



Suite et fin

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce sur mer

André Fourès

Commissaire général de la marine (2S)

La chasse donnée à la marine de commerce allemande par la marine française en 1870-71 n'a été que peu étudiée. Il est vrai que les résultats n'en furent pas décisifs et qu'on peut n'y voir qu'une série d'anecdotes, mais il paraît équitable de rappeler l'ampleur de l'effort consenti pour l'accomplissement de ce service silencieux.

La Revue maritime publie la seconde partie de l'étude du commissaire général (2S) André Fourès.

La course au large

AToulon, l'envoi en mer du Nord de l'escadre Fourichon, le rapatriement des soldats d'Algérie et de la garnison de Rome, n'avaient laissé que peu de navires disponibles pour chasser le commerce ennemi.

Deux croisières furent cependant établies, l'une au débouché des Dardanelles, l'autre devant Gibraltar avec l'espoir de porter un coup au trafic des grands trois-mâts allemands en provenance ou à destination de la mer Noire.

En Méditerranée occidentale, huit prises furent ainsi consignées dans les ports d'Algérie, tandis que les quatre captures faites en Méditerranée orientale étaient dirigées sur Toulon.

L'activité en Atlantique fut toute aussi soutenue¹.

Dès le 25 et le 27 juillet, les avisos le *Souffleur* et *Dayot* avaient appareillé de Brest pour partir en maraude et, à eux deux, s'emparèrent de neuf voiliers en quelques semaines. Entre août et octobre, une vingtaine d'autres

1. *BOULAIRE Alain*, Les prises de guerre brestoises de la guerre de 1870, *Les Cahiers de l'Iroise*, avril-juin 1985.

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce de mer

captures furent encore enregistrées du cap Lizard au rio de la Plata, dont trois par le *Bougainville* et trois autres par la *Sibylle*.

En Extrême-Orient, Saigon vit arriver les deux premières prises le 23 août, mais il fallut attendre novembre et décembre pour que les croiseurs du Pacifique sud en ramènent quatre autres à Papeete.

Ces résultats auraient pu être différents si les navires ennemis n'avaient pas préféré rester dans les ports neutres. En soi, c'était déjà un résultat et les marins français pouvaient encore garder l'espoir d'en voir quelques-uns tenter l'aventure, confiants en leur bonne étoile ou dans leur vitesse, à moins qu'ils n'aient appareillé en ignorant l'état de guerre, comme le laisse supposer le nombre de prises faites durant les premières semaines du conflit.

Le coup porté à l'ennemi était d'autant moins grand que plusieurs cargaisons, ensuite identifiées comme appartenant à des neutres, durent être restituées !

Tel fut le cas pour trois des chargements saisis par le *Dayot*². Tel fut le cas également de la cargaison de l'*Apollo*, dont l'avis *Talisman* s'empara. Affecté à la station des Antilles, le *Talisman* était alors commandé par le capitaine de frégate Amédée Courbet, On cherchera en vain dans les biographies qui ont été consacrées plus tard au futur héros de la guerre de Chine mention des deux captures qu'il fit alors. Il est vrai que la cargaison de l'*Apollo* consistait en 3 200 caisses de morue salée. Il est vrai qu'elle fut vendue à perte. Il est vrai qu'elle fut reconnue comme neutre et qu'il fallut plus tard indemniser le propriétaire.

C'est donc dans le respect absolu des principes posés par la Déclaration de 1856 que la Marine française mena la guerre au commerce maritime ennemi.

Le régime des prises

Une fois la prise amarinée, le procès-verbal de capture établi et les scellés apposés sur le panneau des soutes, c'est dans le port que commençait réellement l'instruction du dossier qui aboutirait à une décision de justice, seule à même de légitimer l'atteinte portée à la propriété privée des navires et de leurs cargaisons.

2. Avec neuf prises, le bilan final du *Dayot* ne fut en réalité pas extraordinaire. Les cargaisons des trois-mâts *Lanaï*, *Graf von Krassow*, et *Laura Louise*, reconnues en tout ou partie neutres, durent être restituées. Le chargement de l'*Otto* était destiné à un port français, la capture du brick *Agnes* fut invalidée et une goélette naviguant sur lest fut brûlée. Le commandant du *Dayot*, le capitaine de frégate de Foucault, avait connu des aventures autrement exaltantes en Crimée, où il avait reçu la Légion d'honneur en 1855, puis en Cochinchine, où il avait été blessé au combat en 1861.



Avant cela, le sort des marins et des passagers de la prise était quand même réglé de façon plus expéditive. Après l'interrogatoire du capitaine et le contrôle des nationalités de tous ceux qui étaient à bord, la coutume autorisait en effet à traiter comme prisonniers de guerre les ressortissants ennemis, qu'ils fussent de simples matelots du commerce ou des civils. Le 4 octobre 1870, Bismarck feignit de s'en offusquer dans une note diplomatique: « De paisibles capitaines de navires de commerce, qui ne pouvaient un seul instant être considérés comme prisonniers de guerre, n'ont pas été traités comme tels, mais bien comme des criminels ; ils sont restés sans défense contre les insultes et les mauvais traitements de la populace ; ils auraient même été malmenés par leurs gardiens, jetés en prison, enchaînés et transportés dans l'intérieur de la France, où ils paraissent se trouver dans la plus triste situation ». Finalement, les Allemands ayant compté qu'une bonne quarantaine de leurs capitaines avaient été internés décidèrent, en représailles, de déporter à Brême autant de notables pris à Dijon, Gray et Vesoul, toutes villes occupées de Bourgogne et de Franche-Comté dont la plupart des habitants n'avaient jamais vu la mer ! En dépit des protestations françaises, ces otages ne retrouvèrent la mère patrie qu'après la fin des hostilités.³

Pendant que les prisonniers prenaient ainsi le chemin de la captivité, les bureaux du port dans lequel la prise avait été conduite s'attachaient à établir de façon sûre la nationalité du navire et celle des propriétaires de la cargaison. Une fois cette instruction achevée tous les éléments nécessaires étaient alors adressés au Conseil des prises.

Dernier avatar d'une instance apparue sous Mazarin, disparaissant, puis renaissant au gré des guerres et des changements politiques, ce Conseil avait été installé en 1854 pour la guerre de Crimée, puis réactivé en 1859 pour juger des prises faites sur les Autrichiens lors de la guerre d'Italie. Finalement prorogé par un décret du 28 novembre 1861, il constituait désormais une juridiction administrative spéciale subordonnée au Conseil d'État par la voie de l'appel. Présidée par un conseiller d'État, il se composait de six membres : deux maîtres des requêtes au Conseil d'État et, par usage, deux fonctionnaires du ministère des affaires étrangères, ainsi que deux officiers généraux de la Marine. S'y ajoutait un commissaire du gouvernement, également maître des requêtes, qui, tel un rapporteur public, rendait ses conclusions sur chaque affaire.

Lorsque Paris fut menacé, le Conseil dut être dédoublé par un décret du 27 octobre 1870. Son noyau resta dans la capitale assiégée pour y juger les captures dont les dossiers lui avaient été transmis avant l'encerclement de la ville. Un second Conseil « provisoire » fut constitué auprès de la Délégation du gouvernement, d'abord à Tours, puis à Bordeaux, pour statuer sur les captures ultérieures.

Une fois la décision rendue, les navires, les cargaisons réputées neutres, à la vue des papiers du bord ou des réclamations des propriétaires, leur étaient

3. BARBOUX *Henri Martin*, *op.cité*

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce de mer

restitués. Pour les autres, désormais déclarés « de bonne prise », c'était la vente aux enchères publiques, par lots et généralement à la chandelle.

Ensuite, le produit de la vente était réparti entre les trois caisses de l'Établissement des Invalides : celle des Invalides (en charge des fonds de pension), celle des Prises, puis, après le calcul des parts, celle des Gens de mer, qui aurait à verser leurs parts aux équipages capteurs.

Ceux de la *Sibylle* eurent ainsi la chance de toucher le gros lot.

En trois jours d'octobre, la frégate eut en effet le bonheur de s'emparer de trois navires ennemis en Atlantique sud. Le 7, ce fut le *Mobile*, venant de Hong-Kong avec un riche chargement de porcelaines ; le 15, ce fut le *Neptune*, porteur de café du Costa-Rica et de bois de cèdre. Le 19, enfin, ce fut le *Wilberforce*, qui avait au fond de ses cales 17 697 sacs de riz.

La *Sibylle* revenait d'Océanie et était armée en version transport, c'est-à-dire avec un équipage réduit de moitié, fait, nous le verrons, qui ne fut pas sans intérêt pour le calcul des parts de prise comme en témoigna le journal *Le Toulonnais*, qui rapporta les détails de la vente de la cargaison du *Neptune* dans le port du Levant⁴.

« La vente de 4,800 sacs de café et des 110 bordages de bois de cèdre (...), était-il écrit, a produit une somme de près de 1 million de francs ». En parlant d'un « coup de fortune pour l'état-major et l'équipage », le journal n'exagérait pas. Cette seule cargaison représentait en effet deux tiers des ventes faites à Brest pour les quinze prises qui y avaient été traitées (710 067 francs pour les navires et 819 101 pour les cargaisons)⁵ !

Le journal poursuivait encore. « D'après les règlements en vigueur dans la marine, la Caisse des invalides prélèvera d'abord 2,5 % du produit brut de la vente, puis le tiers du produit net, qui sera environ de 300 000 francs. Les deux tiers restants, 600 000 francs, seront attribués au personnel du bâtiment capteur, dans les proportions suivantes : un tiers, 200 000 francs sera partagé entre le commandant et les officiers de l'état-major. Les deux autres tiers, 400 000 francs, entre les officiers, mariniers, marins, mousles et passagers (...).

Le Toulonnais détailla ensuite le nombre de parts dévolues aux marins de la *Sibylle* : « 1 capitaine de frégate commandant, trois parts ; 2 lieutenants de vaisseau, une part chacun ; 15 enseignes de vaisseau, demi-part chacun ; 1 officier d'administration, un quart de part ; 1 médecin de 1^{re} classe, un quart de part. » La valeur d'une part ayant ainsi été fixée à 15 400 francs, le journal donna le montant des sommes à percevoir : « Le commandant recevra 46 000 francs ; chaque lieutenant de vaisseau, 18 400 francs, chaque enseigne de vaisseau, 7 700 francs, l'officier d'administration et le chirurgien major, chacun 3 800 francs.

Quant aux 168 marins composant l'équipage, l'état de répartition des 400 090 francs restants se fera à raison de quatre parts pour chaque premier maî-

4. Cité dans le Journal des débats, politique et littéraire, 17 octobre 1871

5. BOULAIRE, A, op. citée



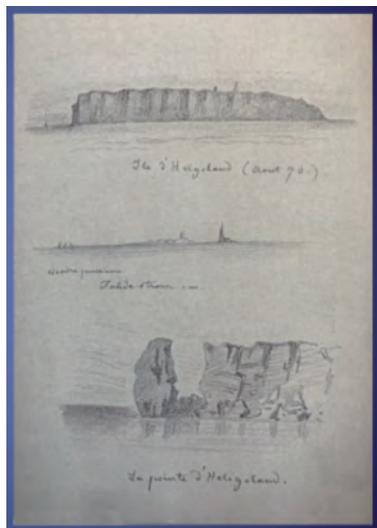
tre, deux parts et demie pour chaque deuxième maître, une part pour chaque matelot, et trois quarts de part pour les apprentis marins et novices ».

46 000 francs pour le commandant, Près de 150 000 € d'aujourd'hui !

Et encore le journal n'évoquait-il que la vente de la cargaison, pas celle du navire, pas plus qu'il n'évoquait la liquidation des deux autres prises de la *Sibylle* ! En février 1872, les porcelaines chinoises et japonaises du *Mobile*, estimées à plus d'un million de francs, attirèrent à Toulon les représentants des principales maisons de commerce d'Europe !

La valeur de la cargaison avait bien sûr été décisive dans la bonne fortune de la frégate. Mais deux autres facteurs avaient également joué. La *Sibylle* opérant seule, le bénéfice de la capture n'avait pas eu à être partagé avec d'autres ou, pire, avec toute une escadre, fait qui pouvait conduire le Conseil des prises à déclarer qu'elle n'était pas répartissable ! Ensuite, on se le rappelle, le partage s'était fait sur la base d'un équipage réduit, ce qui avait diminué de moitié le nombre d'ayants droit.

Il y avait sur la corvette *Decrès* un jeune officier pauvre qui, du milieu de l'été aux débuts de l'hiver, servit en mer du Nord.



Helgoland. Dessin de Pierre Loti 1870



Sur le Decrès, un «jeune officier pauvre», l'aspirant Julien Viaud, 20 ans

Nous avons déjà rencontré Gauguin sur le *Desaix*, solide matelot qui n'avait encore rien peint. Voici maintenant un frêle aspirant qui n'avait encore rien écrit. À peine sorti de l'École navale, Julien Viaud vivait alors dans l'angoisse de savoir si la maison familiale de Rochefort n'allait pas être vendue et si sa mère et ses tantes devraient la quitter. Son espoir fut peut-être que le *Decrès* s'empare de quelque riche marchand prussien et qu'il en retire quelque profit à l'image d'un aspirant de la *Sibylle* qui ouvrait droit à deux mille francs. Malheureusement, nous l'avons vu, le bilan des escadres déployées en mer du Nord fut des plus modestes et seuls

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce de mer

le *Châteaurenault*, le *Dayot*, le *Kersaint* et le *Kléber* croisèrent avec succès. Trois fois déployé, le *Decrès*, lui, rentra bredouille à chaque fois et la triste guerre de 70 laissa ainsi Loti aussi pauvre qu'avant⁶.

Pour les équipages, la chasse aux prises se transformait de la sorte en une course à la prime. C'était l'ultime survivance du droit reconnu autrefois aux corsaires de « prendre leur pied », leur part, selon l'antique expression. Ceux qui pouvaient espérer en bénéficier voyaient ainsi leur chance récompensée : la chance de repérer le « prussien » et celle de le prendre de vitesse si la brise ne le mettait pas hors d'atteinte. Ensuite, l'abordage de ces paisibles marchands n'était en rien une prouesse guerrière. L'opération se déroulait sans opposition. Ce fut là une différence sensible avec ce qui se passa en 1939-1940, lorsque sur neuf cargos interceptés par la marine française, trois préférèrent se saborder⁷ !

Bilan et épilogue

L'armistice entre la France et l'Allemagne intervint le 28 janvier 1871 et la paix fut signée à Francfort le 10 mai suivant.

L'article 13 du traité ordonna la restitution des bâtiments et des cargaisons dont le sort n'avait pas été jugé avant le 2 mars 1871. Cette disposition, qui concernait les seuls jugements du Conseil des prises, ne fut applicable qu'à six navires et ignora les recours en suspens devant le Conseil d'État, qui mit encore deux ans pour apurer la totalité des contentieux nés des prises de la guerre.

Si une étude parue en 1883 rappela que les 75 navires victimes des croiseurs français avaient été « évalués par les armateurs allemands à 17,5 millions, cargaisons comprises », l'ancien secrétaire du Conseil des prises avait indiqué dès 1872 que, pour un total de 90 captures (en comprenant celles opérées dans les ports), la valeur totale des vaisseaux et cargaisons définitivement saisis n'avait pas atteint 6 millions. En comparaison, l'auteur rapportait ces 6 millions aux 600 millions de dommages subis en France par la propriété privée⁸.

Au regard des 3 300 voiliers et de la centaine de vapeurs de la Confédération de l'Allemagne du nord, le dommage causé n'avait donc pas été considérable. Aucun des grands transatlantiques de la Norddeutscher ou de la Amerika Linie n'avait été pris et bien des cargaisons ne consistaient qu'en chargements de bois, charbon ou frets variés. De toutes façons, le conflit avait été trop bref pour que l'Allemagne ait pu pâtir de l'atteinte portée à

6. QUELLA-VILLERGER Alain et VERCIER Bruno, Pierre Loti dessinateur. Une œuvre au long cours, *Bleu autour*, 2009. La guerre, en suspendant les procédures juridiques en cours, permit à Julien Viaud d'atteindre sa majorité et de bientôt acquérir en son nom la maison familiale.

7. FOURES, André, La Marine dans la guerre au commerce allemand, Cols bleus n°1382, 12 janvier 1985

8. BARBOUX Henri Martin, *op. cit.*



son commerce. Pour leur part, les armateurs de Hambourg ou d'ailleurs avaient plus souffert des limitations apportées à leur activité, de l'obligation de recourir à des chargeurs neutres ou de l'élévation des coûts d'assurance que des pertes liées aux captures. « Nous ne trouvons nulle part qu'un pays ait été vaincu par les pertes privées qu'ont éprouvées individuellement ses citoyens », avait déclaré un jour un premier ministre britannique⁹.

Alors, à défaut d'une réelle efficacité stratégique, au moins y avait-il eu pour quelques marins l'occasion de toucher un pactole. Les dernières traces de ces paiements disparurent au bout de trente ans, lorsque les créances qui n'avaient pas été réclamées restèrent la propriété de la Caisse des invalides¹⁰.

Le caractère inéquitable d'un système d'attribution personnelle des parts de prise ne milita pas pour son maintien. En 1911, l'Amirauté britannique, qui mettait en œuvre un dispositif semblable, le remplaça par un simple système de gratification, avant que la France ne l'imita en mars 1916. Darlan le réinstaura en septembre 1939 en poussant à la sortie d'un décret-loi qui spécifia qu'1/4 de la valeur nette de la prise reviendrait aux capteurs ou à leurs héritiers !

Cette disposition disparut formellement en décembre 2014 à l'occasion des travaux d'élaboration du Code de la Défense. Quant au Conseil des prises, il tint sa séance de clôture le 5 mars 1965. Il n'a plus siégé depuis¹¹.

9. DESJARDINS, *Gustave*, *Revue des Deux Mondes*, 1883

10. Voir les Journaux officiels d'octobre 1901 et 1902.

11. Pour la Première Guerre mondiale, le Conseil des prises mis en activité le 4 août 1914, rendit 302 décisions du 10 novembre 1914 au 16 novembre 1922. Pour la Seconde Guerre mondiale, il rendit 228 décisions, entre le 13 mars 1940 et le 5 mars 1965.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».