

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Péret – 979-10-231-1445-4



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^e-XIX^e 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^e-XIX^e 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^e 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^e siècle

Jean Mascart

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

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e 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^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv ^e -xxi ^e siècle) Gilbert Buti et Philippe Hroděj	11
« <i>Come in caza sua...</i> » : L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi ^e -xvii ^e siècles Antoine-Marie Graziani	23
À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii ^e 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 ^e 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 ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e 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 ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e 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 Cassagne397

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^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433

Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e 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^e-XX^e 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^e-XVIII^e 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^e-xxi^e siècle)**

DE L'ARMATEUR À LA FRIPIÈRE :
LE MARCHÉ DES VENTES AUX ENCHÈRES
À LA ROCHELLE AU XVIII^e SIÈCLE

Jacques Péret
Professeur à l'université de Poitiers

Les retombées économiques de la course sont multiples et ne se limitent pas à l'activité liée aux armements et aux bénéfices des acteurs de la course, des armateurs aux équipages. La phase des ventes aux enchères des prises et de leurs cargaisons est en cela particulièrement intéressante. Ces ventes permettent aussi de pénétrer plus en avant dans les circuits économiques et dans les phénomènes de redistribution de la masse des produits issus des prises qui touchent directement ou indirectement une bonne partie des sociétés portuaires¹. Cet épisode mal connu, très encadré par une législation minutieuse, concerne à la fois tous les intéressés à l'armement en course, dans l'attente de ventes pouvant leur rapporter gros, et tous les acheteurs à l'affût de bonnes affaires par le jeu des enchères. On peut ajouter qu'au-delà de ces acteurs directs, les ventes touchent aussi l'ensemble du marché urbain avec l'arrivée et la redistribution de ces masses inattendues de marchandises venues du monde entier. Elles constituent, selon la formule d'André Lespagnol, « un puissant facteur d'animation de l'économie portuaire² ».

L'approche des ventes aux enchères passe par une source particulièrement lourde, insérée dans la procédure suivant l'arrivée de la prise et dont elle constitue une des dernières étapes : à côté de l'inventaire de la prise et de la cargaison, la vente génère de volumineux procès-verbaux où les huissiers de l'Amirauté notent soigneusement la consistance de chaque lot et le déroulement des enchères. À l'arrivée, chaque dossier comprend de quelques pages à plusieurs dizaines³,

- 1 Problème bien introduit par André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Apogée, 1995, p. 144 sq.
- 2 Sujet abordé dans Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 264-274.
- 3 En fonction de l'importance de la cargaison et du nombre de lots mis aux enchères : de vingt-cinq pour le corsaire anglais *La Surprise*, à cent quatre-vingts pour *Le Friendship* en 1762. Le procès verbal des ventes de *La Grémarie* comporte, par exemple, trente pages d'écriture serrée.

à l'écriture serrée, plus ou moins précis quant au détail des enchères⁴. Cette source massive, a priori peu avenante, se révèle pourtant d'une grande richesse concernant à la fois les marchandises vendues, les mécanismes de la concurrence des enchères et, surtout, l'identité des acheteurs.

Notre corpus, élaboré au cours d'une recherche plus large⁵, s'est concentré sur les fonds de l'amirauté de La Rochelle⁶, et donc sur les ventes aux enchères réalisées dans cette ville⁷. Au XVIII^e siècle, La Rochelle n'est qu'un port secondaire dans la géographie de la course française⁸, loin de la période flamboyante de la fin du XVI^e siècle où la cité aunisienne faisait figure de capitale corsaire protestante, terreur des Espagnols⁹. À l'image de ses grands voisins nantais et bordelais, La Rochelle, à partir du règne de Louis XIV, joue la carte du commerce colonial. En période de guerre, les convois et le système du fret royal permettent avec plus ou moins de succès de maintenir une activité commerciale. L'armement en course n'est pas pour autant marginal : 24 armements rochelais pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 29 pendant celle de Succession d'Espagne. Au XVIII^e siècle, l'activité corsaire s'effondre avec 6 armements pour la guerre de Succession d'Autriche, 15 pendant la guerre de Sept Ans et un seul durant la guerre d'indépendance américaine. Mais, au-delà de cette faible activité, La Rochelle reste un port de retour important où les corsaires de Saint-Malo à Bayonne et les frégates de la marine royale basées à Rochefort envoient leurs prises pour des raisons pratiques – facilité d'accès et de mouillage – et financières – sans doute un bon marché de vente¹⁰. Le port voit ainsi plus de cent prises gagner ses rades durant les deux guerres de la fin du règne de Louis XIV, et une cinquantaine en moyenne y font leur retour pendant les trois guerres suivantes¹¹, soit un flux non négligeable pendant les périodes de vache maigre

122

4 Seuls les gros lots, comme le navire, donnent lieu à un relevé détaillé des enchères et des enchérisseurs.

5 Trente procès-verbaux de ventes aux enchères ont été dépouillés intégralement, sans compter de multiples sondages pour une centaine d'autres. Il est à noter que toutes les liasses de procédures ne comportent pas, loin de là, cette pièce.

6 Archives départementales de Charente-Maritime (désormais ADCM), amirauté de La Rochelle, série B 5900 sq.

7 Il faut ajouter quelques ventes réalisées à Rochefort, où les frégates de la Marine ramènent parfois leurs prises.

8 Éléments développés dans le premier chapitre de notre ouvrage, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, op. cit.

9 Voir Marcel Delafosse, *Les Corsaires protestants à La Rochelle (1570-1577)*, Paris, Bibliothèque de l'École des Chartes, 1964, et les recherches en cours de Mickaël Augeron, dont « Course et protestantisme à La Rochelle vus par les Espagnols », dans Dominique Guillemet et Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, Poitiers, MSAO, 1996, p. 215.

10 Le retour à La Rochelle s'explique aussi par une route moins risquée que celle entrant dans la Manche, à la merci des croisières anglaises.

11 41 prises pour la guerre de Succession d'Autriche, 50 pendant la guerre de Sept Ans et 45 pendant la guerre d'Indépendance américaine (Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, op. cit., chap. 1).

que constituent les conflits maritimes pour les ports de commerce. La Rochelle forme ainsi un bon observatoire pour la course atlantique, où l'on retrouve pêle-mêle les navires anglais et portugais du grand commerce colonial capturés sur les routes de l'Amérique, les voiliers du cabotage européen pris au large du golfe de Gascogne et les corsaires anglais, surtout de Jersey et Guernesey, interceptés par les frégates de Rochefort le long des côtes françaises et dans le golfe¹².

LES RÈGLES DU JEU DES ENCHÈRES

Les ventes aux enchères, enjeu financier majeur pour les sociétés portuaires et enjeu de pouvoir pour l'administration royale, sont très strictement encadrées, à l'image de toute expédition de course. C'est le conseil royal des prises qui donne le feu vert à la vente par son jugement « de bonne prise ». À partir de là, c'est l'amirauté, en l'occurrence ici celle de La Rochelle, qui gère l'ensemble de l'opération en suivant la réglementation mise en place par l'ordonnance de la Marine d'août 1681, actualisée tout au long du XVIII^e siècle. Les officiers de l'amirauté jouent alors le rôle de maîtres du jeu et d'arbitres d'une véritable compétition.

Le cadre et le théâtre des ventes

Les ventes se situent à l'extrémité d'un processus qui débute dès l'arrivée de la prise devant le port : le capitaine doit aussitôt faire son rapport devant l'amirauté, dont les officiers viennent à bord pour effectuer l'inventaire de la cargaison et poser les scellés sur les cales. Les marchandises sont ensuite transportées à terre et mises en lieu sûr, dans plusieurs magasins de négociants locaux, en quelque sorte « certifiés »¹³. Une fois l'enquête complétée par les interrogatoires des membres de l'équipage capturé, confrontés aux déclarations des officiers et marins de l'équipage français, le dossier de la procédure est expédié par la poste à Paris au Conseil royal des prises, qui statue et déclare officiellement le navire et sa cargaison de « bonne prise ». Le jugement repart vers l'amirauté de La Rochelle où il est enregistré, donnant pleine légalité à la vente¹⁴, conduite ensuite par les officiers de l'amirauté. On se trouve ici devant une machine administrative qui

12 Le littoral entre Loire et Gironde constitue l'un des terrains de chasse privilégié pour les petits corsaires côtiers des îles Anglo-Normandes, qui sont à leur tour la cible des frégates basées à Rochefort, chargées de l'escorte des convois et de la traque des corsaires anglais.

13 L'obsession du détournement des marchandises entraîne de multiples protections, comme la fermeture des magasins par trois clés confiées à trois personnes différentes.

14 La vente peut se faire avant même le jugement de bonne prise dans le cas de marchandises périssables, comme en 1744 pour les barils de bœuf de *La Grémarie*.

semble bien fonctionner, chaque procédure annonçant par ailleurs d'honnêtes revenus pour les officiers¹⁵.

La procédure débute par la phase de publicité, avec un système de grandes affiches imprimées et normalisées, annonçant la vente et la liste des marchandises, appliquées par les huissiers « à tous les lieux et endroits ordinaires de la ville » ainsi que dans les « amirautés voisines et dans les places de commerce »¹⁶. La transparence de la vente est aussi assurée par la visite du navire et des marchandises « dans les deux jours qui précéderont la vente ».

124

Le lieu de vente est traditionnellement fixé « au canton des Flamands », lieu de rassemblement habituel des négociants, avant de passer à la fin du siècle à la Bourse, siège de la Chambre de commerce. Dans un second temps, on se déplace pour des raisons pratiques dans les magasins où sont stockées les marchandises, selon un véritable parcours rythmé par des horaires invariables, de 9 heures à midi et de 14 heures à 18 heures. La séance, très théâtralisée, est présidée par les « Messieurs de l'Amirauté », conduits par le lieutenant général et le procureur, « en robe ou du moins en habit noir », accompagnés du greffier, d'un huissier, d'un crieur et d'un représentant des fermes, parfois un commissaire de la Marine¹⁷ et l'armateur. Menée par le lieutenant général secondé par la voix du « crieur », la vente se fait classiquement au « dernier enchérisseur ». Elle peut durer jusqu'à six jours, pour les 113 lots de la cargaison de *La Fanny*¹⁸, en 1779, mais en moyenne elle ne s'étire que sur deux ou trois jours, véritable événement dans la vie urbaine.

La compétition des enchères

La vente se fait par lots composés au préalable, à la fois pour obtenir le meilleur rendement financier possible et pour satisfaire les différentes catégories d'acheteurs, y compris les petites gens, dans un système de juste répartition. Deux cas de figure se présentent : d'abord celui des grosses cargaisons, soit de produits alimentaires allant des barils de bœuf salé aux tonneaux de vin, soit de produits coloniaux qui sont divisées en lots égaux en quantité et en valeur, ce qui

15 En 1744, par exemple, lors de la vente de la *Dame Jeanne*, le lieutenant général touche 439 livres, le procureur 289 livres, le greffier 220 livres, résultat d'un gros travail de surveillance, d'inventaires, d'interrogatoires (ADCM, B 5934). Voir aussi les délais de jugement, la moitié en moins de quatre mois, étudiés par Jean Duma, « La guerre de course dans le Centre-Ouest à la fin du XVII^e siècle », dans Dominique Guillemet et Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, op. cit., t. 1, p. 257-281.

16 Instructions de janvier 1780, citées par Lebeau, *Nouveau code des prises, ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789 (v. st.) ; suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présents*, Paris, Imprimerie de la République, t. II, an 7-9 [1798-1801], p. 172.

17 Lorsqu'il s'agit d'une prise réalisée par un navire du roi.

18 ADCM, B 5952.

permet à un nombre important de marchands et de négociants d'accéder aux ventes. Mais, lorsqu'il s'agit de liquider des cargaisons hétéroclites et de moindre valeur, les officiers composent de petits lots, dans l'ensemble homogènes et accessibles à un public beaucoup plus large : lors de la vente du corsaire anglais *La Surprise*¹⁹, on recense un lot de quatre cruches de grès contenant un peu d'huile, adjugé 5 livres, ou un autre de trois quarts « de biscuits avariés », allant même jusqu'à la mise aux enchères, en 1762 pour *Le Friendship*²⁰, d'une paire de souliers adjugée 3 livres ! On tient là l'une des clés d'un système qui se révèle largement ouvert sur les sociétés urbaines.

Dans l'ensemble, les procès-verbaux restent flous sur l'assistance aux ventes. D'un côté, lorsqu'il s'agit de grosses cargaisons divisées en lots pouvant atteindre chacun plusieurs centaines ou plusieurs milliers de livres, le public se spécialise et se resserre, comme pour la vente des sucres du *Black River* qui mobilise « nombre de négociants et de raffineurs ». En revanche, les ventes plus hétérogènes et plus accessibles rassemblent des publics très diversifiés à l'image du bric-à-brac de *La Grémarie*²¹, qui attire plus de 150 personnes et « nombre de négociants, marchands, fripiers et autres habitants », bon indicateur de la popularité de ces manifestations.

Les ventes donnent lieu à de sévères compétitions, reflet de l'intérêt des acquéreurs potentiels. Malheureusement les greffiers n'indiquent pas toujours le détail et la marche des enchères, sinon pour les gros lots. C'est le cas pour la vente des navires où, en moyenne, s'affrontent une demi-douzaine d'enchérisseurs, pour une bonne dizaine d'enchères qui font gonfler sensiblement les prix : ainsi, le petit corsaire anglais, *Le Tartare*²², est disputé en novembre 1780 par cinq armateurs qui font monter les enchères de 8 000 à 10 700 livres. De la même façon, le corsaire *Le Héros* donne lieu à huit enchères successives portées par six enchérisseurs de 10 000 à 14 000 livres. La vente des stocks alimentaires de *La Grémarie* fournit la même image de vive concurrence : exemple parmi d'autres, un lot de 44 barils de bœuf salé voit s'opposer sept enchérisseurs qui font monter le prix unitaire du baril de 20 à 31 livres.

Il est difficile de démêler les fils de la concurrence lors des ventes, mais il se dégage quelques gros « poissons cumulards » qui font main basse sur un maximum de lots grâce à leur puissance financière, ou peut-être par entente préalable avec leurs collègues. C'est le cas, par exemple, de la cargaison du *Duc d'York*²³ en décembre 1778, où un seul négociant, Faurès, enlève 29 des

19 *Ibid.*, B 5956.

20 *Ibid.*, B 5949.

21 *Ibid.*, B 5933.

22 *Ibid.*, B 5956.

23 *Ibid.*, B 5953.

71 lots alors qu'un autre marchand, Derzille, met la main sur 26 des 113 lots de *La Fanny* en 1779, soit l'essentiel de la cargaison de barils de lard et de bœuf salé. Autre cas de figure, les lots de produits coloniaux, toujours de grosse valeur, se répartissent de manière à peu près équilibrée entre les négociants présents, indice d'une répartition négociée tacitement avant coup : ainsi en 1748, les 20 lots de 26 boucauds de sucre provenant de *La Ballance*²⁴ se dispersent entre douze acquéreurs, tous négociants et raffineurs rochelais, dont deux seulement emportent plus de 2 lots. En revanche, les ventes fourre-tout sont marquées par une grande dispersion, à l'image, en 1762, de la cargaison hétéroclite du *Friendship*, éclatée entre 180 acheteurs, du négociant au fripier.

Au total, le mécanisme des ventes, le système des lots, la publicité, l'affluence, le jeu de la concurrence finissent par réguler un marché largement ouvert.

LES BONNES AFFAIRES DU MARCHÉ DES VENTES AUX ENCHÈRES

Parce qu'elle contribue à dynamiser l'économie rochelaise, l'arrivée des prises et de leurs cargaisons constitue une véritable bouffée d'oxygène dans les périodes de guerre, toujours difficiles. Les ventes aux enchères irriguent le commerce local selon différentes échelles, depuis les arrivées massives de produits coloniaux jusqu'au bric-à-brac de cargaisons hétéroclites recyclées par le marché rochelais. Le produit de ces ventes est bien évidemment très inégal, des 891 livres résultant de la vente des effets et marchandises du *Surprise* aux 208 000 livres de *La Balance*. Très difficile à calculer globalement du fait des lacunes des sources, il n'en signifie pas moins un volume d'affaires substantiel. Si l'on reprend les valeurs moyennes des cargaisons vendues à Saint-Malo pendant les guerres louis-quatorziennes, estimées à environ 20 000 livres par André Lespagnol, chiffre assez proche de celui de La Rochelle, la vente de la centaine de prises au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg puis de celle de la Succession d'Espagne signifierait un volume d'affaires entre 2 et 3 millions de livres. Ce chiffre est en baisse au XVIII^e siècle, mais il peut être estimé de 1 à 2 millions de livres, soit un brassage d'argent important sur une place commerciale « moyenne » comme La Rochelle.

L'intéressant marché du bateau d'occasion

Les navires capturés, marchands ou corsaires, et leur équipement, « agrès, appareils, armes et ustensiles », donnent toujours lieu à une vente séparée, en bloc, annoncée par des affiches inventoriant minutieusement le bateau. L'enjeu est de taille et concerne au XVIII^e siècle près de 400 bateaux, allant du petit

24 *Ibid.*, B 5940.

sloop de 30 tonneaux au trois-mâts de 400 tonneaux. Ces ventes constituent une véritable manne pour les armateurs rochelais, car elles leur permettent de remplacer leurs navires pris par l'ennemi mais aussi de réaliser de bonnes affaires sur un marché du bateau d'occasion toujours très actif. Les ventes mettent en évidence des compétitions disputées : en moyenne six enchérisseurs pour une bonne dizaine d'enchères. Parfois, la vente ne décolle pas, comme en 1745 pour le corsaire rochelais *Le Roi Stanislas*²⁵ : les deux premières ventes ne voient se présenter aucun enchérisseur et les enchères lors de la troisième ne montent péniblement que de 10 000 à 11 500 livres. De la même manière, en 1747 la vente du navire anglais *L'Atlas* est reportée, l'amirauté considérant qu'il « n'est pas porté à sa juste valeur » au regard d'une seule enchère à 22 000 livres. Mais, en dehors de ces cas minoritaires, la dernière enchère se situe en moyenne à 50 % au-dessus du prix de départ et parfois le prix d'achat double ou triple par rapport à la première enchère, notamment pour les petits navires : le corsaire rochelais *Le Faucon* passe ainsi en 1745 de 2 500 à 6 000 livres, et *L'Humilité* de 500 à 1 400 livres, après huit enchères successives.

Ce marché du bateau d'occasion paraît dans l'ensemble intéressant pour les acquéreurs, le nombre d'enchérisseurs étant en cela un bon indicateur. Les prix sont plus qu'avantageux sur un marché saturé par les ventes de prises, alors même que le trafic recule en période de guerre. Le phénomène peut d'abord se mesurer en 1688 au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg lorsque 17 vaisseaux hollandais sont saisis puis vendus dans les ports de La Rochelle et de Rochefort²⁶. Les flûtes hollandaises de 100 à 300 tonneaux se liquident entre 1 500 et 5 200 livres, avec de bonnes enchères qui font, par exemple, passer *La Marie* – 230 tonneaux – de 1 000 à 3 000 livres. Comme le signale André Lespagnol pour Saint-Malo, qui retrouve un prix de vente moyen de 3 000 à 4 000 livres pour les flûtes hollandaises à la même époque, ces prix sont très bas « sur un marché saturé par l'afflux des prises »²⁷. Le phénomène se retrouve tout au long du xviii^e siècle avec au passage une forte hausse des prix. Le corsaire anglais de 180 tonneaux, *La Pallas*, est acheté pour 28 500 livres, et *Le Duc d'York*, paquebot anglais, part pour 32 000 livres. Mais quelques indices confirment l'image de « prix cassés » sur le marché des bateaux : *Le Roi Stanislas*, navire corsaire rochelais de 200 tonneaux, est ainsi estimé 36 000 livres en 1744 lors de la phase d'armement. Un an plus tard, l'expédition terminée, il est racheté aux enchères 11 500 livres. La même année, un autre navire destiné à la course, *Le Faucon*, acheté 12 000 livres, est revendu 6 000 livres. Ces achats de

25 *Ibid.*, B 5933.

26 *Ibid.*, B 5930.

27 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 158-159.

navires d'occasion sont au cœur d'un ensemble de spéculations que nous n'avons malheureusement pas pu suivre : réutilisation pour les armements locaux, revente vers d'autres ports avec plus-values à la clé, ensemble de spéculations juteuses au profit des armateurs rochelais.

Le pactole des produits coloniaux

128

La capture de navires revenant d'Amérique chargés de produits coloniaux, cible privilégiée des corsaires de haute mer, constitue une véritable manne pour le port rochelais. Chaque guerre voit en effet une chute des arrivées du sucre antillais, véritable moteur du commerce du port aunisien. La prise d'une partie de la flotte hauturière rochelaise – dix navires sont par exemple pris au début de la guerre de Sept Ans – et surtout l'effondrement, inégal selon les guerres, du commerce colonial, viennent gripper le moteur du négoce et aussi celui des raffineries de sucre rochelaises. L'arrivée épisodique des prises anglaises et portugaises et la vente de leurs précieuses cargaisons viennent régénérer partiellement et provisoirement un marché déprimé, véritable ballon d'oxygène dans un marché très demandeur, source là encore de spéculations²⁸.

Les prises de navires coloniaux anglais et portugais sont particulièrement nombreuses pendant la guerre de Succession d'Espagne. On dénombre ainsi une vingtaine de ventes de cargaisons de sucre souvent très importantes : les sucres brésiliens de la prise portugaise *Le Bon Jésus*²⁹ sont ainsi vendus en 1712 pour 171 000 livres et ceux du *Penchester*, de Londres, 59 000 livres en 1706, autant de suppléments avantageux aux importations sucrières alors en plein essor et à peine freinées par la guerre, comme l'a montré Philippe Hroděj³⁰. Le pactole du sucre domine également le XVIII^e siècle et notamment la guerre de Succession d'Autriche : les cargaisons de *La Balance*, grosse flûte de 520 tonneaux chargée de 525 futailles de sucre brut d'Antigua vendues 180 000 livres, et de *L'Atlas*, de Bristol, dont les 396 futailles de sucre de Saint-Christophe se liquident pour plus de 200 000 livres³¹, illustrent ces arrivées massives mais aléatoires. Les ventes se font sur la base de « bons prix » définis par les armateurs eux-mêmes, le ton étant donné lors des enchères relatives au premier lot qui fixent en quelque sorte le tarif unitaire de la barrique ou du « cent ». Les deux dernières guerres voient se réduire ces grosses arrivées de sucre, mis à part les 386 boucauds ramenés

28 Chaque guerre voit une hausse sensible du prix du sucre. Le quintal de sucre brut, qui tourne autour de 24 livres en 1777, dépasse les 32 livres en 1779 : voir Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1972, t. II, p. 771-772.

29 ADCM, B 5929.

30 Philippe Hroděj, « Le commerce rochelais vers les Antilles pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg », dans Mickaël Augeron et Robert Duplessis (dir.), *Fleuves, rivières et colonies*, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 203-224, *loc. cit.* p. 203.

31 ADCM, B 5940.

de la prise de la Grenade en 1779 et vendus plus de 160 000 livres³². Ces cargaisons permettent de relancer partiellement l'activité des raffineries de sucre rochelaises dont le déclin est accéléré au XVIII^e siècle par le choc des guerres ; la lettre adressée à la Chambre de commerce en 1768 est en cela pessimiste en affirmant que « de 14 raffineries avant la dernière guerre, 9 seulement se sont maintenues et leurs travaux ont considérablement diminué³³ ». Les arrivées de sucre par le biais des prises n'ont donc pas sauvé les raffineries rochelaises : quatre seulement subsistent à la veille de la Révolution. Elles ne constituent que des ballons d'oxygène, source néanmoins de gros bénéfices ponctuels pour les armateurs et les raffineurs.

On est aussi frappé par les arrivées ponctuelles de produits exotiques, au hasard des prises. Le café, l'indigo, les ballots de coton, les bois exotiques surgissent ainsi en masse au détour de l'arrivée d'une prise. La cargaison d'oranges de *La Nancy*³⁴, en 1780, dont une bonne partie est qualifiée « d'avarie », les amandes, les dattes et les raisins ramenés de Berbérie par *La Dame Jeanne* en 1744³⁵ inondent brusquement le marché rochelais avec tous les problèmes de conservation, de distribution et de consommation afférents. En revanche, les morues des bateaux de pêche anglais interceptés à leur retour des bancs de Terre-Neuve ne font que compenser partiellement l'arrêt des armements morutiers rochelais et sablais pendant les guerres, là encore solution de dépannage temporaire pour un marché vidé de sa substance.

Les opportunités d'un grand bric-à-brac

À côté de ces grosses cargaisons coloniales homogènes, les cales de la majorité des prises mettent en évidence des inventaires à la Prévert où se mêlent l'avitaillement du navire, son équipement intérieur, et des lots de marchandises d'une infinie diversité : les produits textiles, les denrées alimentaires – du vin de Porto aux barils de bœuf salé – et toute la panoplie des biens de consommation destinés aux colonies ou échangés par le cabotage européen, de la quincaillerie à la mercerie. *Le Friendship*³⁶ de Glasgow, capturé en 1762, fournit un bon exemple de ces bateaux-bazars, avec une cargaison dominée par toute la gamme du textile – des centaines de pièces de draperie, de camelot, de toile, de ras, de serge – et un fatras de quincaillerie et de mercerie où se mêlent couteaux, ciseaux, outils, épingles, vaisselle, boutons, lunettes, souliers. Les ventes se

³² *Ibid.*, B 5953.

³³ Sylvie Denis, « Les raffineries de sucre à La Rochelle », dans Mickaël Augeron et Olivier Caudron (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes savantes, 2012, p. 191-197.

³⁴ ADCM, B 5954.

³⁵ *Ibid.*, B 5934.

³⁶ *Ibid.*, B 5949.

traduisent alors généralement par une démultiplication des lots afin de leur garder une cohérence. Moins spectaculaires que les ventes de lots de barriques de sucre montant chacun à plusieurs milliers de livres, ces enchères n'en sont pas moins intéressantes économiquement, car elles irriguent en profondeur les circuits de l'économie rochelaise, des quais et entrepôts du port jusqu'aux boutiques des marchands et des fripiers.

130 Toute prise, navire marchand ou corsaire, fournit à la vente le reste de son avitaillement. On retrouve systématiquement des lots de biscuits de mer, parfois avariés, de la farine, des barils de lard ou de bœuf salé, du vin, du genièvre. Les vivres et les effets du *Vaillant*³⁷, gros corsaire anglais, se vendent en 47 lots, dont 4 de 20 quintaux de biscuits, enlevés pour une centaine de livres pièce, 5 séries de barriques de pois, 8 lots de quarts de bœuf salé, 4 lots de lard, 4 lots de barils de farine, 1 de barils de graisse, 1 de rhum et de tafia, assortiment que l'on retrouve partout et qui se vend à l'issue de bonnes enchères. Ces denrées alimentaires périssables entrent après les ventes dans des circuits de recyclage, sans doute pour l'avitaillement des armements rochelais et rochefortais mais aussi pour la consommation locale. On retrouve le phénomène de réutilisation de l'équipement intérieur des navires avec la vente des coffres de bord – 36 en 6 lots pour *Le Vaillant*, 32 sur le corsaire *La Résolution des Dames*³⁸, à raison de 1 à 2 livres la pièce – et des lits avec leur garniture, souvent qualifiés de mauvais : 14 sont vendus pour *La Grémarie* en 1744. On touche là au marché d'occasion qui permet d'équiper à peu de frais les navires rochelais, tout comme les futailles vides, ou 48 barils de peinture avec leurs brosses et pinceaux, trouvés sur *La Fanny*.

Les cargaisons de denrées alimentaires jouent également un rôle important sur le marché des ventes : outre les vins portugais, on est frappé par les gros stocks de bœuf salé ou de lard venus d'Angleterre ou d'Irlande, comme pour *La Grémarie*³⁹ ou *La Fanny*. En 1744, les 55 barils de bœuf, les 11 barils de beurre, la centaine de fromages transportés par *La Grémarie* s'enlèvent après huit à neuf enchères en moyenne, qui font monter les prix d'environ 50 %. En 1779, les 100 tierçons⁴⁰ de bœuf salé, les 98 quarts de lard, les 30 quarts de farine et 87 tierçons de bière de *La Fanny* sont emportés par quelques gros négociants pour des lots dépassant largement les 1 000 livres. Là aussi on ne sait comment sont répartis ces centaines de barils de viande entre le recyclage

37 *Ibid.*, B 5953.

38 *Ibid.*, B 5954.

39 *Ibid.*, B 5933 (les références liées à *La Grémarie* et *La Fanny*, B 5952, ne seront plus répétées).

40 Futaille de taille et de contenance variables, en liquide ou en solide. Le tierçon correspond au tiers d'une barrique, tout comme le quart, au quart d'une barrique,

pour les armements locaux, gros consommateurs en salaisons, et le marché urbain rochelais.

Pour le reste, c'est un fatras de marchandises hétéroclites qui vient inonder épisodiquement le marché rochelais, depuis la mauvaise paire de bas jusqu'à la cassette de diamants⁴¹. Sans surprise, les produits textiles et les vêtements sortent du lot, avec des cargaisons homogènes dominées soit par les lainages et toiles expédiés d'Europe vers l'Amérique, soit par des tissus exotiques, à l'image de *L'Humilité*⁴² et de son chargement de zinga⁴³ en pièces, mouchoirs et chemises, dont les 28 lots sont disputés entre une douzaine de négociants rochelais – l'occasion pour ces derniers de lancer sur le marché local, provincial et sans doute national des produits originaux.

Enfin, arrivent à la vente d'innombrables petits lots de marchandises neuves et d'occasion, à l'exemple des lots tirés de *La Grémarie* où se mêlent de la vaisselle, une quarantaine de « couvertures tant bonnes que mauvaises », des paquets de gants, des glaces, des rouleaux de fils, des chandeliers, jusqu'à « dix estampes en cadre de bois et verre », et « seize volumes de livres anglais ». Ces petits lots, de quelques livres à quelques dizaines au maximum, partent soit dans les boutiques rochelaises soit directement chez des particuliers, comme nous allons le voir, alimentant à la fois des circuits de revente et d'acquisition directe.

GRANDS ET PETITS BÉNÉFICIAIRES DES VENTES

L'étude des acheteurs permet de distinguer plusieurs types de clientèles qui couvrent un large spectre de la société rochelaise. Le greffier chargé de la vente de *La Grémarie* en 1744, évoque ainsi les 150 personnes rassemblées, où l'on trouve « nombre de négociants, marchands, fripiers, fripières et autres habitants », image de mixité sociale qu'il est nécessaire de décrypter.

Le poids des armateurs et négociants rochelais

Les ventes aux enchères attirent incontestablement le monde des armateurs et négociants, et cela quel que soit le type de vente, de la cargaison de sucre au bric-à-brac tiré des cales de *La Fanny* ou de *La Grémarie*. Sans surprise, le négoce rochelais contrôle presque entièrement un certain nombre de secteurs, dont ceux des ventes de navires et des produits coloniaux. Les enchères de navires voient

41 « Petite boîte de fer blanc remplie de diamants », trouvée sur *Le Duc d'York* en 1778, contenant 382 carats, enlevée pour 21 325 livres, après des enchères qui font passer le prix du carat de 40 à 56 livres (ADCM, B 5953).

42 ADCM, B 5940.

43 Zinga : nom donné à des tissus exotiques. Le navire transporte dix-sept lots de pièces de zinga ainsi que de nombreux ballots de mouchoirs et de chemises du même tissu.

défiler tout le gotha des armateurs. On retrouve à la fin du xvii^e siècle Massiot, Briand, Bonneau, Mouchard, ou encore de La Ronde comme acquéreurs des navires hollandais confisqués en 1688, autant de négociants présents dans le commerce colonial, et pour certains dans la course. Le dynamisme rochelais sur le marché colonial – une trentaine d’armements en course pour chaque guerre – signifie un besoin en navires d’occasion, les prises constituant alors une opportunité idéale tant par le prix que par leur disponibilité immédiate. Au xviii^e siècle, si les armements en course se réduisent comme peau de chagrin, les armateurs rochelais gardent la main sur le marché du bateau d’occasion. Pendant la guerre de Succession d’Autriche, apparaissent comme enchérisseurs et acquéreurs les grands noms du négoce local, les Belin, Garesché, Bonneau, Proa, Rasteau, sans compter les Pagès et Lepage, constructeurs de navires sur le port⁴⁴. Pendant la guerre d’Indépendance américaine, si les armateurs rochelais ont abandonné la course, ils continuent à s’intéresser aux prises ramenées à La Rochelle, y compris de nombreux navires corsaires anglais capturés par les frégates royales. On retrouve régulièrement Meschinot de Richemont, Carayon, Dumoustier, Rasteau, Nairac, Guibert ou Bernon, qui s’affrontent pour mettre la main tant sur de grosses unités que sur un petit corsaire anglais de quarante-cinq tonneaux, *Le Tartare*, visé par cinq armateurs du cru. Parmi eux, Meschinot de Richemont se distingue en enlevant trois navires corsaires anglais pour près de 100 000 livres – un exemple de gros armateur rochelais qui n’arme pas en course, mais spéculé sur des navires corsaires anglais ensuite reconvertis ou revendus dans d’autres ports pour la course. Le marché du bateau n’est pas strictement réservé aux Rochelais. D’une part, les négociants des ports voisins, Rochefort surtout, mais aussi Marennes ou Saint-Martin-de-Ré sous Louis XIV, participent timidement au partage, notamment lorsque les ventes se déroulent à Rochefort⁴⁵ ; d’autre part, les achats peuvent se faire en sous-main pour des négociants extérieurs comme pour *La Nancy*, achetée en 1780 par l’armateur Guibert « au nom du sieur Sabès, négociant à Bordeaux⁴⁶ ».

Les armateurs et négociants rochelais dominent aussi largement l’abondant marché des produits coloniaux, associés en la matière aux raffineurs de sucre locaux, qui sont souvent dans le même temps négociants. Eux seuls disposent d’une capacité financière leur permettant d’enlever des lots de sucre d’une dizaine de milliers de livres. En 1747, les deux grosses ventes des cargaisons

44 Voir les *Almanachs* ou *Calendriers des armateurs de La Rochelle*, recensant chaque année les négociants de la place (ADCM, PER, 1099).

45 Cas de *La Marie*, emportée en 1688 pour 3 000 livres par Roux, marchand de Saint-Martin-de-Ré (ADCM, B 5930).

46 ADCM, B 5954.

de sucre de *La Balance* et de *L'Atlas*⁴⁷ mettent en évidence une quinzaine de noms, où l'on retrouve les grands noms du négoce local. Ils se partagent près de trente lots qui partent à peu près tous au même prix, ce qui indique une probable auto-régulation du marché par les négociants eux-mêmes. On remarque aussi que pratiquement tous les enchérisseurs arrivent finalement à enlever un lot. Quelques-uns se détachent cependant lors de ces deux ventes, dont le négociant Admirault fils qui emporte 5 lots pour plus de 76 000 livres, ou l'armateur-raffineur Jacques Rasteau, acquéreur de 3 lots pour près de 50 000 livres – bon représentant du petit monde des armateurs-raffineurs que l'on retrouve lors de chaque vente. Ces arrivées de barriques de sucre permettent de relancer la production des raffineries rochelaises, puis des exportations perturbées par la guerre.

Les armateurs ne se contentent pas de ces lots « nobles », marqueurs de leur activité principale⁴⁸. Ce sont avant tout des négociants généralistes à l'affût de toutes les opportunités. La vente de la cargaison textile de zinga de *L'Humilité*⁴⁹ en mars 1747 voit défiler exactement les mêmes noms que pour les ventes de sucre : Jacques Rasteau emporte 9 lots, de La Croix 10, Garesché 7, Vivier 4. Ils mettent ainsi la main sur une cargaison de valeur, revendue et remise ensuite sur le marché. Plusieurs négociants sont aussi intéressés par les gros stocks alimentaires qui peuvent être recyclés pour l'avitaillement des navires, ou revendus à des marchands de niveau inférieur. Les négociants Guibert ou Suidre, qui arment à la traite négrière, sont ainsi particulièrement attirés par les cargaisons de viande salée : Suidre, qui arme 4 navires cette même année, monopolise en 1779 les 13 lots de barils de bœuf et de lard provenant du *Vaillant*⁵⁰ pour près de 4 000 livres, tandis que Guibert – 3 armements en 1779 – enlève tous les tierçons de bœuf et de lard de *La Résolution des Dames*⁵¹ pour près de 2 000 livres. De leur côté, Jean-Baptiste Nairac, Bernon et Jaquelin, autres grands noms de l'armement rochelais, ne négligent pas l'opportunité d'acquérir des biscuits de mer et de la farine. Ils sont aussi présents quand survient l'occasion d'acheter à bon prix des produits nécessaires à leurs bateaux : les 48 barils de peinture de différentes couleurs découverts dans *La Fanny* suscitent l'intérêt de plusieurs armateurs rochelais et aussi rochefortais : le négociant rochefortais Priou enlève 6 lots, Depont Desgranges 4 autres, sans compter la

47 *Ibid.*, B 5940.

48 Les négociants, commissionnés ou pour leur compte, contrôlent seuls la vente des 382 carats de diamants trouvés sur le *Duc d'York* en 1778, emportés par l'armateur Weiss pour 21 325 livres, après une longue série d'enchères où s'affrontèrent quatre des plus gros armateurs de la ville.

49 ADCM, B 5940.

50 *Ibid.*, B 5953.

51 *Ibid.*, B 5954.

présence discrète de deux grands noms du négoce rochelais, Carayon et Rasteau. Un autre armateur bien connu, Seignette, en profite pour préparer ses futurs armements en achetant « un tas d'étaupe » et tout un jeu de pavillons anglais. Cette même vente met en évidence des stratégies d'achats opportunistes de quelques gros négociants : Jean-Baptiste Nairac enlève 13 lots comprenant pêle-mêle 20 boucauds de biscuits, 7 lots de barils de farine, mais aussi 12 barriques vides, 46 paquets de cordage et 1 grelin⁵².

On est encore plus surpris par la présence d'armateurs-négociants dans les enchères de petits lots, achats apparemment de gagne-petit, comme dans la vente de la cargaison du petit corsaire anglais *La Surprise* en 1780. Cette modeste vente, 25 lots pour 891 livres au total, voit curieusement s'afficher, à côté de petites gens, Meschinot de Richemont, un des gros armateurs de la place. Il enlève 8 lots pour 216 livres, dont quelques quarts de biscuits en partie « avariés », « quatre petits barils de pois », du bœuf « en partie avarié », mais aussi « quatre cruches de grais contenant un peu d'huile » pour 5 livres. Les frères Dumoustier, qui arment à la traite et lancent le seul corsaire rochelais de la guerre d'Indépendance américaine, ont la même démarche de père de famille besogneux lorsqu'ils achètent quelques fromages, 4 flacons de moutarde et 5 paquets de cordage – offrant ainsi l'image de négociants àpres au gain, prêts à saisir la moindre opportunité, par exemple pour compléter une cargaison d'avitaillement.

134

Les marchands rochelais ou les profits de la distribution

Au-dessous des « messieurs du négoce », au statut et à la dignité bien marqués, les marchands, que l'on pourrait qualifier de grossistes, jouent un rôle essentiel dans les ventes aux enchères. Ce groupe intermédiaire, qui ne peut accéder au gros marché des produits coloniaux réservé aux armateurs, concentre ses efforts sur les lots de produits communs qui entrent ensuite dans leurs circuits de distribution. Ce monde des marchands, lui-même hétérogène, est mal connu. Les ventes aux enchères permettent d'en saisir un peu mieux les contours. Ces marchands en gros se repèrent par leurs stratégies. Sur certaines ventes, ils font main basse sur les marchandises qui les intéressent, écartant par là même la concurrence, sauf si un négociant entre dans le jeu des enchères. Quelques figures représentatives peuvent être mises en avant dans la masse des ventes. Les enchères des marchandises de *La Fanny*, en avril 1779, révèlent un sieur Derzille qui enlève 26 des 113 lots. Il met ainsi la main sur presque toute la cargaison de bœuf – 100 tierçons –, de lard – 98 quarts –, sans compter 76 tierçons de bière, le tout pour près de 12 000 livres ; c'est l'archétype du marchand en

⁵² Grelin : cordage de forte section.

gros qui redistribue et revend pour l'avitaillement des navires et peut-être pour le marché local des quantités massives de produits alimentaires conditionnés pour la vente en gros. Denis, repéré lors des enchères de *La Grémarie*, cible lui aussi systématiquement les lots de barriques de bœuf et de lard, sans négliger le fromage. D'autres élargissent leur palette et emportent des lots de toute nature correspondant à leur statut de marchands en gros polyvalents. Le sieur Faurès est un bon représentant de ces marchands boulimiques capables de contrôler une vente : il emporte pas moins de 29 des 71 lots, pour plus de 2 000 livres, soit près de la moitié du montant de la vente⁵³ de la cargaison du *Duc d'York*. Il met la main sur les 12 lots de vin blanc, de tafia, de genièvre, sans compter des cruches, des flacons, des bouteilles, mais enlève aussi 5 lots de tissus de velours pour plus de 800 livres, 2 montres et des coffres de bord et de chirurgiens, ensemble hétéroclite mais propre à alimenter toute une gamme de trafics de spéculations.

Un cran au-dessous de ces marchands d'envergure, dont les achats se mesurent en milliers de livres, se dessine une strate de marchands « moyens », dont les acquisitions se situent plutôt en centaines de livres au gré des occasions. Les uns se concentrent sur des marchandises correspondant à leur spécialisation, comme Pelletant, qui enlève 52 paquets d'épingles et 19 d'aiguilles pour 115 livres ; les autres prennent ce qui se présente, comme Gerbier, repéré sur plusieurs ventes, qui met la main sur 6 lots provenant de la vente de *La Surprise*⁵⁴ pour 250 livres, incluant à la fois des fromages, de la farine, trois quarts de lard, du charbon, des barils vides et de la toile à voile.

Tous ces marchands, étiquetés comme tels, jouent un rôle de plaque tournante logistique, revendant aux armateurs pour l'avitaillement des navires et aux commerçants de détail de la ville. Une plongée dans les inventaires après décès et dans les listes de débiteurs et de créanciers permettrait d'aller plus loin pour démêler les fils de la redistribution.

Boutiquiers et fripières

La masse des petits lots, en majorité de faible valeur, est le domaine du monde des boutiquiers, des petits revendeurs ou fripiers, et du petit peuple rochelais, qui peuvent accéder aux miettes du gâteau. Même si la plupart des petits acquéreurs ne peuvent être identifiés, on voit se dessiner un groupe très présent – quand il n'est pas majoritaire – pour bon nombre de ventes aux enchères.

Le greffier de l'amirauté note parfois la présence d'artisans et de boutiquiers spécialisés qui ont repéré un lot intéressant lié à leur activité. Par exemple,

⁵³ ADCM, B 5953. Sans y comprendre la vente des diamants évoquée *supra*, n. 41.

⁵⁴ *Ibid.*, B 5956.

9 des 47 lots de la cargaison du *Vaillant* sont enlevés par des artisans, dont les stocks de charbon de terre par un poëlier, un serrurier et un maréchal, pour les besoins de leurs forges. Un autre poëlier achète sans surprise un lot de cuivre, et un voilier de la toile à voile, à chaque fois pour quelques dizaines de livres. Les enchères de *La Grémarie* mettent aussi au jour une série de petits « marchands », boutiquiers dont les achats multiples mais modestes traduisent la non spécialisation et la recherche tous azimuts de petites acquisitions, sources de petits bénéfices. Un sieur Burgaud, par exemple, achète 6 lots où, à côté de vêtements tant masculins que féminins, il enchérit sur des moules à chandelles et une paire de brosses. Mais ce monde de la boutique et des revendeurs est surtout marqué par la présence des femmes, particulièrement dans les ventes de lots émiettés et à dominante textile. Ressort ainsi, lors de la même vente, les 24 et 25 septembre 1744, une figure majeure et même dominante, la dame Beltrémieux, lorsqu'arrivent les petits lots : en deux jours, elle emporte 15 des 98 enchères, pour près de 300 livres ; son domaine favori est celui des vêtements, d'abord féminins – robes, jupons, tabliers, mantelet, de tissus de qualité comme le damas, le taffetas – mais aussi masculins, dont un habit, une veste et deux culottes de drap bleu « garnis de boutons d'or », achetés pas moins de 80 livres, sans compter 14 paquets de fil à coudre et un petit métier à broderie qui confirme son rôle probable dans la filière textile. Mais, en même temps, elle ne néglige pas l'achat de 150 bouteilles de verre, d'un petit bureau, de trois lits garnis, d'un service de porcelaine, de fourchettes et de couteaux à manches de corne, autant de biens d'équipement domestique qui vont sans doute garnir les rayons de sa boutique.

Le qualificatif de « Dame » confère à cette marchande une certaine honorabilité⁵⁵ que l'on retrouve pour la « Dame Maudet », sœur de la précédente ou la « Dame Papineau », elles aussi victorieuses dans les enchères. En revanche, un cran au-dessous, le greffier se contente d'un « la nommée », souvent suivi de l'étiquette de fripière. Ces seize femmes, qualifiées ou non de fripières, enlèvent 41 des 98 lots mis en vente. Elles ne viennent pas jouer les utilités dans les ventes, pas plus que leurs homologues masculins qualifiés de fripiers, tel Hagard, qui met la main sur 6 lots, véritable meneur de ce petit monde des revendeurs rochelais au rôle mal cerné. On dénombre dans cette vente deux fripiers et huit fripières qui enlèvent une vingtaine de lots, majoritairement des vêtements usagés, achetés quelques livres, comme ce « sac de mauvaises hardes » enlevé par la femme Fournier, « racommodeuse de bas ». Ils trustent aussi les mauvais lits et leurs paillasses trouvés à bord, meubles visiblement très recherchés sur le marché de l'occasion.

55 Il peut signifier aussi la connaissance directe de la dite « Dame » par les gens de l'amirauté.

Les ventes de la guerre d'Indépendance américaine confirment cette forte présence des fripiers et des fripières sur le marché des enchères, avec une distinction marquée entre hommes et femmes. D'un côté les femmes, avec l'étiquette ou non de fripière, outre le textile, mettent la main sur les lots de denrées alimentaires : la cargaison de morues et « d'oranges avariées » de *La Nancy*⁵⁶, en avril 1780, morcelée en lots d'une vingtaine de livres, se répartit entre cinq femmes dont « la nommée Héronneau », le type même de la revendeuse qui approvisionne le marché local en denrées exotiques dans les boutiques et sur les marchés : elle enlève « un petit lot de morues » pour 13 livres et 12 caisses d'oranges avariées pour 24 livres. En revanche, les hommes, outre de petits lots alimentaires – plutôt de la viande ou de la farine –, accaparent le marché très actif des coffres de marins, un produit qui doit se revendre facilement dans le milieu maritime. Ainsi, les 42 coffres du corsaire *Le Vaillant*⁵⁷ sont acquis par lots de six par cinq fripiers, dont « La Jeunesse », qui repart avec 18 coffres de bord pour 30 livres, phénomène que l'on retrouve dans plusieurs autres ventes.

Enfin, même s'ils sont souvent difficiles à identifier faute d'indication sur leur statut professionnel, on constate que de nombreux particuliers s'intègrent dans le système des ventes aux enchères, où ils parviennent à tirer leur épingle du jeu. On est surpris, au hasard des professions mentionnées, de rencontrer une bonne partie de la société rochelaise à la recherche de bonnes affaires. On trouve pêle-mêle des représentants du monde de la robe, le lieutenant général du siège, un procureur, un huissier, des employés des fermes, des gens de mer, plusieurs capitaines de navires et maîtres pilotes, un maître « en fait d'armes » et des artisans. Ces représentants de la moyenne et petite bourgeoisie sont en quête d'objets de consommation comme Lagarde, huissier, qui achète deux petites glaces en trumeau, ou le marchand Legris, « dix estampes en cadre de bois et verre blanc », alors que Gautier, archer, se laisse tenter par « seize volumes de livres anglais catholiques romains » pour 3 livres ! Plus étonnant, le petit peuple n'est pas absent des enchères. La vente de *La Grémarie* attire les petites gens de La Rochelle pendant les deux jours consacrés aux petits lots. Les femmes des milieux populaires tiennent largement leur place dans le domaine du textile d'occasion. Cinq portefaix sont, par exemple, repérés, comme ce Giraudeau, acquéreur pour 6 livres de trois mauvaises paires de bas de laine, opportunité intéressante pour acquérir des objets de consommation courante, mais aussi d'un mouchoir de soie, petit plaisir saisi dans le jeu des enchères – autant de

56 ADCM, B 5954.

57 *Ibid.*, B 5953.

petites choses de la vie, révélatrices d'univers culturels élargis par les arrivées de ces marchandises étrangères.

138

Les ventes aux enchères des prises et de leurs cargaisons apportent un regard différent sur les conséquences de la course dans les villes portuaires où les corsaires ramènent leurs prises. Au-delà de la question complexe des revenus et des bénéfices directs de la course pour les armateurs et l'équipage, et de l'activité générée par les armements corsaires, la vente des navires et des cargaisons permet de saisir en profondeur les circuits de redistribution et de consommation, jusque-là mal connus. Leur arrivée sur des marchés affaiblis par la guerre constitue un véritable ballon d'oxygène, symbolisé par les grosses cargaisons de sucre anglaises ou portugaises qui viennent partiellement combler la chute du trafic avec les « Isles ». Mais, plus largement, c'est tout un ensemble de biens qui viennent inonder brusquement, au gré des prises, le marché rochelais, et cela à des prix visiblement avantageux. Les dizaines de navires capturés, leur équipement, les cargaisons hétéroclites et inattendues dopent ponctuellement l'économie portuaire, et mettent de l'huile dans des rouages économiques quelque peu grippés. Ils permettent de relancer à la fois les armements et les différents échelons du commerce local. La dimension sociale est encore plus intéressante : la répartition du pactole est certes très inégalitaire, mais elle laisse aussi une place à ceux qui appartiennent à tous les étages de la société rochelaise. L'organisation des ventes, avec un système de lots très diversifiés, favorise l'accès de tous aux grands et aux petits profits de la course : si l'oligarchie des armateurs et des négociants accapare les grosses enchères – navires, lots de produits coloniaux, etc. –, le groupe intermédiaire des marchands en gros tire fort bien son épingle du jeu en ciblant ses achats sur des produits remis ensuite en vente sur le marché. Enfin, une troisième strate d'acquéreurs, nombreuse et très active, tient toute sa place lors des petites enchères, ce qui n'empêche pas les phénomènes d'accumulation. Artisans, boutiquiers, fripiers, fripières, particuliers, de l'homme de loi au portefaix, trouvent toujours la bonne affaire, soit pour leur activité professionnelle, avec en arrière-plan un gros marché de l'occasion, soit pour leur consommation courante et le plaisir de s'offrir de petites « douceurs ». Le tableau n'est en rien idyllique car la concurrence joue à plein lors de ces ventes, favorisant les plus riches, qui peuvent cumuler les lots, mais ce système contribue néanmoins à maintenir un certain équilibre social dans la ville, chacun pouvant, à son niveau, participer aux profits de la course, qui représente un pactole pour les uns et un fonds de commerce pour les autres, mais aussi de petites économies et de petits plaisirs pour le petit peuple rochelais.