

La dernière guerre de course de Benjamin Dubois (1793 - 1798) : entre combat maritime et combat judiciaire

Quand la Convention Nationale déclare la guerre à l'Angleterre et aux Provinces Unies le 1er février 1793, on peut penser que Benjamin Dubois retrouve là une opportunité de relancer ses affaires qui, à la fin de cette dernière décennie, ne sont pas bonnes. Après la guerre d'Indépendance américaine (1779-1783) qui avait fait naître sa fortune grâce à la guerre de course, son activité professionnelle était devenue moins florissante. Il continuait certes d'armer des navires au cabotage, à Terre-Neuve ainsi que sur la liaison avec l'Île de France, mais c'était nettement moins lucratif que la course.

Dès 1783, il avait construit un véritable arsenal privé dans une anse sur la rive gauche de la Rance, à proximité de son château de Montmarin. Domaine acheté l'année précédente à la veuve d'Aaron Magon du Bosc avec l'argent gagné par ses capitaines corsaires pendant la Guerre d'Indépendance américaine. Sa prospérité, au moins jusqu'en 1788, fut couronnée par son anoblissement à la fin de cette même année. Mais la diminution du nombre de commandes de l'État et le surgissement de la Révolution avaient progressivement entamé sa rentabilité ; ce qui le conduisit à proposer sa vente au Gouvernement en 1791.

Il s'était également diversifié en obtenant en 1789 la concession d'exploitation de la ligne de paquebots transatlantiques entre la France et les États-Unis. Hélas, cette liaison venait d'être interrompue par la guerre.

Ainsi, en ce début 1793, la perspective d'une guerre de course, surtout si elle s'avérait aussi lucrative que la précédente, ne pouvait que l'enthousiasmer.

Armer à la course : une opportunité de revitaliser ses affaires dans un contexte difficile

1793 : Une ambition considérable

Benjamin Dubois affiche très tôt son ambition puisque dès mars 1793, soit un mois après la déclaration de guerre, il fait paraître dans le journal *Le Moniteur*¹ un appel à des financements privés pour un projet de guerre de course particulièrement audacieux qu'il convient de citer in-extenso :

BENJAMIN DUBOIS, négociant et armateur au port national de Mont-Marin, près de Saint-Malo, qui, dans la dernière guerre contre les Anglais, fit sur eux quatre-vingt-trois prises conséquentes, et qui eut la satisfaction de donner aux actionnaires qui s'intéressèrent sur ses corsaires des bénéfices considérables, prévient ses concitoyens qu'il va armer en course contre les ennemis de la république.

Il mettra en course vingt gros corsaires de 24 canons et 30 pierriers, montés de deux cent cinquante hommes d'équipage ; les canons seront de douze et huit livres de balle.

Plus cinq autres petits corsaires de 12 canons montés de soixante hommes d'équipage, pour aller à la découverte.

Ces bâtiments ne sortiront jamais moins de cinq ensemble, afin d'être en force imposante pour assurer d'autant l'intérêt des actionnaires, savoir : quatre gros et un petit pour découverte ; ils croiseront et attendront dans la Manche et autres passages les vaisseaux de commerce de toutes les puissances contre lesquelles nous sommes en guerre.

Les citoyens qui voudront prendre intérêt dans cet armement verseront leurs fonds entre les mains du citoyen Pezet-Corval, notaire à Paris. Il leur en délivrera des reconnaissances signées de lui. Les actions seront de 1,000 livres ; les demies de 500 livres. Lorsque les fonds remis à cet officier civil s'élèveront à 1,280,000 livres, prix suffisant pour le premier armement, et dont les détails des dépenses seront

¹ Léonard GALLOIS, « Réimpression de l'ancien Moniteur : depuis la réunion des États-généraux jusqu'au Consulat (mai 1789-novembre 1799) avec des notes explicatives », volume 15, 1840, p.727-728 (exemplaire original provenant de l'Université d'Oxford numérisé par Google en 2006).

scrupuleusement rendus publics, les actionnaires en seront avertis par affiches et dans les journaux, et aussitôt les quatre gros corsaires et celui pour découverte seront mis en armement en mer dans l'espace de deux mois ; il en sera de même pour les autres corsaires jusqu'à la quantité de vingt-cinq.

Les vingt-cinq corsaires formeront cinq sociétés différentes, de sorte que, à la clôture de chaque mise de 1,280,000 livres, une nouvelle société recommencera jusqu'à la concurrence des cinq ci-dessus annoncées.

Les actionnaires seront avertis par la voie publique de la sortie et de la rentrée des corsaires sur lesquels ils auront intérêt.

S'adresser, pour prendre connaissance des dispositions réglementaires et d'administration dudit armement, au citoyen PEZET-CORVAL, notaire à Paris, rue du Four Saint-Honoré ; et au citoyen DARBLAY, à Paris, rue de la Lune, n.28, depuis huit heures du matin jusqu'à onze.

Le contenu de cette annonce montre que Benjamin Dubois est très lucide sur l'évolution de la guerre de course dont le ratio bénéfique sur risques est devenu peu intéressant voire négatif. Ce qui le conduit à imaginer un dispositif de « mini escadres » composées chacune d'un navire éclairer « *pour découverte* » à la recherche de proies et de quatre gros navires puissamment armés pour fondre sur elles et s'en emparer. Evidemment les mises de fonds sont considérables puisqu'il s'agit de lever plus d'un million de livres pour chaque armement de cinq navires. Sur le papier le projet est formidable. Mais le contexte politique révolutionnaire incertain n'est pas vraiment favorable à la prise de risques financiers et il ne verra pas le jour.

Une ambition contrariée par un contexte politique et personnel difficile

En effet, en cette première année de guerre, le nombre d'armements à la course à Saint-Malo est particulièrement faible puisque François Robidou² n'en dénombre que 22 dont aucun pour Benjamin Dubois, et un seul, *L'Épervier*³, pour son demi-frère François Dubois. En fait, Benjamin Dubois armera deux navires en 1793 « *l'un de 22 canons, l'autre de 12 ; ils ont été malheureusement pris par les Anglois et les Espagnols, ce qui [lui] a causé une perte considérable* ». C'est ce qu'il affirme dans le mémoire⁴ qu'il écrira lors de son emprisonnement à Paris. Ce sont vraisemblablement le *Franklin* et le *Général Washington*, deux paquebots de la ligne transatlantique⁵ recyclés pour la course et armés à ... Lorient. On est donc très loin de l'ambition de départ, ambition qui va être stoppée par son arrestation⁶ en décembre 1793 et son transfert dans les geôles parisiennes dont il ne sortira qu'en août 1794.

Dès son retour à Pleurtuit, affaibli et traumatisé par son expérience de la Terreur, il prend ses dispositions pour régler sa succession issue de son premier mariage avec Jeanne Hélène Lepestour⁷. L'épaisse liasse rédigée par les greffiers de son notaire Jean-Louis Chapel, de Pleurtuit, présente un inventaire complet de son patrimoine et de sa situation financière⁸. Il le partage en deux « *lotties* » et se réserve celle dans laquelle se trouvent évidemment sa maison de Montmarin, ainsi que son chantier de construction. L'autre lot est divisé en cinq parts équivalentes destinées à chacun de ses cinq enfants, dont le rapport est estimé à environ 1 600 livres par an. Et à l'issue de cet inventaire, on observe que Benjamin Dubois ne dispose plus que d'environ 500 livres de trésorerie. Ses dettes et ses créances s'équilibrent. Créances que, dans le mémoire qu'il a rédigé dans sa prison pour se défendre de son

² François ROBIDOU, « *Les derniers corsaires malouins, la course sous la République et l'Empire 1793-1814* », Rennes, Imprimerie Oberthur, 1919, p.161

³ Le fils de Benjamin Dubois (Benjamin Jean Claude, né en 1776), fait partie de l'équipage. *L'Épervier* sera pris par les Anglais et l'équipage sera conduit « dans les prisons d'Angleterre ». Je n'ai pas retrouvé les conditions de sa libération.

⁴ British Library : « *Benjamin Dubois armateur au Port de Montmarin à ses concitoyens* », Paris, De Quillau. Non daté. Sans doute mars-avril 1794.

⁵ Voir supra. Ces deux navires faisaient partie de la « flotte » qui assuraient une liaison régulière entre Lorient et les États-Unis.

⁶ Gérard JOLIVET, « *Benjamin Dubois, un armateur malouin sous la Terreur : une arrestation à haut risque qui finit bien – 25 frimaire-5 fructidor an II (15 décembre 1793-24 août 1794)* », 2015, <http://www.geneabretagne.org/articles/>

⁷ Fille d'un charpentier de marine de la Cie des Indes de Saint-Ideuc. Née à Port-Louis (Île-de-France) le 29 juin 1756, elle fut sous la tutelle de l'armateur Pierre Beaugeard le temps de sa minorité, après le décès de son père en 1765. Benjamin Dubois l'épouse le 15 juin 1773 à Saint-Malo. De cette union sont nés cinq enfants. Elle est décédée le 11 mai 1787 à Saint-Servan. Benjamin Dubois épousera en second mariage Marie-Anne Anthoine-Leccine, fille cadette d'un marchand d'Indre-et-Loire, le 10 décembre 1794 à Pleurtuit.

⁸ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 4E 11587.

incarcération⁹, il évalue à 270 000 livres ... mais qui doivent être réinvesties dans les travaux d'aménagement de son port de Montmarin, condition posée par l'État dans la perspective de son éventuel rachat¹⁰.

Autant dire qu'en cette fin 1794, Dubois ne dispose pas des financements nécessaires pour relancer une activité corsaire d'envergure. D'ailleurs, en 1795, il n'armera aucun navire en course. Mais ses pairs malouins¹¹ ne feront pas mieux puisqu'ils n'armeront au total que cinq navires.

1796 – 1797 : Une relance catastrophique avec le *Téméraire*

Ce n'est qu'en 1796 qu'il « trouve » 5 000 livres qui lui permettent d'armer le *Téméraire* pour une course de six semaines¹². C'est un petit navire de 6 tonneaux monté par 13 hommes commandé par un capitaine expérimenté, Nicolas Lhotellier. Hélas, il fera naufrage très tôt après la sortie du port de Saint-Malo¹³.

1797 – 1798 : Une efficacité retrouvée avec le *Bougainville* et le *Tartare*

En effet, en 1797 il semble disposer de ressources suffisantes pour faire construire dans son chantier de Montmarin deux grands navires : le *Bougainville*, bâtiment de 120 tonneaux pour un équipage de 60 hommes, soit un investissement à l'armement de 55 000 livres ; et le *Tartare*, 96 tonneaux pour un équipage de 50 hommes et un investissement quasi identique. Quand on sait qu'à ces sommes, il faut rajouter 36 000 livres¹⁴ pour le cautionnement qui garantit au propriétaire d'une capture qu'il sera dédommagé en cas de jugement de mauvaise prise, qu'il faut provisionner le coût des « relâches » entre les différentes courses¹⁵, cela implique de posséder une trésorerie suffisamment importante pour supporter ces coûts.

Même si l'on trouve trace de quelques actionnaires du *Bougainville*, dans le dossier conservé aux Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine¹⁶, Benjamin Dubois a dû trouver une (ou des) solution(s) pour réunir de telles sommes. Ses débiteurs auraient-ils payé leurs dettes ? Ce que l'on sait par les archives notariales, c'est qu'à la fin de 1795, il décide de vendre une propriété surnommée « Versailles »¹⁷ à une certaine Jeanne Françoise Grenard pour la somme de 400 000 livres. Par ailleurs, en mars 1796, Benjamin Dubois a reçu la somme de 120 000 livres correspondant à l'issue d'un long procès¹⁸ qui s'était réglé par une décision arbitrale en sa faveur en 1790 mais dont le règlement n'avait pas été effectué¹⁹. Somme de laquelle il défalque 36 000 livres pour ses trois enfants mineurs pas encore mariés : Benjamin, Alexandre et Célinie.

⁹ British Library : « *Benjamin Dubois armateur au Port de Montmarin à ses concitoyens* », Paris, De Quillau. Non daté. Sans doute mars-avril 1794. *Op. cit.*, p. 28.

¹⁰ Voir supra

¹¹ François ROBIDOU, *Op. cit.*, p.161.

¹² Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 4E 11589.

¹³ François ROBIDOU, *Op. cit.*, p. 160-161.

¹⁴ Alain BERBOUCHE, « *Pirates, flibustiers et corsaires de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf. Le droit et les réalités de la guerre de course* », 2014, Pascal Galodé Éditeurs, p. 106-107.

¹⁵ A titre d'exemple quand le *Bougainville* fera relâche à Lorient du 15 frimaire an VI (5 décembre 1797) au 30 ventôse an VI (20 mars 1798) après sa première course, l'ensemble de ses frais (pilotage, réparation, réapprovisionnement, réarmement ...) se monteront à 21 443,40 livres (Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6 U 2 12) ... vs 21 179,31 sur l'acte de liquidation.

¹⁶ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6U 2 12.

¹⁷ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 4E 11587. « (...) située près le village de Lambety dite commune de Port-Solidor ». Acte de vente du 14 brumaire an IV (5 novembre 1795).

¹⁸ Archives Nationales : V6 1145. En 1782, l'un de ses capitaines, Nicolas Marie Chenard de la Giraudais, lors d'une escale à Port-Louis (Ile-de-France) avait pris l'initiative de vendre son navire l'*Amalia* à un certain Fauvet. Benjamin Dubois s'est trouvé dans l'obligation d'engager une procédure judiciaire qui, après de nombreux rebondissements, s'est conclue devant le Conseil du Roi en 1790. A noter que c'est Danton, qui défendit son dossier devant cette juridiction.

¹⁹ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 4E 11588. Cette dette a été payée par la mère de Nicolas Marie Chenard de la Giraudais, Françoise Beaugeard, sœur de l'armateur-négociant Pierre Beaugeard, lui-même tuteur de l'épouse de Benjamin Dubois. Ce dernier avait jusque-là gagné du temps pour accepter ce règlement, étant très réservé sur la fiabilité des assignats qui ne cessaient de se déprécier.

On peut donc penser que c'est avec ces rentrées d'argent qu'il lance la construction de ces deux navires. Le *Bougainville* commence sa première campagne le 13 octobre 1797 ; le *Tartare* le 2 avril 1798. Ils seront d'une efficacité acceptable puisque, en un peu plus d'un an, malgré le blocus instauré par les Anglais, le *Bougainville* fera 7 prises²⁰ :

- le *Hope*, le *Frédéric-le-Grand*, l'*Hammonia* pendant sa première course (du 13 octobre 1797 au 28 janvier 1798),
- la *Favorite* pendant sa deuxième course (du 21 mars au 18 avril 1798),
- l'*A propos*, le *Peggy* et le *Ruby* pendant sa troisième course (du 20 octobre 1798 au 12 janvier 1799)²¹.

Quant au *Tartare*, parti de Saint-Malo le 2 avril 1798, il eut le temps de capturer 3 navires : le *Sally Butler*, l'*Union*, et le *Jersey* avant de se faire prendre lui-même à l'Ouest du Cap Lizard le 27 mai 1798 par deux vaisseaux de la *Royal Navy* : la frégate *La Cléopâtre* et la corvette la *Childer*.

Ainsi, sans tenir compte du résultat net financier ultérieur, le bilan « sur mer » de la dernière séquence d'activité corsaire de Benjamin Dubois, c'est à dire 6 années de 1793 à 1798, se résume dans les chiffres suivants : 5 navires armés, 7 campagnes, 10 prises.

Le tableau en annexe permet de comparer les deux périodes d'activité corsaire de Benjamin Dubois et d'observer une nette évolution dans l'efficacité de la guerre de course.

La guerre de course n'est plus ce qu'elle était ... !!!

Ce tableau montre que la course, pendant la Révolution et le Directoire, du moins en Manche et Atlantique Nord, est devenue beaucoup plus difficile qu'à l'époque de la Guerre d'Indépendance américaine. Désormais, un contexte diplomatique délicat avec sa suite de lois fluctuantes et le nouvel encadrement juridique de la course rompaient avec la relative « simplicité » des guerres précédentes, quand les ennemis étaient bien identifiés et les règles de droit maritime garanties par une institution, sans doute controversée, mais reconnue : l'Amirauté.

De relations de plus en plus tendues avec les États-Unis

George Washington, élu Président des États-Unis depuis 1789, se méfie très rapidement de la Révolution française et penche de plus en plus du côté des conservateurs anglophiles. À partir de 1792, alors que la guerre a éclaté en Europe, la France se trouve « seule contre tous » et attend des États-Unis une alliance comme le stipulait le traité d'amitié et de commerce du 6 février 1778. Or, Washington proclame la neutralité de son pays le 22 avril 1793.

Sur le plan économique, la position de l'Angleterre est hégémonique et se considère comme l'entrepôt du Monde s'appuyant sur sa formidable puissance maritime. Quant à la situation française, elle est très dégradée avec, entre autres, une marine affaiblie par la Révolution et un problème crucial d'approvisionnement en grains pour sa population. La Convention cherche donc à importer d'Amérique des produits alimentaires, en particulier du blé et de la farine. Or, beaucoup de ces cargaisons précieuses à bord de navires américains tombent aux mains des Anglais.

Le traité de Londres du 19 novembre 1794 entre les États-Unis et l'Angleterre fait encore monter les tensions d'un cran. En effet, non seulement il entérine des liens commerciaux avec l'Angleterre, mais il autorise celle-ci à confisquer les marchandises d'origine française qui seraient à bord de navires américains. En représailles, la France retient d'abord les navires américains dans les ports français, puis

²⁰ Service Historique de la Défense de Brest : 1P7-463.

²¹ Benjamin Dubois, décédé le 7 janvier 1799, ne verra pas les résultats de cette dernière course, puisque le *Bougainville* sera de retour quelques jours plus tard, le 12 janvier 1799 pour être désarmé.

autorise par son décret du 12 ventôse an V (2 mars 1797)²² la course contre ces mêmes navires américains. Cette escalade, parce que les diplomaties française et américaine seront incapables de trouver rapidement un accord, débouchera en 1797 sur une situation de « quasi-guerre » qui ne prendra fin que par le Traité de Mortefontaine du 30 septembre 1800²³.

Un contexte législatif mouvant vis-à-vis des neutres

Au-delà du cas particulier des États-Unis, cette situation va mettre en évidence l'importance des neutres. L'Angleterre, eu égard à son statut hégémonique de puissance commerciale maritime, voit volontiers dans les pays neutres des ennemis en puissance qui sont autant d'obstacles à ses intérêts vitaux. De plus, ils peuvent servir la cause de leur ennemi : la France. De son côté, la France, compte tenu de sa situation évoquée plus haut, ne peut qu'encourager les neutres car elle en a besoin pour assurer son ravitaillement, particulièrement en provenance de ses colonies antillaises.

Cet antagonisme débouchera sur des positions diplomatiques et législatives contradictoires qui favoriseront la contrebande et seront sources de nombreux imbroglios juridiques dans la guerre de course que vont se livrer les belligérants. Et c'est justement pendant cette période que les bateaux corsaires de Benjamin Dubois seront les plus actifs.

L'ordonnance dite « de Colbert » d'août 1681 reste la matrice juridique et légale qui codifie tout ce qui est relatif à la navigation, dont la guerre de course, même si, au cours du temps, des « ordonnances », « déclarations » et autres « règlements » du Roi y apportèrent des aménagements en fonction des circonstances géopolitiques²⁴.

En ce qui concerne le traitement des navires neutres, c'est à dire ceux appartenant aux nations autres que celles engagées dans la guerre, il fut précisé plus particulièrement par le Règlement du 23 octobre 1744, puis par celui du 26 juillet 1778. La Convention Nationale, par une série de lois et décrets, manifesterà beaucoup de tergiversations quant à l'attitude à adopter face aux navires neutres. En effet, d'un côté, ils pouvaient être considérés comme des soutiens à l'ennemi anglais, d'un autre côté la France avait besoin d'eux pour assurer son propre ravitaillement.

Et la reconnaissance de ce statut de « neutre » aux États-Unis d'Amérique sera d'autant plus problématique pour la France après le Traité de commerce qu'ils ont signé avec l'Angleterre le 19 novembre 1794. En effet, dans quelle mesure les navires américains ne pouvaient-ils pas être considérés comme des supplétifs de la *Royal Navy* ? Quelle attitude adopter pour les navires français vis à vis des navires américains ? La séquence législative de 1793, très éclairante sur l'ambiguïté et les tergiversations de la Convention Nationale, mérite d'être citée quasi in extenso. Ainsi :

– Le décret du 9 mai 1793 stipule :

*« ... les navires de guerre et les corsaires français peuvent désormais arraisonner et conduire dans les ports de la République, des bâtiments neutres chargés en totalité ou en partie de provisions ou de marchandises appartenant à l'ennemi ;
les marchandises ennemies seront de bonne prise et seront confisquées ;
les provisions neutres destinées aux ports de l'ennemi et saisies seront payées selon leur valeur au lieu de destination ;
les bâtiments neutres seront relâchés et indemnisés par les tribunaux de prises ;
ces tribunaux doivent transmettre aux ministres de la Marine et des Relations Extérieures dans les trois jours qui suivent la condamnation, l'inventaire des provisions ainsi saisies ;*

²² Qui stipule : « 1- Les neutres transportant des marchandises ennemies sont de bonnes prises ; les navires seront relâchés dès que les marchandises confisquées seront débarquées ; le fret sera payé, ainsi qu'une indemnité pour le retard. 2 – Le traité de 1778 est modifié par le traité anglo-américain en ce qui concerne le transport de marchandises ennemies et de la contrebande ; 3 – Désormais, le rôle d'équipage est obligatoire pour les bâtiments américains ».

²³ Ullanne BONNEL, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, 1961, Les Nouvelles Éditions Latines, Paris (p. 48-116).

²⁴ Alain BERBOUCHE, *op.cit* (p.83-136)

ce décret sera révoqué dès que l'ennemi déclarera libres les provisions neutres destinées aux ports français ».

- Le décret du 23 mai suivant modifie le précédent ainsi :

« La Convention Nationale, après avoir entendu le rapport de son comité de salut public, voulant maintenir l'union entre la République française et les États-Unis de l'Amérique, décrète que les bâtiments des États-Unis ne sont pas compris dans les dispositions du décret du 9 mai, conformément à l'article XVI du traité passé le 6 février 1778. »

- Le décret du 23 juillet 1793 revient aux dispositions de celui du 9 mai :

« La Convention Nationale, après avoir entendu le rapport de son comité de marine (...) décrète qu'elle maintient les dispositions du décret du 9 mai dernier relatif aux navires neutres chargés de comestibles ou de marchandises appartenant aux puissances ennemies (...) »

Sans être explicitement nommés dans ce dernier décret, les navires américains ne bénéficient plus de « l'exception » accordée par le décret du 23 mai. Toutes ces tergiversations législatives ne peuvent qu'engendrer des contestations et amplifier la judiciarisation de la guerre de course.

Un encadrement juridique nouveau

Jusqu'en 1790, les litiges issus de l'activité corsaire étaient traités par les juridictions de l'Amirauté. Les députés de l'Assemblée Constituante estiment qu'ils forment des contentieux commerciaux normaux entre particuliers, et les fait rentrer dans ce qu'on appellerait aujourd'hui « le droit commun ». En effet, si « *les obligations réglementaires de la guerre de course* » ainsi que ses « *opérations légales* », pour reprendre des titres de chapitre de l'ouvrage d'Alain Berbouche²⁵, n'avaient pas fondamentalement changé, leur conformité avec le droit maritime de l'époque était garantie par les juridictions spécifiques des amirautés. Celles-ci disposaient de leurs propres magistrats et officiers de justice et se trouvaient souvent en concurrence avec les juridictions consulaires. La Révolution, soucieuse de supprimer le système des charges de l'Ancien Régime et d'unifier les juridictions civiles, sonne le glas des amirautés en votant le « décret sur la liquidation des offices d'amirauté » le 6 novembre 1790²⁶.

Et après la mise en place définitive du nouveau système juridique, la « Loi relative au jugement des contestations sur les prises faites par les vaisseaux de l'Etat ou par les corsaires » du 14 février 1793 précisera les rôles de chaque élément de la chaîne juridictionnelle : « *les juges de paix feront la procédure d'instruction nécessaire pour parvenir au jugement de bonne prise et la feront passer dans le plus bref délai au greffe du Tribunal de Commerce ou de district qui devra en connaître* ».

L'appel se fera d'abord à l'échelon du **Tribunal de District**, jusqu'à leur suppression par la Constitution de l'An III, puis à l'échelon du **Tribunal Civil** du Département. L'appel ultime se situant au niveau du **Tribunal de Cassation**²⁷, jusqu'à la réactivation du **Conseil des Prises** par l'arrêté du Consulat du 6 germinal an VIII (27 mars 1800). Par ailleurs, on pourra voir dans certaines procédures l'intervention du **Commissaire départemental du Directoire**, relais local du gouvernement²⁸. Ce sont ces juridictions que nous retrouverons dans les différentes procédures judiciaires initialisées, ou subies, par Benjamin Dubois.

²⁵ Alain BERBOUCHE, *op.cit.* p. 101-136

²⁶ Discussion du décret sur la liquidation des offices d'amirauté, lors de la séance du 6 novembre 1790. In: Archives Parlementaires de 1787 à 1860 - Première série (1787-1799) Tome XX - Du 23 octobre au 26 novembre 1790. Paris : Librairie Administrative P. Dupont, 1885. pp. 285-286.

²⁷ Préfiguration de la Cour de Cassation actuelle.

²⁸ Créé par la Constitution du 5 fructidor an III (22 août 1795) qui a institué le Directoire.

1798 : Une année de combats judiciaires pour Benjamin Dubois

L'ensemble de ces contraintes diplomatiques et évolutions législatives, pas toujours assimilées par les capitaines de navires corsaires, exposait les prises aux contestations judiciaires. Benjamin Dubois dut en subir au moins cinq. Nous ne nous intéresserons qu'à celles associées à la première campagne de ses deux navires corsaires dans la mesure où ce sont les seules qui ont été initialisées avant son décès en Janvier 1799.

Le *Frédéric-le-Grand* ou le premier combat judiciaire gagné²⁹

Le capitaine Joseph Guilbaud part de Saint-Malo le 17 octobre 1797 pour la première campagne du *Bougainville* avec son équipage de 60 hommes. Il positionne son navire sur le 49ème parallèle à l'Ouest de la pointe de Cornouailles, de manière à contrôler les entrées de la Mer d'Irlande et de la Manche. Il navigue ainsi au-delà de la zone d'intervention des escadres anglaises qui assurent le blocus des ports français, même si ce dernier est moins « rapproché »³⁰ que pendant les guerres précédentes. Il se trouve ainsi en embuscade sur la route des navires en provenance, entre autres, des États-Unis et des Antilles qui se dirigent vers les ports anglais ou hollandais. Il est loin de s'imaginer que ses futurs « combats » sur mer se prolongeront par des combats juridiques implacables pour son armateur et ses avocats. D'autant que les enjeux financiers seront très importants.

Le *Frédéric-le-Grand* est un bateau de commerce construit en Angleterre et acheté le 26 novembre 1795 par l'armateur-négociant prussien d'Emden³¹ Brousser, Claas et Tholen. Jean Van der Plas et Constantin Van Dieke sont recrutés comme capitaine et second, le premier assurant la fonction de subrécargue³². Il naviguera sous pavillon prussien - donc neutre - en partance de Hambourg pour se rendre en Inde et en Chine. Le rôle d'équipage, arrêté le 28 mai 1796 par le Consul de Prusse à Hambourg, comprend 40 hommes. Après signature des connaissements des marchandises à bord par le capitaine, le *Frédéric-le-Grand* est prêt à lever l'ancre.

Entre la fin mai 1796 et mai 1797, le navire se rend à Batavia³³ où le capitaine réalisa des transactions commerciales pour le compte de son armateur-négociant Brousser, Claas et Tholen. Le 12 mai 1797, chargé de café, sucre, étain, bois précieux et autres denrées, le *Frédéric-le-Grand* repart de Batavia pour remonter vers l'Europe. Le 5 août, il fait escale au Cap de Bonne-Espérance pour y prendre des vivres et faire de l'eau avant de poursuivre sa route vers Emden, son port de destination. Route relativement tranquille jusqu'à sa rencontre avec le *Bougainville*.

Les circonstances de la capture

C'est le 8 frimaire an VI (28 novembre 1797) que le *Bougainville* amarine le *Frédéric-le-Grand* par 49°40' de latitude et 14°44' de longitude ouest (méridien de Paris) soit à environ 280 milles à l'Ouest de la pointe de Cornouaille. Il est conduit à Lorient par François Marie Colas, l'un des lieutenants du *Bougainville*. Les conditions de sa capture sont reprises dans le mémoire³⁴ du Ministre de la Justice aux membres du Directoire Exécutif du 6 floréal an VI (25 avril 1798) qui cite le rapport de François Colas devant le juge de paix dès son arrivée à Lorient le 16 frimaire précédent (6 décembre 1797) :

- le bâtiment a été identifié comme navire de guerre équipé de 16 canons, 2 pierriers, 1200 livres de poudre, environ 500 boulets sans autorisation quelconque de porter ces armes ;

²⁹ La reconstitution du « dossier » du *Frédéric-le-Grand* a été réalisée à partir des quelques pièces qui se trouvent aux Archives Départementales du Morbihan, au Service Historique de la Défense de Brest, aux Archives Nationales.

³⁰ Martine ACCERA, Jean MEYER : « *Marines et Révolution* », 1988, Editions Ouest-France, p. 151.

³¹ Emden est un port du Nord-Ouest de l'Allemagne situé à l'embouchure de l'Ems.

³² Personne choisie par un armateur ou un affrèteur, embarquée sur un navire pour assurer la gestion de la cargaison, sa vente et le réapprovisionnement du navire pour le retour. C'est souvent le capitaine même du navire comme dans le cas présent.

³³ Batavia était le siège de la Compagnie des Indes Néerlandaises en Insulinde. Désormais Jakarta, capitale de l'Indonésie.

³⁴ Archives Nationales : AF/III/518 plaquette 3330

- il manque les connaissements³⁵ et les manifestes de la cargaison ;
- le navire est de construction anglaise ;
- le capitaine, l'état-major et presque tout l'équipage sont de nations étrangères à son pavillon.

Autant d'infractions aux lois et décrets en vigueur qui, devant le Tribunal de Commerce de Lorient, devrait déclarer cette capture « de bonne prise ». Mais le lieutenant Colas précisa également dans son rapport que le *Bougainville* avait capturé le *Frédéric-le-Grand* sous pavillon anglais. Ce qui était un élément pouvant être retenu contre le corsaire.

La prise fut évidemment contestée par le capitaine du *Frédéric-le-Grand* représenté par G.C.A. Meier, Consul de Prusse, agissant comme représentant des armateurs du navire.

Une procédure avec intervention diplomatique

Les plaidoiries des deux parties devant le Tribunal de Commerce de Lorient n'ont vraisemblablement pas fait l'objet d'une édition papier, ce qui fait que nous n'en avons pas trouvé la trace. Ce dernier prononce son jugement le 28 nivôse an VI (17 janvier 1798) dans les termes suivants :

*« Le Tribunal considérant que le navire le **Frédéric-le-Grand** a été construit à Limehouse sur la Tamise, que rien ne prouve que le navire fut dans un port prussien lors de l'obtention du passeport, que le contraire n'est pas démontré non plus, et qu'aux termes de la Loi, c'est aux capteurs à administrer cette preuve, qu'il reste pour constant par la déclaration de François Colas conducteur de la prise, que le bâtiment a été arrêté et amariné par le **Bougainville** sous flamme et pavillon anglais, mais qu'il n'est constaté nullepart qu'il ait été semoncé sous le dit pavillon, que la vente du navire le **Frédéric-le-grand** étant postérieure de plus de deux ans et demi au 1er février 1793, époque de la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre, ce navire se trouva dans le cas prévu par l'art. 7 du Règlement du 26 juillet 1778 ; que toutes marchandises chargées dans un navire réputé ennemi sont de droit confiscables aux termes de l'art. 7, titre 9, liv. 3 de l'ordonnance de la marine, le Tribunal dis-je, déclare de bonne prise le navire le **Frédéric-le-Grand** ensemble son entier chargement adjudgé le tout aux armateurs intéressés et à l'équipage du Corsaire le **Bougainville** »³⁶.*

Les Prussiens, tout en portant appel de ce jugement devant le Tribunal Civil du Morbihan, suscitent une intervention diplomatique auprès du gouvernement français. C'est ainsi que le 27 janvier 1798, le Ministre de la Justice³⁷ reçoit un courrier du Ministre plénipotentiaire du Roi de Prusse qui lui réclame « avec les plus vives instances » la restitution du *Frédéric-le-Grand*.

L'affaire « traîne » un peu pendant les trois mois qui suivent, le temps pour le Ministre de faire son enquête, de rassembler les pièces du dossier³⁸, de consulter la jurisprudence et de se prononcer. Le 6 floréal (25 avril 1798), le Ministre de la Justice envoie son rapport³⁹ au Directoire dans lequel il conseille à ses membres de laisser faire les Juges dans la mesure où « il n'y a aucun rapport diplomatique à ménager, aucun traité avec la Prusse qui pût être compromis. Il ne s'agit donc que de l'application des lois générales sur la police de la mer et la navigation des Neutres ». Le même jour, les Directeurs approuvent le rapport du Ministre de la Justice.

Le Tribunal Civil du Morbihan se prononce le 25 Floréal suivant (14 mai 1798) pour confirmer le jugement du Tribunal de Commerce de Lorient. Il n'y aura pas d'appel au niveau du Tribunal de Cassation, et la restitution au capitaine et subrécargue du *Frédéric-le-Grand* des pièces personnelles

³⁵ Document qui matérialise le contrat de transport entre le chargeur et le capitaine du navire qui accuse réception de la marchandise et s'engage à la transporter en l'état jusqu'à son destinataire.

³⁶ Archives Nationales : ibidem

³⁷ Charles Joseph Mahieu Lambrechts (1753 – 1825) : Ministre de la Justice sous le Directoire du 24 novembre 1797 au 20 juillet 1799.

³⁸ L'ensemble du dossier lui a été remis par le Commissaire Départemental du Morbihan.

³⁹ Archives Nationales : ibidem

détenues par le greffe eut lieu le lendemain 26 floréal (15 mai 1798)⁴⁰.

Cette victoire juridique était importante pour Benjamin Dubois puisque la vente du *Frédéric-le-Grand* et de sa cargaison rapporta 1 185 155,50 francs⁴¹ avant liquidation⁴². Mais il n'en avait pas fini avec les combats juridiques puisque pendant que cette procédure suivait son cours à Lorient, une autre s'était ouverte à Bordeaux début 1798 concernant une autre prise du *Bougainville* : l'*Hammonia*.

L'Hammonia ou le premier combat judiciaire perdu⁴³

L'*Hammonia* est un navire hambourgeois d'environ 450 tonneaux frété par Jugen Rode et fils, commerçants d'Altona. Il fait un voyage de Hambourg à Charlestown en Caroline du Sud où il a chargé des denrées coloniales (sucre, café, rhum, coton, bois de campêche) pour les ramener à Hambourg. Il est équipé de treize hommes commandés par le capitaine Martin Sleboom.

Le 10 novembre 1797, le *Bougainville* croise la route de l'*Hammonia*. La brume est épaisse et il court vers l'Est⁴⁴. Le capitaine du *Bougainville* ordonne de tirer la semonce « réglementaire »⁴⁵ auquel l'*Hammonia* ne répond pas. En revanche il cargue⁴⁶ ses voiles basses et met cap à l'Ouest. Le *Bougainville* lui envoie un coup de canon à boulet qui lui déchire son pavillon et sectionne quelques cordages de son mât d'artimon. Le capitaine Sleboom fait amener l'étendard endommagé (qui était bleu) aux armes de Hambourg et déployer un rouge, aux mêmes armes. Puis, il met en travers et est hélé par le *Bougainville*. Le capitaine décide de l'amariner à cause de la présence de dix canons en batterie, de la manœuvre qu'il estime suspecte et du changement de pavillon qu'il interprète comme des signaux à l'ennemi. Il est conforté dans sa décision par les réponses embarrassées du capitaine Sleboom, commandant l'*Hammonia*, d'autant qu'il trouve à bord des connaissements et des documents écrits en anglais, ainsi que des lettres de change tirées sur Londres.

L'*Hammonia* est confié au premier lieutenant Jean-Baptiste Pinel⁴⁷ qui le conduit en Gironde jusqu'à Pauillac, puis Bordeaux où il est mis à l'ancre le 2 décembre 1797. Dès son arrivée, le capitaine Sleboom descend à terre pour protester contre la capture devant le juge de paix qui interroge l'équipage sur les circonstances de l'amarinage. Mais les réponses ne donnent rien. L'*Hammonia* et son chargement sont alors confisqués et la contestation est portée, comme le veut désormais la loi, devant le Tribunal de Commerce de Bordeaux. C'est le début d'une longue procédure dont nous avons la chance d'en avoir la trace quasi complète dans les archives.

La procédure juridique : du Tribunal de Commerce au Tribunal de Cassation.

Le citoyen Villeneuve est le représentant de Benjamin Dubois à Bordeaux. L'enjeu pour lui est de convaincre le tribunal que la capture de l'*Hammonia* a été réalisée « dans les règles » et qu'elle doit

⁴⁰ Archives Départementales du Morbihan : 9 B 184

⁴¹ La livre a été abandonnée officiellement au profit du franc sous le Directoire (1795). Le taux de change institué est marginal (5 francs = 5 livres, 1 sol, 3 deniers). Il sera remplacé par le « franc germinal » en 1803. (Site internet « Le franc français » <http://franc.francais.free.fr> rubrique « Histoire du franc »). En fonction du calendrier des procédures les documents font état de ces deux unités.

⁴² La liquidation est le document final qui donne la visibilité définitive sur le résultat net d'une campagne de course initiée par un armateur. C'est ce résultat qui est partageable par les actionnaires intéressés pour 2/3, et par l'équipage pour 1/3.

⁴³ C'est à partir des mémoires imprimés pour les avocats des deux parties qu'on a pu reconstituer le « dossier » de l'*Hammonia*. Ces mémoires sont conservés à la Bibliothèque Municipale de Bordeaux.

⁴⁴ La position du navire indiquée dans les différents documents juridiques est de 49°44' de latitude et 19° de longitude (méridien de Paris). Ce point situé à environ 470 milles à l'Ouest de la pointe de Cornouaille est incompatible avec le fait de « ranger » les côtes d'Angleterre comme il est mentionné dans ces mêmes documents. En revanche cela explique le choix de « descendre » la prise sur Bordeaux plutôt que vers un port de la côte Nord de la Bretagne (Morlaix, Saint-Malo ...) évitant ainsi une « mauvaise rencontre » avec des éléments de l'escadre anglaise qui surveillait l'entrée de la Manche.

⁴⁵ Coup de canon « à blanc ».

⁴⁶ Manoeuvre qui consiste à replier les voiles contre les vergues qui les supportent et les amarrer avec des cargues.

⁴⁷ Jean-Baptiste Pinel est l'un des lieutenants du *Bougainville*. Alexandre Dubois (âgé de 16 ans, enrôlé comme « volontaire »), fils de Benjamin Dubois, et Denis Anthoine-Leceine, frère de sa seconde épouse, font également partie de l'équipage de prise.

être validée comme « *bonne prise* ». Pour ce faire, il engage Casenave pour défenseur, un avocat local expérimenté qui venait de gagner un important procès maritime.

De leur côté, les Hambourgeois, par l'intermédiaire de leur fondé de pouvoir Daniel-Christophe Meyer, font appel à un jeune avocat de vingt-sept ans venu de Lyon, Auguste Ravez⁴⁸, qui, lui, n'a aucune expérience du droit maritime. La séquence des plaidoiries devant le Tribunal de commerce de Bordeaux débute le 4 mars 1798 par celle de Casenave.

La plaidoirie de Casenave⁴⁹ devant le Tribunal de Commerce de Bordeaux

Elle se passe en deux temps. D'abord le 14 ventôse an VI (4 mars 1798) puis le 5 germinal an VI (25 mars 1798). Son argumentaire portera sur les thèmes classiques : présence de canons, rôle d'équipage présentant des irrégularités, des connaissements insuffisamment précis pour établir la neutralité du navire, des marchandises anglaises sans factures, cinq balles de coton sans connaissement ... Casenave, à partir de ces irrégularités, développe un argumentaire habile et logique susceptible qui, pour lui, ne peut que déboucher sur la validité de la prise. C'est sans compter avec le talent de son adversaire Auguste Ravez pour soutenir sa propre interprétation de ces anomalies.

La plaidoirie de Ravez devant ce même tribunal

Elle est connue par la publication d'un mémoire⁵⁰ de 34 pages hélas non daté. Mais on peut penser que Ravez a dû plaider vers la mi-avril 1798. Il a l'avantage de plaider après Casenave et il s'emploie à démonter, point par point, tout l'argumentaire de son adversaire en s'appuyant sur des faits, les références à la Loi, à la jurisprudence, mettant en lumière contradictions et mauvaise foi. Et le ton, le style sont très éloignés du verbiage et des tournures souvent ampoulées de Casenave. Ses arguments sont développés froidement, simplement avec une rigueur implacable et sont d'une redoutable efficacité. Son argumentaire étant de prouver que toutes les raisons pour lesquelles le capitaine du *Bougainville* se pensait légitime à décider d'amariner l'*Hammonia* n'étaient en fait que des interprétations d'une tout autre réalité. Cette autre réalité que Ravez va s'employer à prouver par des faits, des témoignages, des attestations, des incohérences ... Et à l'issue de l'exposé de ses arguments, il ne doute pas « *qu'après un si criminel attentat [sic], les tribunaux se hâteront de l'en punir en proscrivant [les] iniques prétentions* » de Benjamin Dubois.

Le jugement du Tribunal de Commerce⁵¹ de Bordeaux

Pour l'essentiel, le Tribunal va suivre Ravez. En effet, le 6 floréal an VI (25 avril 1798), il ordonne la mainlevée de l'*Hammonia* et la restitution de la totalité du chargement sauf cinq balles de coton dont la validité du connaissement n'était pas avérée. En revanche, il rejette la demande de dommages et intérêts des Hambourgeois et les condamne aux frais. Ce jugement, qui pouvait passer pour équilibré, mécontenta finalement les deux parties.

L'appel du jugement devant le Tribunal Civil du Département de la Gironde

Benjamin Dubois, fait appel du chef qui le condamnait à restituer le vaisseau et la majeure partie du chargement. Sur quoi les Hambourgeois interjetèrent également appel, protestant contre le chef qui avait confisqué les balles de coton et rejeté la demande de dommages et intérêts ainsi que leur condamnation aux frais. L'affaire fut soumise au Tribunal Civil de Bordeaux.

⁴⁸ Jean de MAUPASSANT, « *Les débuts de Ravez au barreau de Bordeaux, l'affaire de l'Hammonia* », Revue Philomatique de Bordeaux et du Sud-Ouest, janvier-mars 1921, p.20-32.

⁴⁹ Bibliothèque Municipale de Bordeaux : J420/XVII (14) *Plaidoyer prononcé devant le Tribunal de Commerce de Bordeaux par le cit. Casenave, le 14 ventôse an VI, pour le cit. B. Dubois ...*

⁵⁰ Bibliothèque Municipale de Bordeaux : D 72.107, *Mémoire pour Martin Sleeboom, capitaine du navire Hammonia, et pour les intéressés au dit navire et à son chargement, poursuite et diligence de Daniel C. Meyer, leur fondé de pouvoirs à Bordeaux, en réponse au plaidoyer et à la réplique imprimés pour le citoyen Dubois, armateur du corsaire le Bougainville, de Port-Malo, représenté par les citoyens Villeneuve et compagnie.* Bordeaux, Imprimerie de la Gazette Bordelaise.

⁵¹ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6 U 2 12.

Pour cette deuxième séquence, Martin Sleboom et Meyer gardent pour défenseur Auguste Ravez, alors que Villeneuve, représentant de Benjamin Dubois, remplace Casenave par Michel-André Buhon, l'un des meilleurs avocats de Bordeaux. Sa plaidoirie, même si elle fut plus incisive que celle de son prédécesseur ne parviendra pas à retourner la situation.

Le Commissaire du pouvoir exécutif, comme le permet l'article 3 de la Loi du 8 floréal an IV (27 avril 1796)⁵², voyant dans ce dossier une opportunité pour l'Etat de confisquer la cargaison à son profit, en réfère au Ministre de la Justice. Mais, le 4 messidor an VI (22 juin 1798), le Directoire suivra la préconisation du Ministre de laisser faire la justice⁵³. Le Tribunal Civil du Département, le 25 messidor an VI (13 juillet 1798), met hors de procès les appels respectifs des deux parties et déclare que la décision du Tribunal de Commerce devra être appliquée⁵⁴.

Ainsi, en deux mois, Benjamin Dubois, pour des litiges quasi identiques jugés dans deux villes différentes (Lorient et Bordeaux), sera l'objet de deux verdicts opposés : à son avantage pour le premier, à son détriment pour le second.

La décision ultime du Tribunal de Cassation⁵⁵

En dernier ressort, l'affaire de l'*Hammonia* passa devant le Tribunal de Cassation qui, le 19 vendémiaire an VIII (11 octobre 1799), confirma le jugement rendu par le Tribunal de Commerce de Bordeaux, c'est à dire la juridiction qui avait statué en première instance ... 18 mois plus tôt. Benjamin Dubois étant décédé depuis 10 mois, ce jugement fut signifié à ses héritiers le 24 vendémiaire suivant (18 octobre 1799).

La piteuse liquidation de l'*Hammonia* suivie de deux prises anglaises incontestées.

On retrouve la valeur financière nette de cette prise dans le document de liquidation générale⁵⁶ de la première campagne du *Bougainville* qui n'aura lieu que le 13 décembre 1801, soit deux ans après le décès de Benjamin Dubois. Elle s'élève à seulement 1 908,52 livres correspondant à la seule vente des cinq balles de coton. On y trouve également le montant des frais de procédure associés à ce dossier qui se montent à 53 549,28 livres, soit l'équivalent du coût de l'armement du *Bougainville*. Les pertes liées à cette capture ne furent pas compensées par la prise du *Hope*.

En effet, lors de cette première course, le *Bougainville* avait pris un troisième navire : le *Hope*. C'était un navire anglais, donc, a priori, sans péripéties judiciaires puisqu'originaire d'un pays en guerre contre la France. Cette prise fut « traitée » à Lorient par Aaron Vail⁵⁷, beau-frère de Benjamin Dubois et son consignataire dans ce port. Hélas, cette capture ne rapporta que 2 473,57 francs avant liquidation. Il était temps pour le *Bougainville* de faire relâche. Ce qu'il fit à Lorient pour préparer sa deuxième course.

Celle-ci, conduite par le capitaine Pierre Dupont, fut particulièrement fructueuse avec la prise de la *Favorite*, un trois-mâts anglais armé de 14 canons, chargé de coton et de café, en provenance de Demerary⁵⁸ et à destination de Liverpool. Après un combat de douze heures⁵⁹, il fut amariné et conduit à

⁵² Qui stipule que : « Si le commissaire le juge nécessaire, il en référera sur-le-champ au Ministre de la Justice, qui, après avoir consulté le Directoire, répondra dans la décade à la dépêche du commissaire : ce dernier, avant le jugement, sera tenu de donner ses conclusions, et de les laisser par écrit. »

⁵³ Archives Nationales : AF/III/529 plaquette 3461

⁵⁴ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : ibidem

⁵⁵ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : ibidem

⁵⁶ Service Historique de la Défense de Brest : 1P7-463

⁵⁷ Aaron Arthur Vail : né le 09 janvier 1755 à Washington – mort le 21 novembre 1813 à Lorient – inhumé dans le cimetière des Rosais à Saint-Servan. Négociant et Consul des États-Unis à Lorient, il avait épousé la demi-sœur de Benjamin Dubois, Elisabeth Ursule, le 26 septembre 1791 à Saint-Servan.

⁵⁸ L'un des trois districts qui deviendront la Guyane britannique, récemment conquise sur les Provinces Unies (1796). Capitale Georgetown. La Guyane britannique est devenue le Guyana lors de son indépendance en 1966 (Wikipedia).

⁵⁹ Par 49°46' de latitude et 21°36' de longitude (méridien de Paris), soit dans la même zone que pour les prises précédentes.

Lorient. Il ne posa aucune contestation juridique et fut pris en charge par Aaron Vail⁶⁰. Elle rapporta « aux intéressés », selon sa liquidation générale et définitive enregistrée à Saint-Malo le 9 thermidor an VI (27 juillet 1798), la somme de 264 000 francs⁶¹. Ce qui compensait les déboires du dossier *Hammonia* dans lequel Benjamin Dubois venait d'être débouté par le Tribunal Civil de la Gironde deux semaines plus tôt (13 juillet 1798).

Quelques semaines avant le premier jugement du Tribunal de Commerce de Bordeaux du 25 avril 1798, le second navire corsaire de Benjamin Dubois, *le Tartare*, commandé par le capitaine François Lecomte, avait quitté Saint-Malo pour sa première campagne. Il rejoignait la même zone de « chasse » que le *Bougainville*, c'est à dire en attente sur le 49ème parallèle Nord et autour du 19ème méridien Ouest (méridien de Paris). Ce qui pourrait valider une stratégie de chasse « en escadre » dans une zone à la croisée des routes vers la Mer d'Irlande et les ports de la côte Ouest de l'Angleterre d'une part, et vers l'entrée de la Manche d'autre part⁶². Il fit trois belles prises américaines, donc neutres, donc potentiellement « contestables » : le *Sally Butler*, le *Jersey* et l'*Union* avant de se faire prendre lui-même par les Anglais le 27 mai 1798. Benjamin Dubois n'en avait pas fini avec les confrontations judiciaires puisque, sur les trois, seule la prise du *Sally Butler* ne fut pas contestée⁶³.

Le *Jersey*, le combat judiciaire qui redonne du baume au cœur de Benjamin Dubois

Le *Jersey* est un navire américain commandé par le capitaine Barns en provenance de Charlestown. Le 18 floréal an VI (7 mai 1798) le *Tartare*, commandé par le capitaine François Lecomte, le chasse et l'amarine après deux coups de canon de semonce. Après la récupération des papiers du bord et leur mise sous scellés, le *Jersey* est conduit à Bordeaux le 29 floréal (18 mai 1798). Lors de l'inventaire de ces scellés par le juge de paix, le capitaine Barns « s'étonne » de ne pas retrouver certaines pièces et accuse le corsaire français de les avoir soustraites remettant même en cause la probité du juge de paix. Le dossier passe alors à l'échelon du Tribunal de Commerce qui reprend l'instruction.

C'est à nouveau le citoyen Casenave qui sera l'avocat de Benjamin Dubois sur ce dossier. Du côté des Américains, c'est Joseph Fenwick⁶⁴, par ailleurs consul des États-Unis à Bordeaux depuis avril 1791, qui représente le capitaine Barns.

Différents témoignages de plusieurs membres de l'équipage du *Jersey* sont accablants pour le capitaine Barns qui a été vu jeter à l'eau des documents lorsqu'il s'est rendu compte qu'il était chassé par un corsaire français. Par ailleurs, le 27 messidor an VI (15 juillet 1798), d'autres infractions habituelles (irrégularité du rôle d'équipage, des doutes sur la « nationalité » de la cargaison ...) conduiront le Tribunal de Commerce à juger « bonne prise »⁶⁵ la capture du *Jersey*.

L'appel de ce jugement est interjeté par les Américains. Les défenseurs de chaque partie ne changent pas. Si la plaidoirie de Fenwick devant le Tribunal Civil de Gironde ne nous est pas parvenue, celle de Casenave est conservée à la bibliothèque municipale de Bordeaux⁶⁶. Ce dernier a visiblement

⁶⁰ Archives Départementales du Morbihan : Lz-1604

⁶¹ Service Historique de la Défense de Brest : ibidem

⁶² Ce qui pourrait expliquer, par analogie avec la Marine de guerre, la présence d'un « capitaine de pavillon » sur le rôle d'équipage du *Bougainville*, instituant ainsi le capitaine Joseph Guilbaud comme le chef de cette petite « escadre » et Pierre Dupont capitaine du *Bougainville*. (Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6 U 2 12).

⁶³ Pour un produit net avant paiement des divers frais et taxes de 269 697, 45 livres (Service Historique de la Défense de Brest : ibidem).

⁶⁴ Silvia MARZAGALI, « Un Américain à Bordeaux : Joseph Fenwick, premier Consul des États-Unis », in *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, 2002, p.73-90.

⁶⁵ Deux jours auparavant (13 juillet 1798), le Tribunal Civil avait débouté Benjamin Dubois et son adversaire de leur appel dans l'affaire de l'*Hammonia*.

⁶⁶ Bibliothèque Municipale de Bordeaux : D71114, *Mémoire du citoyen Benjamin Dubois armateur du corsaire le Tartare de Port-Malo, représenté par Villeneuve et Cie négociants à Bordeaux* (non daté).

appris de son échec face à Ravez lors du litige de l'*Hammonia*. Son argumentaire, il est vrai, sur des irrégularités plus évidentes, convaincra les juges du Tribunal Civil de la Gironde qui confirmeront le *Jersey* de « bonne prise ». Ce qui ne peut que réjouir Benjamin Dubois compte tenu de l'enjeu financier puisque le produit de cette capture⁶⁷ rapportera un peu plus de 140 000 livres avant liquidation.

Quelques semaines plus tard, la prise de l'*Union* sera également contestée.

L'*Union*, un combat judiciaire de 10 ans qui faillit ruiner Benjamin Dubois et ses héritiers.

Deux semaines après la prise du *Jersey*, le 5 prairial an VI (21 mai 1798), le *Tartare* « par 49° de latitude Nord et 19° et demi de longitude Ouest (méridien de Paris) », chasse et amarine le brick américain l'*Union*. Il provient de Charlestown et est commandé par le Capitaine Abel Lunt qui semble en être le seul consignataire ce qui lui permet de se rendre où bon lui semble. Il est chargé de « cent dix sept barriques quarts de sucre terré⁶⁸, de cent sept barriques un quart de sucre brun, trente quatre futailles de café, sept balles de coton en laine⁶⁹ ».

Une fois à bord de la prise, le capitaine du *Tartare* se trouve face à l'imbroglio classique, assez semblable à celui du *Jersey*, concernant les documents du navire :

- la destination de la marchandise officiellement pour Amsterdam n'est pas très claire ;
- soupçon de suppression de pièces lors de sa capture ;
- l'*Union* a été contrôlé par une frégate de la *Royal Navy* et relâché, ce qui tendrait à prouver que le brick était à destination d'un port anglais et non d'Amsterdam ... ennemi de l'Angleterre ;

En fait, toute une série d'infractions tendant à prouver que le capitaine Lunt était en possession d'un double « jeu » d'écritures à présenter en fonction de l'interlocuteur. Ce qui augurait, du point de vue du capitaine du *Tartare*, d'un futur jugement « de bonne prise ».

Des décisions de justice fluctuantes

Pourtant, le 22 frimaire an VII (12 décembre 1798) le Tribunal de Commerce de Bordeaux prononce l'invalidité de la capture et autorise la main-levée du navire et de sa cargaison et déboute Abel Lunt de sa demande en dommages et intérêts. Evidemment, Benjamin Dubois fait appel, contestant la main-levée du navire l'*Union* et de sa cargaison. De son côté, Abel Lunt fait également appel du chef qu'il a été débouté de sa demande en dommages et intérêt.

Et le 26 nivôse an VII (15 janvier 1799) le Tribunal Civil de la Gironde déclare le navire et sa cargaison « de bonne prise »⁷⁰, allant dans le sens des conclusions déposées le même jour par le substitut du Commissaire du Directoire Exécutif auprès des tribunaux.

Dès les 8, 9 et 11 ventôse suivants (26, 27 février et 1er mars 1799), on procède à la vente du navire et de sa cargaison. Le navire avec ses agrès et appareils est vendu à Poppe et Cie pour la somme de 13 550 francs. Et la vente de l'ensemble de la cargaison s'élève à 295 734,50 francs. Une fois déduits les frais associés à cette prise (conduite des équipages, dépenses des prisonniers, transbordement des marchandises, magasinage, douanes, expertises diverses, honoraires d'avocats, etc ...), le produit total net de la vente s'élève à 252 350,18 francs.

Mais, le capitaine Abel Lunt s'est pourvu en cassation et « son mémoire a été admis » par le Conseil des Prises qui statue désormais à la place du Tribunal de Cassation. Sa décision tombe le 9

⁶⁷ Service Historique de la Défense de Brest : 1P7-474.

⁶⁸ Sucre mis en pain après avoir été blanchi à l'argile (Litré).

⁶⁹ Coton brut (Litré).

⁷⁰ Archives Départementales de la Gironde : 5 L bis art. 161

messidor an VIII (28 juin 1800)⁷¹. Elle est définitive et terrible pour les héritiers de Benjamin Dubois :

« LE CONSEIL, sans s'arrêter au jugement rendu par le tribunal civil de la Gironde le 26 nivôse an 7, non plus qu'à la disposition de celui du tribunal de commerce de Bordeaux du 22 frimaire même année, relative aux dommages-intérêts, contre laquelle déposition le capitaine Abel Lunt s'était pourvu,
Décide que la prise du navire l'**Union** et de sa cargaison, faite par le corsaire le **Tartare**, est nulle et de nul effet ; en conséquence, ordonne que la veuve, héritiers et représentants de Benjamin Dubois, armateur dudit corsaire, ensemble tous dépositaires et consignataires, seront tenus de rendre et restituer au dit Abel Lunt le prix provenant de la vente faite en exécution du jugement du tribunal civil du département de la Gironde, tant dudit navire l'**Union**, de ses agrès et apparaux, que des effets et marchandises de son chargement ; à quoi faire ladite veuve, héritiers et représentants dudit Dubois seront contraints par toutes voies dues et raisonnables, et en outre les dépositaires et consignataires des deniers de la dite vente, par corps : quoi faisant déchargés ;
Ordonne pareillement que toutes les pièces et papiers de bord seront remis audit Abel Lunt (...)
Condamne en outre ladite veuve, héritiers et représentants dudit Dubois, aux dommages et intérêts envers ledit Abel Lunt, d'après la liquidation qui en sera faite aux formes de droit ; (...).
Fait le 9 messidor an huit de la République française une et indivisible (...).

Problème pour la veuve et les héritiers de Benjamin Dubois : ils ne disposent pas des fonds pour exécuter immédiatement ce jugement. En effet, tous les acheteurs des lots issus de la vente de l'*Union* n'ont pas réglé leurs traites. Par ailleurs, Villeneuve, à la fois négociant, détenteur d'actions dans le *Bougainville*, et mandataire de Benjamin Dubois à Bordeaux se trouve en faillite et ... en fuite. De même, les négociants Camy et Dufour, eux aussi en faillite, n'ont pas réglé toutes leurs traites. Ce sont donc respectivement 101 171,25 et 22 229,19 livres qu'il s'agit de récupérer et qui feront l'objet de procès contre ces créanciers.

1800 – 1801 : Dix-huit mois de procédures pour solder le contentieux entre Abel Lunt et les héritiers Dubois

De son côté, Abel Lunt est évidemment pressé de récupérer son argent. Il bénéficie du soutien de Joseph Fenwick, désormais ex-consul des États-Unis à Bordeaux⁷², d'abord caution du capitaine, puis son fondé de pouvoir dans la procédure qu'il engage contre les héritiers Dubois. Dans cette procédure on retrouve également l'avocat Auguste Ravez⁷³ qui apporte ses conseils juridiques dans un mémoire en date du 18 frimaire an IX (9 décembre 1800)⁷⁴. Il y développe une stratégie juridique de mise sous pression graduée, allant de la simple injonction de régler la dette dans un délai acceptable jusqu'à la saisie des biens de Montmarin⁷⁵, afin d'acculer la partie adverse à se conformer au jugement du Conseil des Prises.

Du côté des héritiers Dubois, Charles Bonnefin⁷⁶ est en charge de la liquidation de la succession de Benjamin Dubois et François Dorville⁷⁷, beau-frère de Benjamin Dubois, devient mandataire en charge de récupérer le produit de la vente de l'*Union* et de sa cargaison, soit la somme de 309 274, 50 livres⁷⁸. Eu égard aux nombreux débiteurs qui n'ont pas réglé leurs traites, après moult péripéties

⁷¹ Gallica.bnf.fr/Bibliothèque Nationale de France : *Décisions du Conseil des Prises du 3 prairial au VIII au 2 ventôse an XII*.

⁷² Il est suspendu de sa fonction fin décembre 1798 mais ne recevra la lettre du secrétaire d'Etat américain le 17 mai 1799 faute de navires se rendant directement des États-Unis en France à cause de l'interruption des relations commerciales entre les deux pays depuis juin 1798. Il quitte Bordeaux pour rejoindre son associé Mason aux États-Unis (Silvia MARZAGALLI, *op. cit.*, p.87-88). Et c'est son épouse qui le remplace comme fondé de pouvoir d'Abel Lunt.

⁷³ Voir Supra dans le dossier de l'*Hammonia*.

⁷⁴ Bibliothèque Municipale de Bordeaux : D 71217, *Mémoire à consulter pour le citoyen Joseph Fenwick, fondé de procuration d'Abel Lunt, capitaine du brick américain l'Union* (Ravez, Martignac, Emerigon).

⁷⁵ Cette procédure de saisie dans le port de Montmarin sera d'ailleurs initialisée le 7 pluviôse (27 janvier 1801) et le 6 germinal an IX (27 mars 1801).

⁷⁶ Charles Bonnefin (1755-1824) : Écrivain de la Marine puis Trésorier de la Caisse des Invalides à Saint-Malo. A partir de 1802, il devient négociant. Bénéficie d'une certaine autorité comme mathématicien.

⁷⁷ François Bedouet Dorville, est un négociant rennais originaire de Vincennes. Il a épousé le 9 décembre 1790 à Saint-Servan Flore Julie Dubois, l'une des demi-sœurs de Benjamin Dubois, issues du second mariage de son père Claude Dubois avec Élisabeth Charlotte Le Mortellec.

⁷⁸ Somme issue de la liquidation générale du *Tartare* (SHD Brest : 1 P7-463). Elle varie de quelques livres/francs en fonction des documents : 309 261 livres dans le mémoire de Ravez (voir note 70) ou 309 284 livres dans le document de préparation de la

juridiques, et autres oppositions, cette somme sera payée par deux cautions : celle de Dorville à hauteur d'une quittance de 250 427 livres, et par celle de Louis Blaize⁷⁹ à hauteur d'une quittance de 58 847,50 livres. Mais ces quittances seront contestées par diverses procédures d'opposition systématique de la partie adverse jusqu'à ce que les parties admettent qu'elles étaient arrivées dans une impasse juridique.

Finalement, « voulant terminer irrévocablement et sans retour tout procès, toute dissension et tout différend généralement quelconques qui ont existé et qui existent encore entre elles relativement à la prise du navire l'Union (...) »⁸⁰, le 5 brumaire an X (27 octobre 1801), les deux parties décident de solder leur différend dans le cadre d'un arbitrage sous les auspices du Tribunal de Commerce de Saint-Malo. Ils acceptent de se soumettre au jugement du collège d'arbitres issus des deux parties, et cela « sans aucune restriction ni réserve à leur jugement, lequel sera en dernier ressort sans appel ni recours en cassation ».

Et à partir des documents officiels issus des différents jugements, expertises, et autres procès-verbaux, les arbitres vont trancher sur les requêtes légitimes des deux parties. C'est ainsi qu'ils vont évaluer la dette des héritiers Dubois vis à vis d'Abel Lunt à 101 127 francs. Elle est essentiellement constituée des compensations liées à la perte de valeur réelle lors de la vente du navire et de sa cargaison, des frais divers engagés par Abel Lunt qui n'auraient pas existé s'il avait conservé son navire, etc ...

Quant à la dette d'Abel Lunt envers les héritiers Dubois, elle se justifie essentiellement sur deux postes : une somme trop payée par les héritiers Dubois, considérant que les frais associés au stationnement du navire à Bordeaux, douane, paie de l'équipage, etc ... auraient été assumés par Abel Lunt si le navire n'avait pas été vendu, d'une part ; le préjudice occasionné par la saisie effectuée dans le port de Montmarin (avec conséquences sur les stocks de bois de construction et de mâture ayant provoqué du retard dans la construction des navires *La Gloire*, et *La Fortune*), d'autre part. Les arbitres ont ajouté une somme forfaitaire de 10 000 francs correspondant aux frais de justice imposés aux héritiers Dubois par les différentes procédures d'opposition engagées par Abel Lunt. La dette totale s'élèvera à 70 927 francs. Ainsi donc, après avoir fait la balance des deux dettes, il revient aux héritiers Dubois de régler la somme de 30 200 francs à Abel Lunt pour clore définitivement ce dossier.

Pour autant, les péripéties juridiques des Dubois se poursuivront durant encore plusieurs années à l'encontre du mandataire indélicat Villeneuve et des autres créanciers⁸¹. Si bien que la liquidation générale et définitive⁸² du *Tartare* ne sera prononcée que le 7 avril 1809, soit plus de 10 ans après le décès de Benjamin Dubois.

En guise de conclusion

Du point de vue de l'armateur en course qu'était Benjamin Dubois, le contexte avait beaucoup évolué par rapport à celui de la Guerre d'Indépendance américaine. Si l'on met de côté les aléas inévitablement associés à ce type d'activité, la situation était relativement simple à cette époque dans la mesure où il s'agissait de capturer ou rançonner les bateaux d'un seul ennemi bien identifié - les Anglais - et « ramasser la mise ». En revanche, ces dernières années, les « cibles » anglaises, désormais plus difficiles à attaquer parce que souvent protégées par la *Royal Navy*, ne suffisaient plus à rentabiliser une campagne de course. S'emparer de navires neutres devenait donc nécessaire en souhaitant qu'ils soient

liquidation particulière du *Tartare* du 11 fructidor an VIII (29 août 1800) (Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6 U 2 13).

⁷⁹ Louis Blaize, Sieur de Maison Neuve (1736-1825) : Armateur-négociant. Président du District de Saint-Malo pendant la Révolution. C'est chez lui que descendit Le Carpentier à son arrivée à Saint-Malo le 15 décembre 1793. Il a épousé en première nocces la nièce de Pierre Beugeard, riche armateur-négociant, par ailleurs tuteur de la première épouse de Benjamin Dubois. L'une de ses filles issues de son second mariage, Marie Catherine, a épousé Robert Surcouf le 28 mai 1801.

⁸⁰ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6 U 2 13.

⁸¹ Si les Dubois récupéreront la totalité des créances associées au *Sally Butler* (22 230 francs), ils n'obtiendront de Villeneuve que 19 215 francs sur une dette initiale de ... 101 171 francs (Service Historique de la Défense de Brest : 1P7-463).

⁸² Service Historique de la Défense de Brest : ibidem

en infraction par rapport à la Loi pour que leur capture soit jugée de « bonne prise ». Dans le cas contraire, c'était s'exposer à la contestation et à de longues procédures judiciaires.

C'est ce qui est arrivé à Benjamin Dubois en 1797 – 1798. Ses deux navires corsaires n'ont pris que deux navires anglais (le *Hope* et la *Favorite*) contre cinq neutres. Et sur ces cinq neutres, quatre⁸³ ont fait l'objet d'une procédure judiciaire plus ou moins longue, donc plus ou moins coûteuse. Et sur ces quatre contestations deux se sont finalement terminées à son avantage (le *Frédéric-le-Grand* et le *Jersey*), et deux ont été portées jusqu'à l'ultime juridiction pour se conclure à ses torts : *L'Hammonia* (Tribunal de Cassation), *l'Union* (Conseil des Prises). Ces combats arides et intellectuels menés sur le terrain judiciaire contrastent évidemment avec les représentations « héroïco-romantiques » communément admises quand on évoque les corsaires.

Ces complications judiciaires, avec leurs conséquences financières, intervinrent en plein règlement de la succession de Benjamin Dubois, ce qui poussa même ses héritiers à se demander s'ils ne devaient pas y renoncer. Finalement, ils l'acceptèrent. Sans doute par anticipation des énormes gains issus de la prise du *Frédéric-le-Grand*.

Le règlement financier définitif de la première campagne du *Bougainville* ne sera enregistré par le Tribunal de Commerce de Saint-Malo que le 18 décembre 1801, soit deux ans après le décès de Benjamin Dubois. Et le résultat net de la liquidation générale de cette première course, pour ses trois prises, présentera un gain net de 467 443, 22 francs⁸⁴ grâce à la formidable capture du *Frédéric-le-Grand*⁸⁵.

En revanche, la campagne du *Tartare* fut catastrophique : perte du navire pris par les Anglais ; l'équipage fait prisonnier sur les pontons du Sud de l'Angleterre ; une cascade de procès qui vont s'étaler sur plus d'une décennie pour se conclure par sa liquidation générale qui montrera un résultat définitif de seulement 5 226,79 francs⁸⁶.

Au total, si le bilan économique de la première course du *Bougainville* « rentre » dans l'estimation proposée par Jean Meyer qui évalue à 140 000 francs le produit moyen par prise à Saint-Malo pour l'époque révolutionnaire et impériale⁸⁷, on en est évidemment très éloigné avec celui du *Tartare*.

Ainsi, la dernière guerre de course livrée par Benjamin Dubois est-elle emblématique de ce type d'activité qui, de tout temps, renvoyait à l'obligation d'engager d'énormes investissements pour un rendement incertain. Comme pour ses pairs, ce fut une activité de substitution dans une conjoncture économique de guerre défavorable pour le commerce. Mais, en ce qui concerne cette campagne, les aléas provinrent essentiellement de l'issue des procédures judiciaires de plus en plus nombreuses engagées par les neutres qui contestaient quasi systématiquement la validité des prises.

Cette judiciarisation, perçue par les armateurs corsaires comme étant le plus souvent à leur désavantage entraîna de nombreuses actions de « lobbying » auprès du Directoire. Benjamin Dubois lui-même y contribua par son mémoire⁸⁸, rédigé avec Pierre Pérignon⁸⁹ après la prise de *l'Hammonia*, dans

⁸³ *L'Hammonia*, le *Frédéric-le-Grand* (première campagne du *Bougainville*) ; le *Jersey*, *l'Union* (campagne du *Tartare*). Seul le *Sally Butler*, prise américaine du *Tartare*, n'a pas fait l'objet de contestation.

⁸⁴ Les chiffres diffèrent de ceux avancés par F. ROBIDOU, parce qu'il ne tient pas compte des cotisations réglées pour la Caisse des Invalides, pour les prisonniers, entre autres.

⁸⁵ Avant liquidation, la vente avait rapporté net 1 185 155,50 Francs

⁸⁶ Mais pour être complet sur le désastre économique de la campagne du *Tartare*, il faudrait ajouter la dette de 30 200 francs des héritiers Dubois au profit d'Abel Lunt issue de l'arbitrage du 27 octobre 1801 (voir supra).

⁸⁷ Jean MEYER, « *La course, romantisme, exutoire, réalité économique : essai de méthodologie* », Annales de Bretagne, tome 78, 1971, p 313.

⁸⁸ Bibliothèque Nationale de France : 2009-52779. *Benjamin Dubois, négociant et armateur à Port-Malo, au Directoire Exécutif de la République Française* (non daté, vraisemblablement 2ème semestre 1798).

⁸⁹ Pierre Pérignon (1759-1830) : Homme de loi qui a assuré la défense de plusieurs dossiers « maritimes ». Il a conseillé Benjamin Dubois sur la plupart des contentieux judiciaires évoqués dans cet article en produisant des notes et des mémoires. Il n'a rien à

lequel il demandait qu'on adopte une législation qui « déclare que les navires marchands qui seront ou été saisis armés en guerre sans que leurs expéditions fassent mention de la quantité de leurs armes et munitions, sont déclarés de bonne prise ». Le 2 frimaire an VII (22 novembre 1798), « les armateurs, capitaines, officiers et mariniers des corsaires français armés en ce port [Marseille] » adressent une pétition⁹⁰ au Conseil des Cinq-cents⁹¹ pour durcir la loi du 29 nivôse an VI (18 janvier 1798) qu'ils jugent trop facile à contourner. Le 24 pluviôse an VII (12 février 1799) une cinquantaine d'armateurs et marins nantais s'adressent⁹² à ce même Conseil des Cinq-cents pour se plaindre de la « neutromanie [sic] qui a pénétré partout, les armateurs [n'étant] plus que des hommes avides, les marins des forbans », allant jusqu'à demander qu'on change la Loi et qu'on abandonne la procédure judiciaire de validité des prises au profit d'un traitement « administratif » [sic] des litiges.

Cette attitude des « milieux armateurs », très éloignée des préoccupations de défense de la Patrie, fait écho à la réflexion d'Alain Berbouche⁹³ quand il constate les limites de la guerre de course : « Ramenée à sa vraie dimension : une entreprise commerciale n'ayant de militaire que ses moyens d'action, la course fut incapable de défendre son pays car ce n'était pas sa raison d'être ; elle n'en avait ni l'abnégation ni les instruments ».

Cette judiciarisation croissante dans les juridictions de la métropole ainsi que l'omniprésence de la *Royal Navy* en Manche et dans l'Atlantique Nord conduisirent un certain nombre d'armateurs en course à « délocaliser » leur activité vers les Antilles et les mers du Sud.

Sur le plan personnel et affectif, cette dernière guerre de course ne sera pas sans conséquences pour Benjamin Dubois. En effet, ses deux fils Alexandre et Benjamin prirent des risques en s'engageant dans les équipages des navires corsaires de leur père. Alexandre est présent sur le rôle d'équipage de la première campagne du *Bougainville*, engagé comme volontaire à 2 parts. Benjamin est également présent sur le rôle comme interprète mais il est débarqué à Cancale 2 jours après le départ. Après la première course du *Bougainville*, on les retrouve tous les deux sur le *Tartare* : Alexandre comme enseigne à 4 parts et Benjamin comme enseigne interprète à 6 parts. Ce dernier, après la prise du *Tartare*, connut pour la deuxième fois l'emprisonnement sur les pontons anglais dont il reviendra très affaibli⁹⁴.

Alexandre, faisant sans doute partie de l'équipage de conduite de l'une des prises, ne sera pas fait prisonnier. Le 16 fructidor an VIII (3 septembre 1800), dans le cadre du règlement de la succession de son père, il rachète le *Bougainville* vendu aux enchères pour la somme de 7 250 francs⁹⁵. Il créera la société « Dubois fils et Cie » et poursuivra les affaires de son père jusque sous l'Empire.

Gérard JOLIVET
(mai-octobre 2019)
Rennes-Saint-Malo

voir avec son contemporain le Général Pérignon (1754 – 1818), Maréchal d'Empire, qui a donné son nom à un navire corsaire de Saint-Malo dans les années 1805-1815 (armement A. Thomas).

⁹⁰ Archives Nationales : AF/III/203/B

⁹¹ L'une des deux chambres du pouvoir législatif (l'autre étant le Conseil des Anciens) issue de la Constitution de l'An III (22 août 1795). Elle propose des lois, vote des résolutions qui sont ensuite soumises à l'approbation du Conseil des Anciens.

⁹² Archives Nationales : ibidem

⁹³ Alain BERBOUCHE, *op. cit.* p. 218

⁹⁴ Libéré en juillet 1800, il décèdera quelques mois plus tard à Pleurtuit le 28 février 1801 à l'âge de 25 ans.

⁹⁵ Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine : 6 U 2 12.

ANNEXE

Comparaison des deux guerres de course de Benjamin Dubois

	Révolution et Directoire (1793-1799)	Guerre d'Indépendance Américaine (1779-1782)	Observations
Nombre de navires armés	5	6	Soit une « productivité » en baisse par navire qui passe de 2,16 à 1,4 course par navire. A rapprocher du nombre de prises ci-dessous.
Nombre de courses (ou « croisières »)	7	13	
<i>Prises anglaises</i>	4 (Hope, Favorite, Peggy, Ruby⁹⁶)	62	
<i>Prises américaines</i>	3 (Jersey, Sally Butler, Union)	0	Neutres
<i>Prises prussiennes</i>	2 (Hammonia, Frédéric-le-Grand)	0	Neutres
<i>Prises autres</i>	1 (A propos)		Reprise aux Anglais d'un navire français.
Total prises	10	62	
Nombre moyen de prises par navire	2	10,3	Soit une efficacité moyenne 5 fois inférieure.
Nombre de navires rançonnés	0	18	
% Jugements de « bonne prise »	80 %	100 %	
Nombre de prises ayant fait l'objet d'une contestation devant les tribunaux	5 (Ruby, Jersey, Frédéric-le-Grand, Hammonia, Union), soit 50%	0	Dont 3 « de bonne prise » à l'issue de la procédure (le <i>Ruby</i> , le <i>Jersey</i> et le <i>Frédéric-le-Grand</i>)
% Jugements de « bonne rançon »	0	100 %	

Sources : Guy NICOLAS⁹⁷ et François ROBIDOU⁹⁸

⁹⁶ Le dossier juridique du *Ruby* n'a pas été traité dans cette étude parce qu'il a été pris lors de la troisième course du *Bougainville*, après le décès de Benjamin Dubois.

⁹⁷ Guy NICOLAS, *Claude et Benjamin Dubois, armateurs corsaires de Saint-Malo lors de la guerre d'Indépendance américaine* in Bulletin de l'Association des Descendants de Capitaines Corsaires, n° 37, 2004, p33-39.

⁹⁸ François ROBIDOU, *op. cit.*