

LES PORTS PENDANT LES GUERRES.

Le XVIII^e siècle est une période de grande tension entre les différents pays d'Europe . Deux guerres ont déjà eu lieu, en 1760 : la guerre de Succession d'Espagne de 1701 à 1713 et la guerre de Succession d'Autriche de 1740 à 1748. Depuis 1756, une troisième a commencé la guerre de Sept Ans qui finit en 1763. Elle sera suivie par la guerre d'indépendance des USA. Les Anglais et les Français sont ennemis et s'affrontent sur mer. Les Anglais ont une flotte plus nombreuse que celle de la France et des visées politiques plus claires vis à vis de l'outre-mer. Ils cherchent à désorganiser complètement les activités des ports de France.

. Le Royaume-Uni a une flotte supérieure à celle des Français d'autant plus qu'il agit pour diminuer encore leur puissance .

En 1755, avant toute déclaration de guerre, 300 vaisseaux marchands français sont détruits par les Anglais dans des ports français¹ . En juin 1755, les prises massives de bateaux marchands par l'Angleterre touchent les ports de Normandie. Les négociants havrais et rouennais perdent vingt-cinq navires. Quatorze bateaux dieppois sont pris entre juin et la fin de l'été, cent dix sept pêcheurs sont emprisonnés en Angleterre. L'oncle de Jean-Baptiste, Louis Denoville est capitaine de l'un de ces navires marchands : le Franc-Maçon, un brigantin de soixante-dix tonneaux, armé par le diepois Jacques Hélie. Il doit se rendre à Calais pour y faire du fret mais HMS le Centaure arraisonne le navire et conduit l'équipage vers le port de Deal en Grande Bretagne.

A partir de 1758 , les Anglais décident de ne pas échanger avec les Français les prisonniers de guerre comme c'était jusqu'alors l'habitude en cas de guerre navale. Ne pas échanger les marins réduit beaucoup les possibilités de reconstituer des équipages performants pour continuer la guerre.

Le gouvernement britannique organise un blocus autour des ports français, après la déclaration de guerre² surtout sur les côtes de l'Atlantique et de ses mers bordières.

. Le commerce international est difficile, voire impossible . Les liaisons avec les colonies françaises ne sont plus assurées .Même les bateaux des pays neutres dans le conflit ne sont plus autorisés par l'Angleterre à faire du commerce avec les colonies françaises sous peine de saisie du navire.

. La pêche au hareng ou celle de la morue à Terre Neuve, est compromise pour les ports de la côte ouest du pays . Les pêcheurs risquent de séjourner longtemps dans les geôles anglaises.

La navigation maritime cesse donc presque complètement et par voie de conséquence , aussi celle des allèges qui faisaient circuler les marchandises entre Le Havre et Rouen, sur la Seine³.

La misère de la population s'accroît. Au Havre, le chômage augmente tellement, pendant la guerre de Sept Ans que des ateliers de charité sont créés pour occuper les plus démunis. Trouver à manger pour les plus pauvres relève de la gageure. Au Havr, le 14 janvier 1757, à la sortie de la messe d'action de grâce pour avoir sauver la vie du roi lors de l'attentat de Damien, il est prévu de faire l'aumône aux pauvres avec une distribution de pains de trois livres. On attend 800 personnes, il s'en présente 2100.

¹ Voir T.J.A.Le Goff : cité ci-dessus et Pierre Dardel cité ci-dessous.

² Pierre Dardel Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle . Rouen, Société libre d'émulation de la Seine Maritime . 1966

³ Pierre Dardel : idem .p :45

Les Anglais font aussi régner la peur en bombardant certains ports : Le Havre est atteint entre le 4 et le 6 juillet 1759 .

Il reste un moyen de gagner sa vie en mer pendant la guerre : devenir corsaire. Le roi de France engage toute personne intéressée à armer pour la course dès le début du conflit : c'est une manière d'augmenter le nombre de navires de guerre sans trop de dépenses pour lui , c'est une façon de pouvoir gagner de l'argent pour les négociants qui acceptent . Des négociants normands participent et transforment certains de leurs bateaux ou en font construire d'autres pour les armer comme corsaires . Le roi leur accorde, alors, un brevet de corsaire⁴ ; parfois même le capitaine du bateau corsaire et certains de ses lieutenants obtiennent un grade dans la marine royale en hommage à leur courage . Le salaire de ces capitaines est plus élevé que celui de la Royale . L'oncle de Denoville redevient corsaire en 1758 comme il l'avait été lors de la guerre précédente.

Le senau,⁵ « *Le Villemur* » est armé à la course par deux négociants dieppois : Messieurs Lebrun père et fils . Il part de Dieppe, à la fin janvier 1758, dûment armé de huit canons, quatre pierriers, trente fusils, trente sabres . Le rôle d'équipage retrouvé, est daté du 14 janvier 1758. Louis Denoville en est le capitaine, il a quarante sept ans , le « poil brun » , et est de taille moyenne . Il sera payé trois cents livres par mois durant sa mission . Cinquante et un hommes sont à bord, vingt-quatre sont des officiers aguerris au maniement des navires, cinq sont des officiers non marinières. Parmi eux , sont regroupés, sur le rôle d'équipage, deux tonneliers deux capitaines d'armes et le coq.. Neuf matelots composent l'équipage, assistés de deux novices, cinq volontaires et six mouses . La plupart des embarqués sont des normands avec une nette domination des Dieppois (trente-trois sur cinquante et un embarqués) ; le chirurgien est originaire de Loudun en Poitou, un capitaine d'arme vient du Comtat-Venaissin Cet équipage est important pour la taille du navire car il faut prévoir les abordages et les conduites des prises.

Le Villemur croise en Manche et prend , au moins deux navires anglais dont nous avons retrouvé trace dans les archives, entre le 14 ou le 15 janvier et la fin février : *la Providence*, conduite au Havre, après la prise ; *l'Anomime*, conduit à Fécamp. Son équipée corsaire s'arrête le lundi 20 Février 1758 , quand HMS *Richmond* , commandé par le capitaine Thomas Hankerson, l'arraisonne « dans la Manche, à dix lieues ouest sud-ouest du cap Barfleur ». L'équipage est conduit à Deal. Le navire déclaré « de bonne prise » et son équipement, ses « meubles et marchandises »¹⁴ sont vendus.

⁴ Pierre Dardel p.38

¹³ archives nationales britanniques : HCA32/252

¹⁴ Archives Nationales du Royaume Uni . HCA32/252