Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement — *N°22 - Juillet 2020*

Force majeure ?

Pour certains armateurs, un grand plongeon dans l'inconnu

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

La pandémie du covid-19 a pris tout le monde de court, y compris le secteur des transports maritimes.
Quand les armateurs ont pris conscience des sommes énormes en jeu, dues au manque d'activité de leurs navires, ils se sont précipités chez leurs juristes pour voir si ces risques étaient couverts, et de quelle façon.

La Force majeure

Commençons par la définition même de la force majeure. En général, il s'agit de circonstances imprévisibles, irrésistibles et étrangères/ extérieures, qui peuvent être des actes gouvernementaux, des accidents, des urgences nationales ou régionales, et -c'est le cas qui nous intéresse- des épidémies, pandémies, maladies contagieuses, etc.
Le résultat de son application est l'exonération de la responsabilité liée à un manquement de l'exécution d'un contrat. C'est un principe général du droit français qui existe également dans de nombreux pays, et est également inscrit dans la Convention de Vienne de 1969.
Toutefois, le problème n'est pas si simple, puisque la définition de la force majeure et sa jurisprudence peuvent varier d'un pays à l'autre. Les conséquences d'une exonération peuvent être très importantes : la Russie bolchevique s'en est servi pour ne pas rembourser le fameux Emprunt Russe contracté sous le tsar, ruinant ainsi des milliers de familles, en France notamment.
Pour la force majeure, le mot clé est certainement l'imprévisibilité de l'événement.

Les conséquences

Elles sont multiples et entraînent des réactions en chaîne, d'où les difficultés engendrées, chaque partie pouvant théoriquement se défausser de sa responsabilité sur une autre, jusqu'à l'utilisateur final, le fameux *end user*, qui pourrait fort risquer de "trinquer" s'il n'est pas bien couvert.

La protection

C'est bien sûr l'éventuelle mention d'exonération mentionnée sur le contrat de transport.
Mais, il semblerait que toutes les chartes-parties ou contrats de transport maritime n'aient pas tous cette clause. La notion de compensation pour immobilisation pour une quarantaine est rarement comprise (gageons qu'elle sera dorénavant…).
Petite exception : la partie n'ayant pu accomplir ses obligations pourrait utiliser la "doctrine de frustration, *Contract Law*, chap. 149", spécifique au droit anglais (Chypre), à condition qu'elle soit mentionnée, ce qui n'est pas toujours le cas…
En Chine, les Chambres de commerce ont été autorisées à délivrer des certificats de force majeure, mais quelle valeur auront ces certificats devant les juridictions étrangères ?
Certains armateurs, bénéficiant d'aides d'État, ne demanderont peut-être rien si leur dossier d'assurance ne se présente pas bien.

Les assureurs

Comme chacun sait, le but des compagnies d'assurances est de gagner de l'argent. Or, les sommes colossales en jeu vont les inciter à tenter de limiter les dégâts.
C'est ici que commencent les ennuis : certains assureurs mettent déjà en avant que les médias internationaux étaient parfaitement au courant du développement rapide du virus à Wu Han, et que ses conséquences étaient donc prévisibles si des mesures radicales n'étaient pas prises très rapidement. Leur argument, c'est le délai trop long mis par le gouvernement provincial pour faire appliquer un confinement sévère. Donc, les mesures raisonnables pour éviter la propagation du virus n'ont pas été prises en temps voulu. Exit la force majeure…
Mais quelles mesures auraient pu prendre les armateurs sans interrompre leurs activités ?
Leurs juristes vont donc éplucher les contrats et chartes-parties pour trouver la faille, parfois embusquée dans les fameuses "petites lettres" (*fine print*) afin de payer le moins possible…ou pas du tout.
Si dans certains cas il n'y aura pas d'ambiguïté sur la nature et l'extension de la couverture, dans bien d'autres, les choses seront beaucoup moins claires, car le préjudice subi par un armateur ou un affréteur peut être de nature assez variée : immobilisation du navire, problèmes financiers causés par les évacuations de passagers ou d'équipages, et surtout, la perte d'exploitation. C'est probablement là que vont se jouer beaucoup de procès, sans compter les réactions en cascade qui affecteront tous les intervenants de la chaîne des approvisionnements.
À tous les préjudices subis, on peut ajouter celui de la quarantaine (même si c'est une "quatorzaine") car les effets sont les mêmes que lorsque l'armateur ne peut remplir ses obligations contractuelles, son navire étant immobilisé ou condamné à "faire des ronds dans l'eau" pendant des semaines, comme ce fut le cas pour certains paquebots.
Cette quarantaine est-elle couverte ?
La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 comprend parmi les cas d'exception de responsabilité du transporteur maritime la "restriction de quarantaine".
Là encore, c'est la charte-partie, avec ou sans mention des règles de La Haye-Visby, qui déterminera les obligations et exonérations de l'armateur.
Mais quid du manque à gagner ?
Dans quelle mesure l'armateur pourra-t-il prétendre à une indemnisation ?
Parfois, il ne s'agira plus d'une compensation demandée pour une situation temporaire, mais de sommes plus importantes si l'armateur a été obligé de cesser ses activités (si toutefois il en a encore les moyens financiers, car les procédures judiciaires risquent d'être longues et les avocats coûtent cher).

Gageons que nos juristes vont se plonger dans les jurisprudences, espérant y trouver un précédent, en faveur de l'armateur ou l'assureur, selon le cas.
Mais une jurisprudence n'est qu'une indication…
La bataille risque d'être longue…

Sommaire

✓ Force majeure ? Editorial, *Sébastien D'Aurade.*
✓ Autres temps, autres moeurs, *Capt. Pilchard*.
✓ Le cheval de lavage,*Capt. Pilchard.*
✓ Navires au mouillage et navires échoués, *Omar von Breizh.*
✓ Les "Smugglers" une institution méconnue, *Jean-Patrick Marcq.*

Rédacteur en chef : Sébastien d'Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Capt. Pilchard

Autres temps, autres mœurs

Capt. Pilchard

Jeune lieutenant, je me souviens de mes premiers voyages en Asie, Malaisie, Singapour, Thaïlande, Cambodge, Vietnam, Hong-Kong, Macao, Formose, Philippines …

Lors des escales, lorsque j'allais à terre, je mangeais parfois dans la rue attablé aux restaurants et étals de fortune comme il en existe partout en Asie.

Mon premier port d'escale en Asie fut Penang, en Malaisie, début des années 1970, la température en avril y varie de 25° à 35°C, nous sommes arrivés en fin d'après-midi, et j'ai pu sortir vers 20h00 avec des copains, première visite, pour dîner au marché couvert. Au menu : crustacés barbotant dans des seaux d'eau tiédasse et oeufs de cent ans.

L'œuf de cent ans, *pidan* en chinois "peau œuf", est une spécialité culinaire chinoise réputée qui consiste à faire macérer des œufs pendant plusieurs semaines. Le *pidan*, d'un blanc devenu brun translucide et au cœur vert foncé, se déguste froid, assaisonné avec de la sauce soja, du vinaigre, de l'huile de sésame ou du gingembre haché, selon les habitudes. Il se rapproche de l'œuf dur, mais avec une très forte odeur de soufre. On dit qu'à l'origine, le *pidan* était fermenté dans de l'urine de cheval ! L'appellation "œufs de cent ans" viendrait de voyageurs occidentaux qui, devant ces œufs qui semblaient pourris, se seraient exclamés "ces œufs sont pourris, ils doivent avoir au moins cent ans !"

Il n'y eut pas qu'en Asie que notre "exploration culinaire" fut particulière. Sur la côte Ouest-Afrique, plusieurs années plus tard, en poste à Port Gentil, un ou deux soirs par semaine, j'allais dîner au village (lire la ville africaine) dans des restaurants locaux sans clim' (l'équateur passe à Port-Gentil au Cap Lopez) ni frigo, juste une simple glacière pour faire un peu de froid. J'y ai goûté du singe, du serpent, du porc-épic, et, peut-être même, du pangolin (il y en avait au Gabon) avec du manioc et des bananes-plantains. Les conditions de stockage et l'état de la cuisine et du service étaient plus que rustiques.

Lorsque je restais à la case, le boy cuisinier préférait aller faire les courses au marché africain, plutôt qu'au supermarché "des blancs".

Comme tout le monde, j'étais vacciné (fièvre jaune + choléra) et prenais de la quinine (Flavoquine, Nivaquine).

Sur le plan sanitaire, je n'ai jamais rien eu !

Le cheval de lavage

Capt. Pilchard

On voit sur la photo du porte-conteneurs "MSC Febe", en route de Felixstowe vers Anvers, de l'eau sortir par les écubiers. C'est de l'eau de mer qui s'échappe après avoir été utilisée pour nettoyer la vase prise dans les mailles de la chaîne lorsque celle-ci est remontée pour être stockée, propre, dans le puits aux chaînes.

Cela m'a rappelé mes premières navigations. Pour cette opération de lavage de la chaîne, on commandait à la machine de mettre en route la pompe d'incendie dont la tuyauterie avait vaguement la forme d'une tête de cheval, d'où son nom déformé de "cheval de lavage".

Le lieutenant s'amusait à répercuter, par talkie, à la passerelle ce qu'il entendait du bosco qui, avec son fort accent breton, lui demandait "le cheval et la vache". La passerelle, à son tour, commandait à la machine par téléphone "le cheval et la vache"!

Je ne me souviens pas si les mêmes bretons étaient aussi à la machine, mais en tout cas, ils mettaient en route la bonne pompe à incendie !

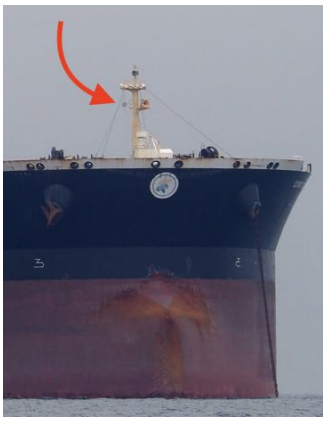
Navires au mouillage

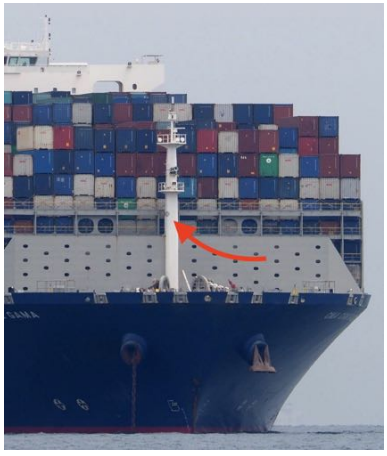
Omar von Breizh

La règle 30 du RIPAM COLREG, le règlement international pour prévenir les abordages en mer, dispose que ***"Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule…"***

Nous avons souvent l'occasion dans la presse maritime diffusée sur le web de voir des navires au mouillage. De notre fauteuil, devant l'ordinateur, pendant le confinement, nous avons regardé plusieurs photographies récentes et l'on peut constater que tous les navires, vus au mouillage, arborent bien leurs marques, mais, on peut noter que certaines marques sont plus visibles que d'autres !

On voit "bien" la boule "visible sur tout l'horizon" sur la photo de gauche, beaucoup moins sur celle de droite !





La contrebande
Les “Smugglers” une institution méconnue

Jean-Patrick Marcq*

De tout temps, les populations frontalières se sont adonnées à la contrebande de façon artisanale. La guerre économique instaurée ,dès la fin du XVII° siècle, a fait naître une institution originale. Avec les “smugglers” , on passe à une contrebande organisée avec des marins intrépides, aguerris , soutenus presque officiellement par les États qui s’en servent comme arme économique et militaire vis-à-vis de leurs adversaires.

L’origine des “smugglers”

À la fin du XVII° siècle, la Grande-Bretagne décide de taxer fortement les importations de thé. Les marchands s’approvisionnent alors par la contrebande dans les Provinces-Unies. Ce flux n’est pas anodin puisqu’il draine depuis le port de Flessingue un volume annuel de 300 000 £ à 400 000 £ échappant aux taxes britanniques. Cette activité économique clandestine colorée d’aspects militaro-politiques se développe le long des côtes de la Mer du Nord et de la Manche à partir des Provinces-Unies sous la dénomination de “smokkelaar”. Très vite les Britanniques adoptent cette pratique en anglicisant le mot : “Smuggler et smuggling”. Avec le statut de port franc de Dunkerque octroyé par Louis XIV, le 2 décembre 1662, au titre de son rattachement à la France, les Dunkerquois développent une relation très forte avec le port de Flessingue et les “smugglers”. Ceux-ci y auront droit de cité *“voulons […] que tous marchands, négociants ou trafiquants, de quelque nation qu’ils soient, y puissent aborder en toute sûreté et décharger, vendre et débiter leurs marchandises franchement et quittement généralement de tous droits d’entrée foraine, domaniale et de tous autres”*.

***“Smugglers on a beach”* George Morland 1763-1804.**

Ainsi les termes “Smuggler, smuggling” deviennent très familiers pour les populations maritimes qui le francisent par les mots Smogleur, Smogler, Smoglage.

“Le dictionnaire pittoresque de Marine” de Jules Lecomte nous donne des précisions sur les termes employés à l’époque :

Smogleur, smugler : Nom donné aux marins qui se livrent à cette industrie aventureuse et aux petits bâtiments avec lesquels ils encourent les risques.

Smogler consiste à transporter par mer et à introduire clandestinement des marchandises étrangères, pour les soustraire aux droits qui en contrôlent ou défendent l’entrée, soit pour propre compte soit pour compte d’autrui : c’est une source d’inquiétudes, dont les nombreux épisodes ont fourni aux romanciers et aux peintres de France et d’Angleterre des sujets palpitants d’intérêt et de vérité. Passeur de contrebande de marchandises ou d’hommes. Ces termes utilisés visent à la fois le navire qui fait de la contrebande et les marins qui s’adonnent à cette activité.

Les “Smugglers” ou Smogleurs en français, sont dépeints par les chroniqueurs comme des marins expérimentés recherchés par les armateurs corsaires, bons nageurs, ils se montrent intrépides, endurants ,avec de fortes connaissances nautiques. *“Ils étaient ce que la marine avait produit de plus audacieux et de meilleur quant à la course.Ces marins avaient souvent combattu sur les corsaires... Les temps de mer les plus mauvais étaient les meilleurs pour eux; et c’est sur les points de débarquement, dans les dunes, à Wissant, qu’il se livrait de petites batailles entre les douaniers et les contrebandiers. Tout s’accomplissait ainsi, les enfants et toute la population étaient contre les douaniers pour favoriser les contrebandiers.”* Rapport de M Mony, membre de la commission parlementaire sur le régime économique en 1870.

Mais ils sont aussi recherchés pour leurs connaissances linguistiques. *“Ils parlent l’anglais, le français, le flamand avec une égale facilité de manière à jeter des doutes sur leur véritable origine. À bord d’un smogleur français, il peut se dire des environs de Boulogne, et affirmer sur un smuggler anglais qu’il est originaire du Kent.”* Ces aptitudes à changer de nationalité au gré de leurs mouvements sont très importantes pour l’organisation du “Smuggling” ou Smoglage. Le “smuggler” cherche à s’intégrer parfaitement à la population locale et il est souvent choisi comme parrain ou témoin pour les actes civils dans nombre de familles.

Les États reconnaissent ces qualités et vont les attirer pour des missions spéciales de renseignement. Dès 1744, la Grande-Bretagne tente d’engager les “smugglers” dans la lutte contre la France, en échange d’un pardon pour leurs actes de contrebande.

La grande enquête sur la contrebande, menée par la Chambre des communes en 1745, révèle que les “smugglers” sont “*admis dans les ports français, pour y poursuivre leur commerce illicite, et donner à nos ennemis des indications sur la situation des affaires publiques*”. La Royal Navy, très pragmatique, les engage dans plusieurs opérations délicates en les intégrant dans sa flotte, les exemples abondent tant pour les “smugglers” britanniques que pour les smogleurs français :

En 1795, Lord Spencer demande à Sidney Smith de préparer un débarquement dans les îles Saint Marcouf et lui attribue un groupe naval composé de frégates, mais aussi du sloop “HMS Childers”, des canonnières “HMS Serpent” et “Badger” armées par des “smugglers”. La station navale des îles Saint Marcouf, en liaison avec celles de Jersey et de Guernesey, permet aux britanniques d’établir des relations permanentes entre les mouvements des armées royalistes de Bretagne, de Vendée et les agences royalistes de Paris et de la Normandie, et de faire passer aux insurgés de nombreux messages, des armes, munitions et des secours de toute sorte par les “smugglers”.

Les smoglers utilisent différentes couvertures pour effectuer leurs missions de renseignement, ainsi, pendant l’été 1803, le capitaine William Allen Proby, commandant le “HMS Amelia” intercepte le navire de pêche français “Don de Dieu” et l’emmène comme prise en Angleterre, l’équipage du navire de pêche l’informe alors qu’il transporte des renseignements pour l’amiral Sidney Smith.

En 1806, William Pitt décide de l’envoi d’une force navale britannique pour sécuriser l’île de Sicile, restaurer la souveraineté du roi Ferdinand des Deux-Siciles sur les territoires du royaume de Naples contre les armées napoléoniennes.

L’escadre, placée sous les ordres de Sidney Smith, se compose de quatre vaisseaux de ligne, de plusieurs frégates et canonnières, d’un lougre affrété et d’un *cutter* de 12 canons “HMS Nile” (l’équipage étant recruté parmi des “Smugglers” recevant une prime spéciale de compensation).

L’organisation

Dans un temps où les marchandises transportées font l’objet de prélèvements réguliers de la part des manutentionnaires, douaniers (*pilferage* en anglais), Les “smugglers” ou smogleurs mettent un point d’honneur à livrer la marchandise dans les délais fixés. Personne ne songe à s’attaquer à un entrepôt de “smugglers”. Les marchands utilisent ce canal pour assurer la sécurité de certains leurs approvisionnements licites. Prosper Mérimée dans son ouvrage les “deux héritages” publié en 1853 fait référence aux “smugglers” pour le transport d’animaux vivants. *“J'ai (...) des moutons du Lancashire (...) Il m'en a coûté deux cents livres sterling à un smuggler pour les emmener chez moi”.*

En fait, on n’entre pas en relation directe avec “les smugglers”, l’expéditeur ou le destinataire s’adresse à un particulier très-connu dans la région frontalière appelé entrepreneur. Celui-ci, moyennant une somme appelée prime “d’assurances”, se charge de l’importation et garantit la livraison à domicile, dans un délai déterminé. L’entrepreneur représente la façade officielle des “smugglers”, ses relations sont nombreuses et variées, il se recrute parmi les élites locales, les chantiers navals, le personnel et l’administration des ports.

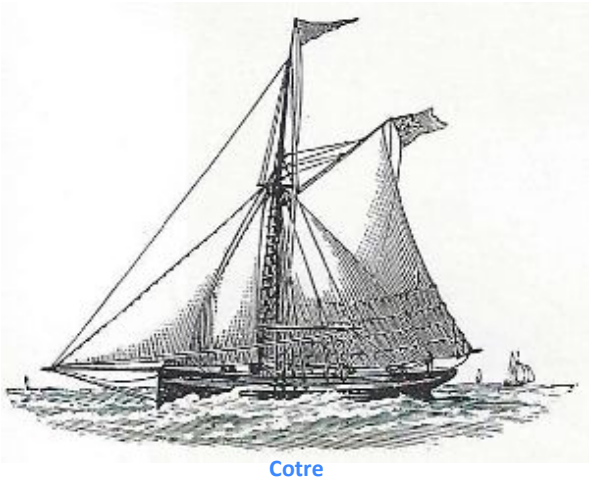
Suite page 4.

Suite de l'article " Les "Smugglers" une institution méconnue".

L'entrepreneur fait appel à des intermédiaires qui, eux seuls ont des rapports avec les chefs de la partie "Marine" des "smugglers". Ils traitent des conditions du transport, tarifé d'après la valeur, la distance, le volume, le poids et les risques encourus. Un document en bonne et due forme confirme la garantie envers l'entrepreneur. La partie "Marine" des "smugglers" donne une garantie à l'intermédiaire par un nantissement en espèces ou en marchandises. Intéressés néanmoins à voir les choses par eux-mêmes, les intermédiaires appelés aussi "assureurs" se déplacent constamment pour vérifier le bon fonctionnement de la chaîne logistique, mais sans prendre de contacts directs avec la partie "Marine". Celle-ci composée de porteurs, guetteurs et marins reçoit de son chef de groupe, l'avis secret d'entrer en action pour effectuer la livraison des marchandises.

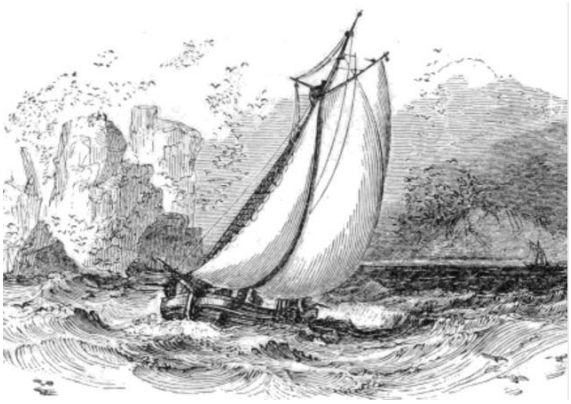
Les navires

Les "smugglers" n'utilisent pas de cotres (voilier à un mât gréé en voile aurique à plusieurs focs) pour se conformer à la réglementation britannique et éviter de se faire inutilement repérer.



Cotre
Voilier à un mât gréé en voile aurique à plusieurs focs.

Ils naviguent plutôt sur des Sloops.(voilier à un mât gréé en voile aurique à un seul foc, on peut lui adjoindre une voile à corne ou un hunier).



Sloop
Voilier à un mât gréé en voile aurique à un seul foc.

Au début du "Smuggling", à la fin du XVII°, les sloops s'avèrent rapides et efficaces pour effectuer les traversées, mais nécessitent un transfert près des côtes. Pour les courtes traversées du Pas de Calais, les "smugglers" préfèrent naviguer sur de petites embarcations longues, discrètes , auto-redressables ne nécessitant pas de transfert. M Mony dans son rapport y fait référence : "*Le smuggler est une petite embarcation, très légère et très longue, qui lorsqu'elle est renversée par un coup de mer, est relevée aussitôt par les marins; les marchandises sont attachées ensemble si bien que, s'ils sont poursuivis de trop près, on coupe le nœud et tout s'enfonce. 500 à 600 faisaient nuit et jour la course entre l'Angleterre et la France en transportant d'énormes marchandises*".

Pour les liaisons entre la Normandie, la Bretagne et les côtes du Devon, les "smugglers" ont recours à des embarcations plus aptes pour de longues navigations comme les lougres ou les cotres.

Type de smuggler pour les traversées du Pas de Calais

Le développement des "Smugglers", conséquence des mesures protectionnistes.

À la fin du XVII° siècle, afin de protéger son industrie, Colbert pousse à la fixation de droits et taxes protectionnistes sur les importations de draps et les métaux anglais. En réponse à ces mesures, en 1678, le Parlement britannique décide de prohiber l'importation de presque toutes les marchandises françaises. Les deux États vont ainsi mettre en place un arsenal législatif et réglementaire interdisant un certain nombre de marchandises, ou augmentant les droits de douane. L'objectif réciproque était à la fois de protéger leurs manufactures et métiers de la concurrence étrangère et de renforcer les budgets militaires. Cette prohibition, suspendue à plusieurs reprises, fut remise en vigueur en 1689, et en 1705, puis remplacée par des droits de douane très élevés sur beaucoup d'articles en provenance des Pays-Bas et de France.

Type de lougre

La contrebande prend son essor au XVIII° dans les deux sens : thé, café, eaux de vies et dentelles d'origine française et laine, coton, draps, tabac et objets en métaux anglais dans l'autre. À Calais, en août 1719, le greffier de l'Amirauté écrit : "*il y a 60 petits bateaux anglais appelés waris, sans pont, d'environ un tonneau, qui sont arrivés en ce port pour y charger quelque peu d'eau-de-vie en petits barillets et bouteilles.*"

A Boulogne sur mer, les "smugglers" anglais, venus s'approvisionner en eau de vie, découvrent le thé de la Compagnie française des Indes et le trouvent supérieur à celui acheté à Flessingue. Ils nouent rapidement des relations commerciales, d'autant plus que la compagnie des Indes s'arrange pour que l'exportation de ses thés par les négociants Boulonnais soit considérée comme une opération de transit et exonérée de taxes. Les exportations de thé atteignent en 1742 une moyenne de 500 000 livres.

Suite page 5.

Suite de l'article " Les "Smugglers" une institution méconnue".

Cependant, certains veulent faire fortune plus rapidement en faisant entrer à Boulogne des thés achetés à Flessingue de basse qualité et procèdent à des mélanges. Ces fraudeurs vendaient le thé au prix fort en se faisant rembourser de droits qu'ils n'avaient jamais payés. Le thé vendu à Flessingue coûtait six fois moins cher que celui de la compagnie des Indes. Suivant Les rapports de l'époque, "*c'était du thé usé que les domestiques hollandais faisaient sécher après l'avoir servi à leurs maîtres.*" L'administration, craignant que les "smugglers" désertent Boulogne, comme ils l'avaient fait à Dunkerque pour des marchandises falsifiées, sévit par une surveillance active. Finalement, les négociants Boulonnais s'engagent à n'acheter que du thé de la compagnie des Indes. Ce commerce illicite pour les autorités britanniques est extrêmement profitable tant pour les "smugglers" que pour les Boulonnais, et va se maintenir jusqu'à la révolution et au blocus continental.
Un rapport officiel de 1743 estime que la moitié du thé bu en Angleterre est d'origine illégale et il en est de même pour les deux-tiers du cognac.

"Smugglers" par John_Atkinson

Les "smugglers" opèrent de façon officielle en France, disposant de leurs propres entrepôts et de leurs propres négociants (les Francia, les Ballantyne) à Boulogne. Ils font vivre une grande partie de la population portuaire, manutentionnaires, ouvriers pour l'emballage des marchandises, ou personnes affectées à la prise en charge des équipages de "smugglers". D'après les spécialistes, le smoglage à Boulogne représente, dans les années 1780, près de 80 % du trafic portuaire, et rapporte environ 4 millions de livres contre seulement 600 000 livres pour l'ensemble des pêches. Ce trafic illicite permit de financer la rénovation du port pendant une bonne partie du XVIIIème siècle.
À Dunkerque, l'administration portuaire soutient plus ou moins secrètement les "smugglers" en leur délivrant de faux connaissements avec des destinations simulées pour la France ou l'Espagne pour échapper aux corsaires et navires de guerre français, et tromper la Royal Navy. À l'approche des côtes britanniques, les marchandises sont transférées sur de plus petites embarcations qui les débarqueront dans les criques et anses de l'East Kent ou du Sussex, plus particulièrement sur la côte de Sandwich à Fairlight et les marais de Romney Marsh. Si des garde-côtes britanniques tentent de les appréhender, les "smugglers" s'enfuient vers la France, où ils s'abritent en échouant sur le rivage.

L'administration française considère que l'activité des "smugglers" favorise les exportations françaises par l'achat de produits les plus variés, alcool (genièvre, cognac, vin), thé de Chine ou des Indes, café des colonies françaises, ou encore étoffes de Lyon et de Rouen, et permet de priver de recettes l'administration des douanes britannique.
Cette protection suscite cependant des récriminations de la part des armements corsaires français et des autres ports n'ayant pas accès aux avantages de Dunkerque. On cite l'avocat des armements de corsaires face à l'amirauté de Dunkerque de l'époque : "*Sous le caractère de fraudeur, une foule d'espions du Roi d'Angleterre s'introduit. Ces gens admis partout, vont chez leurs marchands y prendre, et apprêter leur contrebande, en sortent instruits, et divulguant chez eux ce qu'ils ont appris, l'ennemi en profite, et s'en sert à l'occasion*" *Poirier, "*Mémoire établissant les inconvénients de recevoir les fraudeurs à Dunkerque pendant les hostilités*", 19 mars 1779.

La convention déclare la guerre à la Grande-Bretagne, l'entrée en scène des "smogleurs" français.
Le 1° février 1793, la convention déclare la guerre à la Grande-Bretagne en espérant asphyxier sa puissance commerciale. Le Premier ministre William Pitt, ayant la même idée envers la France, envoie immédiatement la Royal Navy bloquer les ports français. Les navires de guerre français, les pêcheurs et les navires de commerce se trouvent contraints de rester au port. Pour survivre, les marins les plus intrépides vont pratiquer le smoglage en élargissant l'activité de contrebande à celle de passeur d'hommes, d'armes, courrier et renseignements. L'organisation des smogleurs est identique à celle des "smugglers", les uns passant allègrement d'un bord à l'autre.
Dans le même temps, l'espace géographique du smoglage s'élargit autour de deux zones principales : la première centrée sur la mer du Nord – Manche associant le Kent et le Sussex aux régions des Flandres, du Calaisis, du Boulonnais et de la Picardie. La deuxième, concernant les liaisons entre le Devon, la Cornouailles à la Normandie et la Bretagne. Les îles Anglo-Normandes étant le pôle central de la contrebande et du renseignement.
En Bretagne, les ports de Morlaix et de Roscoff enregistrent une forte activité dans le commerce de contrebande de thé, de vins, d' eaux-de-vie et de marchandises soumises à une forte taxation, comme les soieries indiennes ou le tabac. L'activité des smogleurs va bénéficier à d'autres professions comme la construction navale et la tonnellerie. En effet, la tactique était de mettre les vins et alcools dans des petits tonneaux "*de trente à quarante pots*" qui, liés entre eux, étaient mouillés sur un câble et jetés à la mer à l'approche des côtes. Sous la révolution, les smoglers acheminent le courrier clandestin et le transport d' émigrés. C'est ainsi "*qu'en février 1791, Monseigneur de La Marche, dernier évêque de Saint-Pol de Léon, embarqua sur la plage de Porz-ar-Bascoun en Roscoff dans un bateau anglais non ponté, où il n'eut d'autre siège ni d'autre lit que des tonneaux d'eau-de-vie*".

Depuis le Moyen Âge, le statut juridique et fiscal particulier des îles anglo-normandes favorise la contrebande de la laine et du tabac vers la Normandie et la Bretagne, et de l'alcool vers le Hampshire, le Devon ou la Cornouailles. En effet, les matières premières importées dans les îles depuis la Grande-Bretagne sont exemptes de droits, à condition d'utiliser ces produits pour leurs entreprises. En sens inverse, les îles peuvent exporter les produits et manufactures de leur sol, sans payer de droits. En revanche, la réexportation vers ou l'importation depuis l'étranger est taxée. Pendant la Révolution française, l'administration anglaise n'a pas de moyens légaux de s'opposer à l'importation d'alcool français en Grande-Bretagne, qui emprunte un voyage, dans des navires neutres, par Jersey et Guernesey.

Suite et fin de l'article Page 6.

Suite et fin de l'article " Les "Smugglers" une institution méconnue".

Modèle de navire utilisé par les *smugglers* à Roscoff

Pour éviter d'être accusés de contourner les lois de prohibition, les négociants guernesiais, qui gèrent l'entreposage des marchandises, jouent sur les nationalités. Les "smugglers", ou smogleurs, sont désignés comme anglais, ou français, mais en aucun de Guernesey comme ceux-ci jouent sur leur nationalité, il est parfois impossible de savoir si tel individu est Anglais ou français.

Les effets du blocus continental

Après sa victoire à Iéna sur les armées prussiennes, Napoléon veut déclencher une crise économique et sociale en Grande-Bretagne en bloquant ses exportations pour provoquer une surproduction industrielle. Comme il contrôle toutes les côtes de la mer du Nord, et une partie de celles de la Baltique, cette guerre économique s'avère possible. Pour cela, il décrète le blocus continental le 21 novembre 1806 à Berlin. Par ce décret ,la France et ses alliés s'interdisent de recevoir des marchandises anglaises, ou en provenance de Grande-Bretagne, déclarant les îles britanniques en état de blocus. Après la réconciliation de Napoléon avec le tsar à Tilsit en juillet 1807, et après l'embargo imposé par le président américain Jefferson sur le commerce avec la Grande-Bretagne, le blocus va donner certains résultats. Au début de l'année 1808, le gouvernement britannique se trouve devant une grave crise économique caractérisée par une forte augmentation du chômage déclenchant des émeutes et mouvements populaires, notamment dans l'industrie du textile.

Une contrebande autorisée officiellement pour Gravelines

Comme pour Dunkerque, Napoléon décrète le 30 novembre 1811, Gravelines port ouvert aux "Smugglers". Cette situation officielle va perdurer jusqu'à la fin du blocus en 1814.

Les "smugglers" favorisent l'implantation de la dentelle industrielle en France

Le gouvernement britannique interdit l'exportation des métiers textiles anglais , cependant la Grande-Bretagne étant en surproduction et en crise sociale, un certain nombre d'entrepreneurs britanniques décident de violer la loi et de s'installer en France, où ils sont bien accueillis, en apportant une technique nouvelle et du travail.

Aussi, par le biais des "smugglers", les pièces des métiers, chariots et bobines , balles de coton sont transférés de Nottingham à Calais. C'est une sorte de blanchiment du tulle anglais, qui, fabriqué à Calais, est naturalisé français par le biais des métiers installés à Calais. Les industriels britanniques, en s'implantant en France, contournent à la fois, les interdictions d'exportation du gouvernement britannique et d'importation de tulle anglais du gouvernement français en produisant un tulle "français" de meilleure qualité que ceux fabriqués à Lyon et à Nîmes sur de vieux métiers à aiguilles.

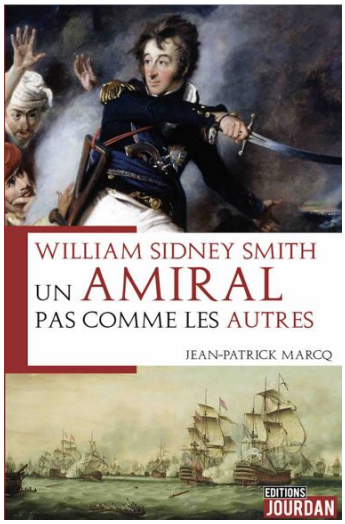
En 1821, une dizaine de fabricants à Calais font travailler 210 personnes, le nombre augmente très vite puisqu'en 1829, on compte 123 fabricants avec 256 métiers à Calais pour 500 métiers en France.

La qualité est telle qu'ils n'hésitent pas à fabriquer des dentelles en soie pour concurrencer Nottingham restée avec la dentelle en coton.

La fin du blocus continental en avril 1814, puis le rétablissement progressif des relations économiques entre la France et la Grande-Bretagne vont amorcer le déclin progressif du smoglage. L'activité s'éteindra dans les années 1850.

**Jean-Patrick Marcq, arbitre maritime, vient de publier un ouvrage relatant la vie d'un amiral anglais, William Sidney Smith. Cet Amiral et lieutenant général des Royal Marines, détesté par Nelson était en avance sur son temps en matière d'armement, de stratégie. Ses idées humanistes demeurent très actuelles.*

Qui est cet homme autant admiré par ses équipages et que par ses ennemis? Qui est cet homme qui a consacré sa fortune à racheter les prisonniers réduits en esclavage? Qui est cet homme, initiateur des commandos marine, organisateur de réseaux de services secrets préfigurant ceux de la deuxième guerre mondiale ? Qui est cet homme militant pour la création de navires-hôpitaux, d'ambulances, de canots de sauvetage, protecteur des collections de l'expédition scientifique d'Égypte contre l'avis des autorités britanniques ?



William Sidney Smith a vécu une vie sous le signe de l'aventure. En cette période , empreinte de morosité, avec le vent du large, on partagera les périples et les combats de ce héros francophile animé par une soif de justice insatiable.

https://tinyurl.com/v5nfg22

Pour s'abonner au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

***Marinfos Magazine** est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.*

***Les envois et dossiers de Marinfos :** http://marinfos.e-monsite.com*