

Introduction

L'historien du « fait maritime¹ » doit beaucoup à ces peintres de « marines » qui ont su restituer, parfois en travestissant un peu la réalité pour transcender leur œuvre, l'ambiance d'un port. À elle seule, la gravure de Nicolas Ozanne représentant le port de Nantes en 1776 dit beaucoup de la croissance économique exubérante qu'a connue la cité tout au long du siècle (cf. cahier central, illustration 1). En choisissant de se positionner le long de la Loire, à l'ouest de la ville, l'artiste embrasse d'un coup d'œil le cœur battant négociant en saisissant les outils de sa prospérité comme les résultats de celle-ci. À droite, au premier plan, un navire au mouillage de retour des colonies cargue ses voiles en attendant son déchargement tandis qu'à gauche les chantiers de la Chézine s'affairent à caréner un lourd bâtiment, et à achever la construction d'autres bateaux encore sur leurs madriers. La fumée du goudron appliqué sur la coque en réparation et les nombreux navires amarrés ne parviennent pas à dissimuler le massif alignement du quai de la Fosse où sont rassemblées les demeures des négociants dans des hôtels aux fonctionnalités commerciales comme résidentielles. Cet ensemble architectural, achevé en 1710, témoigne du passage de Nantes dans le grand commerce, celui de la traite négrière et de la redistribution des produits coloniaux en Europe². Les grands négociants s'y installent, migrant de tous les quartiers nantais pour faire du quai de la Fosse, selon les mots de l'ingénieur géographe Jean Ogée, « l'endroit le plus agréable, le plus riche et le plus actif de Nantes³ », autrement dit l'une des plaques tournantes du grand commerce français. Au cours des années 1720, c'est au tour de l'île Feydeau, le point de fuite de la gravure d'Ozanne, d'être plébiscitée par les négociants qui investissent dans un programme immobilier sans ostentation mais qui éclaire néanmoins sur le statut que Nantes a fini par acquérir à l'occasion de ces « jours tissés d'or et d'argent⁴ ».

1. VILLAIN-GANDOSSI C. et RIETH E., *Pour une histoire du « fait maritime ». Sources et champ de recherche*, Paris, CTHS, 2001.
2. CABANTOUS A., LESPAGNOL A. et PÉRON F. (dir.), *Les Français, la Terre et la Mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 177-259; HAUDRÈRE Ph., *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1997.
3. OGÉE J., *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Nantes, Vatar, 1779, p. 308.
4. Mots de l'abbé Fournier prononcés devant la Société académique de Nantes et de la Loire-Inférieure en 1858, cités par PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Nantes*, Plomelin, Éditions Palantines, 2008, p. 80.

La gravure d'Ozanne, si réaliste soit-elle, contribue à façonner l'image d'un « âge d'or » de la ville qui n'est déjà plus vraiment d'actualité en 1776. Si Nantes a été un moteur dans les échanges que la France a eus avec le monde dans la première moitié du XVIII^e siècle, le grand port négrier perd du terrain face à ses concurrents, Bordeaux et Marseille notamment. De 14 % du trafic au cours des années 1730, Nantes passe à 7 % au début de la guerre d'Indépendance américaine. Pourtant, dans l'imaginaire collectif, ce sont bien bien la Révolution puis l'Empire qui auraient mis fin à l'irrésistible ascension économique de Nantes au XVIII^e siècle. Les progrès réalisés par l'historiographie depuis le bicentenaire de la Révolution, particulièrement en matière d'histoire économique⁵, n'ont pas toujours permis de modifier des clichés tenaces. Au reste, d'un point de vue mémoriel, il est frappant de constater que c'est la ville du « beau XVIII^e siècle » – même si les aspects liés à la traite négrière ont eu des difficultés à s'imposer dans l'espace public⁶ – et celle du temps de la construction navale industrielle à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle qui retiennent l'attention du grand public. Entre les deux, au mieux une période de transition, au pire un moment où les catastrophes s'enchaînent et ruinent les « belles » réalisations de l'Ancien Régime. La mémoire est sélective et il n'y a rien d'étonnant à ne retenir que les périodes flatteuses face à d'autres moments plus complexes et difficilement appréhendables d'un seul bloc.

Il est sans doute plus surprenant de constater ces cloisonnements dans la recherche universitaire. De façon plus ou moins consciente, les travaux consacrés à Nantes ne s'aventurent guère sur la dernière décennie du XVIII^e siècle, sauf rares exceptions⁷. Les analyses du grand commerce, du cabotage ou des familles négociantes trouvent leur *terminus ad quem* autour des années 1789-1792, laissant de côté les vraies ruptures, source de recomposition des stratégies marchandes, là où s'inventent des « mécanismes de compensation⁸ » : la révolte de Saint-Domingue le 22 août 1791 et l'engagement dans la guerre contre la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies le 1^{er} février 1793.

5. Pour prendre la mesure des débats qui ont agité les historiens à propos de la rupture révolutionnaire d'un point de vue économique, et plus particulièrement sous l'angle du négoce maritime : MARZAGALLI S., « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 352, avril-juin 2008, p. 183-207 ; voir aussi : AUDRAN K., *Les négoce portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégies. Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, thèse de doctorat inédite sous la direction de Gérard Le Bouëdec, université de Lorient, 2007.

6. Toutefois, l'évolution est sensible depuis les années 1990 grâce, notamment, à l'association des *Anneaux de la Mémoire*. En outre, le musée du château des ducs de Bretagne consacre plusieurs salles à cette question tandis qu'un parcours patrimonial existe dans la ville. Enfin, il faut mentionner l'inauguration du Mémorial de l'abolition de l'esclavage, le 25 mars 2012, qui témoigne d'un changement d'attitude par rapport au passé nantais.

7. PINEAU-DEFOIS L., *Les grands négociants nantais du dernier tiers du XVIII^e siècle. Capital hérité et esprit d'entreprise (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, thèse de doctorat inédite sous la direction de Guy Saupin, université de Nantes, 2008.

8. MARZAGALLI S., *op. cit.*, p. 204.

Car s'il n'est plus question d'envisager la Révolution française comme une catastrophe économique⁹, il faut bien reconnaître que les ports ont subi de plein fouet une série d'événements qui ont fait chuter leur activité. Pour la plupart d'entre eux, la guerre maritime qui débute en février 1793 représente l'inflexion la plus probante alors qu'elle prend un caractère plus diffus dans le cas de Nantes qui est d'abord confrontée à la révolte de Saint-Domingue. La dépendance de la cité ligérienne à l'égard de la « perle des Antilles » est lourde de conséquences pour les intérêts négociants qui estiment leurs pertes à près de 93 millions de livres en 1792¹⁰. Par ailleurs, si le déclenchement des hostilités ajoute son lot de difficultés à un tissu économique déjà malmené, la décision d'autoriser les Neutres à commercer avec les colonies françaises le 19 février 1793, autrement dit la fin de l'exclusif colonial qui prévalait jusque-là, aggrave un peu plus la situation du négoce nantais. Mais aux facteurs économiques qui expliquent en grande partie cette conjoncture il faut ajouter l'environnement insurrectionnel qui s'est emparé de toute la région à partir de mars 1793. Prise en étau par les rebelles, Nantes devient un camp retranché dès le 10 mars, ce qui ne favorise guère la poursuite d'une activité quelle qu'elle soit¹¹. La première « bataille de Nantes », livrée le 17 mars, permet à la ville de rétablir ses communications avec Paris et l'ensemble du bassin ligérien mais le danger vendéen subsistera jusqu'en 1796. Si la République contrôle le fleuve d'Angers à son embouchure pendant toute la Révolution, le sud du département est beaucoup moins sûr. Dans l'immédiat, cette spécificité se greffe à toutes les autres pour entraver considérablement l'activité commerciale de Nantes. Les armements réalisés viennent révéler une situation difficile puisque l'on en dénombre 90 en 1793 contre 220 en 1792¹².

Dans ce contexte, quelles sont les alternatives possibles ? L'idée longtemps admise d'un refuge dans la rente en attendant des jours meilleurs est aujourd'hui abandonnée même si une partie du négoce a pu être tentée par cette solution. Passé un court moment d'expectative, les acteurs économiques démontrent leur capacité de rebond dans la recherche de stratégies de contournement des difficultés induites par la guerre maritime. La fourniture aux armées, le cabotage ou la course représentent alors trois possibilités parmi les plus courantes pour éviter des pertes financières ou le

9. LEMARCHAND G., « La Révolution n'a pas été une « catastrophe économique » », in BIARD M. (dir.), *La Révolution française. Une histoire toujours vivante*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Biblis », Paris, 2014, p. 225-236 ; HINKER F., *La Révolution française et l'économie : décollage ou catastrophe ?*, Paris, Nathan, 1989.

10. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les négoce maritimes français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 150-151.

11. MARTIN J.-C., *La Loire-Atlantique dans la tourmente révolutionnaire*, Nantes, Reflets du passé, 1989.

12. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *op. cit.*, p. 128. Karine Audran fait un constat identique à partir du tonnage : « de 54 848 tx en 1790, les armements de Nantes ne totalisent pas 7 000 tx trois ans plus tard. », AUDRAN K., « Les armements de Nantes et Saint-Malo sous la Révolution, le Consulat et l'Empire : crise ou transition ? », in MARZAGALLI S., MARNOT B. (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2003, p. 254-256.

dépérissement de son appareil productif. Dans le contexte nantais, ces trois palliatifs se sont cumulés. Ainsi, la société Crucy frères illustre la volonté d'une fratrie d'assurer l'approvisionnement en bois des arsenaux atlantiques avant de se lancer dans la construction d'une partie des navires de guerre¹³. D'autres choisissent le cabotage qui représente une part écrasante des armements nantais à partir de l'an III même si le rayon d'action est limité au littoral ponantais et que le tonnage des unités impliquées est singulièrement peu élevé¹⁴. Mais pour beaucoup d'autres acteurs économiques, il n'y a pas de spécialisation affirmée et l'adaptation à cette situation de crise inédite passe par la diversification dans toutes ces activités de refuge, au gré des opportunités. Ainsi, la maison de négoce Courtois et Leray opte dès 1793 pour l'approvisionnement militaire en fournissant les hôpitaux de l'Armée et de la Marine à Quimperlé, Brest, Rennes, Toulouse, Bayonne et les Antilles. Mais dans le même temps, ces négociants réalisent des armements commerciaux, sous pavillon hambourgeois, et corsaires¹⁵. Le choix de la guerre de course est plus original pour une ville qui n'a quasiment aucune antériorité dans ce domaine puisque seuls 66 armements eurent lieu depuis la guerre de Succession d'Espagne¹⁶. Mais si, de toute évidence, Nantes n'est pas un port de course au XVIII^e siècle, le contexte révolutionnaire fait sensiblement évoluer la stratégie des acteurs économiques puisque 108 armements sont réalisés entre 1793 et 1799, faisant de la ville l'une des plus actives dans ce domaine¹⁷.

Cette participation intervient après une période d'intenses débats en 1792 où le principe même de la course et sa conformité avec le « droit des gens » sont controversés¹⁸. Ce point n'est tranché par la Convention que

13. COSSÉ Y., *Les frères Crucy, entrepreneurs de constructions navales de guerre (1793-1814)*, autoédition, Nantes, 1993 ; PLOUVIEZ D., « Les Crucy, entrepreneurs nantais de constructions navales sous la Révolution et l'Empire (1793-1814). Premiers jalons pour une monographie d'entreprise », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 71, décembre 2011, p. 85-104 ; « Du prix de Rome au quai de la Piperie. Dans le cœur de Mathurin Crucy, entrepreneur de construction navale à Nantes sous la Révolution et l'Empire », *Vivre la Révolution : les écrits de l'intime, Annales Historique de la Révolution française*, 2013, p. 145-164.
14. Pour saisir la part du cabotage dans l'armement nantais : ADLA 7 R4/90-94, rôles d'armements, an III-an VII.
15. CHOPIN C., *Un négociant armateur nantais à la fin du XVIII^e siècle : Pierre-Mathurin Le Ray*, mémoire de maîtrise sous la direction de Guy Saupin, université de Nantes, 1997.
16. En dehors de ce premier conflit qui totalise 39 armements corsaires, il s'agit d'une activité très marginale pour les autres périodes de guerre : 15 pendant la guerre de Succession d'Autriche, 9 pendant la guerre de Sept Ans et 3 pendant la guerre d'Indépendance américaine : MEYER J., *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, EHESS, 1969, p. 81-89.
17. Les données indiquées pour Nantes procèdent d'un dépouillement des archives effectué par les auteurs selon une méthodologie explicitée dans le chapitre 1. Dans le cadre d'une comparaison à l'échelle nationale, seule l'étude de Patrick Crowhurst fournit des informations sur les autres ports. En nous basant sur ces données pour la période 1793-1801, Dunkerque aurait armé 220 corsaires, Bordeaux 91, Saint-Malo 143 et Nantes 132. Toujours selon l'auteur, Nantes est le premier port corsaire français en 1797 et le second, derrière Dunkerque, en 1798 : CROWHURST P., *The French war on trade : privateering, 1793-1815*, London, Scolar Press, Studies in naval history, 1989.
18. BELISSA M., « La guerre de course et le droit des gens dans les débats parlementaires (1792-1793) », *Neptunia*, n° 209/1, 1998, p. 22-33.

le 31 janvier 1793, par un « décret qui autorise les citoyens à armer en course¹⁹ », la veille même de la déclaration de guerre au roi d'Angleterre et au Stathouder de Hollande. Cette décision a un effet immédiat, puisque, selon Patrick Crowhurst, 132 corsaires sont armés en France entre février et juin 1793²⁰. À l'échelle nationale, le commerce maritime au long cours est resté extrêmement actif en 1792, et en ce début de 1793 de nombreux navires étant encore opérationnels, il est facile de les réarmer rapidement. Les armateurs sont en outre incités à cette forte réactivité, qu'ils soient portés par la fougue patriotique et révolutionnaire, ou mus par la nécessité de conserver une activité malgré la guerre.

L'élan est brisé net le 22 juin 1793 car la pénurie de marins est telle que la Convention décrète qu'« il sera mis à l'instant [...] un embargo dans tous les ports sur tous les corsaires et sur les bâtiments de commerce, jusqu'à ce que les armements des vaisseaux de la République soient complétés²¹ ». Cet embargo, annoncé comme provisoire, dure jusqu'au 23 thermidor de l'an III (10 août 1795), date d'un nouveau décret qui « autorise les citoyens français à armer en course²² ». L'effet de cette décision est néanmoins beaucoup moins immédiat qu'en 1793 : aucun corsaire n'est armé en 1795, et seulement 45 pour l'ensemble des ports français en 1796²³. L'enthousiasme a pu être échaudé par le brusque revirement de l'État qui a spolié les armateurs en 1793. De plus, le commerce au long cours a été considérablement réduit en deux ans, les navires en état d'être réarmés sont beaucoup plus rares, et il faut donc pour les armateurs se lancer dans un très lourd investissement. Or, en 1795, la Convention thermidorienne est aux prises avec une crise économique et monétaire particulièrement violente associée à une hyper-inflation de 30 à 40 % par mois, qu'on la mesure par la dépréciation de l'assignat par rapport à la monnaie métallique ou par la hausse des prix des denrées de base²⁴. Le manque de confiance dans la monnaie et la pénurie de marchandises de première nécessité sont autant d'obstacles insurmontables pour de tels investissements. Il faut attendre l'été 1796 pour voir réapparaître ce que François Crouzet considère comme une « embellie économique²⁵ ». Le Directoire, en place depuis le 4 brumaire an IV (26 octobre 1795), ayant tiré les leçons de l'échec de l'assignat, en renonçant à imposer le papier-monnaie et rétablissant la monnaie

19. *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, Paris, Imprimerie de la République, an V-an VIII, tome III, p. 271.

20. CROWHURST P., *op. cit.*, cité par ACERRA M., MEYER J., *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 265.

21. *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, *op. cit.*, tome III, p. 477.

22. *Ibidem*, tome V, p. 398-405.

23. CROWHURST P., *op. cit.*, cité par ACERRA M., MEYER J., *op. cit.*, p. 265.

24. CROUZET F., *La grande inflation, La monnaie en France de Louis XVI à Napoléon*, Paris, Fayard, 1993, p. 328, p. 339.

25. *Ibidem*.

métallique, réussit à rétablir provisoirement la confiance, la stabilité des prix et à relancer l'activité économique.

La course, guerre spécifique où il ne s'agit pas de combattre frontalement un ennemi mais d'entraver son commerce maritime et, corollaire, de lui causer des dommages économiques, s'inscrit dans un cadre réglementaire précis et contraignant²⁶ générateur d'une masse très importante de documents administratifs. Pour la période révolutionnaire, l'ossature législative de la guerre de course reste encore l'Ordonnance de la Marine d'août 1681 complétée par la « Déclaration du Roi concernant la course sur les ennemis de l'État » du 24 juin 1778. La tutelle conjointe exercée par l'administration de la Marine et celle de la Justice sur la course est une aubaine car ce double point de vue permet de disposer d'une riche documentation qui, dans le cas de Nantes, est presque complète²⁷. Elle autorise à avoir une approche à peu près exhaustive de l'aspect opérationnel sur l'ensemble de cette période – avec quelques lacunes pour 1793 – et donc de présenter des données précises quant au nombre de croisières et à leur déroulement.

Riche de cette documentation, la première étape de cette enquête consiste donc à rétablir la réalité de la course nantaise tant le phénomène reste encore assez flou. L'ouvrage de Stéphane de La Nicollière-Teijeiro est la dernière synthèse sur ce sujet sur la longue durée²⁸ mais ses deux chapitres relatifs à la période révolutionnaire présentent une série de portraits d'armateurs et de corsaires remarquables sans apporter une pondération globale. Surtout, en dépit de nombreuses informations concernant les navires impliqués (tonnage, équipage, nature de l'artillerie, etc.) et quelques croisières, il n'y a aucune perspective comparative. Le positionnement de Nantes par rapport à ses concurrents n'apparaît pas clairement et ne fait d'ailleurs toujours pas consensus dans l'historiographie actuelle. Sauf à considérer la synthèse de Patrick Crowhurst²⁹, on ne dispose pas de suffisamment de travaux sur la course française pendant cette époque pour dessiner les caractéristiques de l'engagement de chaque port, ce qui n'empêche toutefois pas les bilans *a priori*. En dehors des récits épiques des historiens du début du xx^e siècle, tel Paul Legrand qui affirmait que « Nantes [...] a été l'un des plus célèbres

26. C'est ce qui la distingue fondamentalement de la piraterie, exercée sans aucun contrôle étatique, et en conséquence sans aucune protection juridique : le pirate capturé est « pendu haut et court », tandis que le corsaire est considéré comme un prisonnier de guerre. Si la frontière entre course et piraterie a pu être assez poreuse à certaines périodes ou dans quelques zones géographiques, la guerre de course nantaise pendant la Révolution s'inscrit sans aucune ambiguïté dans le cadre légal.

27. On peut simplement regretter l'absence des rapports de mer des capitaines et les lacunes des registres matricules de l'Inscription maritime.

28. LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO S. de, *La course et les corsaires du port de Nantes : armements, combats, prises, pirateries, etc.*, Paris, Honoré Champion, 1896.

29. CROWHURST P., *op. cit.*

ports corsaires de France³⁰ », une ligne de fracture partage les travaux actuels qui, tour à tour, attribuent à Nantes une place majeure dans l'économie globale de la course de cette époque ou au contraire considèrent qu'il s'agit d'un phénomène marginal³¹. Dès lors, au-delà du rythme de la course et de ses résultats en termes de prises qu'il importe de rétablir, l'enjeu consiste également à matérialiser l'engagement de Nantes dans cette activité en précisant les caractéristiques des populations navigantes et des navires impliqués tout en approchant la réalité de l'engagement. En marge de ce phénomène, les actions menées par les bâtiments de la République pour entraver le commerce ennemi apportent un éclairage complémentaire utile, même si ces actions ne relèvent pas à proprement parler d'opérations de course.

Si cette première étape permet de disposer d'indicateurs pour juger de la vitalité de la course, une pondération exhaustive de cette activité conduit également à en identifier les acteurs puis à en détailler les résultats financiers³². L'objectif est donc de passer du « ras des vagues » au « ras du quai » en privilégiant les aspects économiques et sociaux³³. Réinvestir la course par ce prisme est, on veut le croire, particulièrement fécond pour remettre en perspective ce qui se joue à Nantes pendant cette période.

Le dénombrement et le rythme singulier des armements incitent d'emblée à interpréter la course comme une activité de refuge en réponse à une crise longue et d'ampleur inédite. Mais un refuge pour qui ? Laure Pineau-Defois semble écarter une participation du grand négoce nantais³⁴ tandis que Karine Audran n'a pas étendu au port de Nantes son analyse prosopographique des armateurs en course³⁵. En dehors de la figure d'un Félix Cossin³⁶, appartenant au monde du négoce « second » et qui réalise de beaux profits tout au

30. LEGRAND P., *Annales de la marine nantaise*, Nantes, Héron, 1908, p. 10, cité par BOIVIN J., *L'activité corsaire nantaise pendant la Révolution (1793-1799)*, mémoire de master 2 sous la direction de David Plouviez, université de Nantes, 2013.

31. Par exemple, pour Patrick Villiers « Les résultats nantais furent exceptionnels » (VILLIERS P., *Les corsaires des origines au traité de Paris du 16 avril 1856*, Paris, éditions Jean-Paul Gisserot, 2007, p. 83) alors qu'Olivier Pétré-Grenouilleau se montre plus mitigé se contentant d'évoquer la chronologie : « Sur 722 corsaires français, entre 1796 et 1801, ils en expédièrent 132. Mais l'engouement s'avéra de courte durée, concentré essentiellement sur deux années (1797-1798). » PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *op. cit.*, p. 129.

32. Si le dénombrement des armements corsaires est connu dans ses grandes lignes, même si les évaluations peuvent diverger, on manque d'éléments pour savoir si la course a été globalement profitable aux ports français ; voir la synthèse que propose Silvia Marzagalli sur la course française pendant la Révolution et l'Empire : MARZAGALLI S., « French Privateering during the French Wars, 1793-1815 », in ELLEMAN B. A., PAINE S. C. M. (dir.), *Commerce Raiding. Historical Case Studies, 1755-2009*, Newport, Naval War College Press, 2013, p. 41-56 (ici p. 47-49).

33. Au « ras des vagues » est une expression empruntée à Jacques Péret : PÉRET J., *Les corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 129.

34. PINEAU-DEFOIS L., *op. cit.*, p. 214.

35. « Toutes les sources n'ont pas été exploitées, à commencer par les fonds des tribunaux civils, chargés d'instruire les décisions des tribunaux de commerce en appel ou les dossiers des corsaires nantais », AUDRAN K., *Les négoce portuaires bretons*, *op. cit.*, p. 224.

36. BERGERON L. et CHAUSSINAND-NOGARET G. (dir.), *Grands notables du I^{er} Empire*, Paris, Éditions du CNRS, 1982, tome 8, p. 179-181.

long de la Révolution, ou de celle d'Ouvrard³⁷, qui fait ses premières armes en finançant des navires en course avant de devenir l'important munitionnaire des armées impériales, on peine à identifier les autres acteurs. S'agit-il du repli temporaire d'un monde socialement homogène ou, au contraire, agglomérant des hommes aux profils socio-économiques hétéroclites arrivés à la course faute de mieux et pour éviter de mourir économiquement ? Assistet-on à l'émergence d'une nouvelle élite négociante ? Simultanément à cette approche des acteurs économiques, il convient également d'envisager l'inscription spatiale de la course dans l'estuaire de la Loire et à Nantes, et d'identifier les parties prenantes dans la gestion quotidienne des navires corsaires comme de leurs prises : l'administration de la Marine, mais aussi tous les acteurs secondaires qui tirent un revenu sonnante et trébuchant en convoyant les prises de Paimboeuf à Nantes, en expertisant les cargaisons, ou en menant à son terme la procédure de liquidation, du juge de paix en passant par la kyrielle d'administrateurs impliqués.

Enfin, les sources à notre disposition autorisent à mesurer, avec une faible marge d'approximation, les flux financiers qu'engendre la course, leur origine et leur destination. Les dossiers de liquidations des prises représentent évidemment une porte d'entrée essentielle pour tirer un bilan des gains comme des pertes. Dès lors, la guerre de course a-t-elle été rentable pour le port de Nantes et, si oui, pourquoi s'est-elle interrompue de façon si brutale au cours de l'an VII ? Ces questions impliquent, même si les archives existent, l'abord d'une comptabilité complexe et volontairement peu transparente. Cette approche technique a supposé des choix méthodologiques, explicités dans les différentes annexes situées en fin de volume, qui permettent d'envisager la rentabilité de la course tout en apportant des éléments quant à sa fin brutale dans ce port. Ces aspects représentent un enjeu important. Parce qu'elle implique la participation de très nombreuses personnes, la guerre de course a un impact sur l'économie de Nantes et de l'estuaire de la Loire qu'il importe d'approcher, autant que faire se peut, dans sa globalité. Les premiers concernés sont les armateurs et actionnaires de la *mise-hors*. Pour certains d'entre eux, l'aventure corsaire constitue un beau tremplin, mais un bilan objectif se doit d'examiner aussi les échecs, qui sont le lot du plus grand nombre. Et cet examen conduit à s'interroger sur le rôle qu'a pu exercer ce bref épisode de l'histoire maritime de Nantes dans la recomposition de ses classes dirigeantes.

37. Gabriel-Julien Ouvrard (1770-1846) est un affairiste important de la fin du XVIII^e siècle et de la période impériale, notamment pour l'approvisionnement en vivres de l'Armée et de la Marine ; LÉVY A., *Un grand profiteuse de guerre sous la Révolution, l'Empire et la Restauration*, Paris, Calmann-Lévy, 1929 ; BRUGUIÈRE M., *Gestionnaires et profiteuses de la Révolution : l'administration des finances françaises de Louis XVI à Bonaparte*, Paris, Olivier Orban, 1986, p. 131-133.