

1789-1793 Les paquebots transatlantiques de Benjamin Dubois¹ : une tentative avortée de "délégation de service public" pendant la Révolution.

On peut imaginer le soulagement de Benjamin Dubois quand il signe, le 11 février 1789, le « traité » qui le lie à l'administration royale concernant l'exploitation de la ligne de paquebots entre la France et les États-Unis. C'est pour lui une bouée de sauvetage pour ses affaires qui ne sont plus vraiment florissantes. En effet, son activité de constructeur-armateur dont l'épicentre est son port de Mont-Marin se trouve désormais en pleine déprime.

Les choses avaient pourtant bien commencé. Depuis 1783, Benjamin Dubois concentrait son activité de constructeur de navires dans une embouchure d'un petit ruisseau qui se jette dans la Rance sur sa rive gauche, le dick de Créhen. Il est opportunément situé au pied de son château du Mont-Marin acheté l'année précédente avec l'argent gagné par ses capitaines corsaires pendant la Guerre d'Indépendance des États-Unis. Il avait judicieusement utilisé sa forme oblongue pour en faire un bassin de construction et de radoub en obstruant l'embouchure avec deux portes qu'on pouvait ouvrir et fermer en fonction des mouvements de la marée. Très rapidement, il en avait aménagé le proche environnement avec toutes les infrastructures nécessaires au fonctionnement d'un chantier naval : magasins de stockage des différents matériaux, corderie, clouterie, serrurerie, logements pour les ouvriers ... Désormais, on pouvait parler du « port » de Mont-Marin.

Benjamin Dubois, profite de sa notoriété grandissante et de ses relations pour en faire la promotion, entre autre, auprès du Secrétariat d'État à la Marine. Pierre Alexandre Forfait² avait même mis en exergue le port privé de Mont-Marin dans l'article qu'il rédigea pour l'Encyclopédie Méthodique³. Et cette réussite s'était concrétisée par la récompense suprême puisqu'il était anobli par le Roi Louis XVI en décembre 1788.

Mais cette apparente prospérité est fragile. La France est en paix depuis le Traité de Paris de 1783 qui mettait fin à la Guerre d'Indépendance Américaine, ce qui le prive de toute ressource liée à l'activité corsaire. Par ailleurs, la crise économique qui touche la France a un impact direct sur le commerce et les commandes privées de navires. Enfin, les commandes de l'État qui avaient maintenu un socle minimal d'activité pour son chantier naval⁴ ont désormais cessé. Mais une telle dépendance d'un État de plus en plus endetté, ne pouvait que fragiliser le port de Mont-marin. L'annulation d'une commande de deux navires par le Ministre de la Marine de la Luzerne⁵ en fut l'illustration dramatique puisqu'il se retrouva avec un stock de matériaux achetés à cet effet et désormais sans perspective immédiate de réutilisation, et donc de rentrée d'argent⁶. Il devenait absolument vital pour Benjamin Dubois de se diversifier. Le projet de l'État de concéder à un opérateur privé l'exploitation de la ligne de paquebots entre la France et les États-Unis tombait à

1 Benjamin Dubois (1749 Saint-Servan – 1799 Pleurtuit) : armateur – négociant – constructeur de navires. Anobli « Sieur de Mont-Marin » en 1788.

2 Pierre Alexandre Laurent Forfait, né et mort à Rouen (1752-1807) : Ingénieur des constructions navales, il supervisera entre 1786 et 1788 la construction de plusieurs navires de guerre dans les chantiers de Benjamin Dubois à Mont-Marin. De 1791 à 1792 il est élu député de la Seine-Inférieure à l'Assemblée Législative. Commissaire au ministère de la Marine sous le Directoire, il sera Ministre de la Marine de 1800 à 1801.

3 Encyclopédie Méthodique Marine, Tome troisième, Paris, 1788, chez Panckouke, p. 208 et 209.

4 Entre 1786 et 1788 ce sont 15 navires commandés pour des projets royaux qui sortirent du chantier de Mont-Marin.

5 César Henri Guillaume de la Luzerne (1737 Paris -1799 Bernau près de Linz) : succède à de Castries comme Secrétaire d'État à la Marine en 1787. Contraint de démissionner après l'insubordination de l'escadre de Brest en 1790, il est le dernier Ministre de la Marine sous le régime de la Monarchie.

6 Avec ces matériaux, Benjamin Dubois construisit en 1788 pour lui-même 2 senaus qu'il nomma *Comte de la Touche* et ... non sans ironie *Comte de la Luzerne*.

point nommé pour lui offrir cette opportunité.

Un nouveau projet de l'État issu de deux précédents échecs⁷

Tout au long du XVIII^{ème} siècle, plusieurs projets de lignes de paquebots avaient été étudiés mais sans aboutir. En 1783, après la Guerre d'Indépendance des États-Unis qui instaurait des liens diplomatiques et commerciaux entre les deux états, se met en place la première liaison régulière entre Port-Louis - puis Lorient à partir de 1784 - et New-York⁸. Elle permet d'acheminer les dépêches diplomatiques, les correspondances privées entre négociants et, accessoirement, passagers et fret, ces derniers devant participer à la rentabilité de l'exploitation. Sous statut de régie royale, c'est l'État qui fournit les navires et les équipages, la maintenance des paquebots est assurée par l'Arsenal de Lorient et le reste des frais de fonctionnement est pris en charge par Le Couteulx de la Noray⁹, un financier parisien qui rétribue sa société *Le Couteulx et Cie* par une taxe sur les objets transportés : courrier, passagers, fret. Mais la rentabilité espérée n'est pas suffisamment au rendez-vous. On considéra que si Lorient disposait, certes, des atouts d'un port franc et de sa facilité d'accès, il ne drainait pas les principaux courants commerciaux qui empruntaient plutôt les ports du Havre, Nantes et Bordeaux.

Aussi, un arrêt du Conseil d'État du Roi du 14 décembre 1786 permet-il à la Régie d'étendre son activité sur les relations avec « *les îles de l'Amérique* » et les « *îles de France et de Bourbon* » qui seront desservies au départ de Bordeaux. Et, désormais, « *les expéditions avec les États-Unis de l'Amérique se feront toutes du port du Havre* » et non plus de Lorient. Mais le projet fut rapidement confronté à l'opposition des armateurs privés qui voyaient là une concurrence déloyale soutenue par l'État. De plus, la hausse de l'affranchissement des plis destinée à améliorer la rentabilité de l'entreprise scandalisa l'ensemble du milieu maritime.

L'exploitation débuta cependant dès février 1787 sous la houlette de *Jean Laurent Ruellan*¹⁰ et *Cie* à qui Le Couteulx avait délégué la direction opérationnelle. Mais comme l'observe Édouard DELOBETTE dans sa thèse consacrée au commerce havrais¹¹ « *Très vite, l'entreprise court à sa perte. Une grille mensuelle des rotations mal conçue, des équipages trop réduits, peu de fret à taux concurrentiel, quelques rares passagers et de gros navires aux tonnages commercialement inadaptés réduisent rapidement à néant les espérances de bénéfices de l'entreprise. L'échec financier de la régie des paquebots entraîne devant l'accumulation des pertes l'inévitable dissolution rendue publique le 5 juillet 1788. La fin de l'expérience ainsi que le peu de navires reçus des ports nord américains en raison de la faiblesse des échanges commerciaux fait craindre la raréfaction des communications maritimes avec les États-Unis* ».

7 Les régies royales successives et la « concession » de Benjamin Dubois ont été étudiées, surtout du point de vue de l'activité postale, par Henri TRISTANT dans son ouvrage désormais introuvable « *Les premiers paquebots français de la ligne de New-York 1783-1793* », 1985, chez l'auteur.

8 Gérard Le BOUEDEC, « Lorient et les États-Unis : les espoirs et les déceptions du milieu négociant lorientais (de la guerre d'Indépendance Américaine à 1790) » in *La Bretagne, une Province à l'aube de la Révolution*, 1989, p. 42-50.

9 Barthélémy Jean Louis Le Couteulx de la Noray (1752 Paris – 1799 Noisy-le-Grand). Issu d'une grande famille de banquiers originaire de Rouen. Sur cette dynastie, voir Geneviève DARIDAN, « MM Le Couteulx et Cie, banquiers à Paris : un clan familial dans la crise du XVIII^{ème} siècle », Paris, Loysel, 1994.

10 Jean Laurent Ruellan de Galinée (1742 Saint-Malo – 1791 Le Havre) : capitaine de navires à Saint-Malo puis négociant-armateur un peu sulfureux au Havre. Il s'est suicidé au Havre en mars 1791. Bertrand Dubois (1744-1813), cousin germain de Benjamin, a épousé sa sœur Marie-Jeanne Ruellan de Galinée (1740-1828). Par ailleurs, Alexandre Dubois (1781-1845), fils de Benjamin, épousera leur fille Marie-Céleste en 1802.

11 Édouard DELOBETTE, « *Ces "messieurs du Havre" négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830* », 2005, thèse de doctorat de l'Université de Caen, p. 639-640.

Il fallait donc trouver rapidement un autre système d'exploitation pour remplacer la Régie qui avait montré ses limites. Deux personnalités particulièrement impliquées dans les relations entre les États-Unis et la France se penchent sur ce dossier. D'une part Saint-Jean de Crèvecoeur¹², Consul de France à New-York qui, dès janvier 1788, avait envoyé au Comte de la Luzerne, Ministre de la Marine, un mémoire intitulé « *Projet d'un nouvel arrangement pour les paquebots de France aux États-Unis* »¹³. D'autre part, Mr de la Forest¹⁴, nouveau consul de France aux États-Unis qui adresse le 10 août 1788 à sa hiérarchie un « *Mémoire sur les moyens d'entretenir entre la France et les États-Unis une correspondance régulière et peu onéreuse à l'administration* »¹⁵. Ce document mérite qu'on s'y arrête car il contient la matrice de ce qu'on appellerait aujourd'hui un « cahier des charges » à soumettre à des armateurs prêts à s'y conformer. Ainsi, on y trouve :

- les propositions de Ports potentiels de chaque côté de l'Atlantique, chacun ayant leurs avantages et leurs inconvénients : Le Havre ou Lorient pour la France, New-York et Norfolk ;
- le principe d'une desserte postale des ports de New-York, point de collecte des dépêches des états du Nord, et Norfolk celui des états du Sud ;
- un calendrier des rotations qui pourrait être celui de la régie précédente, soit « de six semaines en six semaines », ou une autre option de « six expéditions par an » réalisées par des navettes de trois bâtiments.
- Des dispositions de rémunération de « l'opérateur » qui pourraient être une combinaison d'une rémunération pour le service de la poste associée à un « *privilège* » pour faciliter « *ses propres spéculations mercantiles* ».

Cette proposition issue des services du Ministère des Affaires Étrangères fut transmise à Rigoley d'Ogny¹⁶, intendant de l'administration des Postes qui la valida dans un mémoire envoyé au Comte de Montmorin¹⁷. C'est ce dernier qui, le 31 octobre 1788, « *sur les bases qu'[il] avait bien voulu [lui] communiquer* » donna le feu vert pour que l'on parvînt à un « *arrangement* » avec un armateur. En langage contemporain on procédait-là à une réelle « délégation de service public ».

En cette fin 1788, il y avait urgence à mettre en place ce nouvel établissement français de paquebots dans la mesure où certaines compagnies américaines se proposaient d'assurer ce service postal. C'est ainsi que, sur cette base, dans les principaux ports français, les Directeurs des postes et les Intendants de la Marine furent chargés de susciter des candidatures auprès des compagnies commerciales ou des armateurs privés. Benjamin Dubois répondit, sans doute avec empressement, à cet « appel-d'offre ».

Benjamin Dubois, un concurrent parmi d'autres

Le Directeur des Postes de Bordeaux présente à son supérieur, le Baron d'Ogny, une

12 Michel Guillaume Jean de Crèvecoeur (1735 Caen -1813 Sarcelles) : militaire, écrivain, diplomate américanophile (il obtient la nationalité américaine). Il est Consul de France aux États-Unis de 1783 à 1790. (Wikipedia - novembre 2020).

13 Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve, P/8862

14 Antoine René Charles Mathurin, comte de la Forest (1756 à Aire-sur-la-Lys-1846 à Villefrancoeur) : diplomate français. Il a été Consul « par intérim » à New-York de 1785 à 1787, pendant l'absence de Crèvecoeur, rappelé en France.

15 Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve, P/8862

16 Claude François Marie Rigoley d'Ogny (1756 Dijon -1790 Paris) : Intendant général des Postes aux côtés de son père depuis 1780, il exercera seul cette fonction à partir de juillet 1789. (Wikipedia – novembre 2020).

17 Armand Marc, comte de Montmorin Saint-Hérem (1745 Courpière - 1792 à la prison de l'Abbaye lors des massacres de Septembre) : Ministre des Affaires Étrangères depuis le 12 février 1787 (Wikipedia - octobre 2020).

proposition d'un négociant Bordelais : le Sieur Ruker. Le 27 janvier 1789, le Chevalier de Pennel¹⁸, commissaire des classes de Saint-Malo présente trois autres projets¹⁹ :

- celui de Benjamin Dubois « *armateur et constructeur de navires* »,
- celui de Pierre Héron, « *armateur et capitaine à Saint-Malo* »²⁰,
- celui de Du Haut Cilly²¹.

Enfin, le 29 janvier, le Directeur des Postes de Nantes, le Sieur Vernal, remettait le projet d'un négociant nantais : le Sieur Texier.

C'est Pouget qui est en charge d'examiner les différentes offres et de choisir le futur « concessionnaire ». Les négociants bordelais et nantais sont rapidement « éliminés ». Il s'agit donc de choisir parmi les Malouins qui ont chacun une approche originale (voir tableau ci-dessous).

	Évaluation financière (armement, assurances, maintenance, rémunération des équipages ...)	Observations
Benjamin Dubois	13 450 livres par navire, à raison de 2 voyages par an (soit 6 725 livres par voyage).	- Peut se limiter à 12 000 livres (6 000 livres par voyage) en « tirant sur les coûts » s'il obtient le marché sur 6 ans, - Propose une clause « de revoyure » à l'issue d'une année de service pour ajuster les coûts (à la baisse ou à la hausse)
Pierre Héron	- Une somme forfaitaire annuelle de 50 000 livres par an payable « par portion » au retour de chaque navire. - Un service avec 3 navires (1 x 150 tx et 2 x 90 tx)	
Robert Bernard du Haut Cilly	16 562 livres par navire à raison de 2 voyages par an (soit 8 281 livres par voyage)	Demande une sorte d'indemnité pour un éventuel manque à gagner eu égard à l'incertitude de pouvoir transporter fret et passagers : 1 700 livres/mois soit 20 400 livres par an.

La candidature de Benjamin Dubois est retenue

Dans sa réponse au Chevalier de Pennel du 3 février 1789, Pouget lui signifie, qu'après en avoir rendu compte au Comte de Montmorin, « *les propositions de Mr Dubois ont paru les plus avantageuses et le Ministre est très disposé à les accepter* »²². En l'absence d'arguments explicites

18 Jean Marie Gilles Le Bihan de Pennel (1752 Morlaix - 1825 Saint-Malo) : Entre dans la Marine en 1772 et termine sa carrière comme sous-commissaire de la Marine pour le quartier de Saint-Malo (Base de données de la Légion d'Honneur *leonore*).

19 Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve, P/7280

20 Pierre Héron a armé récemment *l'Alouette* (de 1784 à 1789) un brigantin qui a assuré des voyages vers la Nouvelle Angleterre.

21 Il s'agit de Robert Yves Bernard du Haut Cilly (1751 Lannion - 1833 Saint-Jouan-des-Guéréts) : Capitaine de navires, Armateur, Juge de l'Amirauté de Saint-Malo. Plusieurs de ses enfants furent officiers de marine dans la « Royale » ou au commerce. L'un de ses fils, Auguste, a été maire de Saint-Servan de 1835 à 1838.

22 Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve, P/7280

dans cette lettre pour justifier ce choix on peut supposer que l'élément financier a inévitablement joué en sa faveur : on dirait aujourd'hui que c'est « le moins-disant ». On peut également penser qu'il bénéficie d'une bonne « cote » professionnelle auprès du pouvoir. En effet, il a été impliqué dans la régie précédente puisqu'on lui avait confié la construction de 6 paquebots neufs pour en améliorer l'exploitation. Et son expérience a été également reconnue lors de la réalisation du contrat de construction de 6 avisos en 1788.

Toujours est-il que Mr Pouget demande au Chevalier de Pennel de « *prendre les moyens de terminer cette affaire en [se] contactant avec Mr Tempié²³* ». Il s'agit maintenant d'aboutir à une soumission en bonne et due forme qui intégrera l'essentiel de la proposition de Benjamin Dubois. Mr de Pouget valide le principe d'une rémunération sur la base de 6 000 livres par voyage pouvant être réglées mensuellement à hauteur de 3 000 livres. Il n'est pas très enclin à accepter la clause de revoyure pressentant sans doute une augmentation des coûts plutôt qu'une baisse. En revanche il propose une prime de 500 livres pour chaque voyage aller et retour réalisé en moins de 120 jours. Ce sont tous ces éléments qui seront formalisés dans le « *traité* » signé à Saint-Malo par Benjamin Dubois et le Chevalier de Pennel le 11 février 1789 (voir annexe 1). Et si Benjamin Dubois est sûrement heureux de cette « victoire », il n'en reste pas moins que ce contrat est très exigeant.

Un « traité » particulièrement contraignant (annexe 1)

L'analyse des sources dont nous disposons permet de réaliser, certes avec 230 ans de recul, une sorte « d'audit » de l'exploitation du service assuré par Benjamin Dubois puisque nous disposons de ce traité contractuel que nous pouvons considérer comme le « référentiel » reprenant toutes les exigences que devra respecter Benjamin Dubois.

La grille de rotation (article 1er) est fondée sur le principe que les paquebots peuvent réaliser un aller-retour en 130 jours environ en intégrant les 20 jours de « *planche* »²⁴ qui doivent permettre au bâtiment de récupérer la/les malle(s)-poste, refaire son avitaillement et charger son fret éventuel. On envisage un départ de France tous les 2 mois à la date du 15. Le service théorique est prévu avec une rotation de 3 navires que Benjamin Dubois s'engage à fournir. A lui d'en assurer la maintenance et les éventuelles réparations liées aux aléas de la navigation hauturière. A lui de recruter et rémunérer capitaines et équipages (articles 4 et 5).

Pour l'ensemble du service postal, il sera rémunéré par l'État 6 000 livres par aller-retour de chaque paquebot, soit 36 000 livres par an sur la base de 6 rotations annuelles. En revanche, il jouira entièrement du produit du transport des passagers et du fret, que ce soit pour des particuliers ou pour le Roi, celui-ci n'ayant qu'un droit de regard sur le transport des malles-poste.

Si une prime de régularité de 500 livres est prévue à l'article 13 pour inciter les équipages à réaliser leurs rotations en 120 jours, aucune pénalité n'est envisagée pour les retards des paquebots, que ce soit au départ ou à l'arrivée. C'est heureux car on verra que, sur ce critère, entre autres, l'exploitation de Benjamin Dubois aura été assez défailante.

Des conditions de réussite a priori favorables

Des navires neufs construits à cet effet.

23 Jean Louis Tempié, Commissaire de la Marine à Saint-Malo de 1787 à 1792. Il a supervisé en 1788 avec Forfait (voir supra) la construction de 6 avisos commandés par le Roi à Benjamin Dubois.

24 La « planche » : la passerelle qui relie le quai au navire, permettant son chargement et son déchargement.

Après les mauvaises « performances » des premières rotations assurées par le *Télémaque* et le *Jean-Jacques*, ce seront, dans l'ordre de leur construction sur le chantier de Mont-Marin : le *Franklin* (de type aviso) puis le *Washington* construits en 1789, et enfin le *Suffren* construit début 1790 qui seront théoriquement destinés au seul service de la ligne. A priori mieux adaptés, ils étaient censés améliorer la régularité et la fiabilité du service dès 1790.

Des capitaines et des équipages expérimentés

Benjamin Dubois, sur les quatre années que dura le service, a recruté 12 capitaines qui ont assuré 21 rotations. Pour les premiers voyages, il fait confiance à des capitaines qui ont déjà navigué pour lui et/ou qui ont l'expérience de la navigation transatlantique essentiellement acquise lors des expéditions à Terre-Neuve²⁵:

- Nicolas Lhotellier, qui inaugure le service avec le *Télémaque*, a commandé en 1787 et 1788 la *Jeanne-Louise* pour des expéditions à Terre-Neuve.
- Julien Duroutois, qui assure les premières rotations du *Franklin* et du *Washington* est un marin expérimenté qui alterne les commandements pour le Roi et pour les armateurs privés. Sur les rôles d'équipage il est identifié comme « *sous-lieutenant de vaisseau de la deuxième division de quatrième escadre commandant en permission de la Cour du 10 janvier 1789* »²⁶. On est là dans l'application de l'article 4 du « traité »²⁷ qui prévoit qu'il peut être « *donné [à l'armateur] des facultés pour les compléter [les équipages]* ». Par ailleurs, Julien Duroutois est reconnu au sein de la famille Dubois : en 1781-1782, pendant la Guerre d'Indépendance américaine, il était le second d'un navire corsaire, le *Boulogne*, commandé par Claude Jean Alexis Dubois, le demi-frère de Benjamin. Et de 1784 à 1788, il a navigué à Terre-Neuve sur la *Clémentine* pour Jean Laurent Ruellan de Gallinée, son cousin par alliance²⁸.

Puis, il fera appel à :

- Charles François le Huby : il commandera le *Suffren* sur 2 rotations. Il est originaire d'Agon et a déjà commandé pour Benjamin Dubois le *Frère et la Soeur* en 1786-1787 et le *Jean-Jacques* en 1788, tous deux pour Terre-Neuve.
- Louis René Legrand : s'il n'a pas navigué pour lui, a cependant l'expérience de la navigation transatlantique puisqu'il a commandé de 1785 à 1787 l'*Aimable Céleste* et l'*Aimable Jeannette* pour un armateur concurrent : Guillemot et Bodinier. Benjamin Dubois lui confiera l'unique rotation du *Jean-Jacques* et deux du *Suffren*.
- Jean-Baptiste Louis Galliot : est appelé par trois fois pour commander le *Washington*, son plus gros paquebot affecté à la ligne. Il a également à son actif de nombreuses campagnes à Terre-Neuve pour d'autres armateurs.
- Claude Jean Alexis Dubois : son demi-frère. Avec son expérience acquise à Terre-Neuve et sur des navires corsaires, il assurera la dernière rotation du *Franklin* dans l'été 1791.
- Jacob Joseph Lemarquand : a commandé à Terre-Neuve pour d'autres armateurs malouins. Entre autres, le *Mesnage* de 1787 à 1788 pour Bertrand Boulet, et le *Merlin* pour Guillemot et Bodinier en 1790. Hélas, capitaine du *Suffren* pour sa cinquième rotation en février 1792, il décédera la veille de son arrivée à New-York.

25 Roger MARTIN DESGREVES, Julien CADIOU, *Navires de Saint-Malo des XVIIème et XVIIIème siècles*, Association Parchemin, Rennes, 1992.

26 Service Historique de la Défense de Brest, 1P7-487

27 Voir Annexe 1.

28 Voir note N°9.

Ces 7 capitaines assureront 14 navettes soit les deux tiers du service de la ligne. Les 7 autres rotations seront assurées par des capitaines sur lesquels nous n'avons pas trouvé d'informations (voir Annexe 5).

L'observation de quelques rôles d'équipage²⁹ montre également la préoccupation de ce qu'on pourrait appeler une « expérience récompensée ». Ainsi, Charles Orset, jeune officier de 22 ans sera d'abord premier lieutenant sur le *Franklin* en 1790, puis second capitaine sur le même navire en 1791 avant d'être capitaine pour la sixième rotation du *Suffren* en 1792.

De plus, au-delà de cette expérience transatlantique, Benjamin Dubois s'est assuré qu'ils connaissaient suffisamment la langue anglaise ainsi que les atterrages de la côte Est des États-Unis. Quand ce n'est pas le capitaine, c'est son second, comme lors de la première traversée du service avec le *Télémaque* commandé par Nicolas Lhotellier.

La taille des équipages varie selon le tonnage des paquebots. Ainsi, les paquebots jaugeant entre 80 et 100 tx sont montés par des équipages composés de 8 et 10 hommes. En revanche, le *Washington*, qui est le seul navire du service à jauger plus de 300 tx, sera monté par des équipages de 15 à 20 hommes.

A priori, on pouvait donc raisonnablement penser que les conditions étaient réunies pour la réussite de ce nouveau service de paquebots transatlantiques. Hélas, l'observation factuelle des indicateurs d'un fonctionnement optimal montre qu'il n'en fut rien.

Mars 1789 - mai 1793 : quatre années d'une exploitation décevante

Les informations dont nous disposons sont essentiellement issues des rapports³⁰ que doivent présenter les capitaines des paquebots au consulat de France à New-York dès leur arrivée. Y sont également mentionnées les autorisations de départ pour le voyage retour. Les dépêches diplomatiques peuvent compléter ces informations.

Une irrégularité chronique

La grille des rotations effectivement réalisées (annexe 5), reconstituée à partir de ces sources, nous donne une première impression très nette d'irrégularité. De fait, le pointage des différents départs des paquebots au départ des ports de France (Bordeaux puis Lorient)³¹, en référence à la grille imposée dans l'article 1er du traité (voir supra), nous montre une grande variabilité de ces retards. Ainsi, sur un total de 23 départs sur la période d'activité effective :

- 4 sont partis le jour prévu, ou le lendemain ;
- 6 sont partis avec un retard de 4 à 8 jours ;
- 4 sont partis avec un retard de 9 à 15 jours ;
- 3 sont partis avec un retard de 16 à 20 jours ;
- 5 sont partis avec un retard de 21 à 47 jours ;
- 1 départ annulé (juillet 1792).

Quant à la grille théorique des départs de New-York, elle n'est curieusement pas prévue dans le traité. C'est celle proposée par Mr de la Forest, dans une lettre au Comte de Montmorin pour lui

29 Service Historique de la Défense de Brest, 1P7-487

30 Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, 473PO/1/100

31 Voir annexe 6

annoncer son arrivée, qui en propose une en parfaite complémentarité avec les départs de France (voir supra). Il propose ainsi des départs les 15 février, 15 avril, 15 juin, 15 août, 15 octobre, 15 décembre. Mais, si l'on se réfère aux autorisations données par les services du Consulat de France à New-York, aucune date de cette grille théorique ne fut respectée.

Autre indice de cette irrégularité chronique : sur les 21 rotations effectuées, seuls 5 paquebots effectuèrent leur aller et retour en moins de 120 jours (voir Annexe 5) et furent ainsi éligibles à la prime de 500 livres prévue à l'article 13 du traité.

Peu de passagers (annexe 3)

Les rapports des capitaines au Consulat ainsi que les autorisations de départ de New-York données par ce même Consulat mentionnent la présence de passagers. On en décompte ainsi cinq sur le premier voyage du *Franklin* le 17 juillet 1789 au départ de Bordeaux. A nouveau cinq sur le *Suffren* au départ de Lorient le 23 juillet 1790.

Un transport de fret qui se régularise tardivement (annexe 3)

Le transport de fret pouvait être une opportunité pour Benjamin Dubois de rentabiliser ces liaisons vers l'Amérique du Nord. En effet, si l'on admet que sa rémunération de 6 000 livres par rotation était suffisante pour amortir ses coûts (amortissement des navires, rémunération de l'équipage, frais de port, réparations éventuelles ...), le transport du fret devenait une source de recette supplémentaire non négligeable.

Or, les sources consulaires montrent que les premières rotations se font « *sur lest* ». Il faudra attendre le voyage de la *Sophie* (le premier départ de Lorient le 16 mai 1790) pour trouver mention d'un premier chargement de « *25 barriques d'eau de vie* » et d'autres « *marchandises sèches* » soit plus d'un an après le début du service. On peut penser que les négociants de Bordeaux, qui avaient déjà montré leurs réticences vis-à-vis des régies précédentes, ont en quelque sorte « boycotté » les paquebots de Benjamin Dubois pour privilégier les armements locaux voire américains.

Dans le sens Amérique vers la France, c'est deux ans après le départ du premier paquebot de New-York, que l'on trouve du fret chargé pour la France. En effet, le *Washington* repartira pour la France le 10 juillet 1791 avec des marchandises emblématiques du commerce réalisé entre les deux nations³² : tabac, huile et fanons de baleine, pelleterie (voir annexe 3). A sa suite, les neuf autres paquebots au départ de New-York seront plus ou moins chargés de fret pour la France.

Bien que la comptabilité de Benjamin Dubois ne nous soit pas parvenue, il n'est pas certain que les recettes sur le fret et les passagers aient réellement contribué à rentabiliser ce traité. Ce qui est sûr, en revanche, c'est que l'exploitation globale du service n'a pas été à la hauteur de l'ambition de départ que ce soit celle des autorités de l'État ou celle de Benjamin Dubois lui-même. Il convient d'en examiner les causes.

Des causes essentiellement dues aux faiblesses du dispositif prévu

Un lancement dans l'urgence avec des navires qui s'avéreront inadaptés

³² Silvia MARZAGALLI, « Un Américain à Bordeaux : Joseph Fenwick », in *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, N°1, 2002, p.80-81.

Signature du traité le 11 février 1789 pour un départ prévu le 15 mars suivant. C'est à dire à peine un peu plus d'un mois pour aviser toutes les parties prenantes du lancement de ce nouveau service de paquebots : les consuls américains, les directeurs locaux des Postes, le commissaire général de la Marine à Bordeaux ...

Benjamin Dubois, pendant la rédaction du traité, avant les validations officielles des différents ministères, a pris ses dispositions pour le premier départ³³. Ainsi, le 2 mars, le *Télémaque* quitte Saint-Malo pour rejoindre Bordeaux. Son correspondant dans ce port lui écrivait que son bâtiment était arrivé le 13 et paré à partir pour peu que les malles-poste soient prêtes. Cependant, la lecture du rapport du capitaine Lhotellier concernant sa première liaison du *Télémaque* nous apprend qu'il est parti de Bordeaux avec deux semaines de retard par rapport à la date théorique fixée au 15 mars 1789. En effet, il n'a reçu son « *certificat de départ* » ou « *congé d'amiral* »³⁴ le 24 mars pour un départ effectif le 30 mars.

Benjamin Dubois a donc décidé d'assurer les deux premières rotations avec deux navires de 80 tonneaux recyclés en paquebots. Ce sont le *Télémaque* et le *Jean-Jacques*, deux bâtiments de type « *barque de Saint-Briac* »³⁵ plutôt destinés au grand cabotage. Le premier effectuera sa première traversée Bordeaux-New-York en 80 jours et le second en ... 106 jours !! Il faut dire que ce voyage inaugural du *Télémaque* a été frappé de malchance puisque le second capitaine, François Auvray, le seul qui parlait anglais, est décédé « *d'une fièvre maligne* » dix-huit jours après son départ³⁶. Ce qui provoqua, aux abords de l'Ile Longue, quelques tergiversations et le recours aux pilotes locaux pour conduire le paquebot à « *bon port* ».

Ces piteuses « *performances* » feront l'objet des remarques acerbes du Consul de France au Comte de Montmorin dans une lettre datée du 20 juin 1789³⁷ « *Le premier paquebot qui vient d'arriver*³⁸ est un bâtiment misérable qui, par le meilleur vent, ne file que cinq nœuds ; on annonce que le second sera du même genre ». Visiblement ces navires n'étaient pas faits pour ces traversées transatlantiques. Ils semblent pourtant avoir été validés « *en haut lieu* » si l'on en croit Benjamin Dubois dans sa lettre du 5 décembre 1789³⁹ au Comte de Montmorin : « (...) *L'expérience me prouve qu'au lieu de se servir des barques de Saint-Briac pour faire ces voyages, ce qui avait été demandé par Monsieur Pouget*⁴⁰, il faut au contraire des bâtiments de marche (...) ». Ce qui va l'obliger à construire, après le *Franklin*, deux paquebots supplémentaires (ce seront le *Washington* et le *Suffren*) « *malgré les énormes avances que cela [lui] coûte et auxquelles [il] ne devait [s]'attendre d'après les demandes de barques qu'[il] avait à [sa] disposition* »⁴¹. Il n'avait évidemment pas prévu cela dans le budget de sa proposition.

Pourtant, soucieux du respect de ses engagements, Benjamin Dubois décide de remplacer le *Jean-Jacques* par le *Franklin*. Le *Jean-Jacques*, qui est arrivé à La Rochelle le 16 novembre 1789, était prévu repartir de Bordeaux ... la veille. Le *Franklin*, lui, vient de rentrer de Saint-Martin-en-

33 TRISTANT Henri, *Les premiers paquebots français de la ligne de New-York 1783-1793*, 1985, chez l'auteur. p. 142.

34 Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : cote 473PO/1/100

35 SHD Brest : 1 P7 qui liste, entre autres, les armements de Benjamin Dubois. Dans les rapports des capitaines au Consulat de France à New-York ils sont appelés « *brigantins* ».

36 Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : Ibidem

37 TRISTANT Henri, op-cit., p. 145-146.

38 Le *Télémaque* est arrivé à New-York le 17 juin.

39 TRISTANT Henri, op.cit., p. 148-149

40 Joseph Suzanne Pouget de Saint-André (1745 Perpignan - 1793 Port-aux-Princes) : Administrateur de la Marine et des Colonies. Depuis mars 1787, il est Intendant général des Classes « *chargé de la navigation marchande, du commerce maritime, des pêches, de l'administration des consulats et du commerce du Levant* » (Comité des Travaux Historiques et Scientifiques rattaché à l'École Nationale des Chartes).

41 TRISTANT Henri, op.cit., p. 148

Ré où il a déposé sa malle-poste le 19 novembre pour éviter la perte de temps de la remontée de la Gironde. Si bien que Benjamin Dubois dispose de deux de ses navires à partir du 20 novembre. Aussi décide-t-il de privilégier le réarmement en urgence du *Franklin*, meilleur marcheur⁴². Celui-ci a regagné Saint-Malo le 3 décembre et Benjamin Dubois concentre tous les moyens de son chantier pour qu'il puisse assurer un départ de Bordeaux le 15 décembre. C'est ce qui transparaît dans la lettre du Commissaire de la Marine de Saint-Malo Tempié au Comte de Montmorin datée du 5 décembre 1789 : « *Le Sieur Benjamin Dubois (...) vient de m'assurer que, sur le champ, il avait mis 100 hommes à bord du paquebot qui entra avant-hier dans le port, afin qu'il soit mis en état de partir le 8 pour se rendre à Bordeaux et y remplacer le Jean-Jacques mauvais voilier, qui devait faire le voyage actuel : la vitesse de celui-ci dédommagera du retard, et même le service y gagnera* »⁴³.

La desserte trop ambitieuse de deux ports américains : New-York et Norfolk

Cette idée, formulée dans le mémoire du Consul de France à New-York, partait du principe que Norfolk devait être le centre de collecte du courrier en provenance des états américains du « Sud » : le Maryland, la Virginie, les deux Caroline et la Géorgie. Alors qu'à New-York on rassemblerait le courrier des états du « Nord » : le New-Hampshire, le Massachussets, le Rhode-Island, le Connecticut, l'état de New-York, le New-Jersey, la Pennsylvanie et le Delaware. Cela impliquait deux malles-poste et deux escales pour chaque paquebot. Le Consul y proposait même une grille- type de rotations assurées par trois paquebots en y intégrant les deux escales.

En fait, cette bonne idée, sur le papier, fut remise en cause dès l'arrivée du premier paquebot, le *Télémaque*, après une traversée de ... 80 jours. En effet, dès son arrivée à New-York, le capitaine Julien Duroutois demanda à être exempté de se rendre à Norfolk. Demande accordée par le Comte de Moustier⁴⁴, relayée par Mr de la Forest auprès du gouvernement qui la valida. La Poste américaine se réorganisa donc pour que l'ensemble du courrier soit dirigé sur New-York qui devint l'unique tête de ligne des paquebots vers la France.

Le choix malavisé de Bordeaux comme tête de ligne en France

Le choix du port de Bordeaux comme tête de ligne pouvait sans doute se justifier par l'importance des liaisons commerciales qu'il entretenait avec les États-Unis ainsi que par l'expérience d'organisations locales de poste maritime⁴⁵. En revanche du point de vue de la navigation à voile, les sorties et les entrées dans l'estuaire de la Gironde pouvait être contrariées par les caprices du vent, et ainsi avoir des conséquences sur la régularité des acheminements. C'est ainsi que sur les six premières rotations, trois capitaines signalent dans leurs rapports à l'arrivée : 8 jours pour sortir de la rivière (le *Télémaque*), 5 jours (le *Franklin*), 4 jours (le *Suffren*).

De même, les difficultés pour y rentrer sont d'ailleurs reconnues par l'administration postale puisque le Comte Rigoley d'Ogny, Intendant Général des Postes du Royaume, commente ainsi le traité signé par Benjamin Dubois dans une note adressée au Comte de Montmorin, Ministre des Affaires Étrangères⁴⁶ : « *J'ai examiné les conditions auxquelles M. Dubois se charge de fournir les bâtiments nécessaires pour transporter six fois par an nos dépêches à l'Amérique septentrionale*

42 Le *Jean-Jacques* a effectué sa traversée retour en 57 jours contre 37 jours pour le *Franklin*.

43 TRISTANT Henri, op.cit., p. 149-150

44 Éléonore François Élie de Moustier (1751 à Paris – 1817 à Versailles), militaire et diplomate issu d'une vieille famille aristocratique. En 1789, il est ministre plénipotentiaire aux États-Unis depuis 1787 (Wikipedia- juillet 2020).

45 CHARRIAUT Henri, « La poste maritime à Bordeaux au XVIIIe siècle » in *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 63, N°15, 1951. pp. 221-248;

46 TRISTANT Henri, op.cit., p. 142.

(...). *J'ai seulement à vous observer, que, comme il arrive fréquemment que les bâtiments sont contrariés à l'entrée de la rivière de Bordeaux et forcés de rester plusieurs jours à hauteur de l'Île de Ré, dans ce cas, il serait avantageux pour accélérer la remise des lettres, que vous voulussiez bien ordonner à cet entrepreneur de prévenir ses capitaines qu'alors ils eussent attention d'envoyer les dépêches aux Directeurs des Postes de La Rochelle, ou à celui de la Flotte (...) »*. Curieusement, ces recommandations seront reprises dans l'article 2 de l'Arrêt du Conseil d'État du Roi du 1er mars 1789⁴⁷ alors qu'il n'en est fait aucune mention dans le traité signé par Benjamin Dubois.

Pour contourner ces difficultés liées à la situation de Bordeaux, Benjamin Dubois propose d'y substituer Saint-Malo comme tête de ligne. Ce qui avait, de son point de vue, un double avantage : neutraliser les contraintes de navigation de la « rivière de Bordeaux » et ainsi améliorer la régularité de la ligne, d'une part ; et réduire les frais de port associés au stationnement et à la maintenance éventuelle des paquebots, d'autre part.

Du côté des autorités, celles-ci ne semblent pas non plus très satisfaites du « bilan » de cette première année 1789 que ce soit du point de vue de la régularité ou de l'acheminement des dépêches. On commence à se rendre compte que le choix de Bordeaux était sans doute une erreur. Aussi, c'est la *Sophie* qui inaugurerait le premier départ, le 16 mai 1790, de Lorient désormais nouvelle tête de ligne du service. Mais s'il avait été possible de neutraliser les difficultés liées à la navigation dans la Gironde, celles de la navigation transatlantique restaient évidemment aléatoires.

Une sous-estimation des conditions de mer

La grille d'exploitation annuelle impliquait une navigation en toutes saisons. Ce qui était un changement non négligeable pour les équipages qui, pour se rendre à Terre-Neuve, partaient généralement en mars pour arriver sur les côtes du Canada environ six à huit semaines après, pour éviter au moins partiellement la saison des tempêtes hivernales et la dérive des blocs de banquise. Ainsi, les paquebots prévus partir en septembre, novembre et janvier avaient toutes les chances de rencontrer beaucoup de mauvais temps. Les voyages au départ de la France affrontent des vents contraires dominants d'Ouest. Le cas du *Franklin* est exemplaire : parti de Bordeaux le 15 décembre 1789, il n'arriva jamais à New-York : après avoir rencontré du très mauvais temps, et avoir démâté, il réussit à regagner le port de Brest⁴⁸.

Les autres paquebots de la ligne, certes dans une moindre mesure, furent également souvent confrontés à des conditions de navigation difficiles. Les rapports des capitaines au Consulat de New-York mentionnent par 10 fois (sur 21) divers problèmes de navigation : vents contraires, plus rarement des calmes, des voies d'eau, des pertes de voiles voire même un démâtage. Le procès verbal du capitaine Goynard⁴⁹, capitaine du *Washington* lors de sa sixième et dernière rotation, relatant le coup de vent auquel il fut confronté au milieu de l'Atlantique est emblématique des terribles conditions de mer que ces navires pouvaient rencontrer, particulièrement en hiver. D'ailleurs, il lui faudra 96 jours pour effectuer cette traversée Lorient-New-York.

Au demeurant, les temps moyens de navigation⁵⁰ des rotations relevés sur une quasi décennie sont révélateurs puisqu'on observe une différence de 20 jours selon le sens de la traversée effectuée. Cette sous-estimation des conditions de mer aura évidemment des conséquences importantes sur la régularité du service qui était pourtant l'enjeu principal de sa réussite.

47 Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine, 1 BB 739-3

48 « *La Feuille hebdomadaire de la ville de l'Orient* » du 6 mai 1790, BNF, site François-Mitterrand, Bibliothèque de recherche. Sur papier, cote : 8-LC11-482 (BIS) : mars-août 1790 ; prosp.

49 Voir annexe 4

50 Voir Annexe 2

Conclusion

Ainsi, l'analyse globale de l'exploitation de ce service met en évidence une responsabilité partagée à la fois par les autorités et, dans une moindre mesure, par Benjamin Dubois lui-même. En effet, le traité qui formalise le cahier des charges montre que les autorités n'ont pas suffisamment tenu compte des deux expériences précédentes de régies: elles ont sous-estimé les contraintes spécifiques liées à la navigation et sont restées dans un dispositif trop "technocratique" finalement impossible à tenir. Cette légèreté dans sa conception peut également s'expliquer par le parti pris du désengagement de l'État, puisque "la délégation de service public" impliquait le transfert des risques sur le concessionnaire choisi.

Quant à la proposition de Benjamin Dubois, elle était sans doute très/trop « tirée sur les coûts » afin de s'assurer l'obtention d'un marché dont il avait absolument besoin. A l'évidence, il n'a pas voulu -ou pu- négocier certains éléments du contrat, soit par manque de discernement, soit parce qu'il était confiant dans les atouts de son entreprise.

S'est ajoutée à sa charge, la construction non prévue initialement de trois navires dédiés à ce service. Et, d'un coût de l'ordre de 30 000 livres chacun, ils n'auront pas eu le temps d'être amortis dans le cadre de cette concession. En revanche, ces trois bâtiments ont considérablement amélioré les temps de rotation et, si le service avait perduré dans le temps, ils auraient sans doute permis d'approcher les objectifs théoriques prévus. Ainsi, le *Suffren* était sans doute le navire le mieux adapté aux exigences du cahier des charges puisque sur ses six rotations quatre furent éligibles à la prime de 500 livres, et une l'a manquée de très peu (122 jours pour 120).

L'entrée en guerre de la France contre les Anglais et les Pays-Bas en février 1793 a marqué la fin de l'exploitation du service de paquebots entre la France et les États-Unis⁵¹. En revanche, elle a ouvert de nouvelles perspectives pour Benjamin Dubois avec le retour de la guerre de course. Dès mars 1793, il "recycle" le *Franklin* et le *Washington* pour la course mais ils seront tout deux pris par les Anglais. Mauvaise année également pour lui-même puisqu'il sera arrêté et emprisonné le 15 décembre⁵². Ce n'est qu'en 1796 qu'il disposera à nouveau de réels moyens pour relancer son activité corsaire de manière significative⁵³.

Mais quel que soit le jugement qu'on puisse porter sur la gestion de cette ligne transatlantique, c'est une expérience supplémentaire⁵⁴ qui contribue à démarquer Benjamin Dubois de ses pairs cantonnés aux activités traditionnelles des négociants-armateurs (commerce international, pêche à la morue, cabotage, traite négrière). Ainsi, on ne peut qu'être admiratif devant son esprit d'entreprise et sa capacité à prendre des risques même s'il en tira rarement les compensations espérées.

Gérard Jolivet
Janvier 2020 (Rennes) – Février 2021 (Saint-Malo)

51 Derniers retours à Lorient du *Washington* le 8 avril et du *Suffren* le 14 mai. Il faudra attendre 1845 pour qu'une liaison transatlantique régulière entre la France et les États-Unis soit à nouveau établie.

52 JOLIVET Gérard, *1793-1794 Benjamin Dubois, un armateur malouin sous la Terreur*, 2016, in site internet de l'association ABGH-Parchemin (<https://www.geneabretagne.org/articles.php>).

53 JOLIVET Gérard, *1793-1798 La seconde guerre de course de Benjamin Dubois*, 2019, in site internet de l'association ABGH-Parchemin (<https://www.geneabretagne.org/articles.php>).

54 En 1783, la création d'un véritable port privé connecté à son chantier de construction de Mont-Marin avait déjà été une entreprise audacieuse pour l'époque.

ANNEXE 1

Conditions d'affrètement de trois paquebots pour les États-Unis de l'Amérique

Article 1er – Le Sr Benjamin Dubois, négociant et armateur de la ville de Saint-Malo, promet et s'engage de livrer dans le port de Bordeaux trois bâtiments du port de 80 à 120 tonneaux aux époques cy-après fixées, tous armés, leurs coques en état de navigation, munis de mâtures, agrès et ustensiles nécessaires de manière à n'avoir rien à demander dans les ports du Roi.

Leur entretien entre toutes choses sera aux frais de l'armateur qui les tiendra toujours prêts à recevoir à Bordeaux les malles destinées pour les États-Unis de l'Amérique aux six époques suivantes : 15 mars, 15 mai, 15 juillet, 15 septembre, 15 novembre et 15 janvier de chaque année.

Article 2 – Les époques seront de rigueur et s'il y a la moindre négligence de l'armateur ou de ses capitaines, si les bâtiments ne sont pas prêts, le gouvernement sera autorisé à en fretter un à sa folle enchère.

Article 3 – Sa Majesté ne sera tenue à aucune espèce de garantie, dommages ou réparations quelque chose qui puisse arriver aux bâtiments, soit par échouage, démâtage, abordage, abandon de câbles ou autres événements quelconques, et l'armateur renonce à toute demande d'avarie, de quelqu'espèce que ce soit et à toute indemnité.

Article 4 – La solde et subsistance des équipages seront au compte de l'armateur qui conviendra de gré à gré avec lesdits équipages, ainsi qu'il est d'usage pour le commerce, il lui sera seulement donné les facultés de le compléter au besoin.

Article 5 – Les capitaines actuels des navires ou autres ayant la confiance de l'armateur seront conservés ou admis de préférence à moins de motifs fondés.

Article 6 – Si les paquebots sont retenus pendant quelques jours pour attendre les malles après le délai mentionné à l'art. 8 ci-après, il lui sera payé une somme de soixante livres par jour par chaque bâtiment pour frais de staries ; elles ne pourront être que de dix jours au plus, après lesquels il sera libre de mettre à la voile.

Article 7 – Il lui sera remis deux malles, l'une pour New-York, l'autre pour Norfolk, et il les portera l'une et l'autre à leur destination et prendra dans chacun de ces postes une malle en retour.

Article 8 – Il lui sera accordé vingt jours de planche à partager comme il le jugera à propos entre New-York et Norfolk.

Article 9 – Les capitaines des paquebots ne pourront faire aucune relâche, soit en allant, soit en revenant, excepté dans les cas forcés.

Article 10 – Ils feront leur retour à Bordeaux directement, et les capitaines y remettront la malle, avec les reçus des consuls de France de New-York et de Norfolk pour celles qu'ils auront portées en Amérique.

Article 11 – Il sera payé à l'armateur, pour chaque voyage d'aller et retour six mille livres, ou en totalité trente six mille livres par an pour les six voyages.

Article 12 – Le paiement sera fait à Saint-Malo en lettre de change à trois usances sans autre retenue que le pied de trois mille livres par mois à compter du 15 mars prochain, jour où le premier paquebot partira de Bordeaux et ainsi de suite, de mois en mois.

Article 13 – Il sera payé de plus audit Saint-Malo une prime de 500 livres pour chaque paquebot qui aura terminé son voyage en 120 jours ou moins, à compter du jour de départ de Bordeaux jusqu'à celui de la rentrée dans le même port en rapportant les certificats de départ et d'arrivée signés par le commissaire général ordonnateur de la marine à Bordeaux.

Article 14 – L'armateur jouira en entier du fret, des marchandises et des passagers qu'il embarquerait soit en allant, soit en revenant. On ne réserve absolument pour le compte du Roi que les malles aux lettres.

Article 15 – S'il était embarqué quelques marchandises ou passagers au compte du Roi, le fret en serait payé en plus de prix stipulé cy-dessus, par les ordres du commissaire général ordonnateur de la Marine à Bordeaux, suivant l'usage suivi dans ce port.

Article 16 – Le présent traité aura lieu pendant six années à compter du 15 mars prochain, jour fixé pour le départ du premier paquebot de Bordeaux.

A Saint-Malo, le 11 février 1789.

ANNEXE 2

Comparaison des performances de navires lors des rotations France – États-Unis entre les 2 régimes d'exploitation (Régies royales 1784-1788 vs concession Benjamin Dubois 1789-1793)

	Année d'exploitation	Voyages France --) USA (New-York)			Voyages USA (New-York --) France		
		Port de départ	Nbre de voyages	Durée moyenne de la traversée	Port d'arrivée	Nbre de voyages	Durée moyenne de la traversée
Régies royales	1784	Lorient	12	52 jours	Lorient	12	31 jours
	1785	Lorient	8	47 jours	Lorient	8	29 jours
	1786	Lorient	6	42 jours	Lorient	7	34 jours
	1787	Le Havre	8	60 jours	Le Havre	8	32 jours
	1788	Le Havre	2	49 jours	Le Havre	2	29 jours
Concession B. Dubois	1789	Bordeaux	4	78 jours	Bordeaux	2	48 jours
					La Rochelle	1	58 jours
					St Martin en Ré	1	38 jours
	1790	Bordeaux	2	59 jours	Bordeaux	2	34 jours
					Lorient	4	78 jours
	1791	Lorient	6	62 jours	Lorient	6	41 jours
	1792	Saint-Malo	1	56 jours	Lorient	5	67 jours
Lorient		4	63 jours				

Sources : <https://www.rfrajola.com/mercury/JOFrenchPacketSchedule.pdf> (informations d'origine « postale » parfois corrigées et/ou complétées par les rapports de capitaines au Consulat de France à New-York pour la concession de Benjamin Dubois).

Traversées France – USA

50 jours en moyenne pour les régies royales

66 jours en moyenne pour la concession de Benjamin Dubois (+16 jours)

Traversées retour USA – France

31 jours en moyenne pour les régies royales

47 jours en moyenne pour la concession de Benjamin Dubois (+16 jours)

ANNEXE 3

**État du fret transporté par les paquebots de Benjamin Dubois
de 1789 à 1793**

(Source : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : cote 473PO/1/100)

Type de fret transporté	Total France -) USA	Total USA -) France	Observations
Eau-de-vie	136 barriques		+ 3 voyages sans indications d'unité
Vin	65 barriques		
Marchandises sèches	218 caisses ou malles (1)	10 caisses	(1) + 6 voyages sans indications d'unité
Cordage	Valeur 7 000 livres		Sans indications d'unité
Huile de baleine		111 barriques	
Fanons de baleine		37 paquets	
Pelleterie		2 caisses et 10 peaux de boeufs	
Tabac		555 boucauts	
Brai – Goudron (de pin)		1219 barriques	
Douves à Boucaut		3 820	
Potasse - Pilasse		419 barriques	
Térébenthine		510 barriques	
Madère		5 982	
Riz		67 barriques	
Rhum		10 barriques	
Sucre - Mélasse		92 barriques	
Harpons		400	
Bois en planches		15 000 pieds	
Bateaux de pêche		4	

ANNEXE 4

Procès verbal joint à la déclaration du Capitaine Goynard
commandant le paquebot *Général Washington*
lors de son arrivée à New-York le 6 janvier 1793

(Source : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : cote 473PO/1/83)

Aujourd'hui dimanche, cinquième du mois de
Novembre de l'an mille sept cent quatre vingt
deux, nous Capitaine du Paquebot français
Général Washington, étant party du port de
Lorient le Mardi deux octobre de la présente année
pour nous rendre à New-York en Amérique,
et étant par la latitude nord de quarante cinq
degrés, quarante six minutes, et par trente
trois degrés, quarante quatre minutes, de longitude
occidentale, suivant le Méridien de Paris,
Le vent soufflant de la partie du sud est, y a
temps, nous enghoué à l'ouest sud ouest, avec
les deux bords voiles, lorsque vers dix heures du
matin le vent ayant sauté à ouest, il s'est levé
une tempête terrible, à dix heures et demy la grande
voile a été emportée, peu après la misaine, la tête
de même, le seul petit foc ayant résisté, de tout
quoy nous avons dressé le présent rapport pour servir
à l'alloir ce que de raison, lequel nous avons signé
ainsy que nos officiers et les principaux de notre
équipage. Les jours et an que dessus.

J. Goynard cap.
L. de B. de B.
Joseph Voisin + N. Guerin
Jean Lefer
Jean Hortant
François Goyard

N. Guerin
Laurent Vellant
Joseph Guet

Archives
Nantes

ANNEXE 5

PERFORMANCES COMPARÉES DES PAQUEBOTS MIS EN SERVICE PAR BENJAMIN DUBOIS ENTRE 1789 ET 1793

(Sources : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : cote 473PO/1/100 et Archives d'Ille-et-Vilaine cote 4S 310)

Paquebots	Rotations aller-retour France / New-York en nombre de jours (y compris le temps passé à quai = jours de « planche »)																													
	Rotation 1				Rotation 2				Rotation 3				Rotation 4				Rotation 5				Rotation 6				Rotation 7					
	Aller	Quai	Retour	Total	Aller	Quai	Retour	Total	Aller	Quai	Retour	Total	Aller	Quai	Retour	Total	Aller	Quai	Retour	Total	Aller	Quai	Retour	Total	Aller	Quai	Retour	Total		
<i>Télémaque</i>	80	13	49	142	75	20	47	142																						
	Cap. N. LHOTELLIER				Cap. N. LHOTELLIER																									
<i>Jean-Jacques</i>	106	20	58	184																										
	Cap. L.R. LEGRAND																													
<i>Franklin</i>	52	23	38	113	Se déroute sur Brest après démâtage	101	20	42	163	60	20	49	129	71	22	34	127													
	Cap. J. DUROUTOIS				Cap. J. DUROUTOIS				Cap. J.A.C. DUBOIS				Cap. G. ROUILLAND																	
<i>Sophie</i>	87	20	29	136																										
	Cap. L. GUERIN																													
<i>Washington</i>	59	46	39	144	61	20	60	141	56	20	60	136	70	24	60	154	58	20	80	150	83	28	65	176						
	Cap. J. DUROUTOIS				Cap. J.B.L. GALLIOT				Cap. J.B.L. GALLIOT				Cap. J.B.L. GALLIOT				Cap. R.L. GOYNARD				Cap. R.L. GOYNARD									
<i>Suffren</i>	60	24	29	113	62	20	38	120	52	20	47	119	63	20	39	122	56	30	29	115	48	24	35	107	63	29	78	170		
	Cap. L.R. LEGRAND				Cap. L.R. LEGRAND				Cap. F. LE HUBY				Cap. F. LE HUBY				Cap. J. HERVÉ (*)				Cap. Ch. ORSET				Cap. J.J. HÉBERT					

(*) Engagé comme second capitaine, c'est lui qui prend le commandement après la mort, pendant la traversée entre la France et les États-Unis, du capitaine Jacob Joseph LEMARQUANT.

Rotation inférieure ou égale à 120 jours éligible à la prime de 500 livres.

Rotation la plus rapide réalisée par le *Suffren* (107 jours) entre le 18 juin et le 6 octobre 1792

ANNEXE 6

GRILLE DES ROTATIONS EFFECTIVEMENT ASSURÉES PAR LES PAQUEBOTS DE BENJAMIN DUBOIS ENTRE LA FRANCE ET LES ÉTATS-UNIS DE MARS 1789 A MAI 1793

(Sources : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes : cote 473PO/1/100 et Archives d'Ille-et-Vilaine cote 4S 310)

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
<i>Télémaque</i>			30	18			1	19	26	14			1789
<i>Jean-Jacques</i>				16			20		18	16			
<i>Franklin</i>							17	17		12	12	15 (1)	
<i>Télémaque</i>	6	20											1790
<i>Washington</i>	22	(2)	5		30	28					28		
<i>Suffren</i>			21	14		9	8	23	23		13	20	
<i>Sophie</i>					16	11		2	30				
<i>Franklin</i>									23				
<i>Franklin</i>	9	30	12		19	14		4				4	1791
<i>Suffren</i>			2	22		13	29	21	24		15	22	
<i>Washington</i>	7	7		14	11		10	?	16	25		24	
<i>Franklin</i>	26		19										1792
<i>Suffren</i>		5	1		1	30	18	7		1	20		
<i>Washington</i>	?			10	6		27		16	21			
<i>Suffren</i>	20	26			14 mai								1793
<i>Washington</i>	6	3		8 avril									

- Voyages aller dans le sens France – États-Unis
- Voyages retour dans le sens États-Unis – France
- Date théorique au départ de la France : le 15 du mois.

- (1) Le *Franklin* partit de Bordeaux le 15 décembre 1789 mais fut contraint de regagner Brest après avoir démâté dans une tempête. Il ne reprendra le service que le 23 septembre 1790 au départ de Lorient.
- (2) Le *Washington* part de Mont-Marin / Saint-Malo le 22 janvier 1790, après sa construction, pour se rendre à Lorient d'où il part le 5 février.