

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Barazzutti – 979-10-231-1790-5



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

De l'Atlantique à la Méditerranée :

La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

« *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)	
Catia Brillì.....	233
Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle	
Roberto Barazzutti.....	251
Masters 1 et 2 d'histoire.....	287
Comptes rendus.....	291

GUERRE DE COURSE ET CORSAIRES FRANÇAIS DANS LE SECOND TIERS DU XVII^e SIÈCLE¹

Roberto Barazzutti

Docteur en histoire (Université Paris-Sorbonne)

En 1975, Jean Delumeau dresse un bilan de la course en France, signalant les faiblesses de la recherche par l'absence de travaux sur certains ports et certaines périodes, notamment le XVIII^e siècle. Concernant le XVII^e siècle, il écrit : « Il est bien vrai en effet que durant les 200-250 ans qui précéderent 1695, l'attaque et la capture de navires marchands au profit ou aux dépens des Européens constituent beaucoup plus que des anecdotes »². Depuis, Patrick Villiers, André Lespagnol, Mickael Augeron ou Philippe Hrodej³ ont permis de combler beaucoup de lacunes et de renouveler les thématiques. Il n'empêche qu'à l'inverse des recherches menées dans d'autres pays européens, très peu de travaux se sont attachés à la période qui précède celle de la prise en main de la Marine par Jean-Baptiste Colbert. Une des raisons en est l'absence de fonds et d'archives homogènes. Une autre raison concerne la définition de l'activité corsaire comme l'indique Jean Meyer, qui déclare que « de la fin du Moyen Âge au milieu du XVII^e siècle s'étend la longue 'préhistoire' de la course, où flibuste, course et piraterie se superposent »⁴.

Le second tiers du XVII^e siècle est marqué par un développement des conflits et une militarisation de la société. C'est à cette période que la guerre de course commence à apparaître dans cette conflictualité croissante comme un acteur qui reste largement inconnu. Le présent travail tente d'éclaircir ce rôle en

- 1 Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge Press, 2000.
- 2 *Course et Piraterie*, études présentées à la Commission internationale d'histoire maritime à l'occasion du XIV^e Congrès international des sciences historiques, San Francisco, août 1975, Paris, IRHT, 1975, t. 1, article de Jean Delumeau, p. 271-298.
- 3 Avec Gilbert Buti, il dirige un ouvrage collectif constituant un dictionnaire sur la course et la piraterie contenant la bibliographie la plus exhaustive possible, livre dont la parution est prévue pour 2011.
- 4 Jean Meyer, « La course, romantisme, exécutoire social, réalité économique, essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. LXXVIII, juillet-septembre 1971, p. 307-344. Sur la flibuste globalement, et sur ces points communs avec la course, voir l'ouvrage de Jean-Pierre Moreau, *Pirates*, Paris, Tallandier, 2006.

s'attachant au cadre réglementaire de cette activité, à son organisation par l'étude de l'armement, mais aussi d'effectuer une première analyse des résultats économiques et diplomatiques qu'elle a engendrés.

LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

252

Dans les années 1630-1660, la direction des affaires maritimes se caractérise par la multiplicité des intervenants. Le personnage clé en est le Grand Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et Commerce de France. Cette charge, imaginée par le cardinal de Richelieu le 14 octobre 1626, disparaît le 12 novembre 1669 lorsque Louis XIV, à la suite du décès de Beaufort, restaure la charge d'Amiral de France. Le Grand Maître est compétent sur un espace géographique identique à celui de l'Amiral de France, ainsi que sur les autres régions littorales, excepté la Bretagne. Il dispose d'un semblant d'administration en cours de structuration au cours de cette période⁵. Un des éléments en est le Conseil de Marine, qui date du 6 janvier 1624. Ce conseil a en charge les affaires litigieuses, les vacances d'office à pourvoir, la perception des droits, et la question des prises, bris et naufrages. Il doit vérifier les procédures dépendant d'institutions et de juridictions : sièges particuliers de l'Amirauté, siège général de l'Amirauté – Table de Marbre⁶. En 1627, on trouve dans ce conseil le surintendant des Finances, le secrétaire général de la Marine, et trois conseillers. En 1659, sa composition s'étoffe : il comprend le secrétaire général de la Marine, six conseillers et huit maîtres des requêtes et conseillers au Grand Conseil⁷, et il prend le nom de Conseil des prises⁸. Ce changement de nom semble indiquer l'importance des affaires de course. Malheureusement, cette institution, qui se réunissait sous la présidence du duc Vendôme dans son hôtel particulier, n'a pas laissé d'archives de ses délibérations⁹. La responsabilité financière des affaires maritimes incombait durant la même période au secrétaire d'État aux Affaires étrangères pour le Ponant, et au secrétaire d'État à la Guerre pour le Levant.

5 Sur le Grand Maître de la Navigation, voir Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France 1572-1661*, Royal Historical Society, Rochester, Boydell Press, 2004.

6 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et Éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

7 Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes 1792-1856*, thèse de droit, université Panthéon-Assas, publiée en 1999 par les Presses universitaires de Nancy. Voir les pages 405 à 407 consacrées à la procédure judiciaire sous l'Ancien Régime.

8 En Espagne, un Conseil des prises, appelé *Junta de Corso o de Presa y Corso*, est créé en 1623.

9 Le seul document qui nous soit parvenu se trouve à la Bibliothèque nationale de France (BnF par la suite), Manuscrits Français 18592, sur les dépenses et recettes traitées par ce conseil entre 1636-1641 : voir Joseph Bergin, *Pouvoir et fortune de Richelieu*, Paris, Robert Laffont, 1987.

Les côtes françaises sont alors soumises à un maillage administratif de plus en plus serré. L'Amirauté est la première institution en charge des affaires maritimes. Depuis la fin du xiv^e siècle, les officiers de l'amirauté statuent sur la validité de la prise en première instance, mais l'appel est possible à la Table de Marbre, c'est-à-dire le siège général de l'amirauté établi auprès d'un parlement. Le parlement reçoit les appels portés contre les sentences rendues par les Tables de Marbre de son ressort. Ces trois degrés d'institutions judiciaires n'existent que dans les ressorts des parlements de Paris et de Rouen. Pour les amirautés ne relevant pas de ces deux parlements, la procédure était plus simple : l'appel du jugement de l'amirauté se produisait directement auprès du parlement dont elle dépendait, sans passer par la Table de Marbre. Il n'y avait que deux instances¹⁰. En ces années 1630-1660, les officiers d'amirauté sont cantonnés à l'instruction et à l'application des jugements. Certains doutes subsistent sur la chronologie de cette perte de compétence. Il se peut que l'on ait laissé aux officiers d'amirauté le pouvoir de juger pour les petites affaires¹¹, mais un arrêt du Conseil d'État du roi du 16 octobre 1654 renvoie le pouvoir de décision au duc de Vendôme et à son Conseil de Marine¹². En effectuant ce cantonnement, la monarchie fragilisait l'importance des parlements qui tentèrent d'en profiter lors de la Fronde pour reconquérir ce pouvoir. Les marchands avaient la possibilité de faire appel de la décision du Conseil de Marine où de tout autre institution auprès du Conseil d'État du roi. Cette fonction de cour d'appel ultime instruisant toutes affaires sur la course est soulignée notamment dans l'arrêt portant la création en 1647 de l'Amirauté à Dunkerque, qui dépend directement du Conseil d'État du roi¹³.

Pour pouvoir juger sur les prises, les juges en charge des dossiers sur la course disposent d'une base législative nationale ancienne. La première ordonnance

-
- 10 BnF, ms. fr. 18592, fol. 182 : Problème entre le duc de Brézé et le parlement d'Aix concernant le droit de prise en 1643-1644. Aux folios 227 et 229, deux arrêts du Parlement de Rouen du 25 septembre 1643 interdisent à Jacques Caverly Giron natif de Dunkerque d'armer 2 vaisseaux et 2 frégates à Honfleur.
- 11 BnF, Moreau 1340, fol. 53. Dans un document du 23 août 1644, le duc de Maillé-Brézé laisse aux sièges le jugement des prises valant moins de 800 livres.
- 12 Marcel Gouron, *L'Amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1938. À partir de cette date, les amirautés n'auront plus de pouvoir de jugements comme l'indiquent les Lettres patentes du 21 octobre 1688 et 9 mars 1695.
- 13 Enrique Otero Lana indique que le Conseil d'État, premier Conseil d'État du roi d'Espagne, jouait un rôle dans la législation sur les prises en Espagne : voir son ouvrage, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, el corso español del Atlantico peninsular en el siglo xviii (1621-1697)*, Madrid, Editoria Naval, 1992.

consacrée pour partie à la législation corsaire date du 7 décembre 1373¹⁴, suivie par celles de juillet 1517, de février 1543 et de septembre 1555. Ces ordonnances tentent de limiter et de définir la pratique corsaire, mais elles restent incomplètes. Le premier véritable corpus est le règlement pris en mars 1584 par Henri III : *Édit du roy concernant les ordonnances et les règlements de la juridiction de l'amirauté*. Sur la centaine d'articles qui le composent, 38 sont consacrés, directement ou indirectement, à la pratique de la course, à la piraterie, et au droit de visite des navires marchands. Ce texte n'est pas à l'abri de discussions et de divergences d'interprétation entre juristes¹⁵. Au cours de la minorité du roi Louis XIV, le seul règlement pris est la déclaration royale du 1^{er} février 1650 appelée *Déclaration du Roi portant règlement sur le fait de la navigation, armement de vaisseau et des prises qui se font en mer*¹⁶. C'est un texte de 14 articles, qui reprend pour partie les instructions émises par l'édit de 1584, en intégrant quelques décisions jurisprudentielles, ainsi que les lettres patentes et règlements intervenus depuis cette date¹⁷.

254

Les conventions internationales et autres traités constituent aussi une source dans le jugement des prises. La mer, constituant une frontière liquide, a suscité de la part des pouvoirs des États maritimes la mise en place de relations, afin de définir un cadre aux diverses activités qu'elle engendre car, selon le mot de François I^{er}, « la mer est commune à tous les hommes »¹⁸.

14 Concernant les textes sur la course, voir le recueil de Sylvain Lebeau, *Nouveau Code ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789, suivi de toutes les lois, arrêtés, messages et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent*, Paris, an VII-an XI, 3 vol., in-4 ; l'ouvrage de Florence Le Guellaf déjà cité ainsi qu'aux Archives nationales la série Marine A1, et à la BnF, ms. fr. 16732 et 18592.

15 Voir le préambule et les premiers articles du traité pour la liberté du commerce entre la France et la Hollande du 18 avril 1646 : Archives nationales (AN par la suite) fonds Marine, série B 7, vol. 484 fol. 249-258. Par ailleurs, le 4 et 9 novembre 1651, au Conseil de Marine, des discussions ont lieu sur l'interprétation des articles 43 et 70 des ordonnances de Marine de 1543 et 158, BnF, ms. fr. 14266.

16 BnF, ms. fr. 18592, fol. 32-37. Ce règlement pris par le Roi est enregistré à Toulon le 9 mars 1650, lu et publié le 8 mars 1650 par crieur dans la rue afin que tous sachent et ne puissent l'ignorer.

17 Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Librairie Perrin, 1988, p. 66-67. Jusqu'à la grande ordonnance de 1681, l'édit de 1584 a servi de texte de base sur le droit de prise en France.

18 Les ouvrages consacrés aux corsaires mentionnent rarement les accords passés entre les États, exception faite de ceux pour les échanges de prisonniers ou de lutte contre la piraterie. On peut citer les traités de 1658 entre le Danemark, et la Suède, de 1667 entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, de 1742 entre la France et le Danemark, et de 1786 entre la France et l'Angleterre. Voir Terry Olson, « Histoire du concept juridique de piraterie maritime », dans G. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 250-260.

Ces négociations commencent dès le milieu du XIV^e siècle et débouchent sur un corpus interférant dans la législation de la course. En 1485, Alphonse VII, roi du Portugal, signe avec Charles VIII, roi de France, puis avec Richard III, roi d'Angleterre, une convention où le mot pirate est clairement défini : « Des gens qui se mettent en armes pour faire la guerre sur mer à tous ceux qu'ils rencontrent, qu'ils soient amis ou ennemis du roi »¹⁹, ce qui permet l'ébauche d'une définition de ce qu'est à contrario un corsaire. En 1497, les textes des négociations françaises avec l'Angleterre et la Hanse ont l'intérêt de clarifier les distinctions entre les actes et les auteurs. La prise est licite ou illicite selon que son auteur est autorisé ou non à armer un navire, et selon la nationalité de la victime. Dans ces traités, on constate alors une définition de ce qu'est un corsaire et ce sans que le terme apparaisse dans ces textes : c'est un individu qui est sorti en mer avec la permission de l'Amiral et qui respecte les règles de capture. Celles-ci ne cessent de s'enrichir. L'accord franco-anglais de 1497 prévoit certaines conditions, qui sont reprises par la suite dans les ordonnances royales sur la course : appel en dernier ressort au Conseil d'État du roi ; enregistrement des rôles des mariniers et soldats à l'amirauté ; délivrance du congé subordonnée au serment prêté par l'équipage de ne pas nuire aux sujets des deux rois alliés ; présentation au retour de 2 à 3 hommes de l'équipage pris afin que l'amirauté recueille leur déposition ; fixation de la caution²⁰.

Au cours de la période concernée, des clauses concernant la guerre de course existent entre autres dans le traité commercial avec les Provinces-Unies de 1646, le traité de Westminster de 1655 avec l'Angleterre et le traité de la Paix des Pyrénées de 1659 avec l'Espagne²¹. L'influence de ces textes peut se mesurer aux références faites par les plaignants et leurs représentants, notamment le traité de 1646 fréquemment rappelé par les marchands hollandais ou leur ambassadeur à Paris, pour obtenir la mainlevée des navires²². Ces conventions juridiques ont été établies au cours d'une période dans laquelle est menée une vaste recherche sur la définition du droit des gens, des échanges et de la définition spatiale des

19 Philippe Jacquin, « L'âge d'or de la grande piraterie », dans G. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, op. cit., p. 119-120.

20 Michel Mollat Jourdin, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », dans G. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, op. cit., p. 70-94.

21 Concernant le traité des Pyrénées, ce sont les articles 17 à 20 dans lesquels, entre autres, sont définis les biens de contrebande. Voir Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes*, op. cit., p. 338-339. Pour le traité de Westminster, voir Philipp Knachel, *England and the Fronde: the impact of the English Civil war and Revolution on France*, Ithaca-New York, Cornell UP, 1967.

22 Les ambassadeurs hollandais en Espagne semblent avoir été très vigilants sur le respect et l'application par les Espagnols du traité du 12 avril 1651.

territoires. Le débat entre les idées d'Hugo de Groot dit Grotius²³, et John Selden en est le meilleur exemple. Selon ce dernier, les autres États reconnaissent la domination anglaise sur les eaux territoriales proches, car ils abaissent leur pavillon le premier. Or le non-respect de cette règle est un motif valable pour une capture. Le principal débat entre juristes porte sur la nationalité du navire et son extension sur la marchandise. En gros est-ce que le pavillon du navire couvre la marchandise qu'il transporte ? C'est une question que bien des armateurs devaient aussi se poser lorsqu'ils se lancèrent dans cette aventure, mais auparavant ils avaient besoin de disposer du document essentiel : la commission d'armer en course. Ce dernier document était délivré par l'État. Sans cela, le corsaire n'était pas considéré comme tel, mais comme un pirate. Même les flibustiers demandaient ce document. Au cours de son gouvernement de l'île de Saint-Domingue, Bertrand d'Ogeron de la Bouere en délivra plusieurs, tout comme le chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay pour l'île de la Tortue²⁴.

256

À l'origine de la commission se trouve la lettre de représailles dont les premières datent du XII^e-XIII^e siècle, pour péricliter à partir du XVI^e siècle. Elle est encore demandée contre Venise par le commandeur de Neuchêze dans les années 1650²⁵. Sans doute l'amélioration de l'état de droit en Europe a-t-elle permis l'évolution de cette lettre vers la véritable commission de course ou lettre de marque. Elle serait apparue au XIII^e siècle, mais il a fallu attendre la première moitié du XVI^e siècle pour qu'elle se démarque de la lettre de représailles. Ce cheminement est quasi identique dans les autres pays. Sa délivrance est soumise au respect par l'armateur et le capitaine de règles. La principale en est le dépôt d'une caution pour le respect de la législation corsaire. Cette caution de juratoire devient pécuniaire à la fin du XVI^e siècle et dans la première moitié du XVII^e. Le principe en est énoncé dans une ordonnance de Pierre d'Aragon de 1536, mais

23 Henk Nellen, *Hugo de Groot. Een leven in strijd om de vrede 1583-1645*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2007 ; Martine Julia van Ittersum, « Preparing Mare Liberum for the press: How Hugo Grotius rewrote chapter 12 of *De Jure Praedae*, Novembre 1608-February 1609 », *Grotiana*, publication de la foundation Grotiana par les éditions Brill, volumes 26 à 28, 2007, 27 pages ; *id.*, « Mare Liberum in the West-Indies? Hugo Grotius and the case of the Swimming Lion, a dutch pirate in the Caribbean at the turn of the Seventeenth Century », *Itinerario*, 31/3 (2007), p. 59-94. Voir aussi la notice réalisée par Roberto Barazzutti, dans un dictionnaire sur la course et la piraterie sous la direction de Philippe Hrodej (à paraître).

24 Pour sa notice biographique, voir Roberto Barazzutti, « Thimoléon Hotman de Fontenay », *Généalogie et histoire des Caraïbes*, n° 174, octobre 2004, p. 4314-4315.

25 Voir Jérôme Cras et Gérard Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchêze pour le secours de Candie », dans *Guerres et Paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges en l'honneur de Jean Bérenger*, Paris, PUPS, 2003, p. 507-544 ; Roberto Barazzutti, « La marine vénitienne face à la menace turque 1644-1719 », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 60, 2006, p. 13-38.

ce n'est qu'au cours des années 1650-1660, sans doute sous l'influence des législations étrangères – ordonnance du 5 janvier 1624 en Espagne –, que ce changement a eu lieu en France²⁶. Le traité pour la liberté du commerce entre la France et les Provinces-Unies en date du 18 avril 1646, renouvelé par le traité de Paris du 27 avril 1662, semble être le premier texte français mentionnant l'application d'une caution pécuniaire pour l'armement en course ; il en fixe le montant à 12 000 livres. Cet article du traité est repris dans ceux signés avec les villes Hanséatiques le 10 mai 1655 et l'Angleterre le 3 novembre 1655²⁷. L'ordonnance du 23 février 1674 rendit cette caution obligatoire. La commission de course pouvait être délivrée à un étranger, rien ne l'interdisait et cela semblait être une coutume ancienne²⁸. Thimoléon Hotman en a accordé à des Anglais et à des Hollandais. La commission obtenue, il ne restait plus à l'armateur qu'à poursuivre l'armement du navire.

NAVIRES ET INVESTISSEMENTS

Dans le second tiers du XVII^e siècle, la France possède une flotte commerciale secondaire comparée aux autres États européens, si l'on se rapporte à l'enquête de 1664, ainsi qu'à certains états ou recensements partiels. Elle se caractérise par une poussière de petits bateaux de moins de 50 tonneaux de port, mais la flotte commerciale française comporte une part plus importante qu'on ne le croit de navires de taille moyenne et plus. En 1627, selon le rapport de Nicolas Langlois de Collemoulin, futur membre du Conseil de Marine, la flotte normande se composerait de près de 450 navires dont 19 de plus de 120 tonneaux, 175 entre

26 Caroline Darricau-Lugat, « La guerre de course basque et bayonnaise au XVII^e siècle (1663-1698) d'après les registres de l'amirauté de Bayonne », *Revue historique*, n°588, 1994, p. 393-442. Dans sa thèse de droit, André Montheuil évoque cette mutation de la caution : *Essai sur la course, son histoire, sa réglementation, son abolition*, Paris, Arthur Rousseau, 1896. Les montants de celle-ci sont de 12 000 livres dans le traité de 1646, de 10 à 11 000 livres dans celui signé avec les villes hanséatiques. La somme de 15 000 livres ainsi que l'obligation de cette caution n'apparaissent dans la législation maritime française que dans l'ordonnance de 1681 à l'article 8.

27 Dans le traité signé avec les villes Hanséatiques, le montant de la caution n'est que de 10 000 livres tournois. Par la suite, l'ordonnance de 1681 fixa ce seuil à 15 000 livres tournois.

28 En 1568, selon un témoin, quatre des navires anglais de John Hawkins auraient eu des lettres de marque de l'Amiral de France pour courir et voler sur les mers : voir Harry Kelsey, *Sir Francis Drake, The Queen's pirate*, New-Haven & London, Yale UP, 1998, p. 31, n 93, ainsi que Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral, Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 26-28. Voir aussi aux AN, Marine, série Affaires étrangères B/III/462 carton Russie, dans lequel il est question, en juillet 1745, d'un corsaire suédois agissant sous pavillon français contre les Russes.

60 et 100 tonneaux, 163 entre 40-60 tonneaux, 91 entre 20-40²⁹. Entre 1635-1652, d'après le tabellionage du Havre, les navires qui partent pour les Îles se répartissent ainsi : 3 font moins de 40 tonneaux, 15 de 40 à 100 – plus 3 portant le même nom, mais de taille supérieure à 100 tonneaux –, 14 de 100 à 200 tonneaux, et 4 sont supérieurs à 200 tonneaux. La ville de Saint Malo se distingue des autres ports par la présence plus fréquente de navires de plus de 3 à 400 tonneaux, voire 1 000 tonneaux : en 1650, les corsaires zélandais s'emparent de 3 navires malouins loués par les Portugais pour la flotte du Brésil, totalisant 1 250 tonneaux, 81 canons, et 165 hommes, et, en 1658, l'escadre sous Thimoléon Hotman et Job Forant rencontre un navire malouin de 1 000 tonneaux armé en guerre et marchandises, capitaine La Gardelle, revenant de Madère.

258

L'usage de navires de commerce comme bateaux corsaires n'est pas aberrant : l'état de guerre latent perturbe le commerce en rendant plus difficile toutes relations commerciales, tout en augmentant les coûts – hausse des primes d'assurance, des gages... La conversion d'un navire pour la course devient une solution évidente pour ne pas immobiliser inutilement un capital, d'autant plus que jusqu'au milieu du XVII^e siècle les fonctions militaires et commerciales des navires ne sont pas séparées. Aussi, les puissances maritimes louent-elles des navires de commerce pour renforcer leurs flottes de guerre lorsque le besoin se fait sentir. La première guerre anglo-hollandaise (1652-1654) constitue une césure dans l'évolution vers la conception d'un navire de guerre conçu exclusivement pour la lutte armée³⁰. Auparavant, après quelques aménagements, un navire pouvait partir soit pour une campagne de course soit pour une campagne de pêche ou de commerce : *L'Espérance*, navire havrais de 150 tonneaux, part en course en 1637, ce qui est suivi d'une expédition à destination de Saint-Christophe en 1638³¹. La frégate le *Saint-Georges*, de 60 tonneaux, est armée pour la course en 1645, avec 8 canons et 20 hommes, puis elle est employée au commerce en 1648³². *L'Anna*, appartenant

29 James B. Collins, « La Flotte normande au commencement du XVII^e siècle : le Mémoire de Nicolas Langlois (1627) », *Annales de Normandie*, 1984, p. 361-380 ; abbé Albert Anthiaume, *Cartes marines et constructions navales normandes 1500-1650*, Paris, E. Dumont, 1916.

30 Voir Jaap Ruud Bruijn, *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^{de} en 18^{de} eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998, et Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, op. cit.

31 Philippe Barrey, « Notice sur les constructeurs de navires havrais », *Recueil des publications de la société havraise d'études diverses*, 1907, p. 39-132.

32 Éliane et Jimmy Vigé, *Brouage ville d'histoire et place forte*, Saint-Jean d'Angély, Bordessoules, 1989 ; *id.*, *Brouage capitale du sel et patrie de Champlain*, Saint-Jean d'Angély, Bordessoules, 1990.

au cardinal Mazarin, alterne les campagnes de pêche, ou de commerce, avec la course³³.

La flotte militaire française est composée de vaisseaux et de galères. Ces dernières apparaissent dans des campagnes de course particulières dans les années 1652-1657. Elles sont alors louées par des villes et des communautés de marchands dans le but de protéger les flottes marchandes des autres corsaires. Ce sont des opérations de contre-course. Les navires corsaires sont donc variables. Néanmoins, une typologie en 3 groupes est possible au vu de la trentaine de références relevées dans les sources :

– Le premier groupe est constitué de navires de petite taille avec quelques canons, soit des barques, ou doubles chaloupes. Ce type de navire est courant dans le nord de la France, comme à Calais.

– Le second englobe des voiliers d'une taille de 50 à 150 tonneaux, soit des bâtiments capables de croiser en haute mer quinze jours à un mois, sans escale, mieux armés, avec entre 10 et 24 canons. On les retrouve sur toute la façade maritime occidentale, que l'on soit à Dunkerque – le *Courrier de Dunkerque*, de 70 tonneaux en 1667 –, à Boulogne – la *Louise*, de 120 tonneaux en 1641 –, ou à Bayonne – la *Marie*, de 70 tonneaux en 1668 –. Les plus fameux sont les frégates. Sous ce vocable, il n'existe pas un navire unique. La véritable frégate corsaire fut mise au point à Dunkerque vers la fin du xvi^e siècle par les charpentiers des chantiers navals de la ville, sous la forme d'un trois-mâts à un seul pont, légèrement armé, réputé pour sa rapidité et sa manœuvrabilité. Le tonnage est hétérogène, allant de 60 à 200 tonneaux, mais, à partir des années 1620, il est plus fréquent de rencontrer des navires de 150 à 200 tonneaux. Quelques exemplaires servirent comme corsaire – *La frégate de Dunkerque* ou *La frégate d'Amsterdam* en 1649 –, ou dans la flotte royale : le *Saint-Jacques*, capturé en 1645 et dirigé en 1646 par Mathurin Gabaret, la *Sainte-Anne*, construite à Dunkerque après la capture en 1646 de la ville et confiée à Abraham Duquesne. En 1646, au siège de Mardyck, la flotte hollandaise de Marteen Tromp est ainsi renforcée par 15 frégates de Dieppe, Boulogne et Calais³⁴.

– Le troisième groupe est représenté par des navires de grande taille, de 200 à 450 tonneaux. L'armement, plus conséquent, fait plutôt penser à des navires de guerre. On ne trouve ces bateaux que dans certaines expéditions. En 1650, Mathurin Gabaret, armateur et capitaine du *Phénix*, après avoir servi

33 Voir la notice sur ce personnage écrite par Roberto Barazzutti dans le dictionnaire sur la course sous la direction de Philippe Hrodej et Gilbert Buti en cours de parution en 2011.

34 Henri Malo, *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, Mercure de France, 1912-1913 ; Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral*, op. cit., p. 111-112 ; abbé Albert Anthiaume, *Cartes marines et constructions navales normandes*, op. cit., p. 58-60.

dans la flotte du duc de Vendôme, effectuée une campagne de course dans les Indes occidentales³⁵. En 1648, Nicolas Gargot reçoit une commission de la reine régente pour prendre à Brest un vaisseau, le *Léopard*, navire de 300 à 400 tonneaux, 34 canons et 250 hommes, afin de faire la guerre de course. Le roi étant propriétaire perçoit 1/3 des prises et N. Gargot 2/3 après prélèvement du dixième pour la reine. Sa campagne se déroule du cap Finisterre à Terre-Neuve, pour se terminer au large de Carthagène en Espagne³⁶.

260

Cette diversité du matériel flottant induit une diversité des structures capitalistiques à l'origine des armements. Connaître l'investissement global est pour l'instant difficile. On n'a pu consulter de document comptable. Seules quelques données peuvent être citées, comme en 1643 Jérôme Caverly, dit Giron, qui rachète pour 14 000 livres tournois la frégate du capitaine St-Marc, de retour des Indes occidentales³⁷. En 1649, l'armement du navire le *Léopard* nécessite 24 315 livres tournois. Les rares données constatées nous amènent à nous référer au modèle défini par Patrick Villiers pour la période 1689-1713, qui paraît tout aussi valable pour l'époque concernée. Ainsi, pour les navires de moins de 50 tonneaux, l'armement fait appel aux structures locales : le maître du navire, le patron, avec au besoin appel aux avitailleurs. Au delà de 50 tonneaux, les besoins financiers étant plus conséquents, les « investisseurs » se regroupent pour former notamment des associations – *directie* en hollandais – avec à leur tête un responsable, souvent initiateur de l'armement. Les investisseurs sont souvent originaires de la région. Les investisseurs nationaux ne se retrouvent que dans certains types d'armement. Les capitaux parisiens sont présents dans les expéditions lointaines, comme celle de 1658, et dans les régions où la capitale est influente comme la Normandie et l'Aunis-Saintonge.

35 Mathurin Gabaret quitte La Rochelle en décembre 1650 et revient en octobre 1652. Parlant du Cap Salle en Acadie, Nicolas Denys dit « en y passant en 1651, j'y rencontrai Monsieur Gabaret, capitaine pour le Roy en la Marine qui était mouillé et revenait de course dans le Golfe de Mexique ». Louis Gabaret servit de 1652 à 1657 comme corsaire sur un autre navire. À son retour, il fut nommé lieutenant du vaisseau *La Française*, commandé par Mathurin Gabaret : voir Roberto Barazzutti, « Les Gabaret : trois générations d'officier de marine de Louis XIII à Louis XIV », *Pièces et Notices pour servir à l'histoire d'Angoulins sur Mer*, édition de l'association Expression-Hist, n° 3, 3^e trimestre 2007, p. 9-21 ; par ailleurs consultable en ligne à l'adresse suivante <<http://hpang.blogspot.com/2006/01/les-gabaret-trois-generations-dofficiers.html>>.

36 Charles Millon, *Les Aventures du Rochelais Nicolas Gargot dit Jambes de Bois*, La Rochelle, Rupella, 1928. Voir également sa notice électronique dans le *Dictionnaire biographique du Canada* <www.biographi.ca>.

37 *Les Voyages et les observations du sieur de La Boullaye Le Gouz*, Paris, Gervais Clouzier, 1653, p. 440. Ce récit a fait l'objet d'une réédition avec une présentation du texte par Jacques de MauSSION de Favières aux éditions Kimé, Paris, 1994.

Schématiquement, plusieurs catégories distinctes d'investisseurs dans la course se détachent. En premier, ce que l'on pourrait appeler les organismes publics, c'est-à-dire les corps représentatifs d'une partie de la société – corps de métiers, association, ville etc. En 1651, des maîtres pêcheurs du Pollet demandent l'autorisation d'affréter « une barque de guerre pour les guider contre plusieurs petites frégates d'Ostende », et ils souhaitent que « tous les bateaux pêcheurs de Picardie et Normandie s'y associent »³⁸. À Marseille, les autorités n'hésitent pas à prendre en charge les frais de quelques galères en 1653-1654. À Nantes, elles vont jusqu'à fournir le biscuit et les munitions pour le navire du comte de Charcé³⁹. Dans d'autres situations, les corps des villes de Bayonne et de Saint-Malo n'hésitent pas à financer sur leurs propres fonds des flottilles pour renforcer les escadres royales : Saint-Malo lors des guerres contre La Rochelle, Bayonne en 1639 et lors des révoltes de Bordeaux. Le but de ces armements militaires est de parer aux déprédations commises par les ennemis.

L'État royal français, comme les autres, participe activement à ces entreprises. Le financement mêle les fonds publics et privés. Cette démarche se traduit plus fréquemment par le prêt des vaisseaux et la prise en charge de certains frais par l'État. Une excellente illustration de ce fait se trouve dans l'accord qui concerne l'armement du *Léopard* en 1648-1649 par Nicolas Gargot. Le traité indique que le roi, propriétaire du navire, accepte de payer les salaires et l'approvisionnement, par l'entremise du commissaire général de la Marine, Rigaud, mais qu'en contrepartie Gargot accepte de servir momentanément la flotte royale si le besoin s'en fait sentir, et que sur les prises, le tiers de sa valeur après déduction du dixième, reviendra au roi – en réalité la reine en tant que Grand Maître de la Navigation. Cette pratique est étendue et codifiée à partir de la guerre de Hollande, où elle est fortement utilisée par les corsaires dunkerquois⁴⁰. Le doute subsiste sur le fait que l'État ait pu engager directement des fonds dans une campagne de course⁴¹. En prêtant des navires à des particuliers, la monarchie

38 Alain Cabantous, *Dix Mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794) : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991, p. 182.

39 Stéphane La Nicollière-Teijeiro, *La Course et les corsaires du port de Nantes*, Marseille, reprints Laffitte, 1978, p. 35-36. Réédition de l'ouvrage paru à Paris, chez Honoré Champion, en 1896.

40 John Selwyn Bromley, « Les prêts des vaisseaux de la marine française, 1688-1713 », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerres européennes*, Paris, PUPS, 1985, p. 66-90.

41 Par arrêt royal du 2 mars 1652, le roi ordonne au trésorier des États de Bretagne, en conséquence de l'arrêt du 8 janvier 1652, de payer sur le don gratuit accordé en 1649 la somme de 203 000 livres tournois au maréchal de La Meilleraye pour l'employer à l'armement naval : voir AN, Ancien Régime, série E, 1698, fol. 62. On ne sait si ces fonds ont servi pour l'armement de l'escadre de Vendôme en 1652 ou pour l'escadre de La Meilleraye, lequel arma en course.

conserve une force navale auxiliaire qu'elle peut utiliser pour ses besoins. Cette pratique pallie la pénurie financière dans laquelle se trouve le roi pour entretenir cette flotte. C'est une situation différente de celle de 1695-1712 où Louis XIV disposait d'une flotte plus conséquente et bien armée.

Les investisseurs privés proviennent de divers horizons, la course étant une loterie. À côté des négociants, tout un monde de petites personnes aux activités proches de la mer est attiré par cette course : des apothicaires, des boulangers, des mariniers, des notaires ... Édouard Gould, marchand irlandais de La Rochelle, est propriétaire en partie du *Phénix* en 1650. À Brouage, en juillet 1645, Gaspard Autant, maître chirurgien, s'associe à Michel Bertin, marinier de Bourcefranc, pour armer contre les Espagnols la patache la *Clémence*. À la fin de la campagne, il s'avère que celle-ci étant très bénéfique, les deux associés en viennent aux mains concernant le partage du profit. Cette réussite incite, quelques mois plus tard, Gaspard Autant, à franchir le pas en dirigeant personnellement, à partir d'octobre 1645, des navires de course qu'il a armés⁴². Son cas n'est pas une exception. Le capitaine-armateur d'un navire corsaire est même une figure emblématique de cette époque, à la différence des périodes suivantes, où le capitaine qui a réussi devient un armateur. Près d'une vingtaine d'officiers en service à cette date ont armé, participé à des armements ou dirigé des navires en course quel que soit le grade ; du chef d'escadre – Abraham Duquesne⁴³, le chevalier Paul, Georges Le Post de Montade, Guillaume d'Almérás⁴⁴ – au capitaine de vaisseau – Jérôme Augustin Beaulieu, Forbin-Gardanne, Thimoléon Hotman, Certaines de Fricambault⁴⁵, les Gabaret, Job Forant, Pierre Cleres marquis de Martel et seigneur du Parc –, ou au capitaine de galère

262

⁴² É. et J. Vigé, *Brouage ville d'histoire et place forte*, op. cit., p. 90.

⁴³ Augustin Jal, *Abraham Duquesne et la marine de son temps*, Paris, Plon, 1873, 2 vol., t. 1, p. 192, 209, 210 ; ainsi que Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne, huguenot et marin du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1992, p. 146-162. Un document des Archives nationales – Minutier central XXI, 159, acte du 25 mai 1651 – relate une transaction entre Abraham Duquesne et le capitaine d'une prise.

⁴⁴ Jules Sottas, « Le gouvernement de Brouage et de la Rochelle sous Mazarin 1653-1661 », *Revue d'Aunis et de Saintonge*, t. XLII, année 1928, p. 41-80. L'auteur rapporte qu'en 1658 il fait partie des capitaines présents à Toulon pour recevoir les marins levés à Brouage. Cela contredit un peu l'idée qu'il ait quitté la mer pour l'armée de terre entre 1650-1660. Il faudrait réduire cela plutôt aux années 1651-1657. Par ailleurs, rien ne l'empêchait de posséder une charge dans l'armée de terre et de l'exercer lorsque la flotte était désarmée.

⁴⁵ Voir sur cette famille Jacques D. Certaines, « Les Certaines-Fricambault, huit officiers de marine dans l'Ordre de Malte, la Marine Royale et la guerre de course entre 1632 et 1704 », actes du colloque *Nivernais et Marines, Huitièmes rencontres d'histoire de la métallurgie*, 2009, Guérigny, Les Amis du Vieux Guérigny, 2010, p. 81-86, ainsi que Roberto Barazzutti, « Bourguignons et Nivernais officiers de marine et corsaires des rois Louis XIII et Louis XIV », Actes du colloque *Nivernais et Marines*, op. cit., p. 63-80.

– les familles Riquetti, Villages et Foresta –, mais les officiers dits de plume ne sont pas en reste. Citons Jacques Regnault, commissaire de la Marine, ou bien César Chappelain, secrétaire général de la Marine, qui participe à l'armement de la flottille dirigée par Thimoléon Hotman en 1658. Dernière catégorie particulière d'armateurs, les gouverneurs militaires de ports ou de régions, comme les ducs d'Aumont⁴⁶ à Boulogne, qui arment en course des années 1640 à 1710, Josias Rantzau duc de Bothkamp⁴⁷ et Godefroi d'Estrades gouverneurs de Dunkerque de 1647 à 1652, le comte Daugnon et Charles La Porte de La Meilleraye gouverneur de Nantes, ainsi que le gouverneur de Brest qui semble se spécialiser dans les années 1650 dans une course anti-anglaise⁴⁸.

DE L'ÉQUIPAGE ET DU CAPITAINE DES NAVIRES CORSAIRES

À la tête du navire corsaire, se trouve le capitaine. Ce dernier, en participant aux investissements corsaires, ne fait que transposer une pratique courante dans la marine commerciale⁴⁹. André Lespagnol, pour la course malouine⁵⁰, ou Johan Francke, pour la course zélandaise, soulignent que la majorité des capitaines corsaires avaient dirigé auparavant des navires pour la pêche ou le commerce⁵¹. Les informations relatives aux capitaines corsaires pour la période 1630-1660 sont rares, excepté pour ceux qui ont une carrière militaire et qui sont surreprésentés de ce fait par les sources. Citons parmi ceux-ci François Panetié⁵², Joachim et Philippe Le Bourgeois, Gaspard Comminges de La

46 Ernest Théodore Hamy, « Combat du chevalier de Béthune contre les Hollandais entre Dungeness et Ambleteuse le 7 juin 1675 », *Bulletin de la société académique de l'arrondissement de Boulogne*, t. VI, 1903, p. 473-480. Signalons qu'Antoine Aumont de Rochebaron fut pressenti par Abraham II Duquesne pour participer à son projet d'expédition corsaire en 1659 : cf. Augustin Jal, *Abraham Duquesne et la marine de son temps*, op. cit., p. 217-218.

47 AN, Ancien Régime, série E 1691 fol. 92-93.

48 R.C. Anderson, « The royalists at sea 1649 », *Mariner's Mirror*, vol. XIV, n°4, 1928, p. 320-338. Les sources divergent sur l'identité du gouverneur : pour certaines, ce serait Castelnaud, pour d'autres Georges Carteret, ancien gouverneur royaliste de l'île de Jersey, qui servit dans la marine française. Morel, agent anglais à Paris, définit les gouverneurs des ports comme des *petty kings*.

49 BnF, Clairambault 425 fol. 290-292, lettre de Janot du 12 janvier 1650. Janot avec trois amis arme un navire en traite et marchandises pour aller sur les côtes d'Afrique et d'Amérique. C'est la *Sainte-Marie* de 350 tonneaux, 22 pièces, 60 hommes, capitaine Jacques Pellestier, écuyer, sieur Des Forges, qui participe pour l'armement.

50 André Lespagnol, *Ces Messieurs de Saint-Malo*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, p. 321-326.

51 Pour un aperçu de la course batave en langue française, voir Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'histoire maritime*, n°4 décembre 2001, p. 15-31 ; *id.*, « La Guerre de course néerlandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral*, actes du colloque « Jean Bart et son temps », n° 37, janvier 2004, p. 269-280.

52 Ernest Théodore Hamy, *Francois Panetié (1626-1696). Études historiques et biographiques*,

Ferrière. Ces trois derniers ont comme autre point commun d'appartenir à l'ordre de Saint Jean de Jérusalem, autrement appelé l'ordre de Malte. De nombreux Maltais servent comme officier dans la Marine française⁵³. Or, pour les chevaliers de Malte, armer en course est une tradition, faisant partie de leur formation, voire dans quelques cas une quasi-obligation pour pouvoir survivre. Citons, comme membres éminents, les chevaliers de Valbelle et de la Bretesche dont la campagne de 1660 est relatée par Bourgneuf, les familles Montolieu, Villages, Foresta et Riquetti. Investir dans la course pour un officier, c'est se procurer un emploi et des revenus⁵⁴.

Le commandant est un homme qualifié ayant acquis ses connaissances par ouï-dire et voir faire. L'expérience explique le choix de telle ou telle personne pour une expédition donnée⁵⁵. Job Forant est choisi en 1658 pour seconder Thimoléon Hotman de Fontenay dans son expédition en Amérique latine, car il a servi auparavant dans les parages sous les ordres du Hollandais Witte de With. De même, l'expérience que Jérôme Augustin Beaulieu et Mathurin Gabaret ont acquise, est soulignée auprès de Colbert⁵⁶. Le chef d'escadre, Théodore

Angers, édition Burdin, 1908.

53 Cet ordre militaire fournit à la Royale 78 officiers entre 1643 et 1669, soit 14,3% de l'effectif total : voir Roberto Barazzutti, « Les officiers de la marine de guerre française au milieu du XVII^e siècle 1643-1669 », *Chronique d'Histoire Maritime*, 1999-1, n°39, p. 13-20, ainsi que Françoise Riou-Perennes, *Les Chevaliers de Malte dans la Marine royale sous l'Ancien Régime*, thèse, université de Tours, 2004 ; *id.*, « Les Chevaliers de Malte dans la marine de Richelieu : 1626-1642 », *Neptunia*, Paris, 1995, n° 197, p. 9-16 .

54 L'intendant de Dunkerque, Duguay, déclare en 1710 « Ce serait une occasion pour faire subsister nos officiers qui ne trouvent plus d'auberge », car les aubergistes chassent les débiteurs insolvables. Citation extraite de John Selwyn Bromley, « Les prêts des vaisseaux de la marine française, 1688-1713 », art. cit., p. 68.

55 Le père Fournier indique que le capitaine « doit être homme d'autorité, de bonne maison, et de grande expérience », mais aussi « l'expérience sans doute est préférable à la naissance », dans *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation. Seconde Édition. Reveuë, corrigée & augmentée par l'Autheur avant son deceds. Plus la Navigation du Roy d'Escosse Jacques Cinquiesme du Nom, autour de son Royaume, & isles Hebrides & Orchades, sous la conduite d'Alexandre Lyndsay excellent Pilote Escossois*, à Paris, Chez Jean Dupuis, rue Saint Jacques, à la Couronne d'or, 1667, in-folio, p. 117.

56 AN, Colonies C/7-A1 : « Vous avez assez de relations des costes de ces pays-là. J'ai eu l'honneur de vous en envoyer des mémoires, il y a plus de 4 ans qui m'avaient été dictés par un navigateur qui y avait fait un grand séjour. M Forant et M de Beaulieu capitaines des vaisseaux du roi ont bien navigué dans ces mers là et je crois que Mr Gabaret le père y a esté aussy ». Sur ces personnages, voir Roberto Barazzutti, « Job Forant quelques précisions sur un marin méconnu », *Chronique d'histoire maritime*, mars 2005, n° 57-58, p. 15-24, ainsi que « Deux campagnes de course en Amérique dans les années 1650 : le capitaine Mathurin Gabaret et le chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay », consultable en ligne à l'adresse suivante <www.geocities.com/trebutor/Livre/3F/0311barazzutti.html>. Voir par ailleurs mes notices réalisées dans le cadre de l'ouvrage collectif sous la direction de Philippe Hrodej et de Gilbert Buti, à paraître.

Mantin, et le commandeur de La Porte définissent dans leur règlement de 1634 les qualités que doit posséder un capitaine. Elles sont indispensables pour maintenir l'autorité et la discipline à bord du navire, évitant ainsi le déclenchement de mutineries. Alain Cabantous chiffre le pourcentage des mutineries à bord des navires corsaires par rapport à la totalité des marines à un tiers des mutineries sous l'Ancien Régime⁵⁷. La faiblesse de l'encadrement – officiers et sous-officiers – est une raison, entre autres, qui explique ce taux élevé de mutinerie parmi les navires corsaires. Or, quelle était la composition d'un équipage corsaire ? Pour le savoir, il faut disposer des rôles d'équipages. C'est un document que le capitaine avait obligation de déposer auprès de l'amirauté avant de partir en campagne. Pour l'époque envisagée, très peu ont été conservés aux Archives nationales et encore ceux-ci concernent-ils les années 1670-1680. À défaut, l'historien peut s'appuyer sur quelques indices extraits des procédures judiciaires.

La composition de l'équipage se répartissait généralement ainsi : à la suite du capitaine, un lieutenant et un enseigne, qui pouvaient être des membres de la même famille. En 1650-1652, Mathurin Gabaret emploie comme lieutenant son fils Jean et comme enseigne Louis Gabaret, fils de Pierre, marchand d'Oléron. Rarement, la fonction de lieutenant est exercée par le maître, « mestre » ou patron ce qui, dans la marine de commerce, équivaut à la fonction de capitaine de navire⁵⁸. En dessous, se trouvent les officiers-mariniers : le pilote et/ou le mestre-pilote⁵⁹, le chirurgien⁶⁰, le contremaître, le maître canonnier, le maître charpentier... puis le reste de l'équipage, composé de matelots, de mousses et de personnel aux spécificités professionnelles, pas forcément maritimes, comme le cuisinier, les apprentis des maîtres voiliers et charpentiers, les canonnières... À cela pouvait s'ajouter un dernier groupe à part composé de volontaires et de passagers qui y trouvaient soit une expérience maritime leur permettant

57 Alain Cabantous, *La Vergue et les Fers*, Paris, Tallandier, 1984.

58 Sur les fonctions d'enseigne, de lieutenant et de maître, voir Christiane Villain-Gandossi, « La Société des Gens de Mer à l'époque de Richelieu », dans les actes du congrès national des sociétés savantes, Nancy-Metz 1978, *L'Armée et la Société de 1610 à nos jours*, Paris, CTHS/BnF, 1979, p. 356-358. Pour une description de l'équipage corsaire espagnol, Enrique Otero-Lana, *Los corsarios españoles*, *op. cit.*, p. 138-144.

59 Sur le *Soleil*, capitaine Lecesne, il est indiqué dans l'acte notarié concernant la distribution des revenus, la présence de deux pilotes et « mestre-pilote » : voir Charles et Paul Bréard, *Documents relatifs à la marine normande et ses armements aux XVI^e et XVII^e siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, Rouen, A. Lestrinant, 1889, p. 33-35.

60 En 1642, une ordonnance oblige à l'embarquement d'un chirurgien sur un navire et en 1643 apparaissent les premiers navires hôpitaux. Les attestations de chirurgiens sont plus fréquentes que celles d'aumôniers. Ainsi, lors de la campagne du chevalier de Fontenay en 1658, le chirurgien analyse les os d'un patagon.

d'obtenir une éventuelle commission soit une rémunération à la part des prises potentielles. Les officiers chargés des troupes ainsi que les aumôniers ne sont mentionnés que dans les armements mixtes. Ajoutons à cette composition, la présence d'avocats et d'hommes de droit chargés notamment d'effectuer les déclarations des procès-verbaux des prises, les inventaires et de recueillir les premiers interrogatoires des prisonniers⁶¹.

La course est une activité consommatrice d'hommes⁶². Il en fallait beaucoup pour remplacer ceux qui décédaient, disparaissaient, ou étaient laissés comme équipage sur la prise pour la ramener à bon port. Le ratio homme/tonnage était de ce fait souvent élevé. Pour la période 1680-1720, les chiffres d'un homme par tonneau, voire plus, ne sont pas rares⁶³. Cela semble être moins le cas pour la période 1620-1660, le rapport variant d'un homme pour 4 tonneaux à un homme pour 1 à 2 tonneaux. Les hommes étaient recrutés par la presse, pratique courante de l'époque, le service de l'inscription n'étant pas encore mis en place en France. La nécessité imposait parfois de recruter des terriens qui n'avaient jamais navigué, comme ce Parisien Jean Bourgneuf en 1660. Il est fait appel aussi à des marins ou à des matelots étrangers⁶⁴. Sur un corsaire

61 Leur présence est avérée dans les armements de François Cézard, ainsi que des chevaliers d'Ussy et d'Heauville : ce sont Honoré Bosquet et Jacques Braquety, avocats au parlement de Provence : voir AN, Ancien Régime, série E 1695 fol. 12-15 et fol. 83-85.

62 Il existe, pour l'époque, quelques rapports donnant le nombre de marins en France. Voir celui de Louis Le Roux d'Infreville publié dans l'ouvrage, *Présentations et commentaires de la correspondance d'Henri de Sourdis suivis de divers états de la Marine au temps de Richelieu*, d'Eugène Sue, Collection des documents inédits de l'histoire de France, Paris, Imprimerie de Crapillet, 1839, t. 3, p. 171-221. Ce commissaire de la Marine fournit des chiffres qu'il faut prendre comme des minima. Ainsi, concernant le pays Basque, il n'indique pour Bayonne et ses environs, que 300 marins. Or, à la suite de la descente en 1635, les Espagnols estiment que les Basques de cette région perdent 2 à 300 navires, soit 7 000 marins et mariniers : BnF, manuscrit Dupuy 658 fol. 301 cité par Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1932, t. IV, p. 14. — Stéphane La Nicollière-Teijeiro rapporte une plainte des armateurs de Croisic qui indiquent employer 1 200 à 1 500 personnes pour la pêche à Terre-Neuve. Les données de Le Roux d'Infreville restent néanmoins un bon indicateur. Dans le manuscrit français, vol. 18592, fol. 38 à 47, un document anonyme intitulé « Plainte publique sur l'interruption du commerce », des années 1654-1655, indique que le commerce des « pays esloignez » occupe 30 000 mariniers et 1 000 vaisseaux, et que les pêches à la morue et à la baleine en occupent 10 000 sur 300 vaisseaux. Pour la Provence, on peut consulter le mémoire du président de Séguiran reproduit dans le livre de Jacques Ferrier et de Michel Feuillas, *Histoire abrégée de la Provence*, édition intégrale du texte de Nicolas Claude Fabri de Peiresc, Avignon, Aubanel, 1982, p. 290-316.

63 Enrique Otero-Lana rapporte que le rapport 1 corsaire pour 1 tonneau est spécifié dans l'article 7 de l'instruction du 21 janvier 1740 de don Francisco de Varas y Valdes. Il cite aussi des exemples où ce rapport est de 0,3-0,4 homme par tonneau. Voir son ouvrage, *Los corsarios españoles*, op. cit., p. 144.

64 Sur les étrangers en France, voir Jean-François Dubost et Peter Sahlins, *Et si on faisait payer*

marseillais capturé par les Espagnols en 1639, ceux-ci trouvent parmi les 73 hommes d'équipage, 13 Hollandais. L'appel à la main-d'œuvre étrangère semble plus fréquent dans la seconde moitié du règne de Louis XIV : la chambre de commerce de Dunkerque déclare le 8 janvier 1710 que « Les Danois – c'est à dire les Norvégiens, – suédois et autres étrangers sont les meilleurs matelots que nous ayons dans nos équipages ». L'ordonnance du 12 mars 1661 autorise l'embarquement de marins étrangers, mais elle fixe leur représentation à moins de 50% de l'équipage, sous peine de devoir dénationaliser le navire⁶⁵. Le roi autorise l'emploi d'étrangers, mais l'emploi des marins français par des royaumes étrangers est interdit afin de réserver la population maritime pour les besoins du royaume. Entre 1629 et 1640, pas moins de 7 textes sont promulgués pour interdire l'émigration des matelots⁶⁶. La multiplicité de cette législation indique que ces marins ne la respectent pas⁶⁷. Les peines sont pourtant sévères vis-à-vis des contrevenants : l'ordonnance du 2 décembre 1636 évoque la peine de mort et le bannissement des familles⁶⁸. Les règlements des 27 mai, 5 et 17

les étrangers ? Louis XIV, les immigrés et quelques autres, Paris, Flammarion, 1999, p. 57-60.

- 65 Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes*, op. cit., p. 238. Notons qu'à Nantes, les étrangers constituent près d'un dixième des équipages corsaires en 1694-1697 et près d'un tiers à Dunkerque, mais moins de 5% à Saint-Malo lors de la guerre de Succession d'Espagne.
- 66 Pour éviter la presse, selon Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, op. cit., p. 42-67.
- 67 Voici quelques exemples d'informations signalant la présence de Français à l'étranger. Ainsi Anne Doedens et Liek Mulder, *Tromp het verhaal van een zeeheld*, Baarn, éditions Hollandia, 1989, analysent, p. 155, le récit fait par le matelot français Robert Villard, 30 ans, à l'agent hollandais des Provinces-Unies à Calais sur l'incident de Douvres. Autre témoignage dans les « Mémoires du chevalier d'Arvieux envoyé extraordinaire du roi à la Porte, consul d'Alep, d'Alger, de Tripoli et autres Échelles du Levant », imprimé à Paris, chez André Cailleau par le R.P. Jean-Baptiste Labat, 1735, t. 1, dans l'affaire de l'attaque du navire du capitaine Grimaud par des Hollandais à Livourne en 1653. Pour plus d'informations sur les marins et le marché de l'emploi, voir Jaap. R Bruijn, Paul. C. Van Royen et Jan Lucassen (dir.), *Those Emblems of Hell ? Europeans sailors and the maritime labour market 1570-1870*, Research in Maritime History, n°13, St-John's Newfoundland, édité par l'International Maritime Economic History Association, 1997. En 1661, 6 000 marins français auraient pris du service à l'étranger, d'après Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 325. Vauban donne le nombre de 9 000 marins qui auraient quitté le royaume après 1685-1686, chiffre cité par de nombreux historiens. Marie-Hélène Peltier a montré dans sa thèse de l'École des chartes, *Les Officiers de Marine protestants et la révocation de l'Édit de Nantes, 1669-1715*, École des chartes, 1997, qu'en réalité très peu d'officiers de marine protestants ont servi dans les marines étrangères. Voir sur ce sujet, par ailleurs, Mickaël Augeron, « Se convertir, partir ou résister ? Les marins huguenots face à la révocation de l'édit de Nantes », dans Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, PUPS/Indes savantes, 2009, p. 349-370.
- 68 Cette loi semble avoir été prise à la suite de la découverte de la présence de nombreux Bretons et Normands sur les « capres » dunkerquois. Voir dans la correspondance de Sourdis, la lettre du 2 novembre 1636, dans Eugène Sue, *Présentations et commentaires de la correspondance d'Henri de Sourdis...*, op. cit., 1839. Ce n'est pas un cas isolé : le gouvernement anglais interdit aussi à ses

août 1624 étendent cette interdiction aux officiers⁶⁹. Dans quelques cas, des dérogations existent : ainsi, ceux qui sont membres de l'ordre de Malte, peuvent servir celui-ci en cas de menace sur l'île.

L'absence de témoignage ne permet pas de connaître la vie à bord⁷⁰. Toutefois, celle-ci devait être peu différente de celle décrite par Alain Cabantous pour la période 1660-1789⁷¹. Les marins risquent leurs vies à tout moment. La mort frappe lors d'un combat, ou plus fréquemment, à la suite d'une maladie ou d'un accident. La capture par un ennemi se traduit par une période plus ou moins longue dans une geôle souvent insalubre. C'est une situation qu'ont connue les équipages de Nicolas Gargot et Pierre Dumont chevalier de La Lande⁷². Cependant, les marins, et notamment les capitaines, bénéficient des cartels et accords d'échanges de prisonniers qui font leur apparition au cours de la première moitié du xvii^e siècle⁷³. Ces risques expliquent bien des

ressortissants de servir à l'étranger. Il condamne cela dans quatre lois promulguées en 1634, 1635, 1636 et 1639. L'autorisation est donnée par ailleurs aux capitaines anglais de reprendre ceux qui se trouvent sur les navires étrangers : voir Kenneth Andrews, *Ships, money and politics. Seafaring and Naval Enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge, Cambridge UP, 1991, p. 75.

69 Arrêt du 8 décembre 1649, AN, Marine, série A1. Le non respect se traduirait pour l'officier par la perte de sa charge. Cette interdiction de servir à l'étranger concerne aussi les non marins. Ainsi, Henri François Charles de Foix, duc de Foix, le marquis de Ragny et le comte de Sault, sont tous les trois emprisonnés à la Bastille du 7 au 8 septembre 1666 au motif suivant : avoir servi sur la flotte hollandaise contre les Anglais : voir Frantz Funck-Brentano, *Les Lettres de cachets à Paris étude suivie d'une liste des prisonniers de la Bastille 1659-1789*, Paris, Imprimerie nationale, 1903, p. 34.

70 On peut néanmoins s'inspirer du travail méconnu en France de l'anthropologue et historien néerlandais Hermann Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)*, Amsterdam, Het Spinhuis, 2002.

71 Cette hypothèse semble acceptée par les historiens tout comme la quasi-immuabilité tout au long de l'Ancien Régime et au delà du monde agricole : cf. Gabriel Audisio, *Des Paysans xv^e-xix^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1993. Aux ouvrages d'Alain Cabantous, on ajoutera le livre de l'historien américain Markus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant, seamen, pirates and the Anglo-American Maritime World 1700-1750*, Cambridge, Cambridge UP, 1987.

72 L'épée de cet officier, capturé en 1657 par De Ruyter, est au musée de la marine d'Amsterdam.

73 Voir Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral*, op. cit., p. 58 et 122, pour les échanges de marins corsaires entre les Espagnols et les Hollandais. À la BnF, dans la série Pièces Originales, vol. 1201, dossier Fromont, une lettre de 1666 indique qu'il a été donné ordre de rembourser ledit marchand pour les sommes déboursées à Londres à l'entretien des prisonniers français. Le 30 juillet 1666, la France et l'Angleterre avaient conclu un accord d'échange des prisonniers – AN, Marine, série B4, vol. 3. La situation des prisonniers relevait soit des armateurs corsaires soit des gouvernants qui allouaient une somme minimum pour l'entretien des prisonniers. Cet entretien était coûteux pour les villes – voir BnF, Clairambault 432, vol. 144, fol. 63, lettre du 22 janvier 1651 des habitants et officiers de la ville de Guérande – ou pour les particuliers. Il n'est pas rare que les prisonniers aient dû régler de leurs deniers afin d'améliorer leur quotidien : voir le témoignage de Monconys sur le traitement des prisonniers dans son, *Journal des voyages de Monsieur de Monconys conseiller du roi en ses conseils d'État et*

comportements comme la mutinerie, la désertion ou le refus de se battre. En 1655, les armateurs du Croisic se plaignent de la perte de 3 navires revenant de Terre-Neuve, imputée au refus des marins de défendre lesdits navires. Ces marins invoquent comme motif de leur reddition la faiblesse de leurs revenus.

Concernant les salaires et la répartition des profits des prises, les documents sont tout aussi rares. Les sources laissent supposer la coexistence du système de la part et du salaire, selon les origines de l'armement et les pratiques régionales. Le système de rétribution est défini dans la charte-partie que tout l'équipage signe avant de partir en croisière. Ainsi, celle du 23 mai 1639, signée par Antoine Lecesne, capitaine du *Soleil*, et son équipage, indique que les deux tiers des prises reviendraient aux investisseurs et propriétaires du navire, tandis que le dernier tiers iraient aux marins qui se le répartiraient en parts ou lots, selon les fonctions de chacun⁷⁴. Les textes appellent cela « naviguer au tiers ». La solde est plus courante dans les armements royaux. C'est d'ailleurs le seul cas où l'on peut estimer le revenu des marins car plusieurs textes en ont défini les montants.

Appointements mensuels de différentes catégories de marins dans le second tiers du XVII^e siècle dans la marine de guerre, en livres tournois

Catégories de marins	1643		1646-1648		1658-1660	
	vaisseau	frégate brûlot	vaisseau	brûlot	vaisseau	
Capitaine		150	150	300	100	300
Lieutenant	100	70		100		100
Enseigne	50	50		50		50
Chirurgien	50 + le coffre		50 + le coffre		50 + le coffre	
Aumônier	30		30		30	
Officier-marinier	21 + 9 pour la nourriture			30	21 + 10	
Soldat et matelot	12 + 9 pour la nourriture		15 + 9		24	12 + 10

Le salaire ou la part ne constituaient pas l'unique rétribution. D'autres sources de revenus existaient : le capitaine pouvait percevoir un bonus appelé « pot de vin » ; le marin pouvait vendre des marchandises embarquées, ce qu'on appelait la pacotille. Mais l'équipage corsaire s'est vu accorder un privilège : le butin légitime, dit « la robe taillée » du matelot, ce que l'on appelle en Flandre « le plunrage », du néerlandais *plunje*. Il s'agissait de prendre ce qui

privé et lieutenant criminel au siège présidial de Lyon, Lyon, Horace Boissat et George Remeus, 1665.

74 Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral*, op. cit., p. 201-202, 263.

appartenait à son homologue dans l'équipage capturé. Ainsi le chirurgien avait le coffre du chirurgien, le capitaine celui du capitaine, etc. Ce droit, qui n'est dans une large mesure qu'une tolérance, est évoqué et codifié en France par les ordonnances de 1543 et de 1584, comme il l'est en Espagne par l'ordonnance de 1624. Cette pratique ne semble pas être du goût de tous. Ainsi, par un arrêt du Conseil d'État du roi 31 juillet 1666, le duc de Beaufort obtient son interdiction partielle, semble-t-il, uniquement pour les corsaires hollandais ayant commission française, ainsi que pour « des particuliers marchands de Calais, Boulogne et Dunkerque »⁷⁵.

270

Au travers des navires, de l'armement et de l'équipage, il apparaît une constante, jusqu'alors insoupçonnée, c'est l'omniprésence de la marine de guerre dans la course. Ce fait pose de nombreuses questions. D'abord cette omniprésence n'est-elle pas liée à une certaine myopie issue de la lecture de documents ou d'archives ? Est-ce que les archives départementales ou privées n'infirmieraient pas ce fait ? Pour cela il faudrait pouvoir dépouiller ces fonds. Par ailleurs, pourquoi la marine de guerre est-elle impliquée dans des activités corsaires ? Auguste Toussaint déclare que « la longue résistance des corsaires huguenots, il s'agit des Rochelais assiégés en 1628, provoqua chez le cardinal une telle aversion pour la course qu'il resta toujours un ennemi de ce genre de guerre, préférant s'attacher à doter la France d'une véritable marine militaire qu'elle ne possédait pas encore »⁷⁶. Une autre assertion doit aussi être réexaminée. En 1927, Louis Vignols déclarait : « la guerre de course ne payait pas dans aucun port français, à aucune époque ». Cette affirmation est à corriger selon que l'historien s'attache à analyser l'activité corsaire selon une optique micro-économique – locale ou provinciale – ou macro-économique – régionale ou nationale. Cependant, les enjeux et les conséquences diplomatiques de la guerre de course sont un point qu'il ne faut pas délaissier du fait de leurs à la suite des résultats de cette activité.

75 BnF, ms. fr. 16735, fol. 311 : dorénavant, les coffres et autres malles des marins devront être ouverts devant les officiers de l'amirauté.

76 Auguste Toussaint, *Histoire des corsaires*, Paris, PUF, Que-Sais-Je ? n° 1702, 1978, p. 23. L'assertion selon laquelle Richelieu ne favoriserait pas la course est contestable si l'on se rapporte à sa présence dans les armements de Bontemps, et les recettes que lui procurent les prises ; voir à ce sujet le livre de Joseph Bergin, *Pouvoir et fortune de Richelieu*, déjà cité, ainsi que le livre de Pierre Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Rennes, Ouest-France, 1989, p. 70, n. 28.

UNE CAMPAGNE D'UN CORSAIRE : DES PRATIQUES CORSAIRES ET DE LA CAPTURE À LA VENTE D'UNE PRISE

Le corsaire est un chasseur qui effectue sa campagne à une période précise, sur les mers qu'il connaît. Les Français agissent plus particulièrement en Manche, en Méditerranée, et en Atlantique Nord⁷⁷. Cette géographie du terrain de chasse n'est pas sans influence sur la nationalité des prises et leurs chargements. La campagne de course s'effectue selon un calendrier qui lui est propre.

Répartition temporelle des prises effectuées par les corsaires français entre 1636 et 1667

Saisons	Nombre de prises
Hiver	49
Printemps	36
Été	43
Automne	10
Total	138

L'hiver est défini comme concernant les mois de décembre à février, le printemps incluant les mois de mars à mai, l'été ceux de juin à août et l'automne de septembre à novembre.

Répartition temporelle des prises effectuées par les corsaires espagnols de la côte Atlantique⁷⁸

Saisons	Nombre de prises
Hiver	24
Printemps	100
Été	76
Automne	95
Total	295

⁷⁷ Il existe quelques exceptions. Ainsi l'expédition menée par Thimoléon Hotman de Fontenay et Job Forand devant Buenos Aires. Il y a par ailleurs l'expédition mêlant course et commerce d'Augustin de Beaulieu, oncle de Jérôme Augustin Beaulieu du Vernay. Voir le journal intitulé *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales 1619-1622. Augustin de Beaulieu un marchand normand à Sumatra*, introduction et notes de Denys Lombard, École française d'Extrême orient, Paris, Maisonneuve et Larose, 1995. Des marins néerlandais signalent par ailleurs la présence ou le passage de corsaires ou flibustiers français sur les côtes africaines durant la décennie 1620 : voir Henk den Heijer, *Expeditie naar de Goudkust. Het journaal van Jan Dircksz Lam over de Nederlandse aanval op Elmina 1624-1626*, Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, Zutphen, Walburg Pers, 2006.

⁷⁸ Enrique Otero-Lana, *Los corsarios españoles, op. cit.*, p. 160.

Répartition temporelle des prises effectuées par les Majorquins selon les rapports
des consuls Compan 1674-1679, Gavi 1669-1697 et Cotolendi 1674-1680⁷⁹

Saisons	Nombre de prises
Hiver	59
Printemps	39
Eté	38
Automne	82
Total	218

Répartition temporelle des prises effectuées par les Dunkerquois en 1633-1634⁸⁰

Saisons	Nombre de prises
Hiver	33
Printemps	29
Eté	33
Automne	66
Total	161

Répartition temporelle des prises effectuées par les Zélandais entre 1689 et 1697⁸¹

Saisons	Nombre de prises
Hiver	199
Printemps	188
Eté	194
Automne	275
Total	856

Les tableaux ci-dessus montrent une variabilité de l'activité selon les saisons permettant la réalisation d'un classement. L'automne apparaît comme la saison la plus propice pour réaliser des prises. Paradoxalement, les données pour la course française montrent en réalité une activité quasi nulle. L'hypothèse la plus probable est que cette différence est liée aux lacunes documentaires. Dans ce classement, l'hiver arrive en seconde position. Le nombre de captures est à

79 Mise sous forme de tableaux des données extraites du livre de Goncal Lopez-Nadal, *El corsarismo mallorquí a la mediterrània occidental 1652-1698 : un comerç forçat*, Barcelona, Conselleria de Cultura del Govern Balear, 1986.

80 R.A. Stradling, « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue de la société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 29, novembre 1995, p. 17-34.

81 Johan Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog 1688-1697*, Koninklijk Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen, n° 12, Middelburg, 2001, p. 104-105.

un niveau moindre au cours du printemps et de l'été, excepté pour les corsaires espagnols de l'Atlantique.

Le niveau élevé de prises au cours de l'automne et de l'hiver s'explique diversement. Les conditions climatiques et météorologiques sont mauvaises, mais plutôt propices aux corsaires qui, profitant de la longueur de la nuit, de la brume et du mauvais temps, peuvent s'approcher des proies. Johan Francke souligne par ailleurs que les navires de guerre sont souvent désarmés à ce moment-là. Une main d'œuvre nombreuse est, de ce fait, disponible pour servir aussi bien sur les navires corsaires que marchands.

À cette époque, où il n'existe ni de radar ni de sonar, capturer un navire relève de la chance, mais surtout d'une bonne connaissance des lignes commerciales maritimes. Le capitaine cherchait à obtenir un maximum d'informations sur les mouvements des navires. Pour ce faire, il pouvait recueillir ces données en interrogeant des barques de pêcheurs ou utiliser des espions et autres informateurs. C'était le cas lors des relâches dans des ports neutres, comme ceux de la Toscane ou de Gênes. Il pouvait s'appuyer sur le réseau consulaire, bien informé, comme pour le consul français Janot à Amsterdam⁸². Le corsaire français pratique rarement, au cours de la période 1620-1660, la chasse en groupe⁸³, malgré les exhortations de certains défenseurs de la course⁸⁴. Ce type de formation avait l'avantage de permettre une surveillance d'un espace plus vaste et de s'attaquer à des proies plus grosses, mais elle avait comme inconvénient de réduire les parts de chacun et de compliquer la répartition du butin. Le système d'escadre ne rencontra un succès qu'ultérieurement à Dunkerque mais aussi en Zélande.

La course est une activité règlementée. Ainsi, dès qu'un navire est aperçu à l'horizon, le navire corsaire doit hisser son drapeau⁸⁵. Les lois nationales et internationales interdisent l'usage de courir sus sous un pavillon autre que celui du royaume qui a délivré la commission. L'usage de plusieurs bannières ou de

82 Sur le rôle du consul et des différentes manières d'obtenir des informations, voir Johan Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 174-178.

83 AN, Ancien Régime, série E, 1694 fol. 83-85, arrêt du Conseil d'État du roi du 28 juin 1650, campagne en 1649-1650 de François Cézard, Ussy et Du Parc.

84 BnF, Clairambault 432, fol. 171, courrier du 15 février 1651 de Janot consul français à Amsterdam.

85 Le 13 août 1658, un arrêt en Conseil défend aux capitaines français d'avoir dans leurs vaisseaux d'autres pavillons que celui de France à peine de confiscation et le capitaine réputé pirate comme aussi aux étrangers d'avoir le pavillon français, même de réserve sous les mêmes peines. L'arrêt enjoint aux officiers de l'Amirauté de les visiter à cet effet. Une ordonnance du roi du 17 août 1658, prise dans les mêmes termes que cet arrêt, rappelle l'existence d'un précédent arrêt du 5 octobre 1617 : BnF, ms. fr. 14266.

faux pavillons est pourtant pratiqué. Les législations ont admis que le pavillon national puisse être hissé au dernier moment, avant tout coup de semonce ou de canonnade. L'histoire des pavillons est essentielle, car elle peut être un motif validant ou pas une prise. Après l'arraisonnement du navire, les officiers étudient tous les documents et interrogent tout le monde, aussi bien l'équipage que les passagers, car si parmi ceux-ci se trouve une personne de la nationalité ennemie, ou ayant quelque relation que ce soit avec une nation en guerre avec la France, ce point constitue un motif pour déclarer de bonne prise un navire. Une bonne connaissance des règles commerciales et réglementations juridiques est un atout pour le corsaire, d'où l'emploi et la présence d'hommes de loi à bord.

274

Pour obtenir une commission en course, le capitaine et son armateur doivent respecter certaines obligations. Parmi la plus importante, figure celle de ramener le navire afin qu'il soit jugé, par les autorités, de la validité de cette prise. Ce fait constitue pour l'historien espagnol Jose Luis Azcarraga y Bustamente un de ceux qui caractérisent et définissent le corsaire⁸⁶. Tout un arsenal juridique, allant de la manière de capturer le navire jusqu'à son jugement, est mis en place dans les nations maritimes. L'ordonnance de 1681 constitue pour la France un chef-d'œuvre de texte législatif sur ce thème sous l'Ancien Régime.

L'instruction est effectuée par le lieutenant de l'amirauté, dès l'arrivée du navire. Dans son procès-verbal, il indique toutes les démarches entreprises. Dans quelques cas, un premier interrogatoire est mené par un homme de loi sur le navire, et le lieutenant d'amirauté se charge du contre-interrogatoire. Il commence par questionner le capitaine corsaire ou son lieutenant, puis les membres de l'équipage capturé. S'il existe des contradictions ou des doutes, il n'est pas rare que le capitaine capturé soit questionné plus longuement. Le but est d'obtenir des aveux, ou bien de trouver toutes les failles possibles pour que le navire soit déclaré de bonne prise. Le lieutenant de l'amirauté se charge de mettre sous bonne garde le navire et débarque les marchandises, toiles et agrès après en avoir fait l'inventaire.

La cargaison rencontrée sur les prises était très diverse. En tête, les produits alimentaires, comme les céréales – 36/1116 cas –, les alcools – 11/1116 –, l'huile et le sel – 7/1116 –, le poisson et la viande – 5/1116 –, ou du fromage – 4/1116 –. En second viennent les produits textiles : soie – 15/1116 –, laine – 5/1116 –, et autres textiles – 11/1116 –, ainsi que les produits tinctoriaux : indigo, alun

⁸⁶ Il est l'auteur de l'ouvrage *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*, Madrid, Consejo Superiores de Investigaciones Científicas, Instituto Francisco de Vitoria, 1950.

et salsepareille. Un dernier ensemble regroupe des matières premières comme le bois et les métaux – 16/116 –. Dans quelques cas, la prise transporte des produits coloniaux : tabac – 1 cas –, sucre – 3 cas –, bois de Campêche et de Brésil – 5 cas. Les navires chargent aussi de l'argent, des piastres et des pierres précieuses dans 8 cas. Quelques inventaires soulignent la présence de produits finis : papier, miroir, enclumes, armes... Parmi les prisonniers, il y eut quelques passagers, mais aussi de nombreux soldats. Ces derniers furent pris sur les lignes qui relient l'Espagne à Gênes, et aux Flandres.

Les biens peuvent être déposés chez des marchands, qui servent de séquestre et en sont responsables. L'or et l'argent sont mis dans des coffres ou dans un magasin dont les clés sont remises au greffier de l'amirauté, au commissaire de la Marine en tant que garant des droits de Sa Majesté, et au capitaine corsaire⁸⁷. Les biens alimentaires pouvaient être vendus avant inventaire par les officiers de l'amirauté, notamment lorsqu'il existait un risque que le produit se gâte ou que les besoins s'en fassent sentir. Ainsi, les troupes françaises dans les présides toscans ont été alimentées en partie, pendant les années 1649-1650, par les céréales capturées sur les navires, tout comme les galères le seront ultérieurement. Les papiers en tous genres sont mis sous scellés comme pièce à conviction pour le jugement qui décidera si la prise est valide ou si elle ne l'est pas⁸⁸. Les motifs de confiscation d'un navire sont divers et les contestations sont fréquentes, notamment en ce qui concerne la nationalité du navire et des marchandises. La maxime suivante : « la robbe ennemi couvre la robbe ami » est évoquée dans plusieurs arrêts. Cela signifie que la présence d'un seul bien d'un État ennemi rend toute la cargaison confiscable. La nationalité du pavillon revêt un autre rôle capital comme motif de confiscation. Mais ce ne sont pas les seules arguties. Le comportement de l'équipage est à l'origine aussi de la saisie du navire. S'il est observé au cours de la chasse qu'un membre de l'équipage jette les papiers en mer, le capitaine est soupçonné de vouloir détruire les véritables polices de chargement. Par ailleurs, l'engagement d'un combat après un coup de semonce constitue automatiquement un motif de bonne prise en cas de capture. Toutes ces raisons sont évoquées et définies par l'ordonnance de 1584, et parmi les conventions internationales des années 1630-1660. Néanmoins, les décisions « arbitraires » émanant du Roi ou de son entourage ne sont pas rares. Celui-ci peut faire don d'un navire déclaré de bonne prise au vu des textes

87 AN, Ancien Régime, série E, 1694 fol. 91-94.

88 Dans les archives nationales anglaises, à Kew, il existe un riche fonds contenant tous les papiers saisis par les Anglais sur les navires ennemis. Un projet néerlandais de l'université de Leyden se charge d'inventorier les papiers néerlandais (plus de 40 000 !), de les numériser et de les publier.

et accorder une mainlevée totale. La lecture des arrêts rendus et de plusieurs courriers administratifs et diplomatiques démontre l'existence d'une certaine pression nationale et internationale dans la justice maritime. En voici un exemple dans une lettre d'Henri Brasset ambassadeur de France aux Provinces-Unies du 3 mars 1651 :

276

Les hollandais auraient grand tort d'armer et d'équiper des vaisseaux à dessein d'attaquer les nôtres sous prétexte de quelques déprédations de corsaire puisque aussitôt qu'il nous en a été fait plainte de leur part nous leur rendons une bonne et prompte justice comme il a paru dans la restitution des 3 vaisseaux que sa Majesté a ordonné être faite à Monsieur l'Ambassadeur de Venise sur sa recommandation et sur celles de Monsieur Boreel auquel j'ai même expédié un duplicata de la dépêche faites aux officiers de l'amirauté afin qu'il pût connaître que nous avons bonne intention pour tout ce qui regarde leur intérêt et en vous parfererait de grâce SM fit pareil à faire expédier un brevet de restitution et des marchandises et affaires aux hollandais prises par le sieur Duquesne cependant quelques uns de nos marchands qui ont intérêt en des vaisseaux pris par les hollandais comme sont ceux du les nommés Legendre et Diez de Rouen on part se plaignent que la justice est plus tardive en Hollande et qu'ils ne peuvent l'obtenir quelque propriété et diligence qu'ils ayent fait depuis longtemps⁸⁹.

Ce que l'on pourrait appeler « *lobbying* » est un signe du poids de la course française à cette époque. La difficulté réside dans l'influence de celle-ci. En effet, le Conseil des prises n'a laissé aucune archive de son activité à cette époque. Le Conseil d'État du roi ne statue que s'il y a réclamation ou refus d'exécution d'une décision. Il est impossible de donner un chiffre précis des navires capturés pour 1620-1660⁹⁰, d'autant que l'on ne sait rien non plus de ceux perdus en mer, coulés, rançonnés, qui ne sont que rarement comptabilisés. Ainsi, un minimum de 223 navires ont été capturés entre 1643 et 1660 selon les archives dépouillées⁹¹. L'historien Claudio Constantini indique que 228 navires ont été capturés dans les eaux génoises entre 1634-1698, selon les sources génoises. Or, ce chiffre est un minimum car rien qu'en 1651 les corsaires français firent plusieurs prises génoises qui ne furent pas répertoriées dans ces documents ni dans les documents français consultés⁹². Les Génois furent une des nations

⁸⁹ BnF, Clairambault 432, vol. 144 fol. 256.

⁹⁰ José Alcalá-Zamora reconnaît « qu'aucune exactitude statistique n'est possible en matière de prise ». Voir son ouvrage, *Espana, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639) : la ultima ofensiva europea de los Austrias madrilenos*, Barcelona, Planeta, 1975.

⁹¹ Ces sources sont la série E Arrêts du Roi de 1643 à 1660, et le fonds Clairambault pour les années 1648-1651.

⁹² Claudio Constantini, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », dans *Guerra e*

qui subit beaucoup les attaques de corsaires français⁹³. Toutefois, ils ne furent pas les seuls. Pour déterminer la nationalité des victimes, une distinction a été opérée entre la nationalité du navire et celle des marchandises. Pour la première, il a été retenu la nationalité du propriétaire lorsqu'elle est indiquée, sinon celle du capitaine ou du consul portant la réclamation auprès du roi. Pour les marchandises, cela reste plus difficile car les prête-noms étaient courants et certains marchands neutres chargeaient en réalité pour d'autres qui ne l'étaient pas. Voici un exemple des prête-noms utilisés par des marchands français en Espagne trouvés dans un arrêt du Conseil d'État du roi du 6 mai 1650⁹⁴ :

Noms des marchands français	Noms utilisés en Espagne
Guillaume Clavier	Du Moulin et Jean Miguel
François Huré de Nantes	Francisco Augustino
Nicolas Magon de St Malo	Jean Van Hansen
Pierre Grout de St Malo	Juan Ramires Bergara
Mathurin Séré	Sebastien Espinoze
Jean Duval de Rouen	Francisco Soliers
Guillaume Scott	Willem Jansen
Jean et François Dies Sancho	Francisco de Castro et Francisco Talasquez

Les victimes de la course française sont en majorité des navires néerlandais – près de la moitié –, suivis par des vaisseaux anglais – près d'un sixième des prises –, puis par des bateaux espagnols, génois, hanséatiques, sans compter quelques navires français, savoyards ou turcs.

Plusieurs explications existent concernant la part prépondérante des navires hollandais parmi les prises. À cette époque, ceux-ci sont considérés comme les rouliers des mers, et ils disposent de la plus importante flotte commerciale. La recherche du profit et la défense de l'intérêt des marchands et manufacturiers constituent la principale ligne politique de ce pays. Un exemple parmi tant d'autres se trouve dans les relations hollando-espagnoles après le traité de Westphalie : un traité de Navigation et de Commerce est signé le

commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Miscellanea Storica Ligura, 1970, p. 207-235. Sur Gênes et sa politique maritime voir Thomas Allison Kirk, *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Baltimore and London, The John Hopkins UP, 2005.

93 Sur 315 navires génois perdus entre 1634 et 1698, 168 ont été capturés par des Français : Claudio Constantini, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », art. cit., p. 207-235.

94 AN, Ancien Régime, série E, 1695, fol. 44-50 arrêt en Conseil d'État du roi du 6 mai 1650.

17 décembre 1650, mais surtout Amsterdam sert aux Espagnols pour vendre des marchandises en provenance des Indes, y recruter des hommes et acheter du matériel de guerre⁹⁵. Cette domination commerciale s'effectue alors que la flotte de pêche et marchande a eu des pertes conséquentes face aux corsaires espagnols jusqu'en 1648⁹⁶, puis ensuite face aux corsaires anglais lors de la guerre civile. Les navires hollandais subirent aussi les nombreuses déprédations commises par les Français alors qu'ils étaient en paix. Les actions commises par ces derniers jouèrent grandement dans les relations entre la France et les Provinces-Unies.

278

L'activité des diplomates et ambassadeurs hollandais consistait notamment à déposer des réclamations auprès de personnalités importantes du royaume : Mazarin, Brienne. Dans de nombreux cas, leur action permit d'obtenir une mainlevée partielle ou totale : sur 124 prises hollandaises répertoriées entre 1643-1660, 24 firent l'objet d'une mainlevée totale et 27 d'une mainlevée partielle. Les intérêts politiques et économiques étaient à l'origine de ces restitutions. Cependant, les Hollandais ont aussi usé de l'intimidation et fait usage de la force, notamment pour la période 1650-1657. En 1650, le consul Janot indique que les Hollandais, suite aux nombreuses prises, demandent à l'amirauté des lettres de représailles, mais elles leurs sont refusées. Les Hollandais soutiennent indirectement les Espagnols contre les Français en leur donnant l'autorisation d'acheter des armes et de lever ou de louer des troupes aux Pays-Bas. Par ailleurs, ils capturent et retiennent les navires français qui servent dans la flotte du Brésil. Un incident plus grave intervient le 10 novembre 1653. Dans le port de Livourne, le navire marseillais *Le Postillon*, capitaine Nicolas Grimaud, est attaqué sans raison par trois vaisseaux hollandais. Le risque d'un conflit ouvert atteint son zénith en 1656-1657. À la fin de l'année 1656, Michiel Adrianszoon Ruyter est envoyé avec une escadre de 12 navires en Méditerranée pour lutter contre les Barbaresques, mais aussi pour surveiller les corsaires

95 À cette époque, les Provinces-Unies sont un des principaux exportateurs d'armes, et ils en fournissent à tous les protagonistes : voir Hans Vogel, « Arms Productions and exports in the Dutch Republic 1600-1650 », dans Marco Van der Hoeven (dir.), *Exercise of Arms warfare in the Netherlands 1568-1648*, Leiden, Brill Academic Publishers, 1997, p. 197-210 ; Michiel de Jong, *Staat van Oorlog. Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden 1585-1621*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2005.

96 Concernant ce point, voir les travaux de Patrick Villiers, mais aussi de R.A. Stradling, *The Armada of Flanders : Spanish Maritime Policy and European War 1568-1668*, Cambridge, Cambridge UP, 1992, de Roland Baetens, « The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century » ; *Acta Historiae Neerlandicae*, La Haye, 1976, t. 9, p. 48-75, ainsi que ceux d'A.P. Van Vliet, *Vissers en kapers. De Zeevisserij vanuit het Maasgebied en de Duinkerker kapers (ca 1580-1648)*, Den Haag, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, et *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse visserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijke Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen, 2003.

français et protéger les navires hollandais. En mars 1657, il s'empare devant Livourne des corsaires français, la *Régine* et le *Chasseur*, portant respectivement, 32 et 28 canons, ainsi que 230 et 182 hommes, qui viennent d'arraisonner le vaisseau hollandais *L'Aigle Noir*. Il les conduit à Cadix, vend la *Régine* aux Espagnols et transfère le *Chasseur* en Hollande. Un des capitaines n'est autre que Pierre Dumont de La Lande dont l'épée est exposée à Amsterdam, au Musée d'État. Cette action provoque en France la saisie de plusieurs navires et la suspension du paiement des lettres de change. Dans une lettre de Mazarin à Mr. de Thou ambassadeur de France en Hollande, il est écrit le 17 mai 1657 :

Ce qu'il y a de bon, c'est que nous trouvons plus de fonds qu'il ne nous en faut pour la despense de nos armements, dans les saisies faites. Nous prenons nos mesures pour armer 40 vaisseaux de guerre en Angleterre, 24 de ceux du Roy. De Bretagne, la Rochelle, Normandie et Provence, l'on faict desja des propositions pour armer près de cents vaisseaux aux despens des particuliers... Au lieu de venir fermer les embouchures de nos rivières, ils verront possible pratiquer contre eux quelque chose à laquelle ils ne s'attendent pas⁹⁷.

En effet, le marquis de Martel est envoyé quêter l'appui du Portugal et, dans le traité signé avec l'Angleterre le 28 mars 1657, un codicille secret est envisagé qui prévoit la conquête de la Hollande à frais communs. De la fin juin au début de juillet 1657, une nouvelle confrontation se déroule entre Pierre Certaines de Fricambault et Michiel de Ruyter dans le golfe de Gênes, sans qu'aucun n'ait eu connaissance de la signature d'un accord du 20 juin, entre l'ambassadeur Mr. de Thou et les Pays-Bas prévoyant le retour des navires capturés. Dès qu'il fut informé de ce traité, Michiel Adriaenszoon Ruyter restitua à Toulon la prise *L'Agneau Blanc*, les canons de la *Régine* et du *Chasseur*. Il racheta à Cadix la *Régine* qu'il fit réparer, et qu'il renvoya à Toulon⁹⁸.

L'activité corsaire n'interféra pas uniquement dans les relations diplomatiques avec les Provinces-Unies : il en fut de même avec l'Angleterre. Au début du XVII^e siècle, les relations franco-anglaises n'étaient pas au beau fixe. Après la paix signée avec l'Espagne, de nombreux marins anglais, désœuvrés, sillonnèrent les mers, agissant souvent comme des pirates. De nombreux navires marchands français en furent victimes dans les années 1610-1620. Cette position ne fut en rien améliorée par le soutien anglais aux Rochelais et la guerre qui s'ensuivit

97 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 218-220.

98 Sur cette affaire, voir Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 1996.

avec la France entre 1625 et 1627⁹⁹. Les tractations menées en 1629 et en 1632 tentèrent de régler les différends nés de cette période. Le calme relatif ne fut en fait interrompu que par l'épisode de la guerre civile anglaise. Entre 1643-1647, la France observa une étrange neutralité dans la guerre civile anglaise. Le 10 juillet 1643, elle ouvrit ses ports aux deux partis en guerre, mais avec interdiction de vendre des prises. Ainsi, en 1647, l'ordre fut donné au duc de Rantzau de chasser du port de Dunkerque un corsaire royaliste et sa prise. Le parlement de Rouen interdit en 1643 à Jérôme Caverly, dit Giron, de rejoindre les royalistes avec des navires et des marins français¹⁰⁰, ce qui ne l'empêcha pas de mourir au service de Charles 1^{er} en 1644. Il fallut attendre le 7 septembre 1649 pour que soit prise une loi interdisant aux marins de prendre une commission étrangère, donc de servir les royalistes. Cette position du gouvernement n'était pas celle de la population, notamment de ceux qui ont subi des préjudices de la part des Anglais dans la période 1610-1630, à savoir les Bretons et les Normands.

280

Pourtant les relations se détériorent à partir de 1648, et notamment avec la mort de Charles 1^{er} le 9 février 1649 qui provoque un choc en Europe. Le gouvernement français refuse de reconnaître le régime parlementaire, mais ne souhaite pas de confrontation directe. Ce paradoxe se concrétise par un discours officiel qui ordonne de ne pas aider les royalistes, mais qui officieusement donne des gages aux Stuarts. Des mesures économiques sont prises, notamment l'interdiction d'importer de la soie et de la laine anglaise jusqu'en septembre 1649, les Anglais faisant de même avec le vin. Les gouverneurs des ports de Brest et de Toulon n'hésitent pas, en contradiction avec la législation en vigueur, à accueillir des corsaires royalistes, comme l'escadre du prince Rupert, avec leurs prises, et ils ferment les yeux sur la vente des marchandises. Brest sert de base pour les armements du royaliste George Carteret. Certains officiers prennent des commissions du roi de France en complément d'une commission du roi Charles II¹⁰¹. Les chevaliers Thimoléon Hotman de Fontenay, Henry Anglure

99 John Appleby, « A Pathway out of debt: the privateering activities of Sir John Hippisley during the Early Stuart Wars with Spain and France 1625-1630 », *American Neptune*, 1975, p. 251-261 ; J.S. Kepler, « The value of ships gained and lost by the English shipping industry during the wars with Spain and France 1624-1630 », *Mariner's Mirror*, 1973, p. 218-221 ; Kenneth Andrews, *Ships, money and politics...*, *op. cit.*

100 BnF, ms. fr. 18592, fol. 227.

101 Copie de la commission du chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay, BnF, Manuscrit français 18592, fol. 329. Job Forand eut aussi une commission en juin 1651. Elle se trouve dans les archives nationales hollandaises de la Haye, archives des États-Généraux, collection Witte de With, 1.01.04 carton 5548 couvrant les 6 premiers mois de l'année 1652 : information aimablement transmise par Jim Bender webmaster du blog <www.anglodutchwars.com>.

de Bourlemont, ou Job Forant profitent d'une certaine complaisance de la part des officiers de port pour amener les prises en France et demander le jugement.

Les captures anglaises constituent une part non négligeable des prises dans les années 1648-1651. Les marchands de la *Levant Company* indiquent qu'entre 1649 et 1650 les pertes subies face aux Français représenteraient 17 navires, 1 000 hommes, et plus de 550 000 livres sterlings, soit environ, 7,7 millions de livres tournois. À titre d'exemple, en 1650, le chevalier Paul capture *l'Unicorn* portant de la soie, de l'huile... valant plus de 34 000 livres sterlings¹⁰². Croullé, agent français, justifie ces prises par le transport par celles-ci de biens espagnols ou de contrebande, et indique qu'elles ont été jugées régulièrement selon la législation en vigueur. Mazarin admet pourtant en 1649 que certains corsaires ont outrepassé leurs droits. Ces exactions provoquent une radicalisation des positions anglaises vis-à-vis de la France. Croullé tente encore de calmer le jeu en invoquant la faiblesse du gouvernement en France du fait de la guerre civile. Il n'empêche que, face à ces sempiternelles excuses, le Parlement anglais délivre des lettres de représailles en 1649, instaure un système de convois en novembre 1650 à destination de la Méditerranée, et ordonne à la Royal Navy de poursuivre et de détruire tout navire français : en 1650, une flotte de Terre-Neuve est capturée ; en avril, c'est le tour des navires sous La Roche Saint André et, en octobre, le vaisseau le *Jules*, 36 canons sous Pierre Dumont, chevalier de La Lande. En septembre 1652, en représailles aux exactions commises par les Français depuis 1649, Blake capture la flotte du duc de Vendôme partant pour Dunkerque, ainsi favorisant, la reprise de la ville par les Espagnols¹⁰³. Ce type d'opération avait été préconisé notamment par Charles Longland, agent anglais à Livourne. Dans une dépêche du 1^{er} mai 1652, il suggérait une attaque sur une escadre française qui était en train d'être armée pour amener des renforts à Barcelone commandé par La Ferrière « un fameux voleur qui a fait tant de tort à notre nation en brûlant (*burning*) le *Talent* et en capturant d'autres navires, et qui a maintenant l'intention de faire la même ruine à chacun de nos navires ».

Cromwell laisse planer le doute d'un débarquement aux côtés des Espagnols et des Frondeurs. En 1652 des pourparlers sont entamés concernant la reprise

¹⁰² Lettre de Croullé à Mazarin du 3 octobre 1650, Archives du ministère des Affaires étrangères, fonds Angleterre, t. LIX, fol. 451-454, citée par Philipp Knachel, *England and the Fronde : The impact of the Civil War and Revolution in France*, op. cit., p. 128-129. Pour la conversion, la parité est celle de 1 livre sterling égale 14 livres tournois, rapport indiqué par La Boullaye Le Gouz comme ayant cours dans les années 1640.

¹⁰³ Les pertes françaises s'élèvent à 8 navires pris, 11 coulés, 300 morts, 500 blessés et 1 200 prisonniers.

des relations commerciales et la restitution des biens. N'obtenant pas une reconnaissance officielle de la part du gouvernement français, Cromwell mêle une politique de rapprochement et de confrontations. Il donne des ordres en ce sens contre les Français en 1653. En 1655, le chevalier de Valbelle est contraint de s'échouer après avoir été chassé par une escadre anglaise. Durant la même période, des prises françaises sont relâchées. Ce paradoxe reflète en réalité les divergences du gouvernement anglais sur la politique à mener. Après la victoire sur les Hollandais, le Protecteur s'interroge : contre qui va-t-on se battre ? Car c'est une nécessité économique et politique. En définitive, Cromwell réoriente sa politique extérieure contre l'Espagne car la majorité des Anglais sont anticatholiques et le domaine colonial espagnol est riche. Le traité de Westminster signé en 1655 avec la France met fin à ces heurts¹⁰⁴.

282

Les conséquences de la course ne sont pas que diplomatiques, mais aussi économiques. Comme l'indique André Lespagnol, « la question économique centrale que pose la course est évidemment celle de sa rentabilité. C'est bien l'espoir du profit qui incita les négociants à s'y engager et à y investir des capitaux considérables, malgré l'ampleur des risques encourus. Dans quelle mesure cet espoir a-t-il été satisfait ? La course a-t-elle payé ? ». Pour pouvoir y répondre, il faudrait connaître le niveau d'investissement des armateurs, les coûts, mais aussi les résultats des ventes de toutes les prises. Cela est impossible en l'état actuel des recherches : ces bilans comptables n'apparaissent pas dans les archives utilisées. Quelques indices laissent à penser que certains ont réalisé des profits grâce à cette activité, comme le chevalier Paul, Thimoléon Hotman de Fontenay, la famille Bourgeois, les Duquesne. L'unique élément de nature économique, quoique qu'incomplet, permettant de donner une pesée financière de la course est le prélèvement effectué au titre du dixième de l'Amiral – ici du Grand Maître de la Navigation –. Cette taxe est prélevée sur les revenus bruts de la vente du navire et de la marchandise. L'imposition, née au Moyen Âge, disparaît en France en 1758¹⁰⁵. Toutefois, avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les données sont rares. Concernant la première moitié du XVII^e siècle, on dispose

104 Pour un développement complet, les livres en anglais de Philipp Knachel, *England and the Fronde...*, déjà cité, ainsi que Charles Korr, *Cromwell and the New Model Foreign Policy : England's Policy Toward France 1649-1658*, Los Angeles / London, University California Press, 1975. En français, voir Pierre Goubert, *Mazarin*, Paris, Fayard, 1990, p. 330-352.

105 Sur le dixième de l'amiral, voir les développements consacrés à ce thème par M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne, op. cit.*, p. 193 ; Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes, op. cit.*, p. 815. Ce prélèvement existait aussi en Angleterre, aux Provinces-Unies et en Espagne.

de données pour la période de 1635 à 1642. Elles proviennent d'un rapport établi par le Conseil de Marine à la suite du décès du cardinal de Richelieu¹⁰⁶.

État abrégé des recettes d'amirauté de Richelieu

Dépenses en livres	1636	1637	1638	1639	1640	1641	1642
Gardes de la Marine	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000
Droit d'ancrage et de congé	62 800	62 800	62 800	62 800	72 800	72 800	72 800
Pour confiscation et droit du 10 ^e	45 000	82 880	114 880	94 444	135 829	44 153	
Casuels d'office pendant l'année		2 000	1 600	45 474	9 587	12 543	
Total	131 800	171 680	203 280	226 718	241 216	153 496	

Les sommes des confiscations et droits du dixième proviennent des procédures entamées et jugées par devant le Conseil de Marine. Ces droits totalisent entre 1636 et 164 517 186 livres. On perçoit déjà les limites de ce document : on ne connaît pas la part des confiscations. De plus, l'année 1642 n'est pas indiquée. Or la duchesse d'Aiguillon, tutrice et gérante des biens de feu le cardinal de Richelieu, sera poursuivie pendant des années pour restituer 110 000 livres provenant d'une seule prise hollandaise faite à cette date. Cette somme avait été octroyée au cardinal¹⁰⁷.

D'autres mentions du dixième apparaissent au travers des arrêts du roi. Même s'il existait une série continue des données sur le dixième, cela ne refléterait pas entièrement la réalité économique. En effet, il faudrait ajouter les sommes prélevées exceptionnellement par le roi¹⁰⁸, ou par le cardinal Mazarin, qui sont en réalité des dons forcés ou des détournements, les revenus des ventes des prises faites par les galères. Il semble que les prises faites par ces dernières entraînent dans une procédure différente¹⁰⁹. Des vols et des détournements commis à

¹⁰⁶ Étrangement, il n'a été trouvé mention de cette information que dans l'ouvrage de Joseph Bergin, *Pouvoir et fortune de Richelieu*, alors que le document utilisé est ms. fr. 18592 fol. 122-123.

¹⁰⁷ Pour cette affaire, voir AN, Arrêts du roi, vol. 1687 fol. 124 pour l'arrêt du 27 novembre 1643, vol. 1688 fol. 42-46 pour l'arrêt du 6 avril 1644, et vol. 1690 fol. 57-58 pour l'arrêt du 7 mai 1646 ; ainsi que BnF, ms. fr. 18592, fol. 521-523 et 554.

¹⁰⁸ Il est possible que des informations de ce genre se trouvent dans les papiers de la reine Anne d'Autriche.

¹⁰⁹ À la suite de la capture de plusieurs navires génois par les galères dans les années 1620, le duc de Guise reçut et employa une partie des fonds provenant de la vente des marchandises. Cette action entraîna des difficultés pour la duchesse de Guise, tutrice des enfants du duc.

plusieurs niveaux existent et viennent masquer ces données. Nicolas Gargot capture en 1649 deux navires espagnols richement chargés. Sur les 20 000 marcs d'argent, seul 19 sont perdus alors que les caisses passent entre les mains de 40 personnes.

Globalement, à la suite de toutes ces remarques, il serait fort prétentieux de donner un montant exact des sommes tirées de la course. Pourtant, au vu de toutes les informations chiffrées, une estimation peut être établie, indiquant que la course a réalisé un produit de 14 à 16 millions de livres sur la période 1635-1660¹¹⁰. Dans leurs courriers, les représentants français aux Provinces-Unies, Janot et Brasset, indiquent que les Hollandais estiment avoir perdu depuis la paix de Westphalie entre 5 et 7 millions de florins du fait des déprédations commises par les Français, mais ces consuls, sachant la forte habitude des marchands d'exagérer leurs pertes, ajoutent que ce chiffre inclut les biens de contrebande¹¹¹.

284

En 1618, l'Europe est dominée par une Espagne puissante tirant ses richesses de son vaste empire colonial. Quarante ans plus tard, la situation n'est plus la même : ce pays ne dispose plus du leadership en Europe. Ses richesses attirent les convoitises de ses voisins. L'Europe entre dans une ère où les considérations économiques et politiques prennent du poids face aux raisons religieuses. Dans les années 1570-1660, l'Espagne catholique affronte les Provinces-Unies, l'Angleterre protestante, la France, et combat l'Islam en Méditerranée. C'est une époque aussi au cours de laquelle les flottes marchande et de pêche s'accroissent, occasionnant des tensions entre les États. Le commerce et ses effets sur l'économie sont à l'origine de la première confrontation entre les Provinces-Unies et l'Angleterre entre 1652 et 1654, comme l'ont démontré les historiens S. Groenveld, Jonathan Israel et Gijs Rommelse¹¹².

À ce sujet, voir AN, Ancien Régime, série E, 1687, fol. 24-26, l'arrêt du roi du 18 juin 1643 ; BnF, ms. fr. 18592, fol. 310-313, et Cabinet d'Hozier 334, le dossier Villages qui contient une brève relation de cette action. Un arrêt du roi du 25 octobre 1645 casse un arrêt rendu par l'Amirauté de Marseille : voir AN, Marine, série A1, vol. 4, fol. 35-36.

¹¹⁰ Cette estimation se base sur les chiffres de 1635 à 1641. Sur les 517 186 livres revenant au cardinal de Richelieu, un minimum de deux tiers le serait au titre du dixième. Le montant rapporté sur les 6 ans de course donne une moyenne de 57 à 58 000 livres tournois. Ce chiffre a été reporté sur les 25 ans de guerres, en sachant qu'il semble qu'après 1653-1654 les prises soient moins nombreuses.

¹¹¹ BnF, Clairambault 432, vol. 144, fol. 151, lettre du 8 février 1651 de Janot, et fol. 168-169, lettre du 15 février de Brasset.

¹¹² Les historiens anglais, notamment Steven Pincus, insistent plus sur les raisons politiques et religieuses de ces conflits. Voir Charles Édouard Levillain, *Vaincre Louis XIV. Angleterre-Hollande-France. Histoire d'une relation triangulaire 1665-1688*, Seyssel, Éditions Champ Vallon, 2010.

Ces conflits ont souvent lieu sur terre, mais ils sont marqués par un poids accru accordé aux actions sur mer, dont la guerre de course fait partie. Cette lutte n'est en rien une lutte barbare sans règles : la course implique de la part du corsaire le respect d'un cadre législatif défini par des règles nationales et des conventions internationales. L'application de cette législation revient à des structures judiciaires. Les divers documents – codes, ordonnances, édits – indiquent les pratiques autorisées dans la capture des navires. Toute une procédure est mise en place afin de valider ou non l'action des corsaires.

L'État royal cherche à contrôler ces agissements, mais il incite et y contribue aussi, notamment en prêtant des navires. C'est un point encore obscur, même si l'on dispose de travaux comme ceux de Patrick Villiers et de Philippe Hrodej pour la dernière partie du règne de Louis XIV. De nombreux officiers d'épée ou de plume ont participé à cette action corsaire. Elle a permis de disposer en quelque sorte à bon compte d'un personnel et de navires en des temps où les finances ne permettaient pas l'entretien de ceux-ci.

Le capitaine corsaire disposait d'une marge de manœuvre concernant les stratagèmes et ruses dont il pouvait faire usage, les terrains de chasse qu'il pouvait choisir, ainsi que les moments propices pour que sa campagne soit rentable. Faire un bilan de la course revient à définir ces lieux, les lignes commerciales perturbées, les biens capturés, mais surtout la rentabilité de la campagne. Cette dernière question, chère aux historiens français, est difficile à mesurer pour l'époque concernée, autant du point de vue macroéconomique que microéconomique. Elle n'apparaît pas négligeable si l'on s'en tient à quelques documents comptables et mémoires, ainsi qu'à l'influence de cette action corsaire sur les relations diplomatiques avec les différents États européens. A contrario, la diplomatie a aussi interféré dans le jugement d'une prise et la politique corsaire de la France. On a trop méconnu ce point en France malgré des remarques d'historiens comme Henri Malo, Michel Mollat du Jourdin et Patrick Villiers. Reste à connaître le degré des relations entre la course et la diplomatie pour d'autres États et d'autres époques. Cette problématique subsiste dans les travaux précurseurs d'historiens étrangers tels qu'Enrique Otero-Lana, Goncal Lopez-Nadal et Johan Francke, auxquels il a été fait référence dans le présent article.

