieux Granville, on peut mesurer la fortune gagnée par l'équipage à travers l'exemple d'un simple matelot, François Blouet. Celui-ci s'était engagé sur le corsaire le 4 mars 1807 et avait reçu 306 francs d'avance sur les parts des prises éventuelles à venir. Lorsque les officiers se réunirent pour régler les parts de prise, après la liquidation générale, ils décidèrent de lui attribuer une part, soit 2 604,88 francs. L'armateur lui donna la somme, déduction faite du montant des avances versées à l'armement. François Blouet avait donc gagné cinq à six fois ce que gagnait un terre-neuvas en une bonne campagne de pêche dans les années 1780 et dix à quinze fois le salaire de l'ouvrier agricole. De son côté, le capitaine Daguenet empocha la

37 SHD de Brest, 2Q 84, États de corsaires ; voir aussi des archives non répertoriées à ce jour, dossier de prises, prises amenées à Paimpol, police de la navigation, thermidor an XII.

38 SHD de Cherbourg, 12P<sup>7</sup> 3; SHD de Brest, 2Q 84, États de corsaires.

39 Musée du Vieux Granville, dossier *Argus*, état de répartition de la prise *Montegobay*.

coquette somme de 3 125 856 francs. Évidemment, cette fortune gagnée par les différents membres de l'équipage profitait indirectement par la suite aux commerçants et aux artisans de la région granvillaise.

Certains armateurs acquièrent une véritable opulence grâce à la guerre de course, tel Léonor Couraye du Parc, qui arma 4 corsaires pendant la guerre de Succession d'Autriche. Le *Charles Grenot* – vieille frégate terre-neuvière de 150 tonneaux et 18 canons – accomplit cinq prises en deux campagnes corsaires avant de sombrer vers l'île de Batz. Le *Grand Grenot* – frégate neuve de 300 tonneaux et 40 canons – n'effectua qu'une seule campagne, au cours de laquelle il captura 11 navires ennemis avant de faire naufrage à l'entrée du port de Granville. L'*Aimable Grenot* – autre frégate neuve de 390 tonneaux avec 40 canons, en partie récupérés du naufrage du *Grand Grenot* – réalisa deux campagnes corsaires, entre lesquelles le bâtiment subit un écrasement accidentel dans le port de Granville, pendant son carénage. À l'issue de la première campagne il totalisa 10 prises et après la deuxième 17 au total. Le quatrième corsaire ne réussit qu'une modeste prise avant d'être lui-même capturé. L'armement des trois *Grenot* coûta en tout 506 323 livres, 6 sols et 7 deniers, mais il a rapporta 1 843 034 livres, 17 sols et 7 deniers, déduction faite des 6 deniers par livre versés à la caisse des Invalides, du dixième dû à l'Amiral de France, des frais de relâche et de désarmement et d'autres frais annexes, c'est-à-dire trois fois et demi l'investissement<sup>40</sup>. Cette puissance financière permit aussitôt à l'armateur d'acquérir une belle propriété à une vingtaine de kilomètres de Granville, sur laquelle il fit bâtir un beau manoir. À sa mort, son fils obtint un anoblissement en récompense du succès de ces entreprises.

Sous Louis XVI, c'est Nicolas Deslandes qui gagna un anoblissement et beaucoup d'argent à l'occasion de la guerre d'Indépendance américaine : « Il a fait construire 6 corsaires... le *Monsieur* a pris 19 navires dont 12 corsaires... la *Madame* a pris 32 bâtiments dont 9 corsaires... les deux ont été armées 5 fois [...]»<sup>41</sup>. Ces deux frégates ont dégagé en effet des profits extrêmement importants. Les seuls gains de la *Madame* s'élèvent à 1 171 450 livres au terme de ses trois campagnes. La réussite des corsaires de Granville fut telle qu'un recensement des prises effectué par le ministère de la Marine plaçait le port bas-normand au troisième rang des ports français métropolitains pour la valeur totale de ses prises, derrière Dunkerque et Saint-Malo, mais devant Le Havre, Calais, Marseille et Boulogne<sup>42</sup>. L'importance de Deslandes est évidemment

<sup>40</sup> AN, Marine, C<sup>7</sup> 75, fol. 6 et 7, Demande de lettres de noblesse pour le sieur Couraye du Parc.

<sup>41</sup> AN, Marine, C<sup>7</sup> 85, Demande de lettres de noblesse.

<sup>42</sup> AN, Marine, F<sup>2</sup> 74, Récapitulation générale du montant des prises dont les répartitions ont été faites aux équipages des corsaires et de celles qui ne sont point réparties dont les liquidations particulières sont arrêtées.

déterminante dans ce succès. Grâce à sa nouvelle fortune, lui aussi fit bâtir un beau et grand manoir, à quelques kilomètres du port.

158 Couraye du Parc et Deslandes constituaient indiscutablement des modèles sociaux et ils devinrent des moteurs dans le port, entraînant dans leur sillage des hommes qui rêvaient de les égaler dans leur réussite. Ces armateurs, exceptionnels par leur succès, leur faisaient croire qu'il existait des chances, minces certes mais véritables, de faire fortune, ou tout au moins d'augmenter sensiblement la valeur de leurs patrimoines. Cependant, tous ne se laissaient pas griser de la sorte. On savait que le risque était réel ; chacun gardait en mémoire les malheurs d'un armateur comme Anquetil Brutière, qui avait « fait rapidement la bascule » parce que son gros corsaire, le *Daguesseau* (340 tonneaux), dans lequel il avait placé toute sa fortune et ses espoirs, avait été capturé 52 heures après sa sortie, sans avoir eu le temps d'accomplir une seule prise<sup>43</sup> ; ou encore ceux de Quinette de la Hogue, qui perdit accidentellement son *Granville* de 530 tonneaux en 1757 sans en avoir retiré un quelconque bénéfice. Sans forcément aller jusqu'à de pareils drames, les déconvenues, finalement, étaient nombreuses. Comment ne pas déplorer le nombre important de campagnes vaines, de corsaires capturés, de faillites pour les armateurs ? Combien d'hommes furent faits prisonniers par l'ennemi et incarcérés dans des prisons infâmes pour des séjours toujours plus longs ? Sans connaître les chiffres, tous les acteurs potentiels de la guerre de course connaissaient pertinemment l'étendue de ces risques. Il appartenait dès lors à chacun d'agir en conséquence, selon son caractère, son tempérament et ses intérêts.

Sous l'Ancien Régime, une déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre constituait toujours une catastrophe pour la population maritime du Ponant. Le danger de rencontrer l'ennemi et de se faire capturer amenèrent les ports à reconsidérer leur activité et à développer des stratégies diverses. Si certaines activités qui obligeaient les navires à s'éloigner durablement de la côte furent totalement interrompues en raison du risque, d'autres purent être prolongées à condition de prendre des précautions. Ainsi, le commerce colonial, activité particulièrement rémunératrice, bénéficiait de la protection des navires de guerre de la Royale. Quant au cabotage, il fut poursuivi dans la mesure où les navires pouvaient naviguer le long des côtes dans une sécurité relative. Toutefois, lorsque l'ennemi décida de mettre en place un blocus le long des côtes françaises, la situation devint extrêmement préoccupante, voire dramatique, pour la population littorale. De fait, toute l'économie locale se retrouva perturbée. Les

43 AN, Marine, F<sup>2</sup>80, État des prises faites sur les Français par les ennemis de l'État, depuis le commencement des hostilités. La valeur du *Daguesseau* est évaluée à 216 000 livres.

matelots ne pouvaient plus exercer leur métier et leurs familles se retrouvèrent dans le besoin, faute de revenus et d'économies suffisantes.

Granville, située à proximité de l'Angleterre et surtout des îles Anglo-Normandes, se trouvait précisément dans cette situation. D'une part, la poursuite de la pêche à la morue dans les eaux de Terre-Neuve s'avèrait impossible, tant le danger de croiser les Anglais entre l'ouverture de la Manche et l'Amérique septentrionale était grand. Les autorités décidèrent donc de l'interruption totale de l'activité. D'autre part, le voisinage immédiat des îles Anglo-Normandes, qui renforçait grandement l'efficacité d'un éventuel blocus à l'encontre des Français, gênait considérablement le cabotage. Or, le quartier maritime de la région granvillaise constituait en Normandie le plus important bassin de recrutement de matelots au service de cette pêche morutière<sup>44</sup>. Par conséquent, le nombre de gens de mer qui se retrouvèrent sans emploi fut particulièrement important. Pour corser le tout, les levées organisées par le commissaire aux classes pour composer les équipages de la Royale – très peu appréciées des gens de mer qui en désapprouvaient le côté coercitif, la faiblesse de la solde et le retard excessif dans son paiement – achevèrent de semer le trouble.

Il ne restait plus dès lors que deux possibilités : attendre patiemment le retour de la paix ou se lancer dans la guerre de course. Pour les armateurs, relativement aisés, la première solution pouvait se concevoir ; elle correspond au choix de 80 % des Granvillais. Pour les matelots, il n'en allait pas de même. C'est pourquoi ils s'engageaient sur les corsaires, se proposant aux armateurs les plus offrants, profitant de leur « rareté » pour faire grimper le montant des avances sur les gains à venir, et désertant parfois ensuite pour s'engager sur d'autres embarcations afin de percevoir de nouvelles avances. À l'évidence, pour certains d'entre eux, c'est davantage l'appât du gain que la nécessité qui dictait le choix de s'engager sur un corsaire. La guerre de course faisait rêver tout un chacun ; la chance aidant, la fortune pouvait sourire aux audacieux. C'est aussi ce que pensaient un cinquième des armateurs granvillais, prêts à tenter l'aventure par goût du risque. Cette poignée d'hommes entreprenants entraîna dans son sillage toute une population littorale, disposée à s'activer pour préparer au mieux les armements et accueillir les bâtiments capturés.

L'administration de l'Ancien Régime a bien exigé de la part de chaque port des états indiquant le nombre et la valeur des prises, ainsi que ceux des navires français capturés. Toutefois, les documents concernant Granville ainsi que la plupart des autres ports ont disparu, que ce soit aux Archives nationales ou aux Archives départementales. Il n'existe donc pas d'études fiables ayant établi un bilan spécifique, du point de vue matériel mais aussi humain, pour

<sup>44</sup> Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 73.

quantifier les efforts réellement consentis par chaque port et pour les comparer avec les gains réalisés. Il est ainsi difficile de tirer des conclusions précises sur la guerre de course et ses effets réels sur l'économie locale. Il n'en reste pas moins que la course, activité particulièrement aléatoire, constitue dans la vie d'un port une parenthèse qui bouscule les habitudes, génère de l'espoir, mais aussi de la frustration. Peu de gens y ont gagné l'opulence ; ils furent nombreux, en revanche, à subir la déception, les affres de la captivité, les blessures ou la mort. Au bout du compte, les désillusions furent toujours grandes, et c'est avec impatience que chacun attendait le retour de la paix, afin de reprendre le rythme normal des activités. Dès que les discussions pour négocier un traité de paix étaient relancées, et bien avant l'annonce officielle des accords, les activités reprenaient généralement leur cours, au grand soulagement de tous. Ainsi, les armements terre-neuviers reprirent dès le 1<sup>er</sup> juillet 1748 dans le port de Granville, jour du désarmement du dernier corsaire granvillais de ce conflit, alors que le traité d'Aix-la-Chapelle, qui marque la fin de la guerre de Succession d'Autriche, ne fut signé que le 18 octobre.

Certes, la guerre de course a eu des retombées économiques favorables ; elle a suscité, momentanément, des activités qui étaient les bienvenues en période de guerre et elle a fait la fortune de quelques-uns ; mais, globalement, ses effets furent limités, au regard des apports de l'activité maritime normale du temps de paix. Cela démontre que, même dans un port comme Granville l'ayant fortement pratiquée, elle n'a pas eu localement un grand intérêt économique, en dépit de l'activité déployée par les gens de mer.