



HAL
open science

Les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782)

Gilbert Buti

► **To cite this version:**

Gilbert Buti. Les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782). Rives Méditerranéennes, 2017, Aux marges du marché. Circuits d'échange alternatifs dans les économies préindustrielles, 54 (2), pp.91-105. 10.4000/rives.5229 . hal-01652767

HAL Id: hal-01652767

<https://hal.science/hal-01652767v1>

Submitted on 3 May 2018

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

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

Les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782)

Gilbert BUTI

Aix Marseille Univ, CNRS, TELEMMe,
Aix-en-Provence, France

Résumé : Les retombées économiques de la course ne se limitent pas à l'activité liée aux armements et aux bénéfices des principaux acteurs. Si des marchandises ont été furtivement débarquées avant l'arrivée au port de prise d'autres y sont déchargées afin d'y être vendues aux enchères. Leurs ventes, en rien illicites, se situent « à la marge du marché ». Elles obéissent à des règles particulières, se produisent selon une périodicité dictée par la conjoncture militaire, fournissent des produits inattendus et constituent un marché marginal qui attire une clientèle très mêlée. Cette redistribution s'inscrit dans l'économie de la récupération et participe à une économie informelle difficile à atteindre dans les sources. Le cas de Toulon, port qui a été au XVIII^e siècle une base d'armement en course, est privilégié.

Abstract: The economic benefits of piracy went beyond the activities of the armaments or the profits of the main actors involved. If some commodities were stealthy landed before the arrival, some others were landed in the port in order to be sold at auction. These sales, which were not illicit ones, were part of the markets' margins: indeed, they were regulated by specific rules, took place on an irregular basis (depending on the military events), offered unexpected goods and formed a marginal market that attracted customers of every kind. The process of redistribution was part of an economy of re-use: an informal economy that is difficult to be tracked in the archival sources. The article focuses on the case of Toulon, a port which, during the XVIIIth century, was a base for corsairs' armaments.

Cette enquête se situe à la croisée de deux recherches en cours: une sur le marché du navire d'occasion, l'autre sur la course en Méditerranée, et particulièrement sur les retombées économiques de cette activité maritime sur les sociétés littorales. La jonction entre les deux thématiques résulte du fait que les prises des corsaires fournissent des navires d'occasion à des armateurs locaux ou non. Toutefois, la vente des marchandises des navires capturés ne se limite pas à ceux-ci, même s'ils constituent souvent les pièces de plus forte valeur unitaire.

Les bâtiments de commerce qui sont la cible des corsaires sont fréquemment chargés et leurs cargaisons alimentent, de diverses manières, un marché local. En ne retenant que les produits de grande valeur ou les plus grandes masses transportées, on passe sous silence la multitude de « choses banales » (Daniel Roche) qui participent à une économie de la récupération voire du recyclage.

Ces phénomènes de redistribution de cargaisons ont été pris en considération lors des études consacrées aux naufrages. Alain Cabantous et Jacques Péret ont ainsi suivi la diffusion et la répartition des « dons de la mer » pour les populations riveraines de la façade atlantique du royaume aux XVII^e et XVIII^e siècles¹. Avec ces récupérations qui prolongent l'ancien « droit de bris », d'épave ou « varech² », et qui sont en partie effectuées en dehors du contrôle des agents de l'État, nous nous situons assurément aux marges des marchés. Il s'agit de comportements et de pratiques qui s'apparentent parfois à du « vol », à du « brigandage » ou à de la « contrebande » comme le dénoncent auprès des autorités portuaires les propriétaires des cargaisons perdues et leurs assureurs.

La redistribution des marchandises provenant des navires capturés par les corsaires touche également, directement ou non, une fraction des sociétés littorales mais obéit à une minutieuse législation. Elle atteint soudainement l'espace urbain et constitue, selon la formule d'André Lespagnol, « un facteur d'animation de l'économie portuaire³ ». Cependant, ce caractère imprévu, lié aux temps de guerre et concernant des biens non commandés, place dans une certaine mesure ces échanges à la périphérie des marchés⁴. Qui plus est, ces arrivées de navires avec leurs cargaisons viennent perturber, par leurs aspects irréguliers, incertains et parfois massifs, les règles ordinaires des échanges ou compenser les tensions qui sont liées à la conjoncture de guerre et provoquent pénurie et désorganisation des circuits habituels.

1 Alain Cabantous, *Les dons de la mer ou les enjeux du pillage riverain en France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, dans *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale, da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Genova, 1994, p. 346-361 ; Patrick Villiers, *Les corsaires du Littoral Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1588-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000 ; Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste éditions, 2004, p. 245-277 ; Gilbert Buti et Philippe Hrodej, dir., *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, CNRS-éditions, 2013, p. 11-17.

2 Éric Barré, *Le droit maritime médiéval en Normandie*, Annales de Normandie, 1997, p. 511-536.

3 André Lespagnol, *La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Apogée, 1995, p. 144.

4 Dominique Margairaz et Philippe Minard, Le marché dans son histoire, *Revue de Synthèse* 2, 2006, p. 241-252.

L'OBSERVATOIRE TOULONNAIS AU XVIII^e SIÈCLE

Si en comparaison avec les espaces océaniques, la Méditerranée n'est pas un excellent terrain de chasse pour les corsaires au XVIII^e siècle, les armements en course n'ont pas été ignorés lors des nombreux conflits⁵. Des officiers de la marine royale, munis de lettre de marque, et des capitaines marchands, au service de négociants ayant obtenu des autorisations d'armer en « guerre et marchandises », ont participé à de telles expéditions. Si nous en rencontrons dans tous les ports provençaux, de Martigues à Antibes, Marseille et Toulon demeurent les plus importants ports armateurs et récepteurs de prises⁶.

Toulon, base corsaire

Pour cette étude, nous avons choisi de privilégier le cas de Toulon au moment de la guerre d'Amérique. Cette base navale, qui est à la fois port d'armement et port de retour de prises, est un bon observatoire où sont conduits au fil du siècle des navires d'origines variées (anglais, hollandais, nordiques, napolitains, catalans...), armés au long cours ou au cabotage, pris à proximité du port ou plus loin (près de Gibraltar voire des côtes barbaresques), de différents types : quelques vaisseaux de guerre (frégate, corvette, chebek) mais surtout des bâtiments de commerce (tartane, brigantin, senau, barque).

Bien que la Méditerranée ne soit pas au cœur des objectifs de la guerre d'Amérique, l'arsenal de Toulon connaît alors un regain d'activité et même une véritable fébrilité dans les préparatifs maritimes (1778-1782)⁷. Des vaisseaux de guerre sont armés pour renforcer le lointain dispositif atlantique tandis que des opérations de course sont menées en Méditerranée occidentale où croisent des bâtiments marchands ennemis. Cependant, avec 69 bâtiments pris et conduits dans sa rade en un peu plus de quatre ans, l'activité corsaire du port de Toulon connaît un fléchissement. Au vrai, c'est une tendance que l'on retrouve dans tous les autres ports provençaux depuis la fin du XVII^e siècle. Ainsi, pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697), ce sont 348 prises et reprises qui furent conduites à Toulon et 299 lors de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) ; à ces captures il conviendrait d'ajouter les bâtiments laissés dans des ports voisins et amis⁸.

5 Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant, Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2010, p. 81 ; Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 484-486.

6 Gilbert Buti et Philippe Hrodej, dir., *op. cit.*, 2013, p. 768-775.

7 Christine Deleau, *Le port de Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783)*, Thèse inédite de l'École des chartes, 2 volumes, Paris, 1983, p. 45-81.

8 Gilbert Buti, dir., *Course, Corsaires et Forbans en Méditerranée (XIV^e-XX^e siècle)*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 125.

Le conseil des prises

Les ventes des prises navires et cargaisons sont strictement encadrées par l'administration centrale à l'image de tout armement en course. Elles se déroulent seulement après que le Conseil royal des prises ait examiné le dossier transmis par les autorités du port de réception et composé d'un ensemble de pièces qui mentionnent la nature et les circonstances des prises. Ces précisions sont fournies par le capitaine corsaire qui doit, dans les 24 heures qui suivent son retour, faire un rapport détaillé devant les officiers de l'amirauté du port de prise lesquels font aussitôt poser des scellés sur toutes les cales des navires.

Ce Conseil dit aussi Commission ou Tribunal des prises institué en France depuis 1659, avec quatorze membres autour de l'amiral, définit si la prise est « mauvaise » – capture hors temps de guerre ou navire d'État allié ou neutre – ou « bonne⁹ ». Dans le premier cas, après la décision de main-levée prise par le Conseil¹⁰, le bâtiment est restitué, accompagné éventuellement de dommages-intérêts au montant fixé par le Conseil ou du paiement, à la charge du « réclamateur », des frais occasionnés (séquestre, gardiennage, stockage des marchandises¹¹...).

Dans le second cas la procédure est différente selon le type d'armement. S'il s'agit d'une opération initiée par l'État, tout ou presque lui revient avec une distribution à l'équipage en fonction du grade de ses membres. S'il s'agit d'une course « privée » les armateurs et « participes » recueillent la majorité des biens tandis qu'une part est versée à l'équipage, au montant variant selon la fonction exercée à bord, et une autre à l'État (5 à 20 %). Des frictions entre les protagonistes ne sont pas rares à l'occasion de ces règlements notamment lorsqu'un navire a été capturé puis libéré par un navire d'un autre pays, ou de l'attaque d'un navire neutre chargé de marchandises appartenant à un pays ennemi. Dans ce cas de figure, le pavillon protège-t-il la cargaison? Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, en cas de guerre, les navires battant pavillon des nations neutres peuvent circuler en toute liberté en haute mer et transporter des marchandises provenant ou destinées à des États en guerre. En vertu de la liberté des mers, « le pavillon couvre la marchandise ». Les choses changent lors de la guerre de Sept Ans quand l'Angleterre décide unilatéralement, en 1756, que le pavillon neutre

9 Florence Le Guellaff, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.

10 La « main levée » est le fait, pour le Conseil des prises, de déclarer une prise non valide obligeant l'armateur corsaire à la restitution de celle-ci et à un dédommagement avec intérêts.

11 Arrêt du Conseil d'État du Roi des 28 mars et 23 décembre 1705, reproduit dans René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine de 1681*, La Rochelle, 1760, p. 312-313.

ne protège plus les cargaisons. Les Français eurent beau dénoncer la décision, ils n'empêchèrent pas les Anglais, forts de leur supériorité maritime, d'exercer un droit de visite des bâtiments neutres en haute mer pour vérifier la présence à bord de marchandises de pays ennemis et pour les confisquer s'il s'en trouve.

Un butin sous surveillance

En attendant les décisions du Conseil et une fois brisés les scellés placés sur les cales, les marchandises sont transportées à terre pour être mises en lieu sûr dans les magasins de l'arsenal ou dans ceux de négociants locaux de « toute confiance ». La crainte du détournement de marchandises entraîne de multiples protections dont la fermeture des magasins avec deux ou trois clés différentes confiées à des personnes différentes.

Des marchandises peuvent néanmoins échapper à ce contrôle et aux futures ventes. Ainsi, avant d'arriver au port les hommes d'équipage – des équipages nombreux et très mêlés sur les navires corsaires! – tendent à se servir, en suivant quelquefois l'exemple du capitaine. Des « emprunts » ont pu également être faits sur des navires neutres et jamais restitués (poudre, cordages, avirons, instruments de navigation, vivres surtout) malgré la décision du Conseil. Une comparaison entre les manifestes ou les connaissements des navires pris et l'inventaire des marchandises montre parfois, quand nous disposons de ces documents administratifs, des différences qui ne sont pas dues à de simples « jets » à la mer lorsque le bâtiment a été pris en chasse par le corsaire ou à la suite d'une tempête. Au reste, des bâtiments corsaires se livrent aussi à des déchargements furtifs avant de rentrer au port. Ainsi en est-il du « versement de faux sel fait par le vaisseau l'*Éole* commandé par le sieur Fabre » près d'Agay non loin de Fréjus-Saint-Raphaël en octobre 1711. La pratique est avérée quand elle a été repérée et sanctionnée par les agents de l'État, mais reste ignorée quand elle réussit. On comprend ainsi que les officiers de l'amirauté se hâtent de dresser sur place l'inventaire de la prise, en présence du procureur du roi, de l'armateur et de son avocat, du capitaine ou de l'officier maître de prise.

Une fois le jugement du Conseil des prises connu c'est l'amirauté, en l'occurrence ici celle de Toulon, qui gère les opérations en appliquant la réglementation mise en place par l'ordonnance de la Marine d'août 1681, précisée tout au long du XVIII^e siècle. Les officiers de l'amirauté sont désormais les garants des opérations qui sont sources pour eux – le lieutenant général comme le greffier « d'honnêtes revenus », mais délicats à évaluer. Durant la guerre d'Amérique, parmi les 69 bâtiments pris par différentes escadres de Toulon figurent quatorze reprises, ou récupérations de bâtiments à l'ennemi, et quatorze « mauvaises prises » composées de bâtiments neutres ou capturés après la fin des hostilités. Ce sont donc 41 bâtiments et leurs chargements qui sont alors mis en vente.

L'ORGANISATION DES VENTES

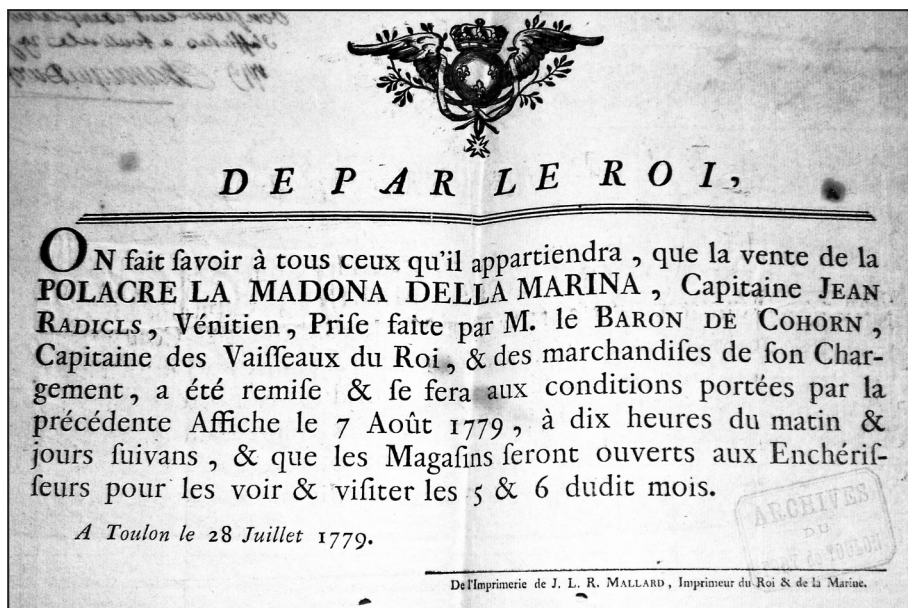
Les opérations de ventes sont connues grâce aux documents produits par les autorités portuaires dès l'arrivée des navires dans les ports de retour. Ces dossiers, plus ou moins volumineux et qui ont peu retenu l'intérêt des chercheurs, sont composés de pièces manuscrites et imprimées. Ils comprennent généralement l'annonce officielle de la prise, le récit de celle-ci par le preneur (lieu, date, circonstances), les auditions du capitaine capturé et de certains membres de son équipage, l'examen des documents administratifs présentés par le commandant du bâtiment capturé (rôle d'équipage, liste des passagers, patente de santé, connaissances des marchandises...) et l'inventaire du bâtiment et de sa cargaison. L'évaluation de la prise est effectuée par des experts ou estimateurs : des maîtres constructeurs ou des marchands, comme ce Teisseire, marchand drapier qui assiste à l'inventaire des étoffes et à son évaluation, et qui ne participent pas, tout au moins directement, aux achats à venir. Des affiches, manuscrites au début du siècle puis imprimées en 50 à 100 exemplaires à partir de la guerre de Sept Ans, annoncent les mises en vente « à tous les lieux et endroits ordinaires de la ville [...], aux amirautés voisines et aux places de commerce¹² ». Cette information est doublée localement « par l'organe de la voix et à son de trompe ». On met ainsi le marché sous le regard de la collectivité.

Les ventes se déroulent « dans la salle de l'Intendance » ou, pour des raisons pratiques, « sur le quai des magasins particuliers de l'arsenal » voire dans les magasins où sont stockées les marchandises et selon des horaires fixés. Elles sont en général présidées par les « messieurs de l'amirauté » lieutenant général, procureur, greffier, huissier, représentant des fermes, parfois un commissaire de la Marine en habit noir, et accompagnées de procès-verbaux qui décrivent les lots numérotés. Le déroulement des ventes se fait, au regard du plus grand nombre, « par trois enchères consécutives de huitaine en huitaine » ou tel jour « à trois heures après midy et jours suivant » et vont, classiquement, « à ceux qui feront la condition la plus avantageuse » ou « au plus offrant et dernier renchérisseur ». Au terme de l'opération est dressé un état des frais qui ont été engagés pour mener à bien les opérations : déchargement, transport, pilotage, affiches, emmagasinage, loyer, frais de justice...

Force est de reconnaître que cette minutieuse procédure en rien improvisée, qui privilégie la transparence et l'information, ne nous place pas dans le cadre d'échanges non institutionnels¹³ ! Le détournement de marchandises avant

12 Instructions de janvier 1780 citées par Sylvain Lebeau, *Nouveau code des prises ou recueil des édits, déclarations... sur la course et l'administration des prises depuis 1400 jusqu'en 1789*, 3 vol., Paris, Imprimerie de la République, an VII-an IX, p. 147.

13 Laurence Fontaine, *Le marché. Histoire et usages d'une conquête sociale*, Paris, Gallimard, 2014, p. 330-331.



Ill. 1 - Annonce de la vente d'une prise: la polacre *Madona della Marina* (1779)¹⁴

l'arrivée au port et leur circulation dans des réseaux informels, plus difficiles à atteindre par définition, s'inscriraient davantage dans la problématique initiale. Au vrai, c'est le caractère exceptionnel de ces ventes dans le port de Toulon, comme à Marseille, Saint-Malo ou La Rochelle et la variété des produits offerts, qui placent ces transactions dans une configuration particulière, sinon marginale¹⁵. Elles sont à la périphérie d'échanges ordinaires rythmés par un calendrier défini qui drainent des productions locales ou régionales, avec des acheteurs venus d'ailleurs et parfois de loin. Certes, « le commerce maritime, avec l'arrivée aléatoire des bateaux se prête difficilement aux réunions qui se tiennent à des moments déterminés de l'année¹⁶ ». Aussi, pour les ports, souvent dépourvus de foires, ces ventes provoquent une animation inhabituelle et tendent à compenser les troubles des approvisionnements liés au conflit. Elles renseignent à la fois sur les marchandises disponibles pas forcément demandées ou attendues, les mécanismes des transactions et sur l'identité des acquéreurs.

14 Service historique de la Défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT) 2Q 34. Annonce de la vente de la polacre la *Madona della Marina*, 1779.

15 Jacques Péret, *Les corsaires de l'Atlantique, De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, p. 245-277.

16 Laurence Fontaine, *op. cit.*, 2014, p. 70.

LA LIQUIDATION DES PRISES

Dans l'ensemble les procès-verbaux demeurent imprécis au sujet de l'assistance aux ventes qui donnent pourtant lieu à de réelles compétitions tant pour les navires que pour les marchandises¹⁷.

Les navires : quelques acheteurs pour de bonnes affaires

Une fois retranchées les reprises et les « mauvaises prises », il ne reste donc que 41 navires à vendre – trois-quarts anglais ou de Mahon – dont les deux-tiers avec des cargaisons pour une portée globale de 6 150 tonneaux. Certes, si ce volume est en net recul par rapport aux prises réalisées à la fin du xvii^e siècle, il faut cependant rappeler que la flotte marchande de Toulon en 1780 est composée d'environ 35 à 40 bâtiments pour une portée globale de 3 000 tonneaux. Les prises représentent donc un ensemble qui est loin d'être négligeable puisque légèrement supérieur au nombre de bâtiments et deux fois plus important que le tonnage total déclaré de la flotte marchande toulonnaise.

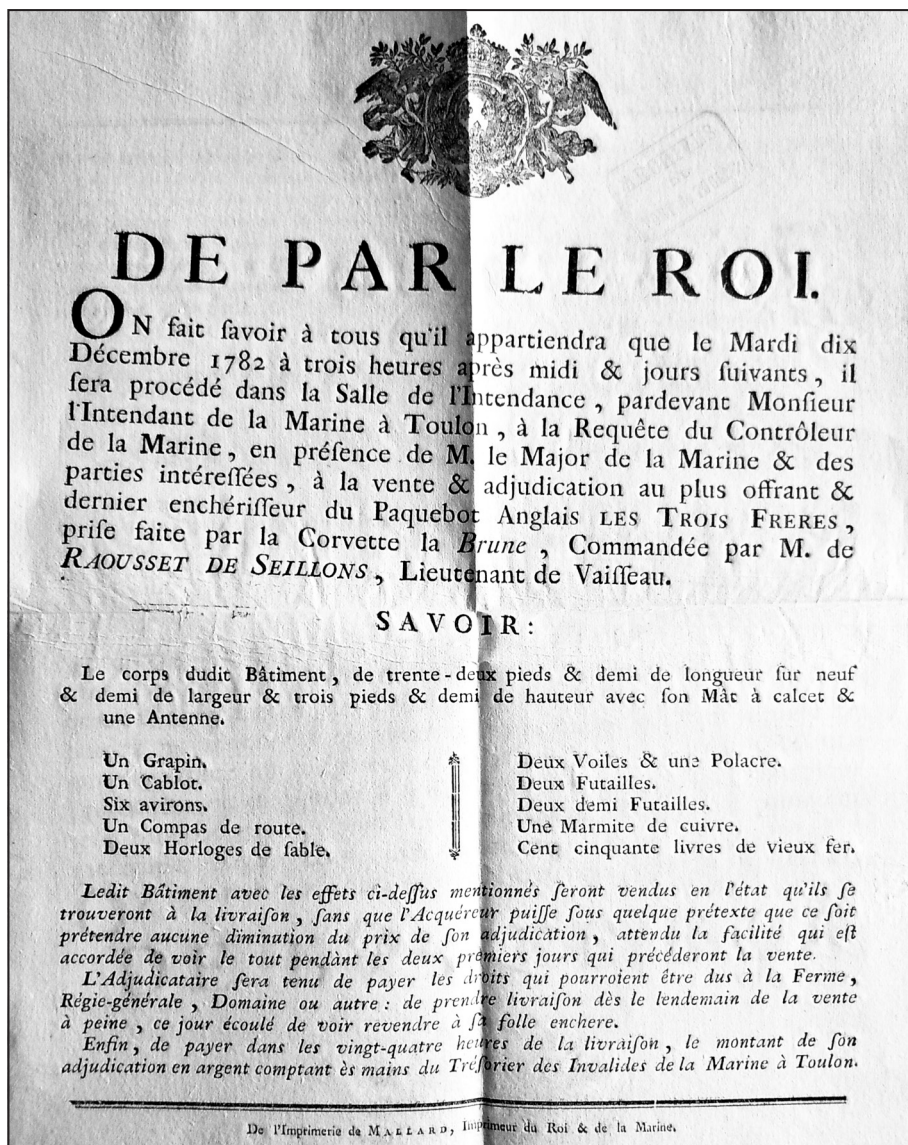
Les navires capturés donnent toujours lieu à une vente séparée, comprenant l'équipement du navire minutieusement décrit à savoir ses voiles, mâts, agrès, ancres, câbles, avirons, canons, matériel de bord et instruments du pilote. Lors de ces ventes s'affrontent, en moyenne, quatre à sept acheteurs pour une dizaine d'enchères qui peuvent faire gonfler sensiblement les prix. La situation est semblable à celle des autres ports corsaires qui reçoivent les prises¹⁸.

Il est difficile de savoir si les acheteurs font de bonnes affaires car nous ne connaissons pas les prix des bâtiments neufs, nous ignorons souvent l'âge de ces bâtiments capturés (8 à 9 ans ici, 12 à 15 ans là, ou encore neufs ou « nouvellement construits ») et nous ne disposons que d'une description de l'état général dressé par des experts. Néanmoins, les prix de vente paraissent dans l'ensemble avantageux aux acheteurs étant globalement plus bas (de 25 à 40 %) que ceux pour lesquels nous pouvons établir des comparaisons¹⁹. Ces apports sont

17 Pour ces procédures on se reportera aux dossiers étudiés en dépôt au Service historique de la Défense, département Marine de Toulon, 2Q 34 à 36. Prises (69 dossiers), 1778-1782.

18 À La Rochelle un caboteur hollandais mis à prix 1 000 livres-tournois part à 3 000 après sept enchères et cinq acheteurs potentiels. Voir Jacques Péret, *op. cit.*, 2012, p. 268-269.

19 Le senu l'*Industrie*, 130 tx : 3 300 livres-tournois (n° 7) ; le corsaire *Hawks*, 186 tx, neuf ou « nouvellement construit (n° 26) : 5 050 livres-tournois. La situation est comparable à La Rochelle où le *Roi Stanislas* estimé à 36 000 livres-tournois au moment de son lancement est vendu aux enchères 11 500 livres-tournois un an plus tard, après une mise à prix à 10 000 livres-tournois et pour le *Faucon* acheté 12 000 livres-tournois, vendu 6 000 livres-tournois. Voir Jacques Péret, *op. cit.*, 2012, p. 268-269. Même cas à Saint-Malo avec le *Diamant* qui est adjudgé pour 50 000 livres-tournois en 1694 alors



Ill. 2 - Vente du paquebot anglais les *Trois Frères* et de ses effets (1782)²⁰

appréciés par les armateurs et marchands de la place qui peuvent, grâce à ce marché de l'occasion, renouveler leur matériel nautique, remplacer les pertes subies lors des conflits en réalisant de bonnes opérations « sur un marché saturé

que le *Saint-Antoine* (même type, âge et équipement) est vendu 96 000 livres-tournois deux ans plus tard, en 1696. Voir André Lespagnol, *op. cit.*, 1995, p. 145-146.

²⁰ SHDMT 2Q 36. Vente du paquebot anglais les *Trois frères* et de ses effets, 10 décembre 1782.

par l'afflux des prises²¹ ». L'État qui conserve pour son usage les gros bâtiments de guerre, comme les frégates, réutilise à bon compte des navires ennemis parfois équipés d'un matériel de premier ordre. Sur les 41 prises, le roi en a conservé huit pour une valeur de 360 356 livres-tournois, soit environ 50 % du montant total des ventes de bâtiments pris. L'évaluation se fait au nombre de canons : ainsi, avec 3 500 livres-tournois par canon ce vaisseau de 50 canons est estimé à 175 000 livres-tournois et cette frégate de 32 canons, à 3 000 livres-tournois pièce, est estimée à 96 000 livres-tournois.


Hormis l'État, douze particuliers se partagent le reste soit 33 prises. Certains, comme Julien ou Montagne, achètent un seul bâtiment, d'autres plusieurs comme les sociétés *Aube frères et C^e*, négociants de Toulon (six bâtiments : 108 500 livres-tournois), *Veuve Fournier, fils et C^e*, négociants de Toulon (cinq bâtiments pour 72 340 livres-tournois), *Grasson et C^e*, négociants de Toulon (trois bâtiments pour 27 760 livres-tournois), Étienne Ricoux (deux bâtiments pour 10 850) et Fauchier (deux bâtiments pour 9 575). Au vrai, il est difficile de démêler les objectifs et les fils de la concurrence lors de ces achats dominés par quelques maisons et de mettre au jour d'éventuelles ententes préalables entre les acquéreurs ou des liens avec d'autres associés locaux voire établis dans un port voisin, à commencer par Marseille, où parviennent également des prises, faites ou non par des navires de la place.

Ces hommes se montrent également intéressés aux cargaisons dont le montant global des ventes s'élève à environ 2 500 000 livres-tournois, alors que celui des navires représente près de 700 000 livres-tournois. Toutefois, la vente des marchandises attire un public autrement plus nombreux et diversifié.

La liquidation des marchandises

Qu'il s'agisse de grosses cargaisons ou d'ensembles plus hétéroclites les ventes se font par lots composés au préalable par les officiers de l'amirauté et donnent lieu à de fortes compétitions. Parmi les marchandises figurent les cargaisons mais aussi les réserves alimentaires des navires pris. Ces denrées semblent intéresser au premier chef les armateurs acquéreurs des navires. Les lots de marchandises, où dominent les produits textiles et alimentaires, présentent une infinie diversité en étroite relation avec les circuits des bâtiments capturés : produits alimentaires (biscuits, vinaigre, bœuf salé, bière, beurre, fromages, harengs, sardines, vin, eau-de-vie, lard, farine, poix, morues, sirop de mélasse, « vin inconnu qu'on croit être de Samos », orge, figues, raisins, câpres...), produits manufacturés (coupons, couvertures, chapeaux, toiles, mouchoirs, gants, boutons, « clincaillerie », miroirs, faïence, planches, cire, feuilles de papier, bois à brûler, bouteilles, souliers, balais,

21 André Lespagnol, *op. cit.*, 1995, p. 158-159.



DEPARLE ROI.

ÉTAT de vente d'une partie de vivres provenant du Navire Anglais la MOLLY dont les encheres sont ouvertes à Toulon & dont l'adjudication commencera le 2 Décembre 1782 & sera continuée jusqu'à perfection, pardevant M. l'Intendant de la Marine en son Hôtel.

347	B arriques de Harengs Sorres.	11	Gros boucault de Biscuits.
928	Jambons parmi lesquels se font trouvés 4 Gigots de Moutons.	1	Barrique de Pois secs.
7	Demi Barils de Langues salées bien conservées.	1	Petit Baril de Raifins secs.
3	Barils de Bœuf salé.	1	Barrique marquée B. I. N ^o . 10 contenant 59 Bouteilles d'une liqueur innomée.
1	Petit Baril contenant environ trois ou quatre livres de gras-double.	4540	Bouteilles de Bierre.
487	Barils de Beurre pesant chacun soixante-sept livres & demi brut ou environ, poids de marc.	202	Bouteilles de Bierre N ^o . 1. 2. 3. marquées I W. Porter.
3	Barriques de Farine.	920	Bouteilles vides.
		4	Barriques cerclées de fer de diverses grandeurs, contenant Bierre commune.

Nota La vente des autres Marchandises provenant de ladite prise, telles que les Toiles de diverses espèces, Toiles peintes, Mouchoirs, Chapeaux, Ferblanterie, Faïence, Verrerie, &c. &c. sera indiquée par d'autres Affiches pour le courant du mois de Janvier prochain.

A Toulon le 8 Novembre 1782 Signé, MALOUEY.

De l'Imprimerie de MALLARD, Imprimeur du Roi & de la Marine.

Ill. 3 - Vente d'une partie des vivres du navire anglais la Molly (1782)²²

douelles) et matières premières diverses (bois, charbon de terre, marbre, vitriol, fer, couperose, soude...)

Certains chargements, comme ces morues de plusieurs bâtiments anglais interceptés, compensent en partie les livraisons que la guerre ne permet plus. Il est parfois urgent de procéder à la vente de denrées périssables au risque de les perdre. Ce fut ainsi le cas pour ces 185 barils de poisson salé qui se trouvaient sur

22 SHDMT 2Q 36. Dossier du vaisseau Molly, n° 68, 1782.

le vaisseau la *Concorde*, venant de Falmouth et se rendant à Naples, et qu'il fallut faire sortir de l'arsenal, lors des chaudes journées de juin 1779, « par rapport à la mauvaise odeur qu'il répandait. Sa proximité de la ville, dont on s'est aperçu par la puanteur qu'il exhalait, a déjà donné lieu à des représentations réitérées de la part de nos habitants²³ ».

Les ventes, qui donnent parfois lieu à dix ou quinze renchérissements, attirent des publics très divers, à l'instar de celle, en 1782, de 928 jambons qui se trouvaient sur le navire anglais la *Molly*. Des acheteurs spécialisés interviennent lors des enchères de gros lots de marchandises, tandis qu'ils sont plus mêlés quand il s'agit de disperser « un fatras d'objets disparates de médiocre valeur²⁴ ».

À côté des négociants-armateurs, qui ont acheté des navires et qui sont intéressés par les restes de leurs avitaillements, apparaissent des marchands et des artisans (couteliers, serruriers, cordonniers) mais également des fripiers, regrattiers et aubergistes. Ceux-ci figurent parmi les intéressés aux achats de bouche et aux boissons comme parmi les acquéreurs de produits plus hétéroclites. Est-ce pour répondre à des usages personnels ou pour les écouler dans leurs auberges en rien spécialisées mais « qui sont au cœur de circuits marchands, liant formel et informel et acculturant le peuple aux jeux du marché²⁵ » ? La valeur d'un lot de marchandises est quelquefois largement supérieure à celle du navire. Le vaisseau anglais le *Levant* est acheté 3 950 livres-tournois par Étienne Ricoux, négociant de Toulon, alors que Fauchier, autre négociant de cette ville, achète 49951 douelles pour 6 868 livres 5 sols 3 deniers²⁶. Si des marchandises, comme ces barils de viande salée, sont destinées à avitailler des navires en partance, d'autres garnissent les boutiques de la ville, complètent les réserves des auberges et servent également à la consommation particulière.

Le nombre d'acheteurs est très variable selon les navires. Seize personnes participent à l'achat de la cargaison du senau *Marie et Sarah*, de 100 tx, chargé de morues et marchandises diverses, découpées, outre le navire, en 56 lots²⁷. Certains effectuent plusieurs achats comme les sieurs Gautier (16 achats), Aube (9) ou la demoiselle Marguerite Grillet (8). D'autres n'apparaissent que pour de petites emplettes comme Michel Rosan pour « un tas de morceaux de morues » (24 l-t.²⁸), Françoise Castel pour « un sachet de pois de la valeur d'une livre », Marie Gasquet pour « un plat et une assiette d'étain, et 6 mauvais couteaux

23 SHDMT, 2Q 34. « Vaisseau la *Concorde*, capitaine Charles Modée, Suédois, venant de Falmouth allant à Naples » pris près de Cagliari le 30 mars 1779.

24 Jacques Péret, *op. cit.*, 2012, p. 271.

25 Laurence Fontaine, *Le marché. Histoire et usages d'une conquête sociale*, Paris, Gallimard, 2014, p. 74-75.

26 SHDMT, 2Q 35, n° 17.

27 *Id.*, 2Q 34, n° 6.

28 *Id.*, *ibid.*

Jambons

La D ^{lle} Guittet, à quinze livres le quintal poids de mare et	15 [#]
Le S ^r Reboul	15. 15.
La D ^{lle} Guittet	21.
Le S ^r Porre	25. . . .
Le S ^r Antoine Boyer	30. "
Le S ^r Porre	33.
La D ^{lle} Guittet	34.
Le S ^r Loabat	36.
Le S ^r Porre	40.
La D ^{lle} Guittet	41.
Le S ^r Borne	42.
La D ^{lle} Guittet	43.
Le S ^r Loabat	45.
Le S ^r Boyer	48.
Le S ^r Aubert Le quintal Poids de mare	50 [#]

Aubert freres

adjugé au S^r Aubert freres à cinquante terre le quintal
poids de mare.

Dosses *Ummmm*

D'Amel *foxy*

L. B. M. Aubert
pour 614 jambons present
429[#] et 35[#]

Ill. 4 - Vente aux enchères des 928 jambons se trouvant sur le navire anglais la *Molly* (1782)²⁹

de cuisine pour 5 livres » ou cette autre qui achète « une petite corbeille de raisins secs pour 1 livre 4 sols³⁰... ».

29 SHDMT, 2Q 36, Dossier du vaisseau *Molly*, n° 68, 1782.

30 *Id.*, 2Q 35, n° 15.

Le monde de la boutique et des revendeurs se singularise par une plus forte présence féminine surtout dans les achats de lots émiettés et de faibles prix, comme ces « mauvaises hardes » enlevées par une « raccommodeuse de bas³¹ ». Quelques figures dominent ce groupe comme celle de la demoiselle Grillet (fripière ou gargotière?) qui paraît intéressée à toute sorte de marchandises: vêtements, produits alimentaires (« un petit baril 2/3 plein de farine pour 4 livres 15 sols »), biens d'équipement domestique (« des chandelles pour 8 livres et 10 tasses à thé avec soucoupes pour 4 livres ») et peut-être quelques « douceurs personnelles » comme ce petit miroir ou ce mouchoir de soie. Ici aussi, « les humbles ne paraissent pas les moins attachés pour acquérir quelques denrées et marchandises pour leur propre consommation ou destinées à la revente³² ».

D'autres éléments participent à cette économie de la récupération. Ainsi en est-il des ventes des surplus de produits alimentaires non consommés à bord des navires (vins, farines, lards salés, biscuits, pois) « avant qu'ils ne se perdent » pour faire place nette aux livraisons de nouvelles denrées. Il ne fallait pas être très exigeant sur la qualité des produits, notamment sur ceux qui avaient déjà effectué une traversée. Dans cette même volonté de recyclage nous pouvons ranger ces « vivres déclassées », destinées de ce fait à la « nourriture des bestiaux », et ces « chaloupes canonnières usagées » utilisées pour la petite pêche côtière et le bornage.

Comme également constaté à La Rochelle, l'arrivée des prises et de leurs cargaisons constitue une « véritable bouffée d'oxygène dans les périodes de guerre³³ ». Au-delà du pittoresque, cette accumulation de petites choses témoigne à coup sûr de l'impact économique, social et aussi culturel de la course qui touche, à des degrés divers et selon différentes échelles, toutes les strates de la société locale, à Toulon, comme à Marseille, La Rochelle, Bayonne, Saint-Malo ou Dunkerque.

Certes, le partage des fruits de la course est inégal mais les retombées des ventes sont plus importantes qu'il n'y paraît à première vue. Le produit de celles-ci demeure difficile à calculer avec précision, étant donné certaines lacunes dans les sources, mais anime ponctuellement l'économie portuaire. Ainsi qu'on l'observe après les naufrages, ces marchandises irriguent, en profondeur et par de multiples canaux, l'activité du port et les sociétés littorales et atténuent dans une certaine mesure les malheurs du temps de guerre.

31 Même constat à La Rochelle fait par Jacques, Péret, De l'armateur à la fripière: le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au XVIII^e siècle, *Revue d'histoire maritime* 17, Course, piraterie et économies littorales, xv^e-xxi^e siècles, numéro coordonné par Gilbert Buti et Philippe Hrodej, 2013, p. 121-138.

32 Laurence Fontaine, *op. cit.*, 2014, p. 78.

33 Jacques Péret, *op. cit.*, 2012, p. 274-275.

Ce marché opportun, conjoncturel, compensateur, à l'espace en partie configuré par l'État où se croisent les comportements d'acteurs aux attentes et stratégies différentes, encadré et en apparence transparent car placé sous le regard du plus grand nombre par la pratique des enchères, se situe néanmoins au marge du marché en présentant des aspects archaïques dans la mesure où il mêle à la fois le gros et le détail, où il est à la fois marché spécialisé et diversifié³⁴.

³⁴ Alain Guerreau, *Avant le marché, les marchés : en Europe, XIII^e-XVIII^e siècle*, Annales, Histoire, sciences sociales 6, 2001, p. 1129-1175.